

# **Pirateriebericht der Bundespolizei See**

## **2. Quartal/Halbjahresbericht 2019**



**BUNDESPOLIZEI**

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

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>VORBEMERKUNG</b> .....  | <b>6</b>  |
| <b>2</b> | <b>PIRATERIEPRÄVENTION DER BUNDESPOLIZEI</b> .....                               | <b>7</b>  |
| 2.1      | Maritimer Dauerdienst - MDD .....  | 7         |
| 2.2      | Piraterie-Präventionszentrum - PPZ .....   | 7         |
| <b>3</b> | <b>KURZZUSAMMENFASSUNG (DT./ENGL.)</b> .....                                     | <b>9</b>  |
| 3.1      | Deutsch .....  | 9         |
| 3.2      | Englisch .....   | 11        |
| <b>4</b> | <b>PIRATERIELAGE WELTWEIT</b> .....  | <b>13</b> |
| 4.1      | Gesamtstatistik 2018/2019 .....  | 15        |
| 4.2      | Weltweite regionale Verteilung aller Piraterievorfälle Jan – Jun 2018/2019 ..... | 15        |
| 4.3      | Verteilung nach Nationalitäten der Reedereien Jan – Jun 2018/2019 .....          | 16        |
| 4.4      | Betroffene Schiffstypen im Vergleich Jan – Jun 2018/2019.....                    | 17        |
| <b>5</b> | <b>AFRIKA</b> .....  | <b>18</b> |
| 5.1      | Statistik 2018/2019 .....  | 18        |
| 5.2      | Seegebiete um Somalia.....   | 19        |
| 5.3      | Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi.....                        | 20        |
| 5.3.1    | Somalia .....  | 21        |
| 5.3.2    | Golf von Aden/Rotes Meer .....   | 22        |
| 5.3.3    | Straße von Mosambik .....  | 24        |
| 5.3.4    | Arabisches Meer/Oman .....   | 24        |
| 5.4      | Reisewarnung des Auswärtigen Amtes .....   | 25        |
| 5.5      | Bewertung/Prognose .....   | 26        |
| 5.6      | Empfehlungen .....   | 27        |
| 5.7      | Erreichbarkeiten .....   | 29        |
| 5.8      | Westafrika mit Golf von Guinea* .....  | 29        |
| 5.8.1    | Statistik .....  | 29        |
| 5.9      | Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi/Informationen .....         | 30        |
| 5.9.1    | Westafrika/Golf von Guinea .....   | 30        |
| 5.9.2    | Nigeria.....   | 33        |
| 5.9.3    | Äquatorial-Guinea .....  | 39        |
| 5.9.4    | Kongo und Demokratische Republik Kongo.....                                      | 39        |
| 5.9.5    | Benin (Cotonou).....   | 39        |
| 5.9.6    | Togo (Lomé) .....  | 40        |

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| 5.9.7    | Elfenbeinküste .....                                      | 41        |
| 5.9.8    | Guinea .....  | 41        |
| 5.9.9    | Ghana .....   | 41        |
| 5.9.10   | Kamerun.....  | 41        |
| 5.9.11   | Liberia.....  | 42        |
| 5.10     | Herausragende Fälle .....                                 | 42        |
| 5.11     | Bewertung/Prognose .....                                  | 43        |
| 5.12     | Empfehlung .....  | 45        |
| 5.13     | Ägypten .....   | 47        |
| 5.14     | Suezkanal.....  | 47        |
| 5.15     | Marokko.....  | 47        |
| 5.16     | Libyen.....   | 47        |
| <b>6</b> | <b>SÜDOSTASIEN .....</b>                                  | <b>49</b> |
| 6.1      | Statistik.....  | 49        |
| 6.2      | Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi..... | 50        |
| 6.2.1    | Indonesien .....  | 50        |
| 6.2.2    | Straße von Malakka .....                                  | 51        |
| 6.2.3    | Malaysia .....  | 52        |
| 6.2.4    | Straße von Singapur .....                                 | 53        |
| 6.2.5    | Philippinen .....   | 53        |
| 6.3      | Bewertung/Prognose .....                                  | 54        |
| 6.4      | Empfehlung .....  | 55        |
| <b>7</b> | <b>OSTASIEN .....</b>                                     | <b>59</b> |
| 7.1      | Statistik.....  | 59        |
| 7.2      | Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi.....       | 59        |
| 7.2.1    | Vietnam.....  | 59        |
| 7.2.2    | China.....  | 60        |
| 7.3      | Bewertung/Prognose .....                                  | 60        |
| 7.4      | Empfehlung .....  | 60        |
| <b>8</b> | <b>INDISCHER SUBKONTINENT .....</b>                       | <b>61</b> |
| 8.1      | Statistik.....  | 61        |
| 8.2      | Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi..... | 61        |
| 8.2.1    | Bangladesch .....   | 61        |
| 8.2.2    | Indien .....  | 62        |
| 8.3      | Bewertung/Prognose .....                                  | 62        |

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>9</b>  | <b>SÜDAMERIKA .....</b>                                | <b>63</b> |
| 9.1       | Statistik .....  | 63        |
| 9.2       | Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi.....    | 64        |
| 9.3       | Bewertung/Prognose .....                               | 66        |
| 9.4       | Empfehlung .....                                       | 66        |
| <b>10</b> | <b>RESTLICHE WELT .....</b>                            | <b>67</b> |
| <b>11</b> | <b>HINWEISE UND INFORMATIONEN.....</b>                 | <b>68</b> |
| 11.1      | Zulassungsverfahren für private Sicherheitskräfte..... | 68        |
| 11.2      | Beratungsgespräche.....                                | 69        |
| 11.3      | Weitere Informationsquellen.....                       | 69        |

## 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 Maritimer Dauerdienst - MDD

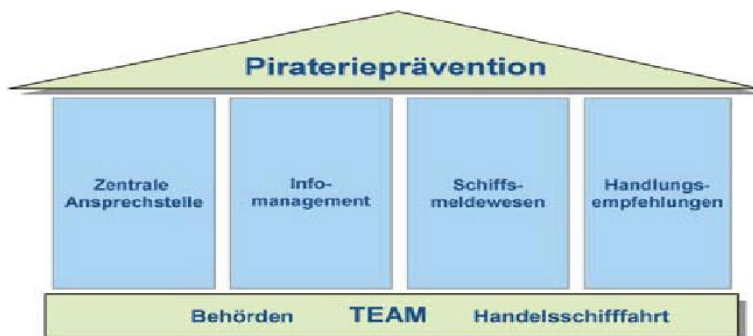
Die Aufgabe Piraterieprävention hat in der Vergangenheit immer mehr an Bedeutung gewonnen. In Abstimmung mit den anderen Sicherheitspartnern in der Bundesrepublik wurde unter anderem vereinbart, dass die Bundespolizei im Direktionsbereich See in Neustadt eine zentrale Ansprechstelle für die deutsche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

04561 – 4071 555 und 04561 – 4071 114

### 2.2 Piraterie-Präventionszentrum - PPZ

Koordiniert werden Anfragen mit Pirateriebezug im seit 01.02.2010 bei der Bundespolizei See eingerichteten PPZ. Das PPZ ist montags bis freitags von 07:00 bis 15:00 Uhr unter der folgenden Rufnummer erreichbar:

04561 4071 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, der Maritime Dauerdienst in Neustadt, stellt rund um die Uhr die zentrale Ansprechstelle für Reeder, Sicherheitsbeauftragte (CSO's<sup>1</sup>) und Kapitäne dar. Dort 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.
- Einstellung aktueller, pirateriebezogener Ereignisse auf der web-basierenden Info-Plattform

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 MSCHOA<sup>1</sup> und UKMTO<sup>2</sup>, einschließlich der Meldung der Reisedaten sowie die Umsetzung der Verhaltensempfehlungen in Planung und Durchführung von Passagen am Horn von Afrika.

---

<sup>1</sup> Maritime Security Center (Horn of Africa)

<sup>2</sup> United Kingdom Maritime Trade Organisation



### 3 Kurzzusammenfassung (dt./engl.)

#### 3.1 Deutsch

Im ersten Halbjahr 2019 sind die Fallzahlen gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich um mehr als 20 % zurückgegangen, wobei der Rückgang, mit Ausnahme von Südamerika, durchgängig alle Seegebiete betrifft, jedoch in unterschiedlicher Ausprägung.

Nachdem es im ersten Quartal zu keinerlei Schiffsentführungen kam, waren im zweiten Quartal wieder drei dieser Vorfälle zu verzeichnen. Die Schiffsentführung einer Dhau durch somalische Täter am Horn von Afrika, die anschließend als Mutterschiff für einen Angriff auf ein Fischereifahrzeug genutzt wurde, wurde dem IMB nicht gemeldet, so dass dieser Vorfall keine Aufnahme in die Statistik fand. Entgegen den rückläufigen Fallzahlen stieg die Zahl der entführten Crewmitglieder weiter deutlich von 25 auf 37.

Eindeutiger weltweiter Brennpunkt bleibt Westafrika bzw. der Golf von Guinea, wo aktuell knapp 45% aller weltweit registrierten Vorfälle gemeldet werden, darunter auch die drei Schiffsentführungen.

| Vorfälle 1. Halbjahr                                  | 2018       | 2019      |
|---|------------|-----------|
| <b>Weltweit</b>                                       | <b>107</b> | <b>78</b> |
| <b>HRA (High Risk Area) und Ostafrika<sup>3</sup></b> | <b>2</b>   | <b>1</b>  |
| <b>Westafrika mit Golf von Guinea<sup>4</sup></b>     | <b>46</b>  | <b>35</b> |
| <b>Südostasien<sup>5</sup></b>                        | <b>30</b>  | <b>17</b> |

---

<sup>3</sup>Folgende Länder und Seegebiete werden für Ostafrika subsumiert, da die Vorfälle in diesen Bereichen in der Vergangenheit somalischen Piraten zugerechnet wurden. Seit dem 01.05.2019 ist die High Risk Area erneut verkleinert worden und einige der folgenden Bereiche sind daher nicht mehr Teil davon: südliches Rotes Meer, Golf von Aden, Arabisches Meer, Golf von Oman, sowie jeweils die Gewässer vor dem Jemen, Somalia, Kenia, Tansania, Seychellen, Madagaskar, Mosambik, als auch der Indische Ozean bis einschließlich den Gewässern westlich der Malediven. Aus Gründen der Vergleichbarkeit bleiben diese Seegebiete dennoch Teil der vorstehenden Tabelle, wenngleich seit einiger Zeit schon keine Aktivitäten mehr verzeichnet werden, die somalischen Piraten zuzuordnen sind.

<sup>4</sup>Folgende Länder werden für die Subregion Golf von Guinea definiert: Liberia (südlich Kap Palmas), Elfenbeinküste, Ghana, Togo, Benin, Nigeria, Kamerun, Äquatorialguinea (mit den Inseln Bioko und Anobón), Gabun (nördlich Kap Lopez), São Tomé und Príncipe. Für den Bereich Westafrika werden folgende Länder nördlich und südlich des Golfs von Guinea hinzugezählt: Guinea, Sierra Leone, Kongo, Dem. Rep. Kongo und Angola.

<sup>5</sup> Indonesien, Straße von Malakka, Malaysia, Myanmar (Burma), Philippinen, Straße von Singapur, Thailand/Golf von Thailand

Die Mehrzahl aller Entführungen von Crewmitgliedern fanden im bekannten Brennpunkt Golf von Guinea mit Schwerpunkt in den Gewässern vor Nigeria und im Nigerdelta statt. Allerdings kam es, nach zwischenzeitlicher Lageberuhigung, im zweiten Quartal auch wieder zur Entführung von Crewmitgliedern in Südostasien, vor Malaysia. Insgesamt setzte sich der deutliche Rückgang in Südostasien mit fast 50% gegenüber dem Vorjahr fort.

Aufgrund der weiter vorhandenen landseitigen Instabilität in Somalia bleibt die potentielle Pirateriegefahr in der Region bestehen, was durch den aktuellen Vorfall eindrucksvoll belegt wird. Dieser fand, wie alle seit 2013 gemeldeten Vorfälle innerhalb des seit dem 01.05.2019 erneut verkleinerten Hochrisikogebietes am Horn von Afrika statt.

Die geringen Fallzahlen führen dazu, dass viele Schiffe ihre Geschwindigkeit bei Passagen des Hochrisikogebietes aus wirtschaftlichen Gründen deutlich reduzieren. Die Bundespolizei See rät, im Einklang mit den „Best Management Practices“ (BMP) sowie den aktuellen Empfehlungen der IMO (MSC.1/Circ.144310) von der Inkaufnahme eines höheren Angriffsrisikos durch eine zu starke Absenkung der Fahrtgeschwindigkeit, auch mit bewaffneten Sicherheitsteams an Bord, grundsätzlich ab.

Die Übernahme der am Horn von Afrika erfolgreichen Bekämpfungsmaßnahmen für den Golf von Guinea und Südostasien scheitert derzeit an den rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten. Die Nutzung von bewaffneten Sicherheitsteams in den Küstengewässern der Anrainerstaaten ist in der Regel nur mit nationalen Kräften und daher in lokal begrenztem Umfang möglich. Darüber hinaus gibt es kein Mandat für internationale Marineeinheiten zur Pirateriebekämpfung. Allerdings werden von verschiedenen Anrainerstaaten zunehmend sichere Reeden eingerichtet, die von Handelsschiffen gegen Gebühr genutzt werden können.

Die Bundespolizei See empfiehlt weiterhin allen Schiffsführern, die durch pirateriegefährdete Seegebiete fahren, unbedingt alle zur Verfügung stehenden Informationsquellen zu nutzen, um entsprechende vorbereitende Maßnahmen treffen zu können. Diesbezüglich wird insbesondere auf die verschiedenen BMP verwiesen.

### 3.2 Englisch

The number of cases decreased significantly in the first half of 2019 compared to the first quarter 2018 by more than 20 %. The aforementioned decrease affected all areas, except South-America, but with different characteristics. After no hijackings were reported in the first quarter, the phenomenon reoccurred three times in the second quarter. The kidnapping of a Yemenite Dhow, which was later on used as a mother vessel during an attack on a fishing vessel by Somalian pirates, was not reported to the IMB and became therefore not listed in the statistics. Despite of the decreasing number of cases in general, the number of kidnapped crew members increased significantly from 25 to 37.

The main piracy hotspot worldwide remains West Africa/the Gulf of Guinea region, where nearly 45% of all cases worldwide are registered, including all three hijackings. The decrease in Southeast Asia continued, with a drop of nearly 50% compared to the first half of 2018.

| <b>Cases 1st half</b>  | <b>2018</b> | <b>2019</b> |
|--|-------------|-------------|
| <b>Worldwide</b>   | <b>107</b>  | <b>78</b>   |
| <b>HRA (High Risk Area)<br/>Horn of Africa + East<br/>Africa</b> | <b>2</b>    | <b>1</b>    |
| <b>West Africa incl. Gulf<br/>of Guinea</b>                      | <b>46</b>   | <b>35</b>   |
| <b>South East Asia</b>   | <b>30</b>   | <b>17</b>   |

The majority of the kidnap and ransom cases take place in the main piracy hotspot in the Gulf of Guinea. In this region, the waters off Nigeria and the Niger Delta, are most affected by this phenomenon. In the second quarter kidnap for ransom cases were also registered in South-East-Asia again, which didn't occur in recent months.

Because of persisting land-based instability in Somalia, the potential danger of piracy attacks in the region prevails, which is being confirmed by the above mentioned case. This incident as well as all incidents registered there since 2013 are still covered by the high risk area, which was significantly reduced again on 1st of May 2019.

With the number of incidents near to zero over the last years, more and more ships reduce their speed when transiting the high-risk area, mainly for economic reasons. In accordance with the Best Management Practices (BMP) and the current IMO recommendations (MSC.1/Circ.144310), the German Federal Police Department for Maritime Security

advises all ships – even those with armed guards on board – not to accept a higher risk of piracy attacks by reducing the speed too much.

In the Gulf of Guinea and South-East-Asia, anti-piracy measures, which were implemented successfully in the region around the Horn of Africa, fail due to the discrepancy between the legal framework and the actual situation. Privately contracted armed security teams on board of ships in the coastal waters of the littoral states must consist only of national personnel and is therefore limited to the respective territorial waters. There is furthermore no mandate for international naval forces. However, several littoral states have recently begun to set up secure anchorages, which may be used for a fee by merchant vessels.

The German Federal Police Department for Maritime Security still strongly recommends to all leading personnel of ships passing through the high-risk areas to use all information sources available in order to be able to take all preparatory measures. The experts especially advise the ships concerned to comply with the different BMP available.

## 4 Piraterielage weltweit

Im ersten Halbjahr 2019 wurden dem IMB Piracy Reporting Centre weltweit 78 Fälle von Piraterie und maritimer Kriminalität gemeldet. Damit sind die Fallzahlen gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres mit 107 Vorfällen deutlich gesunken. Der bereits im ersten Quartal verzeichnete rückläufige Trend hält damit an.

Dabei kam es in den ersten sechs Monaten des Jahres zu drei Schiffsentführungen, im Vergleichszeitraum des Vorjahres lag diese Zahl bei vier. 37 Crewmitglieder wurden zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord entführt, gegenüber 25 entführten Seeleuten im ersten Halbjahr 2018 stellt dies eine deutliche Steigerung dar. Demgegenüber sank die Zahl der während eines Überfalls kurzzeitig als Geiseln festgehaltenen Crewmitgliedern von 102 in den ersten sechs Monaten 2018 auf nunmehr 38. In neun Fällen wurden die Schiffe bei den Angriffen beschossen, in 57 Fällen gelangten die Täter an Bord, in weiteren neun Fällen scheiterte ihr Vorhaben. Zwei Besatzungsmitglieder wurden bei Übergriffen verletzt, ein Mensch getötet. Alle vier Schiffsentführungen entfallen auf das zweite Quartal. Die Verteilung der Vorfälle ist der nachfolgenden Grafik vom ICC IMB zu entnehmen.

📍 versuchter Überfall   📍 Entführung   📍 Überfall   📍 Beschuss   📍 verdächtige Annäherung



Im Bereich Horn von Afrika kam es im April zunächst zur Entführung einer jemenitischen Dhau und in diesem Zusammenhang schließlich zu einem Angriff auf ein Fischereifahrzeug, etwa 260 Seemeilen südwestlich von Mogadischu. Einsatzkräften von EUNAVFOR ATALANTA gelang es im Nachgang fünf Verdächtige festzunehmen. Diese wurden anschließend auf die Seychellen überstellt. Der Vorfall, welcher somalischen Piraten zugeordnet werden konnte, wurde dem IMB nicht offiziell gemeldet und fand demzufolge auch kein Eingang in die Statistik. Anfang Juni kam es zur Anklageerhebung gegen die fünf Tatverdächtigen. Dieser Vorfall belegt eindrucksvoll, dass auch weiterhin jederzeit mit sporadischen Angriffsversuchen somalischer Täter gerechnet muss. Der

vorgenannte Vorfall fand innerhalb der seit dem ersten Mai erneut verkleinerten High Risk Area statt.

Vor Westafrika mit der Schwerpunktregion Golf von Guinea sind die Fallzahlen gegenüber dem Vorjahreszeitraum ebenfalls gesunken. So wurden in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 35 Vorfälle gemeldet, im ersten Halbjahr 2018 lag diese Zahl bei 46. Von den weltweit insgesamt 37 von Bord entführten Seeleuten wurden 27 im Golf von Guinea verschleppt, davon 14 vor Nigeria, sechs vor Benin, vier vor Kamerun und drei vor Togo. In der ersten Hälfte des vergangenen Jahres lag die Zahl der entführten Besatzungsmitglieder weltweit bei 25, wobei diese ausnahmslos auf das Hochrisikogebiet im Golf von Guinea entfielen. Auch alle drei Schiffsentführungen entfallen auf den Golf von Guinea. Auf die Seegebiete vor Nigeria entfallen 21 der 35 Vorfälle, damit nimmt das Land auch in der ersten Hälfte dieses Jahres wieder den Spitzenplatz im Ländervergleich weltweit ein. Der Golf von Guinea stellt, trotz gesunkener Fallzahlen, bei gleichzeitiger leichter Steigerung im Hinblick auf das Phänomen der Crewentführungen, auch weiterhin den weltweiten Schwerpunkt im Bereich Piraterie und maritimer Kriminalität dar.

In den Gewässern Südostasiens sind die Zahlen ebenfalls weiter deutlich rückläufig, von 30 im ersten Halbjahr 2018 auf nur noch 17 in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres. Die lediglich 11 Vorfälle vor Indonesien stellen den niedrigsten Halbjahreswert seit 2009 für diese Region dar. Vor Malaysia kam es allerdings zur Entführung von 10 Crewmitgliedern eines Fischereifahrzeugs zum Zwecke der Lösegelderpressung. Dies zeigt, dass die Gefahr von Entführungen durch Kidnap-For-Ransom Gruppen in der Sulu-Celebes-See, trotz der deutlichen Beruhigung der Lage, auch weiterhin fortbesteht.

Für Ostasien liegt die Zahl der Vorfälle mit drei gegenüber vier im ersten Halbjahr 2018, auf gleichbleibendem, niedrigen Niveau. Für den Bereich indischer Subkontinent sind die Fallzahlen von neun im ersten Halbjahr des vergangenen Jahres auf nur noch zwei im laufenden Jahr gesunken, beide ereigneten sich vor Indien.

Einzig im Bereich Südamerika sind auch weiterhin ansteigende Fallzahlen zu verzeichnen. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres wurden insgesamt 19 Vorfälle registriert, gegenüber 16 in 2018. Die meisten Vorfälle wurden, wie auch im Vergleichszeitraum des vergangenen Jahres, vor Venezuela gemeldet.

Durch internationale Schifffahrtsverbände wurde die Website [www.maritimeglobalsecurity.org](http://www.maritimeglobalsecurity.org) veröffentlicht, auf der aktuelle Informationen zur weltweiten maritimen Sicherheitslage abgerufen werden können.

#### 4.1 Gesamtstatistik 2018/2019

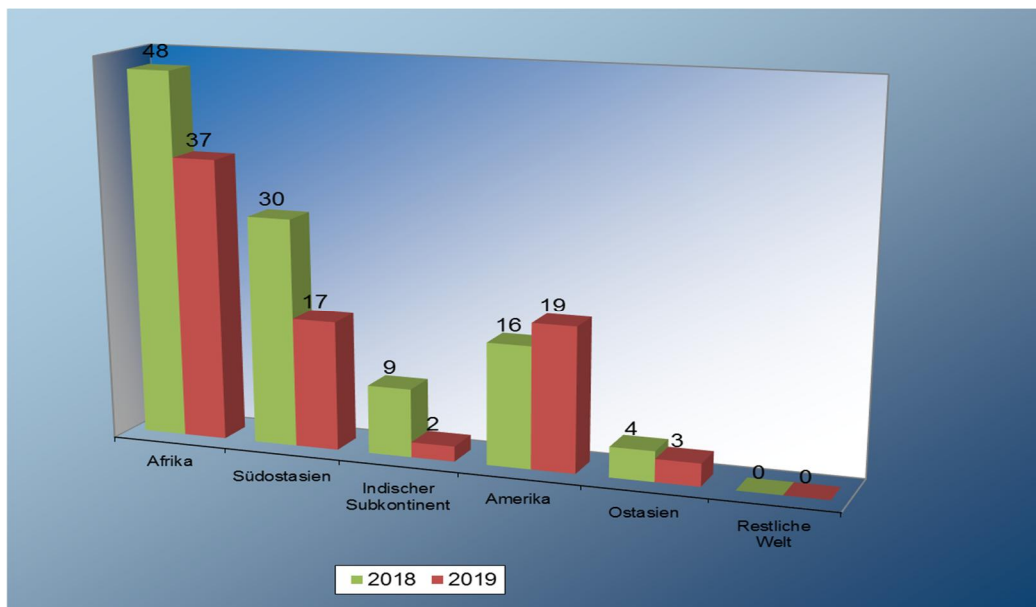
Nachfolgend werden die statistischen Angaben, getrennt nach den verschiedenen Regionen, jeweils im Vergleich zum Vorjahr dargestellt.

| Seegebiete   | Jan – Jun 2018 | Jan – Jun 2019 |
|--|----------------|----------------|
| <b>Afrika gesamt</b>   | <b>48</b>      | <b>37</b>      |
| <b>Ostafrika</b>   | <b>2</b>       | <b>1</b>       |
| davon im Aktionsgebiet<br>somalischer Piraten (Horn v. Afrika) | 2              | 0              |
| <b>Westafrika mit Golf von Guinea</b>                          | <b>46</b>      | <b>35</b>      |
| <b>Südostasien</b>   | <b>30</b>      | <b>17</b>      |
| <b>Ostasien</b>  | <b>4</b>       | <b>3</b>       |
| <b>Indischer Subkontinent</b>                                  | <b>9</b>       | <b>2</b>       |
| <b>Südamerika</b>  | <b>16</b>      | <b>19</b>      |
| <b>Restliche Welt</b>  | <b>0</b>       | <b>0</b>       |
| <b>Gesamt</b>  | <b>107</b>     | <b>78</b>      |

Quelle: PRC Kuala Lumpur

#### 4.2 Weltweite regionale Verteilung aller Piraterievorfälle Jan – Jun 2018/2019

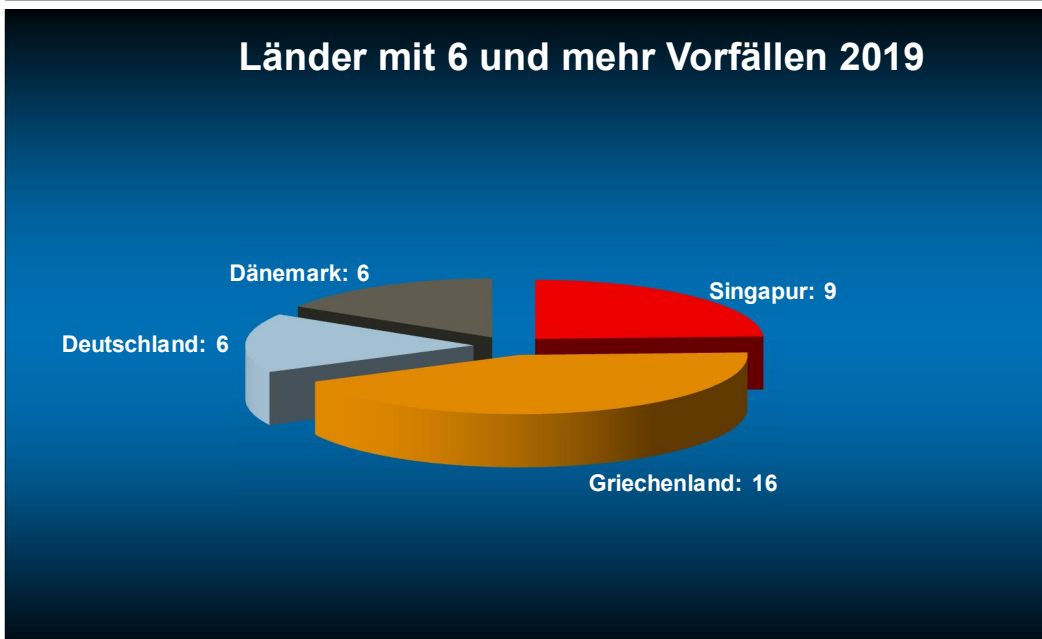
Die nachfolgende Grafik stellt die vorgenannten Entwicklungen anhand von Balkendiagrammen dar. Bis auf die Seegebiete vor Amerika sind weltweit sinkende Fallzahlen zu verzeichnen.



Quelle: PRC Kuala Lumpur

### 4.3 Verteilung nach Nationalitäten der Reedereien Jan – Jun 2018/2019

Die nachfolgenden Grafiken zeigen die Verteilung der Vorfälle auf die Handelsflotten mit mehr als sechs betroffenen Fahrzeugen. In der ersten Hälfte dieses Jahres waren, wie auch in der Vergangenheit schon, Schiffe aus Griechenland und Singapur jeweils am häufigsten betroffen. Mit jeweils sechs betroffenen Fahrzeugen teilen sich Dänemark und Deutschland dahinter Platz drei. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren deutsche Schiffe noch in acht Fällen betroffen und lagen ebenfalls an dritter Stelle.

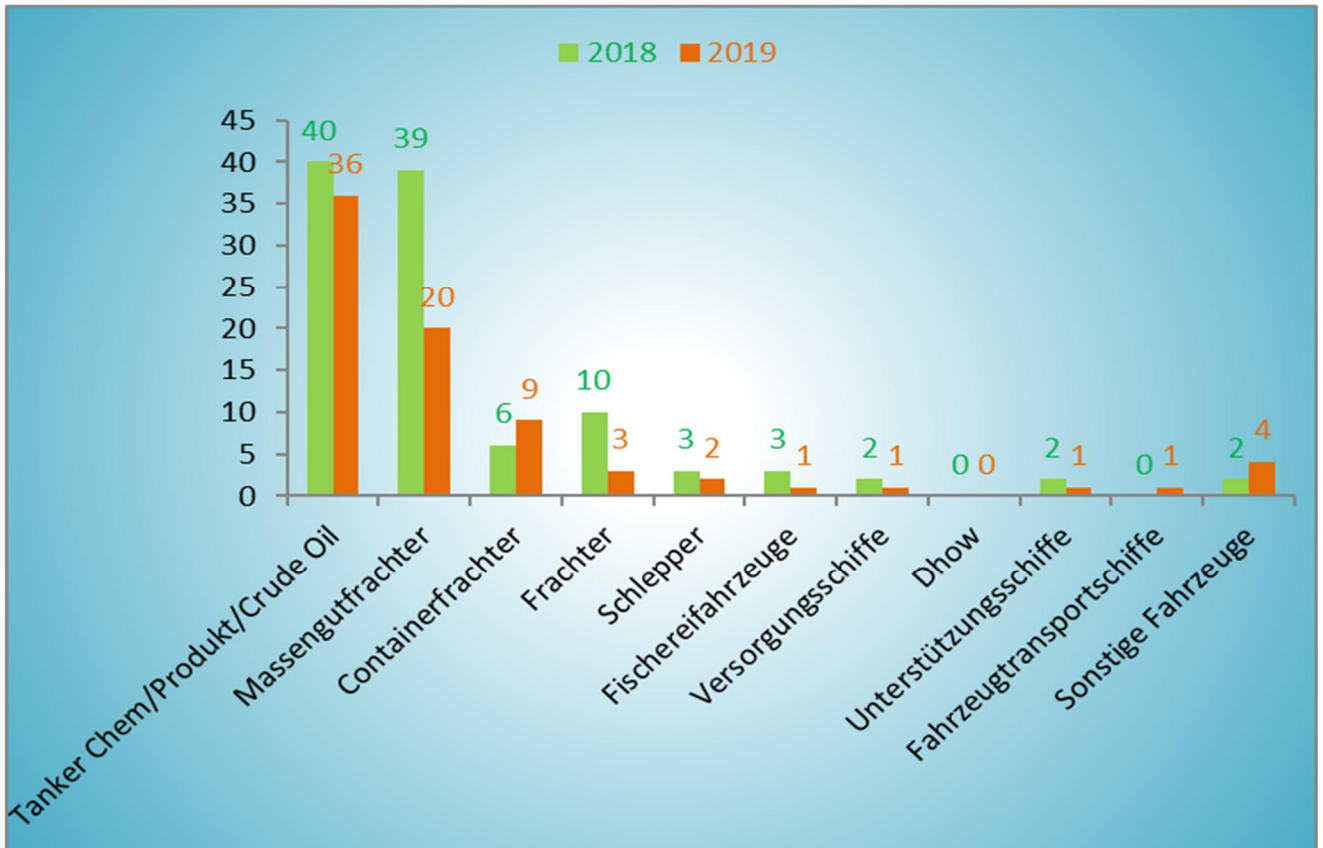


Quelle: PRC Kuala Lumpur



#### 4.4 Betroffene Schiffstypen im Vergleich Jan – Jun 2018/2019

Wie seit Jahren schon sind Tankschiffe weiterhin am häufigsten von Überfällen jeglicher Art betroffenen. Analog zu den weltweit gesunkenen Fallzahlen ist auch die Zahl der betroffenen Fahrzeuge rückläufig. Ein leichter Anstieg ist allenfalls bei den Containerschiffen zu verzeichnen.



Quelle: PRC Kuala Lumpur

## 5 Afrika

### 5.1 Statistik 2018/2019

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres ereigneten sich in Gesamt-Afrika die mit Abstand meisten Vorfälle (21) wieder in nigerianischen Gewässern. Dahinter folgen Togo und Ghana mit jeweils drei Vorfällen. Weltweit kam es zu drei Schiffsentführungen, diese fanden vor Äquatorialguinea, Togo sowie vor Nigeria und damit ebenfalls im Golf von Guinea statt. Von den weltweit neun Schiffen, die von den Angreifern beschossen wurden, fuhren acht im Golf von Guinea. Damit ist der Golf von Guinea, und vor allem die Gewässer vor Nigeria, nicht nur im Hinblick auf Afrika, sondern weltweit das am meisten von maritimer Kriminalität betroffene Seegebiet.

Die nachfolgende Statistik zeigt die Verteilung der Vorfälle auf die einzelnen Länder.

| <b>AFRIKA</b>            | <b>Jan – Jun 2018</b> | <b>Jan – Jun 2019</b> |
|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Angola                   | 0                     | 0                     |
| Äquatorialguinea*        | 0                     | 2                     |
| Benin*                   | 5                     | 1                     |
| Demokratische Rep. Kongo | 1                     | 1                     |
| Elfenbeinküste*          | 0                     | 1                     |
| Ghana*                   | 5                     | 3                     |
| Golf von Aden**          | 1                     | 0                     |
| Guinea                   | 1                     | 1                     |
| Kamerun*                 | 2                     | 1                     |
| Kenia                    | 0                     | 0                     |
| Kongo                    | 0                     | 0                     |
| Liberia*                 | 0                     | 1                     |
| Marokko                  | 0                     | 1                     |
| Mosambik                 | 0                     | 1                     |
| Nigeria*                 | 31                    | 21                    |
| Rotes Meer**             | 0                     | 0                     |
| Sierra Leone             | 0                     | 0                     |
| Somalia**                | 1                     | 0                     |
| Südafrika                | 0                     | 0                     |
| Togo*                    | 1                     | 3                     |
| <b>Gesamt</b>            | <b>48</b>             | <b>37</b>             |

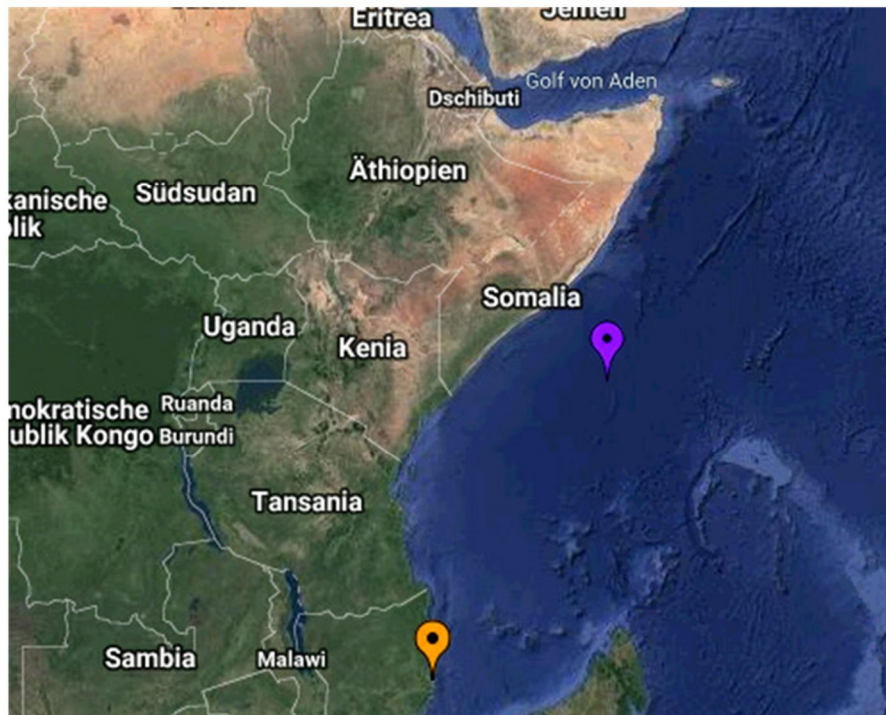
\*Golf von Guinea (per Definition) \*\*Horn von Afrika

## 5.2 Seegebiete um Somalia

|                 | Jan – Jun 2018 | Jan – Jun 2019 |
|-----------------|----------------|----------------|
| Rotes Meer      | 0              | 0              |
| Golf von Aden   | 1              | 0              |
| Somalia         | 1              | 0              |
| Arabisches Meer | 0              | 0              |
| Indischer Ozean | 0              | 1              |
| <b>Gesamt</b>   | <b>2</b>       | <b>1</b>       |

In der Vergangenheit wurden sämtliche Vorkommnisse in den Seegebieten Golf von Aden, Rotes Meer, Arabisches Meer und Indischer Ozean sowie Vorfälle in den Gewässern vor Somalia somalischen Piraten zugeschrieben. In den letzten Jahren hat sich die Lage in der Region jedoch stabilisiert und die High Risk Area wurde nach 2015 mit Wirkung zum 01.05.2019 erneut deutlich reduziert. Ein Bezug zu somalischen Tätern ist nicht mehr in jedem Fall gegeben. In den ersten sechs Monaten 2019 wurde für diesen Bereich nur ein Vorfall vor Mosambik gemeldet, der jedoch lokalen Tätern zugeschrieben wird. Vor Somalia ereignete sich ein Vorfall (lila Marker), der jedoch nicht an das IMB PRC gemeldet und demnach auch statistisch nicht erfasst wurde. Hierbei ist jedoch ein Bezug zu somalischen Piraten gegeben.

📍 versuchter Überfall 📍 Entführung 📍 Überfall 📍 Beschuss 📍 verdächtige Annäherung



### **5.3 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi**

#### Verkleinerung der HRA seit dem 1.Mai 2019

Nach 2015 wurden die Grenzen der High Risk Area zum 01.05.2019 erneut angepasst. Darauf hatten sich die für die Bemessungen der HRA zuständigen Schifffahrtsverbände verständigt. Grundlage dafür sind unter anderem die Gefährdungsbewertungen von UKMTO, EUNAVFOR und COMBINED MARITIME FORCES. Alle seit 2013 verzeichneten Piraterievorfälle fanden innerhalb der nun neu definierten Grenzen statt. Die UKHO Security Chart Q6099 wurde dazu überarbeitet. Die Gefahrenstufe zwei für deutsche Schiffe beschränkt sich demzufolge ebenfalls auf das neu definierte Gebiet. Deren Abmessungen lauten wie folgt:

Im südlichen Roten Meer: nördliche Grenze 15°00'N

Im indischen Ozean: südliche Grenze 05°00'S von der Küste Ostafrikas bis 050°00'E

Von dort aus zu den Positionen:

- 00°00'N-055°00'E
- 10°00'N-060°00'E
- 14°00'N-060°00'E
- Dann 310° Kurs zu den Hoheitsgewässern der arabischen Halbinsel

Die bis dato gültige HRA bleibt Teil der Voluntary Reporting Area (VRA). Schiffen, die in die VRA einfahren, wird -ebenso wie innerhalb der HRA- weiterhin empfohlen, sich bei MSCHOA zu registrieren.

<https://www.admiralty.co.uk/maritime-safety-information/security-related-information-to-mariners>

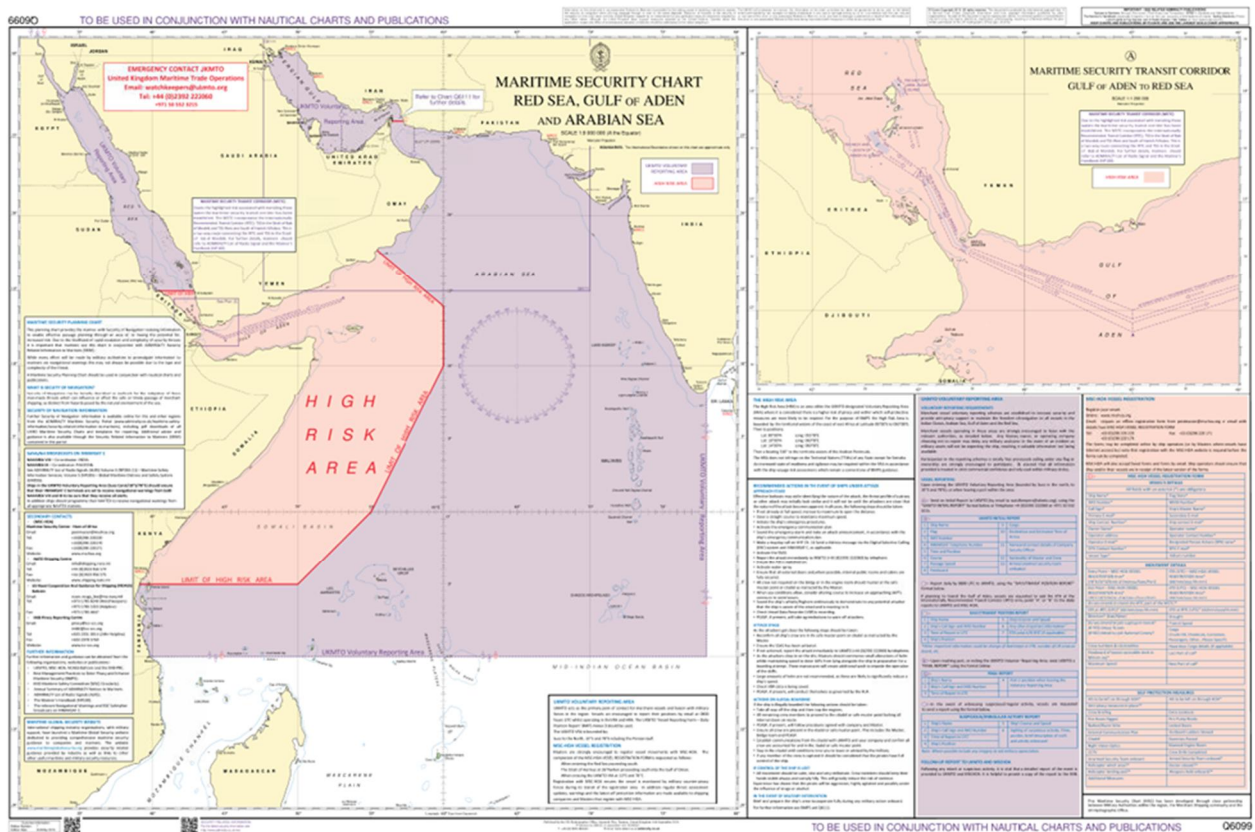


Chart Q6099

### 5.3.1 Somalia

Wie schon im ersten Quartal des Jahres kam es auch im April wieder zu Vorkommnissen in den Gewässern vor Somalia, die nicht an das IMB PRC gemeldet wurden. Dabei brachten bewaffnete Personen am 19. April zunächst eine unter jemenitischer Flagge fahrende Dhau vor Cadale in ihre Gewalt. Nachdem sich die Piraten personell verstärkt hatten, nahmen sie anschließend Kurs auf das offene Meer. Am 21. April meldete das unter koreanischer Flagge fahrende Fischereischiff ADRIA die Sichtung einer Dhau, etwa 260 Seemeilen südöstlich von Mogadischu. Kurz darauf näherten zwei Skiffs, besetzt mit mehreren Personen, der ADRIA an. In den Skiffs wurden von der Schiffsbesatzung Waffen gesichtet, woraufhin die ADRIA einen Notruf absetzte, die Fahrt erhöhte und Ausweichmanöver fuhr. Das sich in der Nähe befindliche, unter spanischer Flagge fahrende, Fischereischiff TXORI ARG1 änderte daraufhin seinen Kurs um die ADRIA zu unterstützen. In der Folge wurden die beiden Fischereischiffe mehr als eine Stunde von den beiden Skiffs verfolgt. Als von einem der Skiffs eine Panzerfaust in Richtung der Fischereischiffe abgefeuert wurde, erwiderten die an Bord befindlichen, bewaffneten Sicherheitsteams das Feuer auf die Angreifer. Die Skiffs drehten daraufhin ab und entfernten sich. Dabei wurde von der Besatzung der ADRIA beobachtet, wie die Angreifer

ihre Waffen über Bord warfen. Etwa eine Stunde später meldete das taiwanische Fischereischiff SHIN SHUEN FAR 899, welches sich ca. 7,5 Seemeilen entfernt vom Ort des Vorfalls befand, die Annäherung zweier Skiffs. Als das an Bord befindliche Sicherheitsteam seine Waffen zeigte, drehten die beiden Skiffs ab. Einsatzkräfte von EUNAVFOR ATALANTA konnten die Dhau, die sich mittlerweile auf der Fahrt Richtung somalische Küste befand, aufklären, identifizieren und am 23. April schließlich durch Einsatzkräfte der spanischen Fregatte ESPS NAVARRA abfangen. Dabei entkam ein mit fünf Personen besetztes Skiff in Richtung somalische Küste. Die Einsatzkräfte nahmen an Bord der Dhau fünf verdächtige Personen fest, drei von ihnen mit Schussverletzungen. Nach Abschluss der Beweisaufnahme konnte die Dhau ihre Fahrt fortsetzen. Die fünf festgesetzten Verdächtigen wurden anschließend durch die ESPS NAVARRA an die Seychellen überstellt, wo am 7. Juni Anklage erhoben wurde. Durch die CMF und EU NAVFOR ATALANTA wurde der Vorfall als Pirateriefall eingestuft, diesbezüglich war am 26. April eine Ausgabe der IRTB veröffentlicht worden.

Der Vorfall gleicht dem vom Februar dieses Jahres, der, wie eingangs erwähnt, ebenfalls nicht an das IMB gemeldet und demnach auch statistisch nicht erfasst wurde. Dabei hatte sich ein Skiff, besetzt mit bewaffneten, maskierten Personen, einem chinesischen Fischereischiff angenähert, das sich nur etwa 33 Seemeilen vom somalischen Festland entfernt befand. Erst als das an Bord befindliche Sicherheitsteam seine Schusswaffen eingesetzt hatte, brach das Skiff die Verfolgung ab.

Diese Vorkommnisse, sowie auch die bestätigten Angriffe aus dem vergangenen Jahr belegen erneut, dass die somalischen Piraten nach wie vor sowohl fähig als auch willens sind, sporadische Angriffsversuche bei günstiger Gelegenheit durchzuführen. Neben den landseitigen Ursachen der Piraterie, die noch längst nicht beseitigt sind, führt auch die zuletzt gestiegene Vergabe von Fischereilizenzen, vor allem an chinesische Fangflotten, sowie die illegale Fischerei zu Unverständnis und Unmut in der Bevölkerung. Insbesondere die Küstenbewohner, deren Lebensgrundlage der Fischfang bildet, fühlen sich von ihren traditionellen Fischgründen verdrängt.

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

Im Golf von Aden wurden im ersten Halbjahr 2019 vom IMB PRC ebenfalls keine Vorfälle verzeichnet. Aufgrund moderaterer Seegangsbedingungen, auch während der Monsunphasen, kommt es in diesem Bereich zu mehr Kleinbootverkehr. Es wurde von mehreren verdächtigen Annäherungen berichtet, die sich im Nachhinein als falscher Alarm entpuppt haben. Dies zeigt aber, dass Schiffe die High Risk Area mit erhöhter Aufmerksamkeit durchfahren. Meist stehen Begegnungen mit Kleinbooten nicht im Zusammenhang mit Piraterie, eine Unterscheidung ist jedoch nicht immer einfach. Fischer

führen oft Waffen mit um sich und ihre Netze zu schützen und fahren dabei gelegentlich auch Handelsschiffe an, wenn diese sich ihren ausgebrachten Netzen zu sehr nähern, um eine Kursänderung zu erzwingen. Darüber hinaus findet im Golf von Aden, neben Schmuggelverkehr, auch häufiger Kleinbootverkehr im Zusammenhang mit illegaler Migration zwischen Somalia und dem Jemen statt.

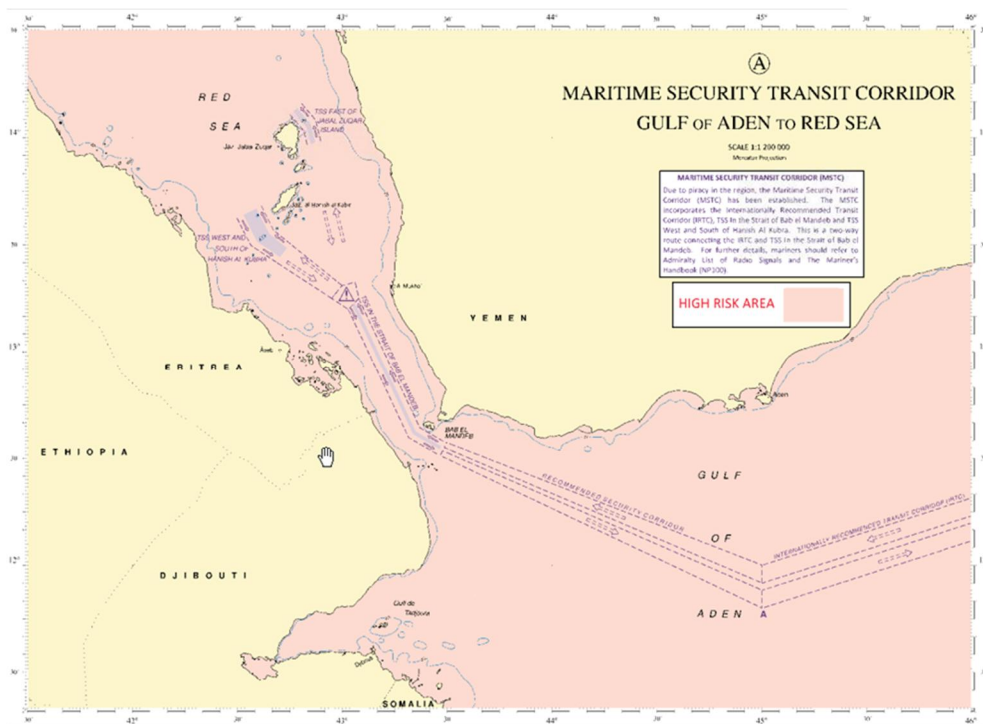
Im südlichen Roten Meer wie auch im Golf von Aden kam es, in Verbindung mit dem Bürgerkrieg im Jemen, in den vergangenen Jahren unter anderem auch zum Beschuss von Kriegs- und Versorgungsschiffen der von Saudi-Arabien geführten Koalition. Dabei ist das Risiko einer zufälligen Mitbetroffenheit von Handelsschiffen z.B. aufgrund einer Verwechslung auch weiterhin gegeben.

In einem am 20. Juni veröffentlichten Rundschreiben der IMO (Circ. 3988) wird auf derzeit durch das Regional Maritime Information Sharing Centre (REMISC) in Sanaá, Jemen, veröffentlichte, nicht legitimierte Warnmeldungen hingewiesen. Aufgrund der derzeitigen Situation im Jemen ist das REMISC weder in der Lage noch berechtigt, Informationen zur Piraterielage in der Region herauszugeben.

Im Zusammenhang mit der Lage im Jemen wurde bereits im September 2017 durch die Combined Maritime Forces (CMF) der Maritime Security Transit Corridor (MSTC) eingerichtet, um eine bessere Überwachung durch die internationalen Marinestreitkräfte sicherzustellen. Der MSTC setzt sich zusammen aus dem IRTC, dem BAM TSS, TSS westlich Hanish Islands sowie der Verbindung zwischen dem IRTC und dem BAM TSS in beide Richtungen. Um die Handelsschiffahrt auf die Bedrohungen, die aus dem Konflikt im Jemen hervorgehen, aufmerksam zu machen wurden u.a. durch BIMCO und ICS sogenannte „New Interim Guidance on Maritime Security in the Southern Red Sea and Bab al- Mandeb veröffentlicht“.

Weitere Informationen sind unter folgendem Link abrufbar:

[www.combinedmaritimeforces.com/2017/09/06/guidance-on-maritime-security-transit-corridor](http://www.combinedmaritimeforces.com/2017/09/06/guidance-on-maritime-security-transit-corridor)



### Maritime Security Transit Corridor (MSTC)

Durch die CMF und EU NAVFOR werden darüber hinaus sogenannte „Industry Releasable Threat Bulletins“ (IRTB) herausgegeben, welche unter [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org) abgerufen werden können. Darin wird auf aktuelle Vorkommnisse im Seegebiet Horn von Afrika, die Sicherheitslage in Bezug auf den Konflikt im Jemen sowie die Vorkommnisse im Golf von Oman Bezug genommen. Hierfür ist eine vorherige Registrierung erforderlich.

Für deutsche Schiffe gilt in jemenitischen Küstengewässern sowie im Golf von Oman die Gefahrenstufe zwei. Weiterhin besteht in jemenitischen Hoheitsgewässern Gefahr durch Seeminen.

### 5.3.3 Straße von Mosambik

Seit Anfang 2012 werden in der Straße von Mosambik keine Vorfälle mehr verzeichnet, die somalischen Piraten zuzuordnen sind. Im ersten Halbjahr 2019 wurde lediglich ein Diebstahlsdelikt auf einem Schiff vor Anker auf der Nacala-Reede gemeldet.

### 5.3.4 Arabisches Meer/Oman

Zuletzt kam es in 2017 in diesem Seegebiet zu einem Vorfall mit Pirateriebezug. Verdächtige Annäherungen kommen immer wieder vor, allerdings werden diese vom IMB PRC statistisch meist nicht erfasst. Da auch in diesem Seegebiet reger Schmuggelverkehr stattfindet, kommen neben Piraterie auch andere Hintergründe in Betracht.



Der Golf von Oman ist derzeit aufgrund von Vorkommnissen anderer Art in den Fokus gerückt, die nicht im Zusammenhang mit Piraterie stehen, sich aber wesentlich auf die Sicherheit der Handelsschifffahrt in diesem Bereich ausgewirkt haben.

Im Mai kam es vor dem Hafen von Fujairah/Vereinigte Arabische Emirate zu Angriffen auf insgesamt vier Tankschiffe, vermutlich mittels Haftminen. Bei allen vier Schiffen kam es zu Beschädigungen an der Außenhülle. Etwa vier Wochen später kam es im Golf von Oman erneut zu Angriffen auf zwei Tankschiffe in Fahrt, auch hier wurden beide Schiffe beschädigt, eines davon geriet in Brand. Die USA und einige ihrer Verbündeten machten den Iran für die Angriffe verantwortlich und reagierten auf die Vorfälle, in dem sie einen zusätzlichen Marineverband um den Flugzeugträger USS Abraham Lincoln in die Region entsandte. Im weiteren Verlauf wurde von iranischer Seite eine US-Aufklärungsdrohne abgeschossen, die sich in iranischem Luftraum befunden haben soll. Im Nachgang zu den Angriffen vom Juni wurde die SOLAS-Gefahrstufe für deutschflaggige Schiffe für das Seegebiet Persischer Golf und Golf von Oman auf die Gefährdungsstufe zwei angehoben. Diese Anhebung der Gefährdungsstufe schließt auch die Anfahrt der Häfen des entsprechenden Seegebietes für deutschflaggige Schiffe mit ein.

#### **5.4 Reisewarnung des Auswärtigen Amtes**

Das Auswärtige Amt hat für **Somalia bzw. den Golf von Aden** folgende Reisewarnung mit aktueller Gültigkeit herausgegeben (Auszug):

"... Vor Reisen in die Gewässer vor Somalia wird gewarnt.

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

Trotz der internationalen Bemühungen zur Eindämmung der Piraterie kann ein wirksamer Schutz nicht garantiert werden. Schiffsführern in den gefährdeten Gewässern wird eine Registrierung beim Maritime Security Centre unter [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org) dringend empfohlen.

Die von der Europäischen Union durchgeführte Marineoperation ATALANTA ist in einem weiten Einsatzgebiet vor den Küsten Somalias und der Nachbarländer tätig. 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 Welternährungsprogramms der Vereinten Nationen 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 und empfiehlt zivilen Schiffen eine Registrierung vor Transit durch gefährdete Gewässer beim Maritime Security Centre ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)). Allerdings bietet auch die Registrierung und die Anwesenheit von Kriegsschiffen keine Garantie dafür, dass Schiffe nicht von Piraten angegriffen, beschossen oder gekapert werden.

Aktuelle Informationen zur Piraterielage gewährt das IMB Piracy Reporting Centre unter [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org) ..."

<https://www.auswaertiges-amt.de/de/somaliasicherheit/203132>

Das Auswärtige Amt hat für **Jemen** folgende Reisewarnung mit aktueller Gültigkeit herausgegeben (Auszug):

"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-Mandab und den Somalia vorgelagerten Gewässern werden zunehmend Piraterievorfälle sowie Probleme wegen des Flüchtlingsschmuggels von Somalia nach Jemen gemeldet. Vor dem Anlaufen jemenitischer Häfen wird im Hinblick auf die bürgerkriegsähnlichen Zustände in Teilen des Landes gewarnt. Bitte beachten Sie die Reisewarnung des Auswärtigen Amtes für Somalia und die Gewässer um das "Horn von Afrika"."

<https://www.auswaertiges-amt.de/de/jemensicherheit/202260>

Des Weiteren gilt auch für **Eritrea** folgender Warnhinweis des Auswärtigen Amtes mit aktueller Gültigkeit:

"Vor dem Anlaufen eritreischer Häfen durch Individualreisende, dem Anlaufen der Inseln des Dahlak Archipels sowie vor Einreisen auf dem Landweg wird gewarnt."

<https://www.auswaertiges-amt.de/de/eritreasicherheit/226176>

## **5.5 Bewertung/Prognose**

Die Lage am Horn von Afrika war zu Beginn des Jahres relativ ruhig, im Februar kam es dann zu einem Vorfall mit einem Fischereifahrzeug, das sich in unmittelbarer Nähe zum somalischen Festland befand. Da sich ein Sicherheitsteam an Bord befand, gaben die Angreifer ihr Vorhaben auf. Ob der Vorfall im Zusammenhang mit der Vergabe von Fischereilizenzen an ausländische Fangflotten steht, oder einfach eine günstige Gelegenheit für einen Angriffsversuch dargestellt hat, ist nicht eindeutig geklärt. Der Vorfall im April dagegen wurde offiziell als Pirateriefall eingestuft. Auch hier konnten eingeschiffte

Sicherheitsteams einen erfolgreichen Überfall verhindern. Der Vorfall hat erneut gezeigt, dass bewaffnete Sicherheitsteams nach wie vor das wirksamste Mittel gegen Angriffe von Piraten darstellen. Der Vorfall zeigt aber auch, dass die somalischen Piraten weiterhin sowohl willens als auch in der Lage sind, sporadische Angriffsversuche, bei sich bietender und günstig erscheinender Tatgelegenheit, durchzuführen. Inwieweit sich die vermehrte Vergabe von Fischereilizenzen an die großen asiatischen Fangflotten zukünftig auswirkt, bleibt abzuwarten. Die Einhaltung der Best Management Practices (BMP 5) sowie die Seeraumüberwachung durch internationale Marinestreitkräfte und deren konsequentes Vorgehen gegen Piratenangriffsgruppen, wie der Vorfall ebenso gezeigt hat, lassen die Erfolgsaussichten für die Piraten auch weiterhin eher gering erscheinen. Die Verkleinerung der High Risk Area zum 01.05.2019 soll nicht den Eindruck erwecken, dass die Piraterie in der Region vollständig eliminiert wurde. Die neuen Abgrenzungen bilden den Bereich, inklusive einer Pufferzone von 100 Seemeilen ab, in dem alle seit 2013 verzeichneten Vorfälle, darunter auch die aktuellen Ereignisse dieses Jahres, stattfanden.

Unabhängig von den Monsunphasen findet im Golf von Aden viel Kleinbootverkehr statt. Dabei ist es nicht unüblich, dass Fischer Waffen mit sich führen um sich und ihre Netze zu schützen. Gerätschaften zum Fischfang können durchaus mit Piratenutensilien verwechselt werden. Daher ist nicht bei allen verdächtigen Annäherungen ein Bezug zu Piraterie gegeben. Die Gefährdungslage bleibt insgesamt auf niedrigem Niveau.

Die Lage im Golf von Oman bleibt angespannt und hat sich zu Beginn des dritten Quartals noch einmal zugespitzt, als iranische Kräfte zunächst mit dem Versuch, ein britisches Tankschiff in der Straße von Hormuz in iranische Gewässer abzudrängen, gescheitert sind. Ein Kriegsschiff der britischen Marine konnte den Versuch vereiteln. Zuvor hatten britische Kräfte vor Gibraltar einen iranischen Supertanker auf einen Hinweis von Seiten der USA festgesetzt. Kurz darauf gelang es iranischen Kräften dann dennoch, einen britischen Tanker in der Straße von Hormuz festzusetzen.

## **5.6 Empfehlungen**

Die Gefahr von Angriffsversuchen seitens somalischer Piraten besteht, wie sich im April erneut gezeigt hat, weiter fort. Daher wird auch weiterhin dazu geraten, die Fahrtgeschwindigkeit innerhalb der High Risk Area so hoch wie möglich zu halten und küstennahe Kurse, einschließlich der Durchfahrt zwischen der Insel Socotra und dem somalischen Festland ("Socotra Gap") zu meiden. Auch der Einsatz von bewaffneten Sicherheitsteams hat sich als äußerst wirkungsvoll erwiesen, diese zu überwinden ist den Piraten noch in keinem einzigen Fall gelungen. Darüber hinaus sollten weiterhin Maßnahmen zur Sicherung des Schiffes, wie z.B. das Anbringen von Stacheldraht,

erfolgen. Im Einklang mit den BMP<sup>6</sup> sowie den aktuellen Empfehlungen der IMO (MSC.1/Circ.1443<sup>7</sup>) wird von der Inkaufnahme eines höheren Angriffsrisikos durch eine zu starke Reduzierung der Fahrtgeschwindigkeit, auch mit bewaffneten Sicherheitsteams an Bord, grundsätzlich abgeraten.

Allen Schiffsführern wird für die Fahrt durch die gefährdeten Seegebiete am Horn von Afrika empfohlen, sämtliche zur Verfügung stehenden Informationsquellen zu nutzen, um geeignete, vorbereitende Maßnahmen für die Piraterieabwehr treffen zu können. Unter Punkt 11.3 finden sich einige Quellen, unter denen jeweils aktuelle Informationen vor einer Passage durch gefährdete Gebiete abgerufen werden können. Die Registrierung bei MSCHOA wird auch dann empfohlen, wenn die angrenzenden Risikogebiete bzw. die VRA (Voluntary Reporting Area) durchfahren werden und keine Passage durch den Golf von Aden geplant ist. Dabei sollte nach kleinen Booten Ausschau gehalten werden, die immer wieder mit hoher Geschwindigkeit Schiffe anlaufen. Rechtzeitiges Sichten solcher Boote verschafft mehr Zeit zum Handeln, wie beispielsweise Ausweichmanöver, Erhöhung der Geschwindigkeit oder Rückzug in den Schutzraum. Es wird häufig von Mutterschiffen aus agiert, die sich weit von der Küste entfernt aufhalten. Sofern die Lage es zulässt sollten Fotos der verdächtigen Boote gemacht werden, um diese ggf. später identifizieren zu können.

Meldungen von Angriffen, Überfällen oder Beobachtungen im Zusammenhang mit Piraterieüberfällen sollten grundsätzlich zuerst an UKMTO und zusätzlich an folgende Mailadressen gerichtet werden: [imbkl@icc-ccs.org](mailto:imbkl@icc-ccs.org) oder [piracy@icc-ccs.org](mailto:piracy@icc-ccs.org)

Es wird empfohlen die „Best Management Practices (Version 5)“ weiterhin vollumfänglich umzusetzen.

Vor dem Hintergrund der Angriffe auf Tankschiffe im Golf von Oman haben die Industrieverbände OCIMF und Intertanko Empfehlungen für ihre Mitglieder bzw. für die Tankschiffahrt veröffentlicht. Die Empfehlungen sind unter folgendem Link abrufbar:

<https://theseanation.gr/news-in-english/43935-intertanko-ocimf-update-following-recent-attacks-in-gulf-of-oman.html>

---

<sup>6</sup> "3.4 ...Ships are recommended to proceed at Full Sea Speed, or at least 18 knots where they are capable of greater Speed, throughout their transit of the high Risk Area.

<sup>7</sup> "5.4 ...An armed team should only be seen as a supplement to full BMP implementation and in no way replaces the need for BMP to be implemented."

Darin wird empfohlen, die für einige Hochrisikogebiete durch BIMCO u.a. entwickelten Sicherheitsmaßnahmen/-empfehlungen zur Pirateriebekämpfung (BMP Version 5) analog anzuwenden und eine neue Risikoanalyse für das aktuelle Routing vorzunehmen sowie dann ggfls. den Schiffssicherheitsplan entsprechend anzupassen.

## 5.7 Erreichbarkeiten

### MSCHOA

Tel.: +33 (0) 298 220 220

+33 (0) 298 220 170

+33 (0) 298 220 171

Email: [postmaster@mschoa.org](mailto:postmaster@mschoa.org)

### UKMTO

Tel.: +44 (0) 2392 222 060

Email: [watchkeepers@ukmto.org](mailto:watchkeepers@ukmto.org)

## 5.8 Westafrika mit Golf von Guinea\*

### 5.8.1 Statistik

|                  | Jan – Jun 2018 | Jan – Jun 2019 |
|------------------|----------------|----------------|
| Angola           | 0              | 0              |
| Äquatorialguinea | 0              | 2              |
| Benin*           | 5              | 1              |
| Dem. Rep. Kongo  | 1              | 1              |
| Ghana*           | 5              | 3              |
| Guinea           | 1              | 1              |
| Elfenbeinküste*  | 0              | 1              |
| Kamerun*         | 2              | 1              |
| Kongo            | 0              | 0              |
| Liberia*         | 0              | 1              |
| Nigeria*         | 31             | 21             |
| Sierra Leone     | 0              | 0              |
| Togo*            | 1              | 3              |
| <b>Gesamt</b>    | <b>46</b>      | <b>35</b>      |

Im Bereich Westafrika mit der Schwerpunktregion Golf von Guinea ist die Zahl der Vorfälle im ersten Halbjahr 2019 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres gesunken. Von den insgesamt 35 vor der westafrikanischen Küste verzeichneten Vorfällen fanden 33 im Seegebiet Golf von Guinea statt, darunter auch drei Schiffsentführungen. Die Zahl der von Bord entführten Seeleute liegt mit 27 in der ersten Jahreshälfte auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums, als 25 Crewmitglieder verschleppt wurden. Wie schon in den vergangenen Berichtszeiträumen wurden die meisten Vorfälle vor Nigeria verzeichnet.

Die Verteilung der Vorfälle ist der nachfolgenden Grafik vom ICC IMB zu entnehmen:

📍 versuchter Überfall 📍 Entführung 📍 Überfall 📍 Beschuss 📍 verdächtige Annäherung



## 5.9 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi/Informationen

### 5.9.1 Westafrika/Golf von Guinea

Der Golf von Guinea an der Westküste Afrikas bleibt, weltweit gesehen, auch weiterhin die Schwerpunktregion im Hinblick auf Piraterie und maritimer Kriminalität, vor allem hinsichtlich der schwerwiegenden Vorkommnisse wie Schiffsentführungen und Entführungen von Besatzungsmitgliedern zum Zwecke der Lösegelderpressung. So wurden in der ersten Hälfte des Jahres drei Schiffsentführungen verzeichnet, jeweils einmal vor Nigeria, Togo und Äquatorial-Guinea. Darüber hinaus wurden in sechs separaten Vorfällen insgesamt 27 Crewmitglieder von Bord entführt.

Die Überfälle fanden vor Nigeria, Kamerun, Togo sowie vor Benin statt und werden nigerianischen Tätern zugeschrieben. Bereits in der Vergangenheit waren nigerianische Tätergruppen in den Gewässern der benachbarten Staaten aktiv, teilweise auch darüber hinaus. Dabei kommt es im Verlauf eines Jahres immer wieder zu Schwankungen in der Häufigkeit dieser Übergriffe, was zum einen an Operationen der Marine, zum anderen z.B. auch an den vorherrschenden Wetterbedingungen liegt. Durch den Einsatz von Mutterschiffen können die Piraten ihr Operationsgebiet bis in weit von der Küste entfernte Bereiche ausdehnen.

Die Angreifer gehen häufig äußerst aggressiv vor, oft werden die Schiffe bereits bei der Anfahrt beschossen. In der ersten Jahreshälfte kam es in acht Fällen zum Einsatz von

Schusswaffen seitens der Täter, diese schrecken dabei auch nicht vor Feuergefechten mit Marineeinheiten zurück, wie ein Vorfall vor Nigeria aus dem März gezeigt hat. Dabei war ein Marinesoldat im Rahmen eines solchen Feuergefechtes ums Leben gekommen, auch drei der Angreifer sollen getötet worden sein. Ebenfalls im April kam es auf der Bonny-Reede zu einem Schusswechsel zwischen Angreifern und Angehörigen der nigerianischen Marine, die zur Bewachung des Schiffes eingesetzt waren.

Durch den Einsatz von bewaffnetem Sicherheitspersonal, aber auch durch Abwehrmaßnahmen konnte in einigen Fällen ein Anbordkommen der Täter verhindert werden, oder der Besatzung gelang es, sich rechtzeitig in einen Schutzraum zurückzuziehen. Gelingt es den Tätern, an Bord zu kommen, nutzen sie meist auch die Gelegenheit, Bargeld und Wertsachen der Besatzung zu rauben. Bevor sie das Schiff wieder verlassen, zerstören sie nicht selten technische Ausstattung auf der Brücke. Scheiterten die Angreifer mit ihrem Vorhaben, so suchten sie sich in einigen Fällen schnell ein neues Ziel in der näheren Umgebung. Meist finden diese Vorfälle auf Schiffe in Fahrt statt, zuletzt wurden jedoch auch Übergriffe auf Reedeliegeer verzeichnet. Als Reaktion auf die Entführungen von Besatzungsmitgliedern hat Indien Anfang Mai ein Verbot für den Einsatz von indischen Seeleuten an Bord von Schiffen erlassen, die den Golf von Guinea befahren.

Neben den Entführungsfällen kommt es in der gesamten Region zu Raubüberfällen und Diebstählen auf Schiffen vor Anker oder im Hafen. Dabei haben es die Täter meist auf Schiffsmaterialien oder Ausrüstungsgegenstände abgesehen, darüber hinaus kommt es auch zum Diebstahl von geringen Mengen Kraftstoff, der in mitgebrachte Fässer abgepumpt wird. Diese Überfälle finden zumeist bei Dunkelheit statt, und die Täter versuchen in der Regel unentdeckt zu bleiben. Bei Entdeckung scheuen sie jedoch auch nicht davor zurück, Besatzungsmitglieder zu bedrohen oder kurzzeitig als Geiseln festzuhalten, bis sie mit ihrer Beute wieder von Bord gehen können. Die Vorfälle werden nicht immer den lokalen Behörden gemeldet, da der wirtschaftliche Verlust in der Regel eher gering ist, und Ermittlungen durch die Behörden Verzögerungen im Fahrtverlauf bedeuten können.

BIMCO<sup>8</sup>, ICS, IG P&I, INTERCARGO<sup>9</sup>, INTERTANKO<sup>10</sup> Intermanager und OCIMF haben gemeinsam die bereits dritte Ausgabe der "Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region" für den Golf von Guinea

---

<sup>8</sup> The Baltic and International Maritime Council ist eine internationale Schifffahrtsorganisation

<sup>9</sup> Globales Logistikunternehmen u.a. für Seefracht

<sup>10</sup> Zusammenschluss / Organisation unabhängiger Eigner und Reeder von Öl- und Chemikaliertankern

veröffentlicht. Hierbei handelt es sich um Richtlinien, die ähnlich wie die BMP im Golf von Aden, mögliche Abwehrmaßnahmen und Verhaltensregeln zur Vermeidung und Bewältigung von Piratenangriffen in diesem Seegebiet beschreiben. Das Dokument sollte in Verbindung mit den aktuellen BMP (Version 5) genutzt werden. Unter folgendem Link ist die neuste Version (Version 3 June 2018) abrufbar:

<https://www.maritimeglobalsecurity.org/geography/gulf-of-guinea/>

Frankreich und Großbritannien betreiben für den Golf von Guinea das gemeinsame Informationszentrum Marine Domain Awareness for Trade – Golf of Guinea (MDAT-GoG), welches unter den nachfolgenden Kontaktdaten erreichbar ist:

**Email:** [watchkeepers@mdat-gog.org](mailto:watchkeepers@mdat-gog.org)

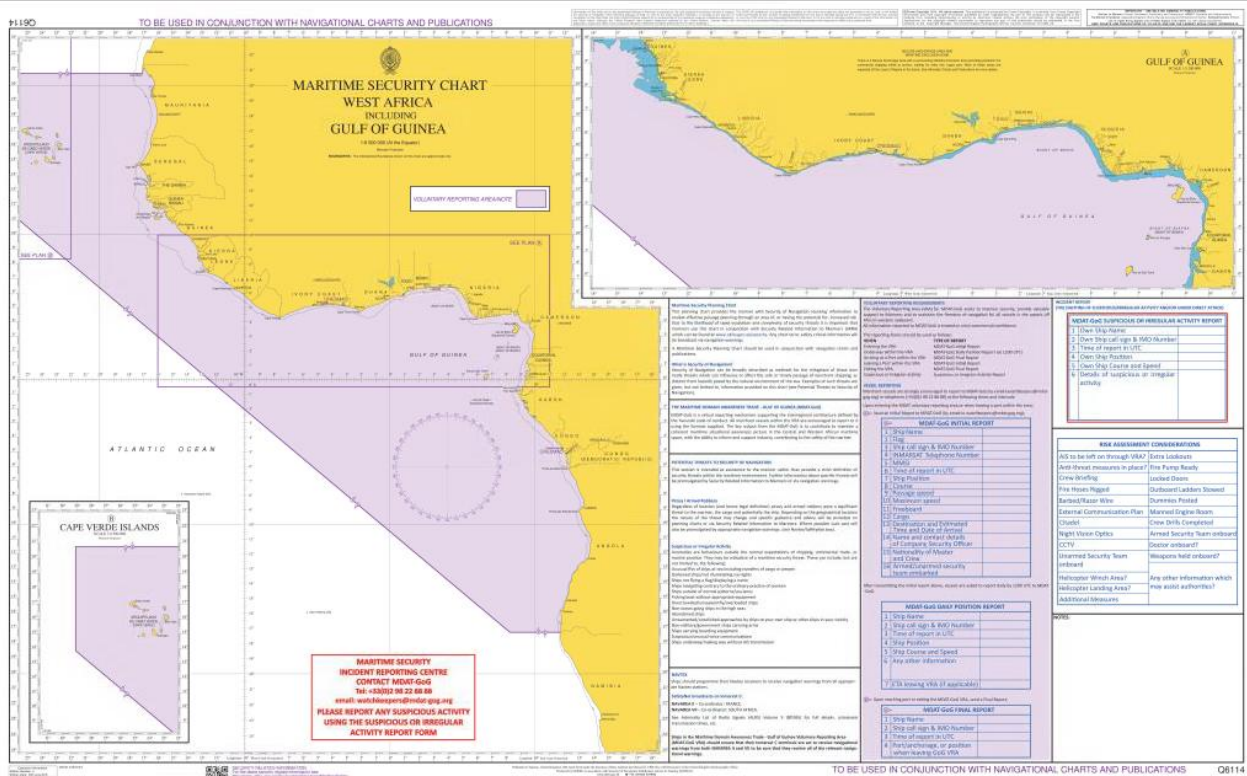
**Telefon:** +33 (0) 298 22 88 88

**Website:** [gog-mdat.org](http://gog-mdat.org)

Anrufe werden entweder in Brest oder in Portsmouth beantwortet.

Durch das Hydrographische Büro der UK Admiralität wurde eine überarbeitete Maritime Security Chart, West Africa including Gulf of Guinea (BA Q6114) auf nachfolgender Webseite veröffentlicht:

<http://www.ukho.gov.uk/ProductsandServices/MartimeSafety/Pages/SRIM.aspx>



BA Q6114 NC Maritime Security Chart West Africa including Gulf of Guinea



## 5.9.2 Nigeria

In der ersten Hälfte des Jahres wurden vor Nigeria 21 Vorfälle an das IMB PRC gemeldet, gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres sind die Zahlen damit wieder rückläufig. Dennoch liegt das Land sowohl zahlenmäßig als auch hinsichtlich der Schwere der Vorfälle weltweit wieder auf dem ersten Platz. Bei 12 der insgesamt 21 Vorfälle waren Schiffe in Fahrt betroffen, in acht dieser Fälle wurden die Schiffe von den Angreifern beschossen. Das Ziel der Angreifer bestand aller Wahrscheinlichkeit nach darin, Besatzungsmitglieder mit dem Ziel der Lösegelderpressung von Bord zu entführen. Alle acht Angriffsversuche verliefen aus Sicht der Angreifer erfolglos, zweimal konnte Sicherheitspersonal an Bord der Schiffe die Angreifer abwehren, in zwei anderen Fällen kam ein bewaffnetes Begleitboot zu Hilfe und in vier Fällen gelang es der Schiffsbesatzung durch Abwehrmaßnahmen ein Anbordkommen zu verhindern. Zudem konnten sich in fast allen Fällen zumindest Teile der Besatzung in einen vorhandenen Schutzraum zurückziehen.

In drei Vorfällen waren die Täter mit ihrem Vorhaben erfolgreich, dabei wurden insgesamt 14 Seeleute von Bord entführt, zwei dieser Übergriffe fanden auf Schiffen in Fahrt, der dritte auf der Bonny Außenreedee statt. Bezüglich des letztgenannten Falles gibt es widersprüchliche Berichte zu den Hintergründen, demzufolge soll das betroffene Schiff in illegale Aktivitäten verwickelt und der Überfall inszeniert worden sein. Bei den aus Sicht der Piraten erfolglosen Angriffsversuchen war auffällig, dass die Vorfälle in zwei Serien, und dabei sowohl zeitlich als räumlich eng beieinanderlagen, was darauf schließen lässt, dass es sich jeweils um ein und dieselbe Tätergruppe gehandelt hat.

Dass auch ein bewaffnetes Begleitboot einen Übergriff nicht immer erfolgreich vereiteln kann hat ein Vorfall aus dem März gezeigt. Dabei gelangten die Angreifer, trotz eines in der Nähe befindlichen Begleitbootes mit bewaffneten Marinesoldaten auf das Schiff und entführten anschließend fünf Crewmitglieder. Die Täter agierten dabei aus zwei Skiffs heraus, wobei sich eines davon ein Feuergefecht mit dem Begleitboot lieferte, während die Insassen des zweiten Skiffs das Schiff boardeten. In Folge des Schusswechsels erlitt ein Marinesoldat tödliche Verletzungen, auch auf Seiten der Angreifer soll es Verluste gegeben haben.

Nigerianische Piraten sind sowohl küstennah als auch in küstenfernen Gewässern aktiv, teilweise auch in den Gewässern benachbarter Staaten und sogar darüber hinaus. Dabei nutzen die Angreifer auch größere Fahrzeuge (Schlepper, Versorger), die sie zunächst übernehmen und dann als Mutterschiffe verwenden. Die durchschnittliche Entfernung zur Küste bei den Überfällen in den ersten sechs Monaten des Jahres betrug 65 Seemeilen.

Zur Unterbringung ihrer Geiseln und auch als Versteck für sich selbst nutzen die Piraten Gebiete im weitläufigen und unübersichtlichen Nigerdelta. Ihre Ausrüstung erbeuten die

Täter meist mit Raubzügen. Zwar versucht das nigerianische Militär gegen die kriminellen Banden vorzugehen, jedoch ist das Mangrovegebiet im Nigerdelta nur schwer kontrollierbar. Darüber hinaus sind die Sicherheitsbehörden im Land auch mit anderen Problemen konfrontiert. Schwankungen in der Intensität der Vorfälle über das Jahr hinweg kommen regelmäßig vor, was zum Teil von den vorherrschenden Wetter- und Seegangsbedingungen, aber auch von Operationen der nigerianischen Marine abhängt. Nigerianischen Piraten wird zudem auch die Beteiligung an landseitigen Entführungen zugeschrieben.

Insgesamt neunmal wurden Schiffe auf Reede liegend überfallen, in vier Fällen war die geschützte Ankerreedee vor Lagos betroffen. Das Ziel der Täter ist es meist, geringe Mengen Kraftstoff in mitgebrachte Fässer abzupumpen. Bei sich bietender Gelegenheit werden dabei auch herumliegende Ausrüstung und Schiffsmaterialien mitgenommen. In der Regel wollen die Täter dabei nach Möglichkeit unentdeckt bleiben und flüchten, wenn sie von der Crew bemerkt werden. Es gibt jedoch auch Fälle, in denen die Täter ihr Vorhaben gewaltsam durchzusetzen, beispielsweise in dem sie Besatzungsmitglieder kurzzeitig als Geiseln festhielten. Diebstähle dieser Art werden nicht immer gemeldet, weil meist nur geringe Mengen Kraftstoff entwendet werden, oder die Ermittlungen der örtlichen Behörden Verzögerungen bedeuten können, und der dadurch zu erwartende wirtschaftliche Schaden aus Sicht der Reedereien nicht im Verhältnis zum entstandenen Verlust steht. Manchmal wird der Verlust auch gar nicht oder erst später bemerkt.

Im Vergleich zu früheren Jahren kommen Entführungen von Tankschiffen mit dem Ziel des Ladungsdiebstahls vor Nigeria nur noch selten vor. Ein Wiederaufleben dieses Geschäftsmodells ist bei wieder steigendem Ölpreis jedoch nicht ausgeschlossen. Wesentlich hierfür ist aber vor allem die Möglichkeit der Reintegration der gestohlenen Ladungen in den legalen Wirtschaftskreislauf in der Region. Im Berichtszeitraum kam es vor Nigeria zu einer Schiffsentführung (Herausragende Fälle).

Im Bereich des Calabar Flusses kommt es regelmäßig zu Raubüberfällen, meist auf Passagierschiffe. Dabei haben es die Täter auf Geld oder Wertsachen der Passagiere oder auch auf Fracht, sowie Boote und Außenbordmotoren abgesehen. Teilweise kommt es auch zu Entführungen, wenn sich beispielsweise Ausländer oder hohe einheimische Funktionsträger an Bord befinden. Da die Handelsschiffahrt hiervon nicht betroffen ist, finden die Vorfälle in der Statistik üblicherweise keine Berücksichtigung.

Generell gilt die gesamte nigerianische Küste, einschließlich der Häfen und Reeden, sowie die zahlreichen Wasserwege im Nigerdelta, als gefährdet. Die Gefährdung erstreckt sich auch auf die Gewässer außerhalb des Küstenmeeres.

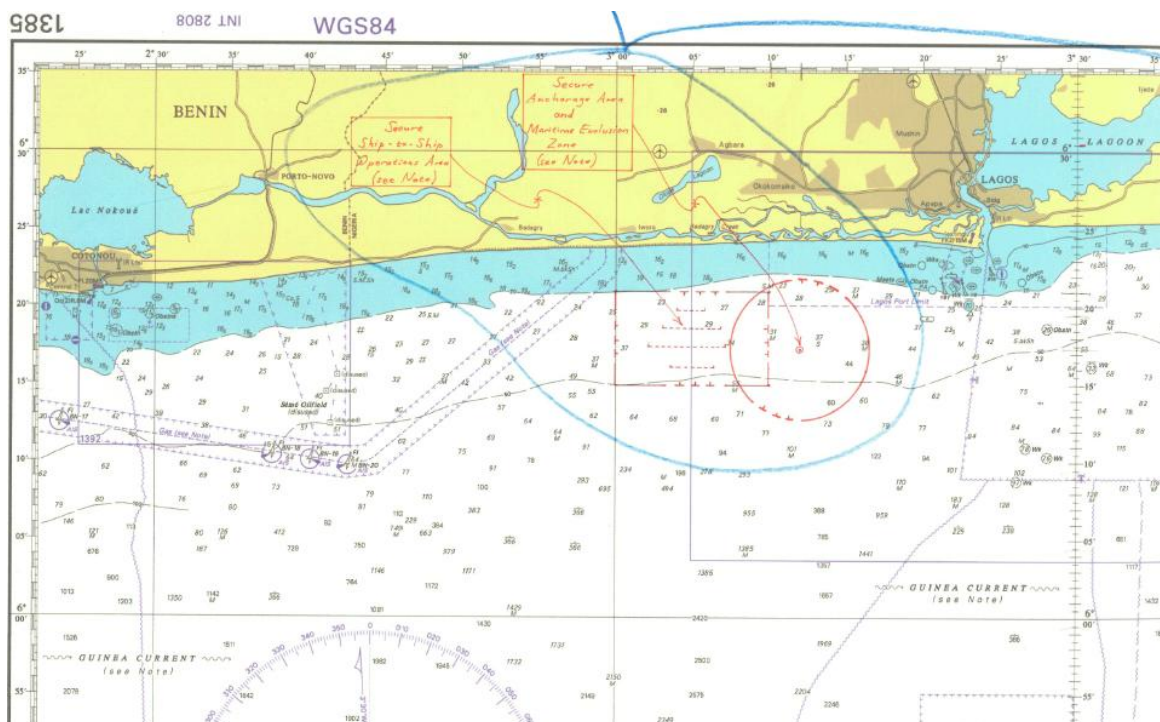
## Möglichkeit der Nutzung einer geschützten Ankerreedes vor Lagos

Schon vor einiger Zeit haben nigerianische Behörden, als Reaktion auf die anhaltend schlechte Sicherheitslage, einem Konsortium aus einem nigerianischen und britischen Sicherheitsunternehmen gestattet, eine speziell ausgewiesene, geschützte Ankerreedes einzurichten.

Dieses Konsortium bietet kostenpflichtig bewaffnete Eskorten bis zum Liegeplatz im Hafen von Lagos sowie den Schutz auf der Ankerreedes durch bewaffnete Patrouillenboote an.

Die Sicherheitsunternehmen „Ocean Marine Security“ (OMS) und „PGS Group“ bewachen vor dem Hafen von Lagos ein ausgewiesenes Seegebiet als Reedes für Handelsschiffe, die in den Hafen von Lagos einlaufen wollen. Diese kostenpflichtige Reedes befindet sich 10 sm südwestlich vor Lagos und in unmittelbarer Nähe zur Reedes für „Ship-to-Ship-Operationen“.

Geschützte Ankerreedes mit angrenzender Sicherheitszone südwestlich Lagos; Kreisförmige Markierungen auf Karte 1385 WGS84: Position des Mittelpunktes der Reedes: 06° 17,3' N, 003° 12,0' E



Quelle: nigerianische Marine, Karte 1381 WGS84

Die Reedes hat einen Radius von 2,5 sm, auf der Karte als roter Kreis (innen) dargestellt, mit einer umgrenzenden Sicherheitszone von 2 Seemeilen (Radius 4,5 sm von der Mitte) als äußerer roter Kreis gezeichnet.

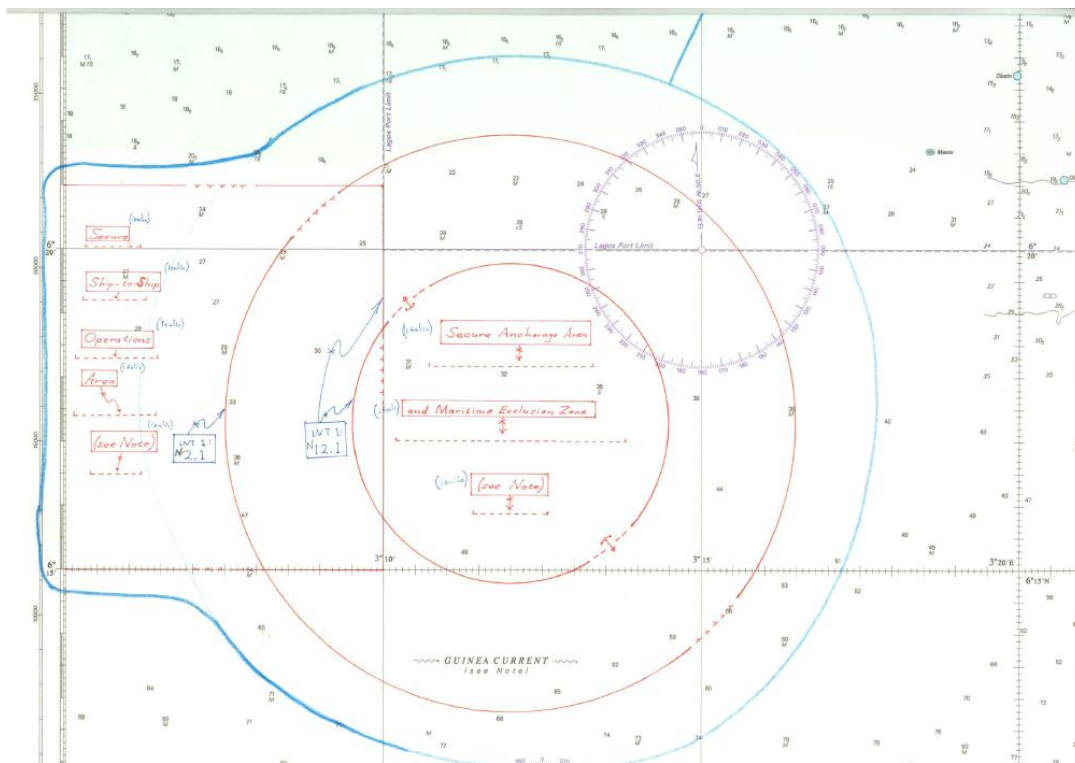
Sie wird von nigerianischen Marineschiffen bewacht, um vor Anker liegende Handelsschiffe, die auf einen Hafенliegeplatz in Lagos oder auf die Durchführung von Ship-to-Ship-Operationen warten, zu schützen. Es kann keine Einfahrt in diese Sicherheitszone/Reede ohne vorherige Anmeldung/Genehmigung über [www.saawestafrica.com](http://www.saawestafrica.com) oder per E-Mail über [info@saawestafrica.com](mailto:info@saawestafrica.com) erfolgen.

Geschützte Reede für Ship-to-Ship-Operationen

Koordinaten der Begrenzungspunkte:

06° 21' N, 003° 00' E - 06° 21' N, 003° 10' E

06° 15' N, 003° 00' E - 06° 15' N, 003° 10' E



Quelle:

nigerianische Marine, Karte 1381 WGS84

Die nigerianische Maritime Administration und Safety Agency (NIMASA) genehmigt die Durchführung von Ship-to-Ship-Operationen von Handelsschiffen in diesem Gebiet von ca. 6 x 10sm zwischen den oben genannten Positionen, welche durch nigerianische Marineschiffe während des Ladevorgangs geschützt werden. Es kann keine Einfahrt in diese Sicherheitszonen/Reeden ohne vorherige Anmeldung/Genehmigung über [www.saawestafrica.com](http://www.saawestafrica.com) oder per E-Mail über [info@saawestafrica.com](mailto:info@saawestafrica.com) erfolgen.



Weitere Informationen sind über das Piraterie-Präventionszentrum der Bundespolizei unter E-Mail: [bpol.see.ppz@polizei.bund.de](mailto:bpol.see.ppz@polizei.bund.de) oder Tel. 04561/4071 – 555 erhältlich oder unter folgendem Link: <http://www.saawestafrica.com/>

Im Falle eines Piraterievorfalles in nigerianischen Gewässern können folgende Notrufnummern kontaktiert werden:

|   |  |
|---|--|
| <b>Joint Task Force (Op DELTA SAFE)<br/>covering the Niger Delta area</b> | +234 (0) 802 3639 153<br>+234 (0) 703 9783 346 |
| <b>Naval Headquarters Operations Room</b>                                 | +234 (0) 813 8799 220                          |
| <b>Department of State Security:</b>                                      | +234 (0) 813 2222 106<br>+234 (0) 813 2222 105 |

Im Falle eines Piratenangriffes wird dringend empfohlen, die örtlichen Behörden über das Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC) in Lagos als Teil der NIMASA zu informieren. Bei Kontaktaufnahme soll das RMRCC die Marine und/oder die Küstenwache in der Region alarmieren, die dann Kontakt mit dem betroffenen Schiff aufnehmen. Die Erreichbarkeiten des RMRCC sowie des IMB sind nachfolgend aufgeführt:

| Organisation  | Emergency contact details  |
|---|--|
| Lagos Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC)                                    | +234 (1) 730 6618 (24hrs)  |
| International Maritime Bureau – IMB Piracy Reporting Centre (IMB PRC), Kuala Lumpur, Malaysia | Tel: +603 2031 0014 (24hrs)<br>Fax: +603 2078 5769<br>E-mail: <a href="mailto:piracy@icc-ccs.org">piracy@icc-ccs.org</a><br><a href="mailto:imbkl@icc-ccs.org">imbkl@icc-ccs.org</a> |

Für deutsche Schiffe gilt in den Gewässern vor dem Niger-Delta und dem gesamten Golf von Guinea die Gefahrenstufe zwei.

Informationen der Sicherheitsbehörden (Gefahrenstufen und Warnhinweise) sind abrufbar unter folgendem Link:

[http://www.bundespolizei.de/Web/DE/01Sicher-auf-Reisen/03Mit-Schiff-Boot/02Piraterie-Praevention/Informationen-der-Sicherheitsbehoerden/ Westafrika/ Westafrika\\_anmod.html](http://www.bundespolizei.de/Web/DE/01Sicher-auf-Reisen/03Mit-Schiff-Boot/02Piraterie-Praevention/Informationen-der-Sicherheitsbehoerden/ Westafrika/ Westafrika_anmod.html)

Der Warnhinweis der nigerianische Marine vor unautorisierten/gefälschten E-Mails (COASTGUARD.GOG@GMAIL.COM) an Schiffe im Golf von Guinea hat weiter Bestand.

### **Landesspezifische Reise- und Sicherheitshinweise / Teilreisewarnung**

Das Auswärtige Amt hat **für Nigeria** mit aktueller Gültigkeit folgende Teilreisewarnung herausgegeben (Auszug):

„Von Reisen in die vorgelagerten Küstengewässer wird abgeraten. Im Golf von Guinea besteht eine erhöhte Gefährdung durch Piraten.“

<https://www.auswaertiges-amt.de/de/nigeriasicherheit/205788>

### **5.9.3 Äquatorial-Guinea**

Im ersten Halbjahr 2019 kam es in den Gewässern vor Äquatorial-Guinea zu zwei miteinander verknüpften Vorfällen, in denen bewaffnete Angreifer zunächst einen Schlepper entführten. Unmittelbar danach überfielen die Täter von dem zuvor gekaperten Schiff aus ein in der Nähe befindliches Schwerlastschiff. Ziel der Täter war es, Besatzungsmitglieder zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord zu entführen. Der Crew des Schwerlastschiffes gelang es jedoch, sich rechtzeitig in die Zitadelle zurückzuziehen und die lokalen Behörden zu alarmieren. Als sich zwei Marineschiffe näherten, ergriffen die Angreifer die Flucht (Herausragende Fälle). Die Vorkommnisse werden nigerianischen Tätern zugeschrieben.

### **5.9.4 Kongo und Demokratische Republik Kongo**

Auf dem Kongo Fluss kam es auf der Ango-Ango Reede vor Matadi/Demokratische Republik Kongo im April zu einem Diebstahlsdelikt auf einem Produktentanker. Als die Täter von der Deckswache entdeckt wurden und der Alarm ausgelöst wurde, flüchteten diese. Hin und wieder kommt es auf dem Kongo-Fluss und auch auf der Reede vor Pointe-Noire/Kongo zu Überfällen auf Schiffen vor Anker. Wie auch im zuletzt gemeldeten Vorfall versuchen die Täter dabei in der Regel unentdeckt zu bleiben und ziehen sich zurück, sobald Alarm ausgelöst wird. Es sind aber auch einzelne Fälle bekannt in denen die Täter die Crew mit Messern bedrohten. Diese Überfälle werden lokalen Tätern zugeschrieben.

Die Vorkommnisse aus dem vergangenen Jahr hingegen gehen auf das Konto nigerianischer Täter. Im Verlauf dreier, miteinander verknüpfter Vorfälle wurde zunächst ein Tanker beschossen, dieser konnte dem Angriff jedoch entkommen. Anschließend kaperten die Täter ein anderes Tankschiff und entführten zudem fünf Besatzungsmitglieder eines Offshore-Versorgers. Das entführte Schiff wurde später vor Nigeria wieder freigegeben. Dieser Vorfall belegt erneut den möglichen, enormen Aktionsradius nigerianischer Tätergruppen in der Region.

### **5.9.5 Benin (Cotonou)**

Gleich zu Beginn des Jahres kam es vor Benin zu dem bislang einzigen Vorfall in diesem Jahr. Bei dem Angriff auf ein Containerschiff waren sechs Besatzungsmitglieder von Bord entführt worden. Diese wurden nach 4 Wochen Geiselhaft wieder freigelassen. Der Vorfall wurde nigerianischen Tätern zugeschrieben. Im vergangenen Jahr war es auf der Cotonou Reede zu einer Serie von Übergriffen innerhalb einer relativ kurzen Zeitspanne gekommen. Das Ziel der Täter war es, Tankschiffe zu entführen. Im weiteren Verlauf des Jahres kam es jedoch zu keinen weiteren Vorfällen.

### Geschützte Reede vor Cotonou

Im Seegebiet vor Cotonou hat die Marine von Benin eine geschützte Reede eingerichtet. Nach Angaben der Behörden wird die Reede 24/7 von der Marine überwacht. Die Nutzung muss vor Einlaufen in das Seegebiet beim Hafen in Cotonou angemeldet werden.

### **5.9.6 Togo (Lomé)**

In den ersten sechs Monaten wurden vor Togo drei Vorfälle verzeichnet. Im März kam es zu einem Angriff auf einen Produktentanker, in dessen Verlauf drei Besatzungsmitglieder von Bord entführt wurden. Der Vorfall wird nigerianischen Tätern zugeschrieben. Die entführten Crewmitglieder wurden im April wieder freigelassen. Im Mai kam es auf Reede vor Lomé zur Entführung eines Tankschiffes. Die togoische Marine konnte den Tanker jedoch abfangen und die Täter festnehmen (Herausragende Fälle). Im Juni bemerkte der Wachhabende eines auf Reede vor Lomé liegenden Containerschiffes die Annäherung eines Bootes mit sechs bewaffneten Insassen. Der Alarm wurde ausgelöst und die togoische Marine informiert, woraufhin diese ein Patrouillenboot entsandte.

Die togoische Marine weist darauf hin, dass bei Nacht das Licht ankernder oder driftender Schiffe Fische anlockt, weshalb sich Fischer gern diesen Schiffen annähern. Diese sollten bei einer Annäherung von weniger als 0,5 Seemeilen im Auge behalten werden. Im Falle eines Boardingversuches sollte das Togo Navy Operations Centre auf VHF CH. 16/10 verständigt werden. Von dort kann ein Marineschiff zur Unterstützung entsandt werden.

Die Marine von Togo kooperiert mit der Sicherheitsfirma Ocean and Land Security (OLS). Das private Sicherheitsunternehmen stellt bewaffnetes Personal zur Verfügung, welches gemeinsam mit Polizei, Marine und Gendarmerie (Militärpolizei) bewaffnete Sicherheitsteams (in der Regel vier Personen) anbietet.

Um die Genehmigung zum Einlaufen in die togoischen Küstengewässer zu erhalten, ist es zwingend notwendig, Kontakt zu lokalen Agenten im Hafen von Lomé herzustellen.

### Geschützte Reede vor Lomé

Im Seegebiet vor Lomé hat die Marine von Togo eine geschützte Reede eingerichtet. Nach deren Angaben überwachen Patrouillenboote diese Reede rund um die Uhr. Alle Schiffe haben sich vor dem Einfahren in die Territorialgewässer bei der Marine von Togo anzumelden. Es wird eine pauschale Anker-/Hafengebühr erhoben. Schiffe, die gegen diese Vorschriften verstoßen, werden sanktioniert.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an das Piraterie-Präventionszentrum.



### **5.9.7 Elfenbeinküste**

Im ersten Halbjahr 2019 wurde vor der Elfenbeinküste lediglich ein Vorfall gemeldet. Dabei handelte es sich um einen Raubüberfall auf einem Schiff auf Reede vor Abidjan.

Der Warnhinweis von Abidjan Port Control vor unberechtigter Kontaktaufnahme via Email (PORT@HEALTH-STATION.ORG) an Schiffe zur Anforderung von Schiffs- und Crewdaten hat weiter Bestand.

### **5.9.8 Guinea**

Im Mai kam es auf Reede vor Conakry zu einem Raubüberfall auf einen unter niederländischer Flagge fahrenden Massengutfrachter. Vier mit automatischen Waffen ausgerüstete Täter gelangten an Bord des Schiffes. Die Täter hielten die Schiffsbesatzung als Geiseln fest, während sie die Kabinen der Crew nach Geld und Wertsachen durchsuchten und sich anschließend mit ihrer Beute wieder entfernten. Bei diesem Vorfall wurde der Kapitän des Frachters verletzt.

### **5.9.9 Ghana**

In den ersten sechs Monaten wurden vor Ghana drei Vorfälle verzeichnet, zwei auf der Takoradi-Reede, der dritte auf der Aboadze-Reede. In allen drei Fällen handelt es sich um klassische Diebstähle bei denen Schiffsausrüstung gestohlen wurde. Die Täter versuchten dabei den Kontakt zur Schiffsbesatzung zu vermeiden. Im letzten Jahr war es vor Ghana zu einem Anstieg der Fallzahlen gekommen. Dabei kam es auch zu zwei Angriffen auf Schiffe in Fahrt, welche nigerianischen Tätern zugeschrieben wurden.

### **5.9.10 Kamerun**

Bereits im vergangenen Jahr waren, erstmals seit 2015, wieder Vorfälle vor Kamerun gemeldet worden. Neben Angriffen auf chinesische Fischereischiffe, bei denen Crewmitglieder von Bord entführt wurden kam es auch zu einem versuchten Überfall im Hafen von Douala. Auch in diesem Jahr kam es zu einem Übergriff auf eine Gruppe chinesischer Fischereischiffe, was dem IMB allerdings nicht gemeldet wurde und daher statistisch keine Berücksichtigung fand. Die Hintergründe sind nicht eindeutig geklärt, neben Entführungen zum Zwecke der Lösegelderpressung kommen auch Schutzgelderpressung oder Streitigkeiten unter Fischern in Betracht.

Auf Reede vor Douala kam es dann Ende März zu einem Überfall auf ein Schiff vor Anker. Dabei wurden vier Besatzungsmitglieder von Bord entführt. Der Vorfall wurde nigerianischen Tätern zugeschrieben.

### 5.9.11 Liberia

Hin und wieder werden auch vor Liberia Vorfälle gemeldet. Im Hafen von Monrovia kam es im Berichtszeitraum zu einem Diebstahlsdelikt auf einem Produktentanker. Als der Täter entdeckt wurde, flüchtete er.

### 5.10 Herausragende Fälle

**05.04.2019 Entführung** des Produktentankers MARIA SOLTIN. Der in Fahrt befindliche Tanker wurde gegen 21:00 Uhr UTC vor Lagos, Nigeria, von mehreren bewaffneten Angreifern überfallen. Nachdem der Wachhabende Alarm ausgelöst hatte versuchten sich die restlichen Crewmitglieder auf dem Schiff zu verstecken. Die Täter nahmen den Wachhabenden als Geisel und forderten die Crew auf, sich zu versammeln. Anschließend sperrten die Angreifer die gesamte Crew, bis auf den Kapitän, in einer Kabine ein und raubten Wertgegenstände. Dann zerstörten die Täter die Kommunikations- und Navigationseinrichtungen. Am 09.04.19 versuchte ein spanisches Marineschiff Kontakt zu dem Tanker aufzunehmen. Da von dem Schiff keine Antwort kam, näherte sich das Marineschiff dem Tanker an, woraufhin die Angreifer vom Schiff flüchteten. Der Kapitän des Tankers berichtete dem Boarding-Team, dass sich das Schiff und die Besatzung vier Tage in der Hand der Angreifer befunden hätten. Nachdem das Boarding-Team den Tanker wieder verlassen hatte, nahm das Schiff wieder seinen ursprünglichen Kurs auf, musste seine Fahrt jedoch, aufgrund eines Maschinenschadens wieder unterbrechen. Da die Kommunikationseinrichtungen zerstört waren, driftete der Tanker 12 Tage auf See, ehe mit Hilfe eines Fischerbootes Kontakt zum Eigner hergestellt werden konnte. Anschließend wurde der Tanker nach Ghana geschleppt, wo er am 22. April eintraf. Quelle: IMBKL

**15.04.2019 Angriff** auf den Produktentanker SAN PADRE PIO. Gegen 20:20 Uhr UTC wurde der unter Schweizer Flagge fahrende Tanker auf der Bonny River Inner Anchorage/Nigeria von bewaffneten Tätern angegriffen. Dabei näherten sich vier, mit automatischen Waffen ausgerüstete Angreifer in einem Schnellboot dem ankernden Schiff an. Zwei Täter gelangten an Bord und eröffneten das Feuer auf die Unterkünfte. Die an Bord befindlichen nigerianischen Marinesoldaten erwiderten das Feuer, woraufhin sich die Angreifer wieder in ihr Boot zurückzogen und flüchteten. Die Schiffsbesatzung hatte sich nach Alarmauslösung in die Zitadelle zurückgezogen. Ein Marinesoldat war durch das Feuergefecht verletzt worden und wurde durch die Schiffsbesatzung erstversorgt. Anschließend wurde er durch ein Sicherheitsschiff an Land verbracht und ärztlich versorgt. Die restliche Crew blieb unversehrt. Quelle: IMBKL

**05.05.2019 Entführung** des Schleppers CHARIS. Der nigerianisch beflaggte Schlepper wurde gegen 12:00 Uhr UTC, ca. 41 Seemeilen südwestlich von Luba/Äquatorial-Guinea von bewaffneten Angreifern überfallen. Die Täter nahmen die Besatzung als Geiseln und brachten das Schiff unter ihre Kontrolle. Nur kurze Zeit später nutzen die Piraten den entführten Schlepper für einen Angriff auf das Schwerlastschiff BLUE MARLIN. Quelle: IMBKL

**05.05.2019 Überfall** auf das Schwerlastschiff BLUE MARLIN. Gegen 12:15 Uhr UTC wurde das unter der Flagge von Malta fahrende Schwerlastschiff, ca. 48 Seemeilen südwestlich von Luba/Äquatorial-Guinea, von bewaffneten Angreifern überfallen und geboardet. Für die Annäherung nutzen die Piraten den kurz zuvor entführten Schlepper CHARIS. Die Crew des Schwerlastschiffes konnte sich nach Alarmauslösung in die Zitadelle flüchten und die Behörden informieren. Ein in der Nähe befindliches spanisches Marineschiff sowie ein äquatorialguineisches Marineschiff reagierten auf den Notruf und liefen die Position der BLUE MARLIN an. Als sich die beiden Marineschiffe näherten, ergriffen die Piraten die Flucht. Die äquatorialguineische Marine eskortierte die CHARIS und die BLUE MARLIN in einen sicheren Hafen und nahm die Untersuchung auf.

Quelle: IMBKL

**12.05.19 Entführung** des Produktentankers G DONA 1. Der unter togoischer Flagge fahrende Tanker wurde gegen 01:00 Uhr UTC auf Reede vor Lomé/Togo von bewaffneten Angreifern überfallen und mitsamt seiner Besatzung entführt. Über den Eigner des Schiffes wurde die togoische Marine in Kenntnis gesetzt, die umgehend ein Patrouillenboot entsandte, um den Vorfall zu untersuchen. Etwa 25 Seemeilen von der Reede entfernt konnte die Marine den Tanker abfangen und die Täter festnehmen. Quelle: IMBKL

## **5.11 Bewertung/Prognose**

Die Gefährdungslage im Golf von Guinea bleibt, trotz insgesamt sinkenden Fallzahlen weiterhin hoch. Eine grundlegende Veränderung ist trotz der regelmäßigen Schwankungen der Fallzahlen nicht in Sicht. Die Zahl der Entführungen von Besatzungsmitgliedern mit dem Ziel der Lösegelderpressung liegt, trotz des rückläufigen Trends der Gesamtfallzahlen, im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 auf fast gleichem Niveau. Diese Vorfälle finden hauptsächlich vor der nigerianischen Küste statt. Die im ersten Halbjahr verzeichneten Fälle von Crewentführungen erstrecken sich jedoch nicht allein auf die Gewässer vor Nigeria. Auch die Entführungen vor Togo, Benin und Kamerun werden nigerianischen Tätern zugerechnet und zeigen, dass diese ihr Operationsgebiet bis in die Gewässer der benachbarten Staaten und darüber hinaus ausdehnen, wobei sie teilweise bis zu 170 Seemeilen von der Küste entfernt agieren.

Nicht selten machen die Angreifer von ihren Schusswaffen Gebrauch und schrecken auch nicht vor Feuergefechten mit Marinesoldaten zurück. Wie ein Vorfall aus dem ersten Quartal außerdem gezeigt hat, kann ein, als bewaffnete Eskorte abgestelltes Begleitboot seine Wirkung verlieren, wenn die Angreifer von zwei Skiffs aus operieren. Diese neue Taktik haben die Angreifer nach hiesigem Kenntnisstand bislang allerdings nur einmal angewendet.

In einigen Fällen scheiterten die Piraten bei dem Versuch, an Bord zu gelangen. Dies lag zum einen an Abwehrmaßnahmen der Handelsschiffe, wie z. B. die Erhöhung der Geschwindigkeit oder Fahrtmanöver, zum Teil auch an bewaffnetem Sicherheitspersonal an Bord der Schiffe. Teilweise gelang es der Schiffsbesatzung auch, sich rechtzeitig in einen Schutzraum zurückzuziehen und sich so dem Zugriff der Angreifer zu entziehen, wenn diese bereits an Bord gelangt waren. Oftmals suchten sich die Piraten kurze Zeit später ein neues Ziel in der Umgebung. Übergriffe auf Fischereischiffe kommen in der Region ebenfalls vor, wobei es auch hierbei zu Entführungen von Crewmitgliedern kommt.

Das Risiko von Schiffsentführungen mit dem Ziel des Ladungsdiebstahls bleibt in der Region ebenfalls bestehen, wenn auch auf niedrigerem Niveau. Im vergangenen Jahr war die Reede vor Cotonou kurzzeitig verstärkt in den Blickpunkt geraten, nachdem sich dort innerhalb weniger Wochen gleich fünf solcher Vorfälle ereignet hatten, jedoch nur in zwei Fällen auch tatsächlich Schiffe entführt wurden. Eine weitere Entführung vor dem Kongo belegt erneut den großen Aktionsradius nigerianischer Piraten in der Region. In der ersten Hälfte dieses Jahres kam es bislang zu drei Schiffsentführungen, wobei die Vorfälle vor Nigeria und Äquatorial-Guinea ebenfalls nigerianischen Tätern zuzurechnen sind.

Raubüberfälle und Diebstähle auf Schiffen vor Anker oder im Hafen kommen in der gesamten Region weiterhin vor, wobei die Täter in der Regel versuchen, unentdeckt zu bleiben. Werden sie von der Schiffsbesatzung bemerkt, treten sie meist die Flucht an. In einzelnen Fällen kommt es allerdings auch dazu, dass Crewmitglieder von den mit Hieb- oder Stichwaffen ausgerüsteten Tätern kurzzeitig als Geiseln festgehalten werden. Seit einiger Zeit ist jedoch zu beobachten, dass aufgrund von verbesserten Sicherungsmaßnahmen an Bord der Schiffe die Täter erfolglos bleiben.

Die Dunkelziffer ist bei der Zahl der Vorfälle in der Region weiterhin hoch. Um ein realistischeres Bild der Lage vor Ort zu erhalten und ggf. Hilfeleistungen durch die örtlichen Behörden zu ermöglichen bzw. zu verbessern, veröffentlichte die IMO im vergangenen Jahr ein Rundschreiben (MSC.1/Circ.1585), in dem Eigner, Reeder und Flaggenstaaten ersucht werden, sich bei der Einfahrt in die "Voluntary Reporting Area" im Golf von Guinea beim MDAT-GoG zu registrieren sowie das Meldeverhalten bei Piraterievorfällen zu verbessern, um so eine einheitliche Datenbasis zu erhalten und Vorfälle im Golf von

Guinea auch an das IMB PRC zu melden. In letzter Zeit hat sich das Meldeverhalten zwar verbessert, es ist aber noch viel Luft nach oben. Zwar weist das IMB auf die gute Kooperation, vor allem mit den nigerianischen Behörden hin, auf der anderen Seite wird die Berichterstattung des IMB hinsichtlich der Vorfälle vor Nigeria von den nigerianischen Behörden kritisiert und als übertrieben dargestellt.

Von Seiten der BIMCO wurden zuletzt Forderungen erhoben, mit Hilfe internationaler Marinekräfte die Piraterie im Golf von Guinea wirksamer zu bekämpfen. Zwar haben die nigerianischen Behörden der Piraterie den Kampf angesagt, jedoch ist der Erfolg immer noch überschaubar. Das unübersichtliche, weit verzweigte Nigerdelta ist nur schwer flächendeckend zu kontrollieren. Zudem ist das Militär auch in Operationen an Land, etwa zur Terrorismusbekämpfung, gebunden, wodurch die Ressourcen zur Bekämpfung der Kriminalität auf See stark begrenzt werden.

## **5.12 Empfehlung**

Auch wenn die Fallzahlen vor Westafrika im ersten Halbjahr 2019 gegenüber dem Vergleichszeitraum des vergangenen Jahres gesunken sind, bleibt die Gefährdungslage in der Region, insbesondere im Golf von Guinea, weiterhin hoch. Die westafrikanischen Gewässer und im Besonderen das Seegebiet vor Nigeria, sollten generell mit erhöhter Wachsamkeit befahren werden. Diese sollte auch auf Reede bzw. vor Anker und auch im Hafen aufrechterhalten werden. Die meisten Vorfälle finden bei Dunkelheit statt, es kommt aber auch zu Übergriffen bei Tag, insofern sollte zu allen Tageszeiten auf herannahende Klein- und Schnellboote geachtet werden. Die Piraten nutzen als Ausgangsbasis für ihre Angriffe auch Schlepper oder Versorgungsschiffe um in küstenfernen Gebieten agieren zu können. Das frühzeitige Erkennen einer Annäherung verschafft mehr Zeit zum Handeln, um Abwehrmaßnahmen zu initiieren oder der Crew einen vollständigen Rückzug in einen sicheren Raum/in eine Zitadelle zu ermöglichen.

Vor den Hintergrund der seit 2016 deutlich gestiegenen Fälle von Entführungen von Besatzungsmitgliedern zum Zwecke der Lösegelderpressung ist das Einrichten eines Schutzraumes/einer Zitadelle sowie das entsprechende Trainieren des Rückzuges der Besatzung im Ernstfall von besonderer Bedeutung. Auch die Vorbereitung von Abwehrmaßnahmen, um ein Anbordkommen der Piraten zu verhindern bzw. zu erschweren, wird empfohlen. Bereits im vergangenen Jahr hatte das IMB PRC, vor dem Hintergrund der Schiffsentführungen vor Benin und dem Kongo, entsprechende Warnmeldungen herausgegeben in denen Schiffen, die die Hochrisikogebiete vor Westafrika befahren bzw. in diesem ankern, empfohlen wird, extreme Vorsicht walten zu lassen. Treibende Schiffe sollten einen Abstand von mindestens 200, bzw. 250 Seemeilen zur Küste halten. Häfen sollten möglichst auf direktem Kurs angelaufen werden.

Darüber hinaus sollten die von Reedereiverbänden und der IMO empfohlenen Präventivmaßnahmen strikt beachtet werden. Sämtliche Empfehlungen, auf die auch das Maritime Safety Committee (MSC) der IMO per Rundschreiben (Circular letter No.3394) hinweist, sind unter dem nachstehenden Link abrufbar:

[www.maritimeglobalsecurity.org/geography/gulf-of-guinea/](http://www.maritimeglobalsecurity.org/geography/gulf-of-guinea/)

Der Einsatz bewaffneter Marine- bzw. Sicherheitskräfte an Bord von Handelsschiffen ist in den Küstengewässern im Golf von Guinea nicht in gleicher Weise anwendbar wie am Horn von Afrika, da durch die Anrainerstaaten individuelle Vorgaben gemacht werden. Eigner und Reeder können sich daher nicht auf den von BIMCO in Abstimmung mit den P&I-Clubs sowie einigen Sicherheitsfirmen entworfenen Standardvertrag für die Nutzung bewaffneter Sicherheitsteams an Bord von Handelsschiffen stützen, denn dieser wurde speziell für den Indischen Ozean entwickelt. Die besonderen rechtlichen Gepflogenheiten der westafrikanischen Länder in der Region am Golf von Guinea müssen gesondert betrachtet werden. So haben z.B. Benin und Togo privaten Sicherheitsfirmen erlaubt, Schiffe innerhalb ihrer Hoheitsgewässer zu schützen. Nigeria hingegen hat den Einsatz privater Sicherheitsteams verboten. Wird bewaffnetes Sicherheitspersonal an Bord eines Handelsschiffes eingesetzt, so muss dieses aus Angehörigen der nigerianischen Navy bestehen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, gegen Gebühr ein bewaffnetes Begleitboot als Eskorte anzufordern.

Grundsätzlich gibt es immer wieder widersprüchliche Angaben zur Möglichkeit der Aufnahme von bewaffneten Sicherheitskräften an Bord von Handelsschiffen, daher ist es ratsam, sich vorher mit den aktuellen nationalen Bestimmungen vertraut zu machen um ggf. Strafen zu vermeiden. Ende April nahmen nigerianische Behörden vor der Küste Nigerias neun Mitgliedern einer privaten Sicherheitsfirma fest, die an Bord eines Unterstützungsschiffes eingesetzt waren. Als Grund für die Festnahme nannten die Behörden den illegalen Besitz von Feuerwaffen in nigerianischen Territorialgewässern.

Nigeria, Benin und Togo haben in ihren Hoheitsgewässern außerdem geschützte Reeden vor den großen Häfen eingerichtet.

Seitens der Hafenbehörde von Douala wurde 22.08.19 bekannt gegeben, dass jedem Schiff, welches beabsichtigt, den Hafen von Douala anzulaufen, bzw. auf Reede vor Douala vor Anker liegt, ein bewaffnetes Sicherheitsteam an Bord zur Verfügung gestellt wird. Das Sicherheitsteam soll erst im Hafen wieder von Bord gehen. Diese Maßnahme ist kostenlos und gilt zunächst auf unbestimmte Zeit.

Für weitere Informationen steht das Piraterie-Präventionszentrum zur Verfügung.

### **5.13 Ägypten**

Der letzte offiziell gemeldete Vorfall stammt aus dem Jahr 2015, von einer gewissen Dunkelziffer an nicht gemeldeten Vorfällen dürfte vor Ägypten jedoch auszugehen sein. So sind einzelne Diebstähle in den Häfen nicht auszuschließen. In der Vergangenheit kam es gelegentlich zu Raubüberfällen auf Schiffen in den Häfen von Suez und El Dekheila sowie auf den Reeden vor den Häfen. Dabei wurden zumeist Versorgungsgüter und Schiffsausrüstung entwendet. Die Täter näherten sich dabei meist in Gruppen bis zu sechs Personen in lokalen Fischerbooten an. Bei Alarmauslösung flüchteten sie überwiegend, es wurden jedoch auch Fälle bekannt, in denen die Crews mit Waffen bedroht wurden.

### **5.14 Suezkanal**

Im Bereich des Suezkanals werden seit 2013 keine Vorkommnisse mehr verzeichnet. Als Reaktion auf den Beschuss zweier Schiffe bei der Durchfahrt durch den Kanal waren von den ägyptischen Behörden die Sicherheitsmaßnahmen entlang des Suezkanals erhöht worden. Das Risiko von möglichen Angriffen seitens terroristischer Gruppierungen aus Richtung der Sinaihalbinsel auf den Schiffsverkehr in diesem Bereich ist dennoch nicht komplett auszuschließen.

### **5.15 Marokko**

Ganz vereinzelt werden vor Marokko Vorfälle verzeichnet. Im April kam es im Hafen von Casablanca in den frühen Morgenstunden zu einem Diebstahlsdelikt auf einem Massengutfrachter. Als der Wachhabende die Täter entdeckte, sprangen diese über Bord. Von einem gewissen Dunkelfeld an ähnlichen, nicht gemeldeten Vorfällen ist auszugehen.

### **5.16 Libyen**

In libyschen Gewässern und darüber hinaus ist mit Klein- bzw. Schlauchbootverkehr im Zusammenhang mit Migrationsbewegungen zu rechnen. Im März dieses Jahres ereignete sich vor Libyen ein Vorfall, der vom IMB PRC jedoch statistisch nicht erfasst wurde. Dabei hatte ein unter der Flagge von Palau fahrendes Tankschiff, ca. 70 Seemeilen vor der libyschen Küste, über 100 Migranten aus einem Schlauchboot aufgenommen. Als der Tanker anschließend seine Fahrt nach Libyen fortsetzen wollte, brachten einige der Migranten die Schiffsführung dazu, den Kurs in Richtung Malta zu ändern. Kurz vor Erreichen maltesischer Hoheitsgewässer befreiten maltesische Einsatzkräfte das Schiff und übernahmen die Kontrolle.

Aufgrund der bürgerkriegsähnlichen Auseinandersetzungen in Libyen war es in den vergangenen Jahren auch zu Angriffen auf Handelsschiffe, teilweise vom Festland, teils aus der Luft gekommen. Drei in 2017 an das IMB PRC gemeldete Vorfälle vor Libyen

wiesen keine Zusammenhänge mit Piraterie auf, sondern waren der unübersichtlichen und instabilen Lage im Land und dem Fehlen einheitlicher, staatlicher Strukturen zuzuschreiben. Immer wieder kommt es zu gewaltsamen Auseinandersetzungen.

Seit April dieses Jahres kämpfen zwei verfeindete Allianzen in Libyen um die Hauptstadt Tripolis. Bisher sind die Bereiche in unmittelbarer Nähe zur Küste nur wenig betroffen, die Kämpfe konzentrieren sich auf den Süden von Tripolis. Die Lage in Libyen bleibt fragil und ist daher weiterhin nur schwer einzuschätzen. Bei kriegerischen Auseinandersetzungen bzw. bürgerkriegsähnlichen Zuständen besteht grundsätzlich die Gefahr, dass diese sich auch auf die Häfen und die angrenzenden Küstengewässer ausweiten können. Die Bedeutung der Erdölexporte sowie des Seehandels allgemein für die Finanzierung und den Nachschub der in Libyen aktiven Gruppierungen führt immer wieder zu Kämpfen/Auseinandersetzungen um die Kontrolle, sowohl über die Ölfelder und Raffinerien, als auch über die Seehäfen. Vor diesem Hintergrund ist von einer erhöhten Gefährdung für Schiffe, die libysche Häfen anlaufen, auszugehen. Tankfahrzeuge nehmen diesbezüglich noch eine besonders herausgehobene Stellung ein. In den Häfen selbst muss zudem mit Angriffen/Terroranschlägen gegen Hafenanlagen gerechnet werden. Risikobewertungen für mögliche Hafenanläufe müssen gegebenenfalls kurzfristig angepasst werden.

Landesspezifische Reise- und Sicherheitshinweise / Reisewarnung

<https://www.auswaertiges-amt.de/DE/Laenderinformationen/00-SiHi/LibyenSicherheit.html?nn=555292?nrm=555292>



## 6 Südostasien

### 6.1 Statistik

| SUEDOSTASIEN        | Jan – Jun 2018 | Jan – Jun 2019 |
|---------------------|----------------|----------------|
| Indonesien          | 25             | 11             |
| Straße von Malakka  | 0              | 0              |
| Malaysia            | 2              | 3              |
| Philippinen         | 3              | 3              |
| Straße von Singapur | 0              | 0              |
| Thailand            | 0              | 0              |
| <b>Gesamt</b>       | <b>30</b>      | <b>17</b>      |

In den Seegebieten Südostasiens hat sich die Zahl der Vorfälle im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahezu halbiert. Dafür verantwortlich sind die deutlich gesunkenen Fallzahlen vor Indonesien. In den übrigen Regionen liegen die Fallzahlen auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Verteilung der Vorfälle ist aus der nachfolgenden Karte ersichtlich:

📍 versuchter Überfall  
 📍 Entführung  
 📍 Überfall  
 📍 Beschuss  
 📍 verdächtige Annäherung



## **6.2 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi**

Wie schon in der Vergangenheit handelt es sich bei den Vorfällen im Raum Südostasien auch weiterhin überwiegend um Raubüberfälle oder Diebstähle auf Schiffen vor Anker. Mit 11 der insgesamt 17 gemeldeten Vorfälle führt Indonesien, wie schon in den vergangenen Jahren, die Statistik an. Jedoch ist anzumerken, dass dieser Halbjahreswert den niedrigsten Stand seit 2009 darstellt. Dies zeigt, dass die Maßnahmen der örtlichen Behörden wirksam sind. Vier der 17 Vorfälle betrafen Schiffe in Fahrt, zweimal vor Malaysia und je einmal vor den Philippinen und Indonesien. Wie im gesamten vergangenen Jahr kam es auch im ersten Halbjahr 2019 zu keiner Schiffsentführung.

Nachdem zuletzt im Dezember 2018 Crewmitglieder mit dem Ziel der Lösegelderpressung von Bord entführt worden waren, kam es im Juni erneut zu einem solchen Vorfall vor Malaysia. Die Zahl dieser Vorfälle ist seit einiger Zeit rückläufig, jedoch besteht die Gefahr von Entführungen durch Kidnap-For-Ransom Gruppen (KFR) weiterhin fort. Insbesondere in den Gewässern der Philippinen und vor der malaysischen Halbinsel Sabah sind die mit der Terrorgruppe Abu Sayyaf in Verbindung stehenden KFR Gruppen weiterhin aktiv. In diesem Zusammenhang gab das IMB auch in diesem Jahr Warnmeldungen für die südliche Sulu-See sowie für das Seegebiet östlich von Sabah heraus.

### **6.2.1 Indonesien**

In der ersten Jahreshälfte kam es vor Indonesien in zehn Fällen zu Raubüberfällen bzw. Diebstählen auf Schiffe vor Anker, wobei die Reede von Taboneo am häufigsten betroffen war. Die zumeist mit Messern oder Macheten, teilweise aber auch mit Schusswaffen ausgerüsteten Täter gehen dabei in der Regel einer Begegnung mit der Schiffsbesatzung aus dem Weg. Die Überfälle finden zumeist nachts oder in den frühen Morgenstunden statt. In einigen Fällen wurden jedoch auch Besatzungsmitglieder überwältigt und für die Dauer des Überfalls gefesselt bzw. festgehalten. Dabei wurden Crews zum Teil auch mit Messern bedroht. Betroffen von diesen Überfällen sind überwiegend die Reeden von Tanjung Priok/Jakarta, Batu Ampar/Batam, Bintan Island sowie Muara Berau und die umgebenden Gewässer. Es ist auch hier davon auszugehen, dass nicht alle Vorfälle gemeldet werden.

Die indonesische Marine patrouilliert bereits seit einigen Jahren verstärkt in festgelegten Gebieten. Die Fallzahlen sind in einigen dieser Überwachungsbereiche daraufhin deutlich gesunken und konnten teilweise sogar auf null reduziert werden. Im vergangenen Jahr verzeichnete lediglich die Reede von Muara Berau im Verhältnis höhere Fallzahlen, in diesem Jahr kam es dort bislang noch zu keinem einzigen gemeldeten Vorfall.

Schiffe, die beabsichtigen vor den Häfen zu ankern, sollen dies möglichst in den nachfolgend aufgeführten Bereichen tun, damit im Falle eines Überfalls Marineeinheiten schnellstmöglich Hilfe leisten können.

1. Belawan: 03°55.00'N - 098°45.30'E
2. Dumai: 01°42.00'N - 101°28.00'E
3. Nipah: 01°07.30'N - 103°37.00'E
4. Tanjung Berakit/Bintan: 01°23.30'N - 104°42.30'E
5. Tanjung Priok: 06°00.30'S - 106°54.00'E
6. Gresik: 07°09.00'S - 112°40.00'E
7. Taboneo: 03°41.30'S - 114°28.00'E
8. Adang Bay: 01°40.00'S - 116°40.00'E
9. Muara Berau: 00°17.00'S - 117°36.00'E
10. Balikpapan: 01°22.00'S - 116°53.00'E

Wie lange die indonesischen Behörden diese Patrouillen über 2019 hinaus fortsetzen, ist derzeit nicht bekannt.

Die Gefahr von Überfällen auf Schiffe in Fahrt besteht im südlichen Teil des Südchinesischen Meeres, in der Umgebung von Tioman, Pulau Aur, der Anambas, Natuna- und Mangkai Islands, Subi Besar und Merundung weiterhin fort, auch wenn die Fallzahlen seit 2015 signifikant gesunken sind. Indonesischen Sicherheitskräften ist es seit 2015 bereits mehrfach gelungen, einige Täter auf frischer Tat festzunehmen. Aufgrund ihres niedrigen Freibords und der geringen Geschwindigkeit sind vor allem Schlepper mit und ohne Bargas sowie Tankschiffe gefährdet. Zuletzt waren in 2017 östlich von Malaysia zwei Tankschiffe entführt worden.

### **6.2.2 Straße von Malakka**

In der Straße von Malakka wurden in der ersten Jahreshälfte, wie schon in den vergangenen drei Jahren, keine Vorfälle gemeldet. Wie lange die Patrouillen der Anrainerstaaten noch fortgeführt werden, ist derzeit nicht bekannt. Beim Befahren dieses Seegebietes ist jedoch auch weiterhin Wachsamkeit angeraten, da auch hier von einem gewissen Dunkelfeld an nicht gemeldeten Vorfällen auszugehen ist.

### 6.2.3 Malaysia

Neben gelegentlichen Raubüberfällen bzw. Diebstählen sowohl auf Schiffen vor Anker als auch in Fahrt, kommt es östlich der Provinz Sabah immer wieder zu Entführungen von Seeleuten zum Zwecke der Lösegelderpressung. Hinter diesen Entführungen stehen Kidnap-For-Ransom Gruppen mit Verbindungen zu Abu Sayyaf, welche von der philippinischen Provinz Mindanao aus in der südlichen Sulu- und Celebes-See operieren.

Aufgrund des verstärkten Vorgehens des philippinischen Militärs gegen Abu Sayyaf, im Zuge dessen mehrere Geiseln befreit und Verdächtige festgenommen oder getötet wurden und Boote sowie Ausrüstung sichergestellt werden konnten, ist die Zahl dieser Vorfälle seit einiger Zeit rückläufig. Anfang April befreiten philippinische Sicherheitskräfte zwei im Dezember 2018 entführte Seeleute aus ihrer Geiselhaft. Eine dritte Geisel war bei einem Fluchtversuch ertrunken. Aufgrund von Hinweisen aus philippinischen Nachrichtenkreisen wurden vom IMB PRC sowohl im vergangenen als auch im laufenden Jahr wiederholt Warnmeldungen für Sabah und die Sulu-Celebes-See herausgegeben.

Ziel der Täter sind Entführungen, vorzugsweise von ausländischen Schiffsbesatzungen und, nachrangig, Crews von Fischerbooten. Die letzte Warnmeldung datiert vom Mai und galt bis Anfang Juni. Bei den zuletzt verzeichneten Entführungen im vergangenen Jahr waren jeweils Besatzungen von Fischerbooten betroffen, so auch bei dem Vorfall im Juni dieses Jahres. Am 18. Juni wurden insgesamt 10 Crewmitglieder von zwei Fischereischiffen vor Semporna entführt und auf die philippinische Insel Sitangkai verschleppt. Bereits 3 Tage später ließen die Entführer neun ihrer Geiseln wieder frei, vermutlich, weil es sich dabei um Fischer aus der Region handelte und eine Lösegeldforderung keine Aussicht auf Erfolg versprach. Über das Schicksal der zehnten Geisel wurde nichts bekannt. Allerdings sprechen verschiedene Quellen inzwischen von lediglich neun Entführten, so dass vermutlich alle Fischer wieder freikamen.

Neben den Entführungen von Besatzungsmitgliedern besteht in malaysischen Gewässern zudem die Gefahr von Schiffsentführungen, meist kleiner Tankfahrzeuge, zum Zwecke des Ladungsdiebstahls. Zuletzt war es im vergangenen Jahr zu zwei solcher Vorfälle gekommen. Da beide Schiffe jedoch nur unter Ballast fuhren, raubten die Täter stattdessen die jeweilige Besatzung aus. In einem der beiden Fälle waren im Verlauf, sowie im Nachgang, insgesamt 16 Tatverdächtige durch alarmierte Sicherheitskräfte festgenommen worden. Beide Vorfälle wiesen Parallelen zu Entführungen von Tankfahrzeugen aus dem Jahr 2017 auf.

#### Landesspezifische Sicherheitshinweise (siehe auch Philippinen)

Das Auswärtige Amt hat für Malaysia folgende Sicherheitshinweise mit aktueller Gültigkeit herausgegeben (Auszüge):

„Von Reisen in den Osten des Bundesstaats Sabah und auf die angrenzenden Inseln wird dringend abgeraten. Vor Reisen in das Seegebiet zwischen den Süd-Philippinen und Sabah wird gewarnt, siehe Reise- und Sicherheitshinweise - Teilreisewarnung – Philippinen“.

„In der Schifffahrt in den Gewässern um Malaysia, insbesondere in der Straße von Malakka, gibt es Fälle der Piraterie“.

„...unternehmen Sie keine individuellen Ausflüge in der Straße von Malakka“.

<https://www.auswaertiges-amt.de/DE/Laenderinformationen/00-SiHi/MalaysiaSicherheit.html?nn=555292?nnm=555292>

#### **6.2.4 Straße von Singapur**

In der ersten Hälfte des Jahres wurden in der Straße von Singapur keine Vorfälle an das IMB PRC gemeldet, aus anderen Quellen sind jedoch einige Vorfälle bekannt. Schwerpunkt ist der westliche Sektor. Neben Raubüberfällen und Diebstählen auf Schiffen vor Anker kommt es auch zu Übergriffen auf in Fahrt befindliche Fahrzeuge. Meist finden die Vorfälle nachts statt, dabei sind die Täter mit Messern oder Macheten bewaffnet. Neben Handelsschiffen haben die Täter auch Schleppverbände und dessen Ladung, meist Schrott bzw. Altmetall im Visier.

#### **6.2.5 Philippinen**

In den Gewässern der Philippinen kommen gelegentlich Diebstähle bzw. Raubüberfälle auf Schiffen vor Anker sowie im Hafen vor. Im ersten Halbjahr wurden drei Vorfälle verzeichnet. Zwei dieser Vorfälle ereigneten sich auf Schiffen vor Anker, jeweils einer auf Reede vor Manila sowie vor Batangas, bei dem Dritten handelt es sich um eine verdächtige Annäherung an ein Schiff in Fahrt.

Aufgrund des offensiven Vorgehens des philippinischen Militärs gegen Abu Sayyaf und deren verbündete KFR-Gruppen ist die Zahl bei den Entführungen von Besatzungsmitgliedern wieder deutlich zurückgegangen. Zwei versuchte Überfälle aus dem vergangenen Jahr, die von den jeweiligen Schiffsbesatzungen abgewehrt werden konnten, belegen jedoch, dass die Gefahr weiterhin fortbesteht. Im Mai näherte sich, ca. 115 Seemeilen östlich von Baganga, ein mit mehreren Personen besetztes Schnellboot einem Massengutfrachter an und verfolgten das Schiff eine Zeit lang. Durch die Schiffsbesatzung waren Stahlhaken in dem Schnellboot gesichtet worden. Nach einer Weile entfernte sich das Boot wieder. Das IMB PRC veröffentliche auch in diesem Jahr mehrere Warnhinweise für die südliche Sulu- und Celebes-See (siehe Malaysia). Darüber hinaus werden die Gewässer vor Sibutu Island, vor Tawi-Tawi und der Sibutu Passage als

besonders gefährdet eingestuft. Generell bezieht sich die Gefährdung auf alle Schiffstypen. Zuletzt konnten die KFR-Gruppen jedoch lediglich bei kleineren Fischereischiffen Erfolge verbuchen.

Landesspezifische Sicherheitshinweise / Teilreisewarnung

[http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Laenderinformationen/00-SiHi/Nodes/PhilippinenSicherheit\\_node.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Laenderinformationen/00-SiHi/Nodes/PhilippinenSicherheit_node.html)

Das Auswärtige Amt hat für die **Philippinen und die umgebenden Gewässer** folgende Teilreisewarnung mit aktueller Gültigkeit herausgegeben (Auszüge):

"Für die gesamte Insel Mindanao gilt bis mindestens Ende 2019 Kriegsrecht."

In mehreren Regionen des Landes besteht die Gefahr terroristischer Anschläge und von Entführungen, sowohl zu Land als auch zur See."

" Die in der Region operierende islamistische Terrorgruppe Abu Sayyaf ist für Entführungen und Ermordungen vor allem auf Mindanao und in der Sulu-See verantwortlich und zielt vermehrt auf ausländische Entführungsoffer. Am 26. Februar 2017 wurde von ihr eine deutsche Geisel ermordet, nachdem sie bereits im November 2016 in der Sulu-See verschleppt und die Reisegefährtin getötet worden war."

### **6.3 Bewertung/Prognose**

In der Straße von Malakka, die vor einigen Jahren noch in großem Umfang von seekriminellen Vorkommnissen betroffenen war, bleibt die Lage weiterhin ruhig. Inwieweit die verstärkten Patrouillen der Anrainerstaaten, welche maßgeblich zum Rückgang der Fallzahlen beigetragen haben, über 2019 hinaus fortgeführt werden ist nach wie vor nicht bekannt. Auch in der Straße von Singapur werden inzwischen lediglich vereinzelt Überfälle gemeldet, allerdings ist hier, wie aus anderen Quellen bekannt, ein nicht unerhebliches Dunkelfeld vorhanden.

Auch die Zahl der Schiffsentführungen ist in den letzten drei Jahren deutlich zurückgegangen. Durch Maßnahmen der Anrainerstaaten, wie verstärkte Patrouillen und grenzüberschreitende Abkommen, konnte dieses Phänomen eingedämmt werden. Darüber hinaus konnten in den vergangenen Jahren auch einige Täter festgenommen und die entsprechenden Gruppierungen zumindest vorübergehend geschwächt werden. Dass die Gefahr dennoch fortbesteht, bestätigen die Vorfälle des vergangenen Jahres.

Auch wenn die Zahl der Vorfälle in südostasiatischen Gewässern deutlich gesunken ist, und für Indonesien in der ersten Jahreshälfte sogar auf dem niedrigsten Stand seit 2009 liegt, ist weiterhin mit Raubüberfällen und Diebstählen auf Schiffen vor Anker zu rechnen. Dabei kommt es in einigen Fällen auch zu kurzzeitigen Geiselnahmen an Bord der Schiffe.

Damit versuchen die Täter, sofern sie entdeckt werden, zu verhindern, dass der Alarm ausgelöst wird. Im Visier der Täter sind meist Maschinenersatzteile und sonstige Schiffsgegenstände.

Auch weiterhin geht das philippinische Militär offensiv gegen Abu Sayyaf und deren verbündete KFR-Gruppen vor, wodurch bereits im vergangenen Jahr die Zahl der entführten Seeleute deutlich zurückgegangen ist. Im Zuge von Militäroperationen musste Abu Sayyaf mehrfach deutliche Verluste hinnehmen. In der Folge konnten auch in diesem Jahr einige Geiseln aus ihrer Gefangenschaft befreit werden. Dabei haben die KFR Gruppen vorzugsweise westliche Geiseln im Visier, da hier in der Regel ein höheres Lösegeld zu erwarten ist. Stammen die entführten Seeleute aus der Region, ist in der Regel kein oder nur ein geringes Lösegeld zu erwarten. Wie die Vorkommnisse sowohl aus diesem wie auch dem vergangenen Jahr belegen, verfügen die militanten Gruppen aber nach wie vor über die notwendigen Ressourcen, ihr Geschäftsmodell zur Sicherung von finanziellem Nachschub für ihre terroristischen Aktionen weiter zu betreiben.

Angriffe auf Handelsschiffe sind jedoch in der jüngeren Vergangenheit meist gescheitert, weshalb die Täter vermutlich ihren Fokus wieder auf kleinere, leichtere Ziele wie lokale Fischerboote oder Schleppverbände gelegt haben. Übergriffe auf Handels- oder Freizeitschiffe sind jedoch, bei günstiger Gelegenheit nicht auszuschließen. Die letzte Warnmeldung war durch das IMB PRC im März herausgegeben worden.

#### **6.4 Empfehlung**

In der gesamten Region wird Schiffen vor Anker, vor allem bei Dunkelheit, erhöhte Wachsamkeit empfohlen. Die indonesische Marine führt in den beschriebenen, ausgewiesenen Wartebereichen verstärkt Patrouillen durch. Daher sollten diese Liegeplätze nach Möglichkeit genutzt werden. In der Regel nähern sich die Täter in kleinen Booten an und versuchen unbemerkt an Bord zu gelangen. Werden sie entdeckt, brechen sie ihr Vorhaben meist ab.

In der Straße von Malakka, der Straße von Singapur und im südlichen Südchinesischen Meer östlich der malaysischen Halbinsel wird auch Schiffen in Fahrt weiterhin erhöhte Wachsamkeit empfohlen. Dabei sollte auf sich nähernde Klein- bzw. Schnellboote geachtet werden. Meist brechen die Täter auch hier ihr Vorhaben ab, sobald sie erkennen, dass sie bemerkt wurden.

Die Gefahr von Entführungen im Bereich der südlichen Philippinen, insbesondere in der Sulu-Celebes-See, östlich der Provinz Sabah, um Sibutu Island sowie der Sibutu Passage und um die Insel Tawi-Tawi besteht weiterhin fort. Sowohl das IMB PRC als auch das ReCaap ISA weisen ausdrücklich darauf hin und ersuchen Schiffsführer und Besatzungen,

das Gebiet entweder zu umfahren oder bei der Durchfahrt durch die gefährdeten Bereiche erhöhte Aufmerksamkeit walten zu lassen und Kontakt zu einer der folgenden Zentren aufzunehmen:

## **MALAYSIA**

Eastern Sabah Security Command (ESSCOM) Operations Room (24h)

Phone: +60 89863181/+60 89863016

Fax: +60 89863182

Email: [bilikgerakan\\_esscom@jpm.gov.my](mailto:bilikgerakan_esscom@jpm.gov.my)

HQ COMNAV 2 Royal Malaysian Navy Kota Kinabalu Operations Room (24h)

Phone: +60 88482008/+60 88482114

Whatsapp Line: +60 19-358 6974/+60 11-1950 5233

Fax: +60 88482170

Email: [ops\\_mawila2@navy.mil.my](mailto:ops_mawila2@navy.mil.my) / [mwl2ops@yahoo.com](mailto:mwl2ops@yahoo.com)

MMEA Sabah Region HQ Operations Room (24h)

Phone: +60 88524603

Fax: +60 88270105

Email: [pomarhq@mmea.gov.my](mailto:pomarhq@mmea.gov.my)

## **PHILIPPINES**

Joint Task Group Tawi-Tawi

Phone: +63 9177742293

Email: [jointtaskgrouptt@gmail.com](mailto:jointtaskgrouptt@gmail.com) / [onf2.nfwm@gmail.com](mailto:onf2.nfwm@gmail.com)

Maritime Situational Awareness Western Mindanao, Zamboanga West, Palawan

Phone: +63 9177263267/+63 9473619197

Phone: +63 9178414055/+63 9209485940



## Littoral Monitoring Stations

Pangutaran, Jolo

VHF: International Marine Band CH16

Bongao, Tawi-Tawi

VHF: International Marine Band CH16

Melville and Mangsee, Palawan

VHF: International Marine Band CH16

## **INDONESIA**

Indonesia Main Naval Base Tarakan, North Kalimantan

Phone: +6282254809433/+6282196520801

Aufgrund der Entführungsfälle in den Gewässern der Philippinen und vor Sabah weist das IMB darauf hin, dass sich Schiffe, die diese Gewässer durchfahren, gemäß der "Notice for Mariners NTM 14 vom Juli 2017 bei den Behörden registrieren/anmelden.

Unter nachstehendem Link sind Kontaktdaten und weitere Hinweise abrufbar:

[http://www.marine.gov.my/jlmeng/Contentdetail.asp?article\\_id=865&category\\_id=3&subcategory\\_id=10&subcategory2\\_id=0#.We3Xofk--Uk](http://www.marine.gov.my/jlmeng/Contentdetail.asp?article_id=865&category_id=3&subcategory_id=10&subcategory2_id=0#.We3Xofk--Uk)

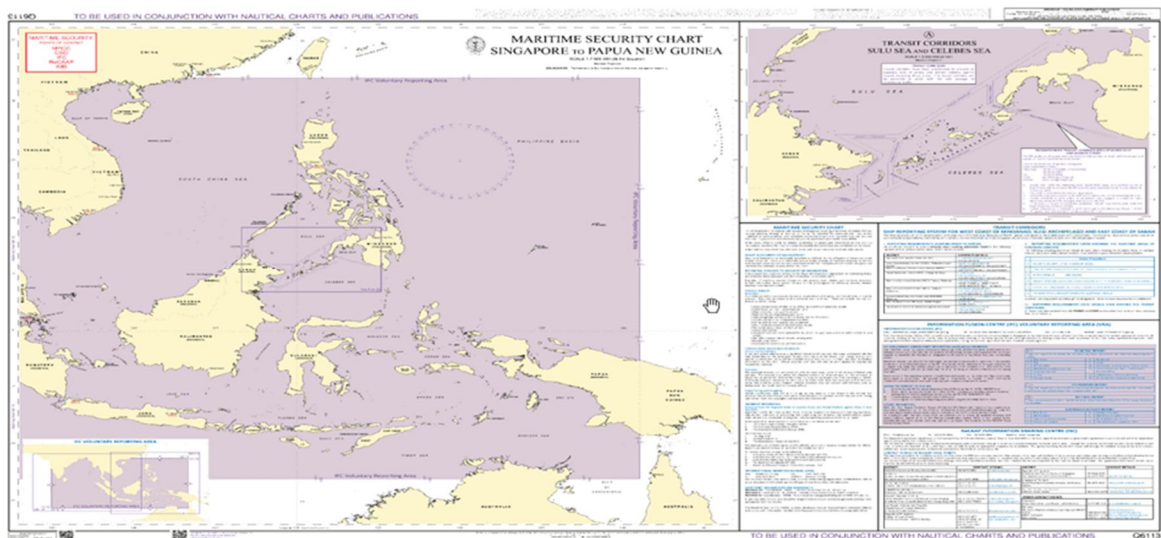


Chart Q6113

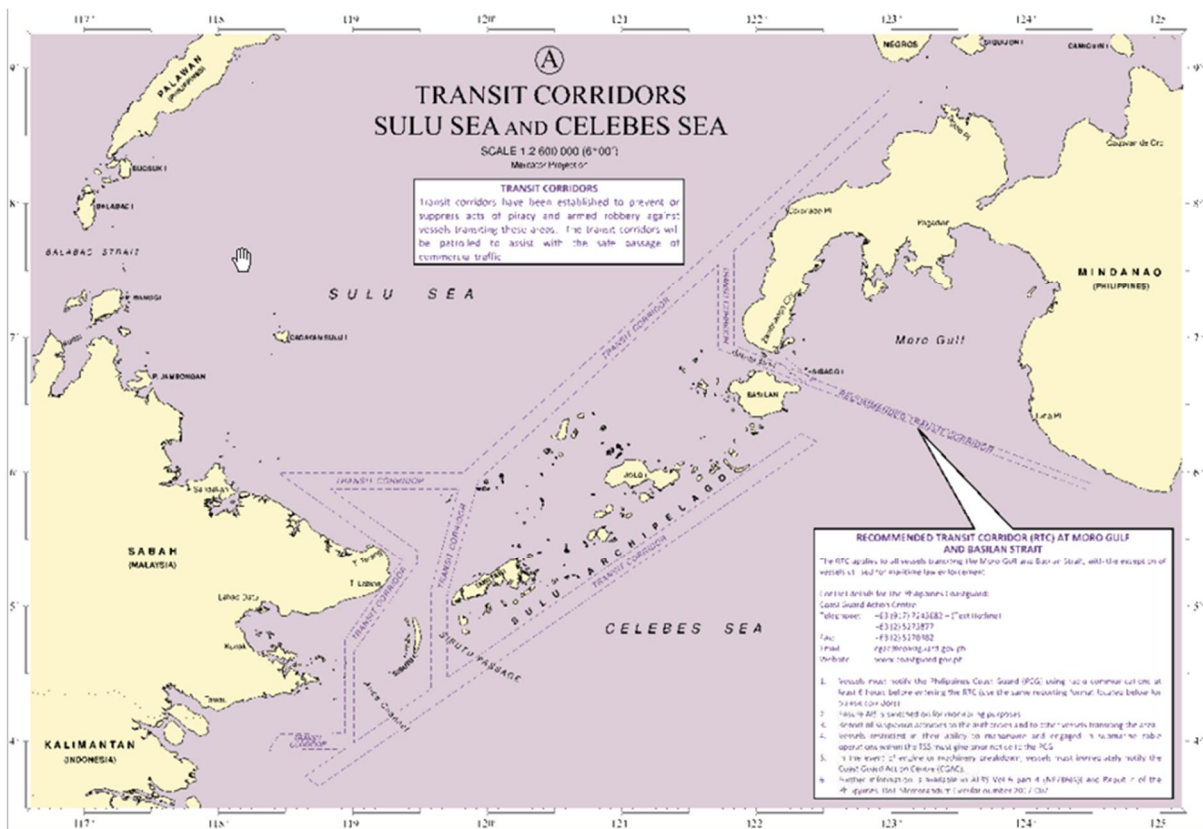


Chart Q6113 Transit Corridors Sulu Sea and Celebes Sea

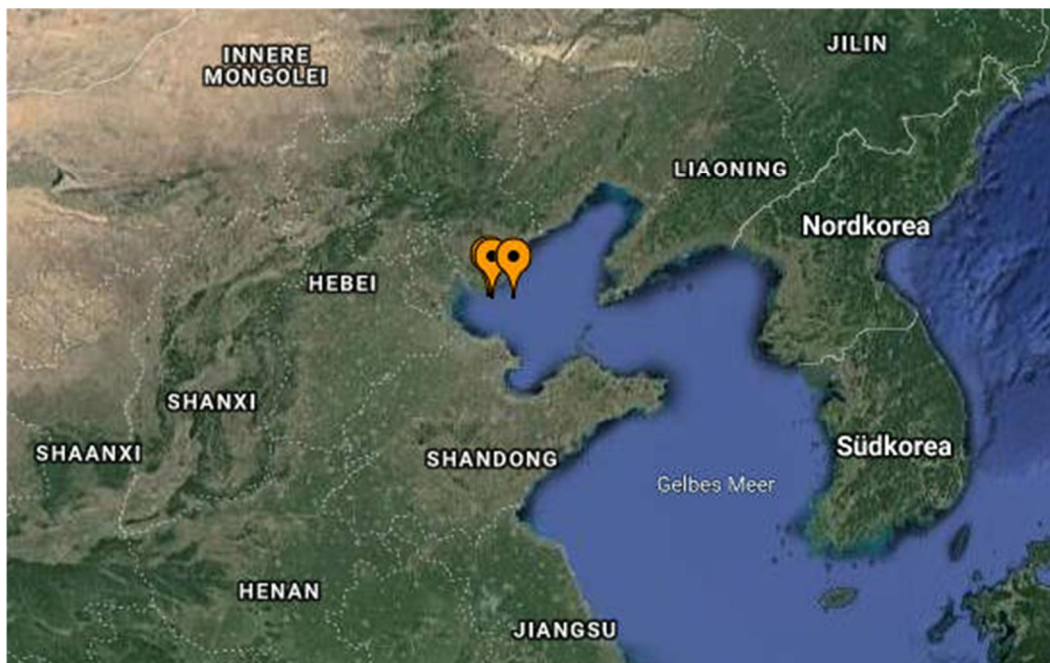
## 7 Ostasien

### 7.1 Statistik

| Ostasien      | Jan – Mar 2018 | Jan – Mar 2019 |
|---------------|----------------|----------------|
| China         | 2              | 3              |
| Vietnam       | 2              | 0              |
| <b>Gesamt</b> | <b>4</b>       | <b>3</b>       |

In der ersten Jahreshälfte sind die Zahlen im Bereich Ostasien von vier in 2018 auf drei in 2019 gesunken und liegen damit weiterhin auf niedrigem Niveau. Alle drei Vorfälle ereigneten sich vor China und entfielen bereits auf das erste Quartal.

 versuchter Überfall  Entführung  Überfall  Beschuss  verdächtige Annäherung



### 7.2 Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi

#### 7.2.1 Vietnam

Nachdem die Fallzahlen in 2015 vorübergehend angestiegen waren, haben die vietnamesischen Behörden ihre Überwachung verstärkt. Hin und wieder werden Raubüberfälle und Diebstähle auf Schiffen im Hafen und auf Reede verzeichnet, jedoch bleibt es bei wenigen Einzelfällen, auch wenn von einem gewissen Dunkelfeld auszugehen ist. Ziel der Täter ist es, Treibstoff in geringen Mengen abzupumpen oder

Schiffsausrüstung zu entwenden. Dabei versuchen die Täter unbemerkt an Bord zu gelangen und fliehen in der Regel bei Entdeckung. Es sind jedoch auch Fälle bekannt geworden, in denen Crewmitglieder mit Messern bedroht wurde. Im vergangenen Jahr kam es zu einem Vorfall, bei dem sich die Täter als Stauer ausgaben, um an Bord des Schiffes zu gelangen

### **7.2.2 China**

Auch in China kommt es hin und wieder zu Diebstählen auf Schiffen vor Anker, in den drei bislang verzeichneten Vorfällen war zweimal die Reede von Caofeidian betroffen, der Dritte ereignete sich auf Reede vor Jingtang. In zwei der Fälle hatten es die Täter auf den Diebstahl von Kraftstoff abgesehen. Zur Annäherung nutzen die Täter meist kleine Holzboote, die Fischerbooten ähneln. Vorfälle sollten immer auch an die lokalen Behörden gemeldet werden.

### **7.3 Bewertung/Prognose**

Vor den Küsten Ostasiens ist weiterhin mit vereinzelt Raubüberfällen und Diebstählen zu rechnen, die Gefährdungslage bleibt allerdings weiter auf konstant niedrigem Niveau. Von einem gewissen Dunkelfeld ist auszugehen.

### **7.4 Empfehlung**

Vor allem bei Dunkelheit wird Schiffen vor Anker erhöhte Wachsamkeit empfohlen. Im südlichen Teil des Südchinesischen Meeres ist die Gefahr von Überfällen auf Tankschiffe und Schlepper mit Barges durch Piratengruppen aus Malaysia und den Philippinen weiterhin präsent.

## 8 Indischer Subkontinent

### 8.1 Statistik

| INDISCHER SUBKONTINENT | Jan – Jun 2018 | Jan – Jun 2019 |
|------------------------|----------------|----------------|
| Bangladesch            | 7              | 0              |
| Indien                 | 2              | 2              |
| <b>Gesamt</b>          | <b>9</b>       | <b>2</b>       |

Die Zahl der Vorfälle im Bereich des indischen Subkontinents ist in der ersten Hälfte des Jahres mit nur zwei Vorkommnissen gegenüber neun im Vergleichszeitraum des vergangenen Jahres auf ein sehr niedriges Niveau gesunken. Beide Vorfälle fanden vor Indien statt. Die Verteilung ist aus der nachfolgenden Karte ersichtlich.

 versuchter Überfall  Entführung  Überfall  Beschuss  verdächtig Annäherung



### 8.2 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi

#### 8.2.1 Bangladesch

Von den bis letztes Jahr vor Bangladesch gemeldeten Diebstählen und Raubüberfällen ist fast ausschließlich die Region um Chittagong betroffen. In der ersten Hälfte des Jahres wurden vor Bangladesch allerdings keine Vorfälle verzeichnet. Von einem gewissen Dunkelfeld ist aber auszugehen. Bei ihren Überfällen nähern sich die Täter meist in kleinen Holzbooten den auf Reede liegenden oder in den Hafen einlaufenden Schiffen an und versuchen, unbemerkt an Bord zu gelangen. Ziel der Täter ist der Diebstahl von Schiffsgegenständen. Auch hier fliehen die Täter in der Regel, sobald sie entdeckt werden.

Darüber hinaus kommt es auch zu Überfällen auf Barge, die geringwertige Ladung wie Altmetall oder Schrott transportieren.

Entführungen lokaler Fischer in den Flussmündungen zum Golf von Bengalen (Sundarbans) sind durch Operationen bangladeschischer Sicherheitskräfte im Vergleich zu früheren Jahren ebenfalls deutlich zurückgegangen. Jedoch ist auch hier von einem gewissen Dunkelfeld auszugehen. Handelsschiffe sind von diesem Phänomen allerdings nicht betroffen.

### **8.2.2 Indien**

Auf Reede vor den großen Häfen Indiens kommt es gelegentlich zu Überfällen, zumeist mit dem Ziel des Diebstahls von Schiffsausrüstung. Es kann davon ausgegangen werden, dass nicht alle Vorkommnisse gemeldet werden, weil der damit verbundene Aufwand den vermeintlichen Nutzen deutlich überwiegt. Bei einem der beiden Vorkommnisse in diesem Jahr näherten sich fünf kleine Boote mit insgesamt 11 Insassen einem Tankschiff auf Reede vor Visakhapatnam an. Nachdem das Schiff den Anker gesetzt hatte, machten sich die Personen daran, mittels Seil und Haken an Bord zu gelangen, wobei sie nicht unbedingt versuchten, unentdeckt zu bleiben. Als die Schiffsbesatzung die Eindringlinge bemerkte wurde der Alarm ausgelöst, die Behörden informiert und die Crew gemustert. Die Personen zeigten kein aggressives Verhalten, weigerten sich jedoch, wieder von Bord zu gehen. Die Schiffscrew hinderte die Eindringlinge daran, zu den Unterkünften vorzudringen. Erst als das Lotsenboot eintraf, verließen sie das Schiff.

Aktivitäten somalischer Piraten sind vor der Westküste Indiens schon seit einigen Jahren nicht mehr festzustellen.

### **8.3 Bewertung/Prognose**

Auch wenn im Verhältnis zu früheren Jahren die Zahl der Vorfälle vor Bangladesch, aufgrund von Maßnahmen der örtlichen Behörden, stark reduziert werden konnte, muss weiterhin mit gelegentlichen Überfällen gerechnet werden. Daher sollten Schiffe, die in den Hafen einlaufen oder auf Reede liegen, auch weiterhin Vorkehrungen treffen, welche das ungewollte Anbordkommen schiffsfremder Personen erschweren bzw. verhindern.

Überfälle sollten den örtlichen Behörden zeitnah gemeldet werden. Vor Indien ist die Zahl der offiziell gemeldeten Vorfälle ebenfalls gering, jedoch ist auch hier weiterhin mit gelegentlichen Überfällen zu rechnen.

## 9 Südamerika

### 9.1 Statistik

| SÜDAMERIKA              | Jan – Jun 2018 | Jan – Jun 2019 |
|-------------------------|----------------|----------------|
| Brasilien               | 2              | 2              |
| Dominikanische Republik | 0              | 1              |
| Ecuador                 | 1              | 2              |
| Guyana                  | 0              | 0              |
| Haiti                   | 3              | 0              |
| Kolumbien               | 0              | 3              |
| Panama                  | 0              | 1              |
| Peru                    | 3              | 4              |
| Venezuela               | 7              | 6              |
| <b>Gesamt</b>           | <b>16</b>      | <b>19</b>      |

Im ersten Halbjahr 2019 ist die Zahl der Vorfälle gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht gestiegen. Die meisten Vorfälle wurden, wie schon im Berichtszeitraum des vergangenen Jahres, vor Venezuela gemeldet. In der Region ist von einer hohen Dunkelziffer auszugehen. Anfang April war vor Ecuador ein Containerschiff mit Schusswaffen angegriffen worden.

 versuchter Überfall 
  Entführung 
  Überfall 
  Beschuss 
  verdächtige Annäherung



## 9.2 Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi

Vor der Küste Südamerikas und in Teilen der Karibik werden regelmäßig Raubüberfälle und Diebstähle gemeldet, wobei zumeist Schiffe vor Anker betroffen sind. Vor Venezuela werden weiterhin die meisten Vorfälle verzeichnet. Betroffen sind hauptsächlich die Reeden von Puerto La Cruz und Puerto José. Dabei haben es die Täter auf Schiffsgegenstände oder Wertsachen der Besatzung abgesehen und sind meist mit Messern bewaffnet. Einer Konfrontation mit der Schiffsbesatzung gehen die Täter in der Regel aus dem Weg, jedoch kommt es hin und wieder auch zu kurzzeitigen Geiselnahmen bzw. werden Crewmitglieder mit Messern bedroht. Neben Venezuela kommt es auch vor Peru regelmäßig zu Überfällen, betroffen ist zumeist die Reede von Callao. Im ersten Halbjahr 2019 wurden für Mittel- und Südamerika insgesamt 19 Vorfälle verzeichnet, und damit drei mehr als im Vergleichszeitraum des vergangenen Jahres. In 16 Fällen waren Schiffe auf Reede betroffen, in vier dieser Fälle kam es zu Bedrohungen der Crewmitglieder bzw. zu kurzfristigen Geiselnahmen (zweimal auf der Callao-Reede vor Peru und zweimal auf Reede vor Puerto Jose/Venezuela).

Bei drei weiteren Vorfällen waren Schiffe in Fahrt betroffen, je zweimal vor Ecuador und einmal vor Kolumbien. Ein unter deutscher Flagge fahrendes Containerschiff wurde, kurz vor 2 Uhr morgens, nachdem es mit einem Lotsen an Bord den Hafen von Guayaquil verlassen hatte, etwa 3,6 Seemeilen westnordwestlich von Isla Escalante, Guayas/Ecuador, aus einem Schnellboot heraus beschossen. Als der Wachhabende auf dem Radar ein sich schnell näherndes Objekt von achtern ausgemacht hatte, wurde die Besatzung alarmiert und beide Suchscheinwerfer auf das sich nähernde Boot gerichtet. Kurz darauf wurde ein zweites Boot ausgemacht. In einem der beiden Boote, in dem sich ca. 10 Insassen befanden, wurde ein Enterhaken ausgemacht. Das Boot folgte dem Schiff, das zweite Boot näherte sich von Steuerbord und versuchte, einen Enterhaken an der Reeling einzuhaken. Der Lotse verständigte die Küstenwache und die Hafenbehörde. Als die Angreifer auf die Suchscheinwerfer feuerten, zog sich die Besatzung ins Innere des Schiffes zurück. Später brachen die beiden Boote ihre Verfolgung ab und entfernten sich. Es wurde niemand verletzt, das Schiff wurde leicht beschädigt.

Bereits im vergangenen Jahr war es im Bereich Guayaquil zu drei verdächtigen Annäherungen an in Fahrt befindliche Schiffe gekommen, in einem Fall versuchte ein Täter das betroffene Schiff zu boarden, brach sein Vorhaben allerdings ab, als der Alarm ausgelöst wurde.



In einem weiteren Vorfall aus dem vergangenen Jahr verschafften sich vor Puerto José vier uniformierte Insassen eines Bootes Zutritt zu einem ankernden Massengutfrachter indem sie vorgaben, eine Routineinspektion durchführen zu wollen. Offenbar in dem Glauben, dass es sich tatsächlich um Behördenmitarbeiter handelt, ließ die Besatzung die mit der Aufschrift „National Guard“ versehenen Uniformierten an Bord. Dort bedrohten sie die Besatzung mit Schusswaffen und raubten diese aus. Bei dem Vorfall kam niemand zu Schaden, die örtlichen Behörden wurden in Kenntnis gesetzt.

In der Karibik sind auch Sportboote/Yachten häufig von Diebstählen oder Raubüberfällen betroffen. Dem IMB PRC werden diese Vorfälle in der Regel nicht gemeldet. Überwiegend finden die Überfälle bei Dunkelheit statt, wenn die Crews schlafen oder sich an Land aufhalten. Dabei handelt es sich meist um den Diebstahl von Außenbordmotoren oder Beibooten. Teilweise kommt es auch zu Raubüberfällen, bei denen es die Täter auf Wertsachen oder Bargeld abgesehen haben. Dabei kam es auch zu tätlichen Angriffen auf Crewmitglieder. Vereinzelt werden auch in Fahrt befindliche Sportboote das Ziel von Raubüberfällen.

Im Mai erhielt das IMB PRC einen Notruf von einer bei San Ignacio de Tupile/Panama vor Anker liegenden Yacht. An Bord befand sich eine vierköpfige Familie. Mehrere mit Messern und Schusswaffen ausgerüstete Täter überfielen die Yacht und töteten den Familienvater, mindestens ein weiteres Familienmitglied wurde verletzt. Die in Kenntnis gesetzten panamaischen Behörden brachten die Ehefrau und die beiden Kinder zur medizinischen Behandlung in ein Krankenhaus. Berichten zufolge sollen die mutmaßlichen Täter festgenommen worden sein.

Betroffene Segler und Sportbootfahrer berichteten von diesen Überfällen in der Vergangenheit meist auf den Internetseiten [www.noonsite.com](http://www.noonsite.com) und [www.safetyandsecuritynet.org](http://www.safetyandsecuritynet.org). Die Verlagerung der Berichterstattung hin zu den sozialen Netzwerken erschwert, aufgrund geschlossener Nutzerkreise, die Erstellung eines aktuellen Lagebildes.

Warnhinweise des Auswärtigen Amtes für St. Vincent & die Grenadinen und den östlichen Teil der Karibik:

<https://www.auswaertiges-amt.de/DE/Laenderinformationen/00-SiHi/StVincentUndDieGrenadinenSicherheit.html?nn=332636?nnm=332636>

### **9.3 Bewertung/Prognose**

Vor den Küsten Südamerikas und der Karibik nutzen Kleinkriminelle Überfälle auf Handelsschiffe zur Deckung ihrer persönlichen Bedarfe. Von einem hohen Dunkelfeld ist auszugehen, dies gilt gleichermaßen für Überfälle auf Segelboote und Motoryachten. Die anhaltende Wirtschaftskrise in Venezuela sowie die ohnehin hohe Kriminalitätsrate im Land könnten ein Grund für den Anstieg der Fallzahlen für Venezuela in den beiden vergangenen Jahren sein.

Von Angriffen auf Schiffe in Fahrt auf dem Rio Guayas wurde bereits in der Vergangenheit berichtet. Betroffene Besatzungen hatten berichtet, dass die Angreifer den Umstand nutzen, dass die Flusspassage in Teilen mit nur geringer Geschwindigkeit und minimaler Manövrierfähigkeit zu befahren ist. Mit Schnellbooten starteten sie blitzartig vom Flussufer, fuhren die passierenden Schiffe an und enterten diese. Meist waren die Täter mit Messern und Gewehren bewaffnet. So schnell, wie sie an Bord gelangt waren, verschwanden sie auch wieder. Im Visier waren hauptsächlich Containerschiffe und deren Fracht in den Containern. Diese Überfälle fanden zumeist bei Tage statt.

### **9.4 Empfehlung**

Schiffen vor Anker, aber auch Schiffen in Fahrt, insbesondere bei Flusspassagen, wird empfohlen, alle mit vertretbarem Aufwand umsetzbare Maßnahmen zu treffen, um ein unbemerktes Anbordkommen durch schiffsfremde Personen zu verhindern.

## **10 Restliche Welt**

Für den Bereich Restliche Welt sind für das erste Halbjahr 2019 keine Vorfälle zu verzeichnen.

## 11 Hinweise und Informationen

### 11.1 Zulassungsverfahren für private Sicherheitskräfte

Das Gesetz zur Einführung eines Zulassungsverfahrens für Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen wurde mit Wirkung vom 04.03.2013 vom Bundestag verabschiedet. Das Gesetz ist eine Reaktion auf die Bedrohung der Seeschifffahrt durch Piratenangriffe insbesondere am Horn von Afrika. Die Seeschiffbewachungsverordnung ist zum 21.06.2013 in Kraft getreten, private Bewachungsunternehmen können seitdem Anträge auf Zulassung beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) stellen.

Die Zulassungspflicht gilt ab dem 01. Dezember 2013 für in Deutschland niedergelassene Bewachungsunternehmen und für im Ausland niedergelassene Sicherheitsdienstleister, wenn diese auf Seeschiffen unter deutscher Flagge Bewachungsaufgaben durchführen wollen. Die Bewachungsunternehmen müssen im Rahmen des Zulassungsverfahrens darlegen, dass sie bestimmte Anforderungen an die betriebliche Organisation und Verfahrensabläufe erfüllen. Dabei haben sie vor allem sicherzustellen, dass nur geeignetes und zuverlässiges Personal an Bord von Seeschiffen eingesetzt wird.

Seit dem **01. Dezember 2013** dürfen Reeder für Schiffe unter deutscher Flagge nur noch die zugelassenen Bewachungsunternehmen zum Schutz der Schiffe verpflichten! Eine Liste mit zugelassenen Unternehmen ist auf der Internetseite des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) unter [www.bafa.de](http://www.bafa.de) zu finden. Die Liste wird dort fortlaufend aktualisiert.

#### Internationale Regelwerke:

IMO Interim Guidance - MSC.1/Circ.1405/Rev.2, abrufbar unter folgendem Link: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1405-Rev2.pdf>

IMO Interim Guidance - MSC\_Circ\_1443, abrufbar unter folgendem Link: <http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Piracy/MSC.1-Circ.1443.pdf>

International Code of Conduct (ICOC), abrufbar unter folgendem Link: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf>

## 11.2 Beratungsgespräche

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

**Tel.: 04561/4071-114 oder -555**

**Fax: 04561/4071-118**

**E-Mail: [bpol.see.ppz@polizei.bund.de](mailto:bpol.see.ppz@polizei.bund.de)**

## 11.3 Weitere Informationsquellen

Aktuelle Informationen zur Piraterielage finden Sie unter folgenden Links:

### Deutsche Behörden / Organisationen:

- Gefahrenstufen und Warnhinweise  
<http://www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/isps/warnhinweise>
- Bundespolizei - Piraterieprävention / Piraterielage  
[http://www.bundespolizei.de/Web/DE/01Sicher-auf-Reisen/03Mit-Schiff-Boot/02Piraterie-Praevention/Piraterie-Praevention\\_node.html](http://www.bundespolizei.de/Web/DE/01Sicher-auf-Reisen/03Mit-Schiff-Boot/02Piraterie-Praevention/Piraterie-Praevention_node.html)
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)  
<http://www.bsh.de>
- Auswärtiges-Amt - Reise- /Länderinformationen/ Sicherheitshinweise  
<https://www.auswaertiges-amt.de/de/>
- Bundeskriminalamt (BKA)  
[https://www.bka.de/DE/Home/home\\_node.html](https://www.bka.de/DE/Home/home_node.html)
- Deutsche Marine - EUNAVFOR / Operation ATALANTA  
[http://www.marine.de/portal/a/marine!/ut/p/c4/04\\_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP3I5EyrpHK93MQivcTsktLUnJxUvdTMvOLEkqpUvcSSxJzEvJJE\\_YJsR0UAD4WByA!!/](http://www.marine.de/portal/a/marine!/ut/p/c4/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP3I5EyrpHK93MQivcTsktLUnJxUvdTMvOLEkqpUvcSSxJzEvJJE_YJsR0UAD4WByA!!/)
- Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle  
<http://www.ausfuhrkontrolle.info/ausfuhrkontrolle/de/index.html>
- Deutsche Flagge.de  
<http://www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/piraterie/praevention>
- Bundesministerium für Verteidigung  
<http://www.bmvg.de>

## **Internationale Maritime Organisationen im Kampf gegen Piraterie**

- IMB -Piracy Reporting Centre  
<http://www.icc-ccs.org>
- NATO Shipping  
<http://www.shipping.nato.int>
- MSCHOA Homepage  
<http://www.mschoa.org>
- Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)  
<http://www.recaap.org>
- ONI - Office of Naval Intelligence / piracy  
<http://www.oni.navy.mil>
- National Geospatial - Intelligence Agency (NGA)  
<http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal>