

Das BMI teilt mit Schreiben vom 8. Dezember 2009 (Az.: ÖS III 5 - 676 932-6/3) mit:

**Gefährdungslage im Seegebiet vor Somalia (deutsch/englisch) -
Ausdehnung des mit der SOLAS-Gefahrenstufe 2 gekennzeichneten Seegebietes**

1. Sachverhalt

Jüngste Ereignisse deuten darauf hin, dass die somalischen Piraten ihr Operationsgebiet im Indischen Ozean sowohl in südliche als auch in östliche Richtung ausgeweitet haben.

Am 02.11.2009 wurde der niederländische Tanker JO CEDAR angegriffen. Am 05.11.2009 kam es zur Kaperung des griechischen Massen-gutfrachters DELVINA. Angriffe auf das italienische Ro-Ro-Schiff JOLLY ROSSO am 13.11.2009 und auf einen Chemietanker am 17.11.2009 konnten abgewehrt werden, während die unter der Flagge des Inselstaates Kiribati fahrende MT THERESA VIII am 17.11.2009 gekapert wurde. Sämtliche Übergriffe ereigneten sich im Seegebiet vor Tansania, in der Nähe bzw. südlich 7° Süd.

Östlich 60° Ost kam es im Somali Bassin zwischen dem 09. und 11.11.2009 zu mehreren Piraterievorfällen. So griffen Piraten am 09.11.2009 den Supertanker BW LION und am 10.11.2009 das Containerschiff NELE MAERSK erfolglos an, bevor es am 11.11.2009 zur Kaperung des Massengutfrachters FILITSA kam.

Die aufgezeigten Fälle lassen erkennen, dass die Piraten flexibel auf veränderte Seeverkehrsströme reagieren. Mittlerweile agieren sie auch im gesamten Seegebiet vor der Küste Tansanias. Dies hat zur Folge, dass der Eingang zur Straße von Madagaskar zunehmend bedroht ist.

Die vermehrt gemeldeten Überfälle auf den Nord-Süd-Schiffverkehrsverkehr jenseits 60° Ost zeigen, dass die Piraten nicht zurückschrecken, mit offenen Booten 1000 Seemeilen und mehr in den Indischen Ozean hinaus zu fahren, weil hier mit höherem Schiffsverkehr zu rechnen ist. Dabei nehmen sie offensichtlich unkalkulierbare Risiken, wie z. B. widrige, unvorhersehbare Wetterbedingungen, in Kauf. Nach wie vor ist davon auszugehen, dass sie sich hierbei zur logistischen Unterstützung nicht näher bekannter Mutterschiffe bedienen. Auch in Zukunft sind im gesamten Seegebiet Piratenüberfälle am Rande bzw. jenseits festgesetzter Gefahrenzonen einzukalkulieren.

2. Modifizierung der festgelegten Gefahrenstufe

Aufgrund der anhaltenden, sich räumlich aber ausweitenden Gefährdungslage wird die bisherige, mit Schreiben vom 3.06.2009 (Az. ÖS III 5 - 676 932 - 6/4) angeordnete Gefahrenstufe im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für deutschflagge Schiffe in ihrem geographischen Geltungsbereich modifiziert:

Für die Dauer ihres Aufenthaltes in dem nachstehend näher bezeichneten Seegebiet vor der Ostküste Afrikas wird ab sofort bis auf weiteres

die Gefahrenstufe 2 (zwei)

festgesetzt:

Das maßgebliche Seegebiet hat folgende Abgrenzungen:

westliche Linie (*unverändert*):

15° 20' N / 40° 05' E (Ostkap der Halbinsel Buri/Eritrea) und 16° 20' N / 42° 45' E (Staatsgrenze Jemen/Saudi Arabien) einschl. Straße BAB AL-MANDAB

nördliche Linie:

17° 00' N / 53° 00' E (Nähe Grenze Jemen-Oman) bis 10° 00' N / 64° 00' E

südliche Linie:

10° 00' S / 40° 00' E (Nähe Lindi, nördlich der Grenze Tansania-Mosambik) bis 10° 00' S / 64° 00' E

östliche Linie:

10° 00' N / 64° 00' E bis 10° 00' S / 64° 00' E

Ausnahme: Hoheitsgewässer der Seychellen (12-Meilen-Zone)

3. Hinweise und Verhaltensempfehlungen

Da die im Seegebiet aktiven Gruppierungen zunehmend Mutterschiffe einsetzen und sich ihre logistischen Möglichkeiten verbessert haben, ist auch in nächster Zukunft mit bewaffneten Überfällen in den vorgenannten Seegebieten zu rechnen. Das Risiko von Schiffsentführungen bleibt außergewöhnlich hoch. Deshalb ist weiterhin besondere Wachsamkeit angezeigt. Die bisherigen Hinweise und Verhaltensempfehlungen gelten fort.

Darüber hinaus wird empfohlen, Warnhinweise des IMB zu beachten und Gebiete, in denen es vor kurzem zu Piraterieattacken gekommen ist, weiträumig zu umfahren, auch wenn die Angriffe außerhalb des Seegebietes stattfanden, für das die SOLAS-Gefahrenstufe 2 festgelegt wurde.

Übersetzung/Translation

1. Background

Recent incidents indicate that Somali pirates have expanded their operational area in the Indian Ocean both to the South and to the East.

On 2 November 2009 the Dutch tanker JO CEDAR was attacked. On 5 November 2009 the Greek bulk carrier DELVINA was hijacked. While attempts by pirates to board the Italian container vessel JOLLY ROSSO on 13 November and a chemical tanker on 17 November were repelled, the Kiribati-flagged vessel MT THERESA VIII was hijacked on 17 November 2009. All attacks took place at sea off the coast of Tanzania, near or south of 7° south.

East of 60° east several piracy incidents were reported in the Somali Basin between 9 and 11 November. On 9 November, pirates attacked the super tanker BW LION, and on 10 November the container vessel NELE MAERSK. Both attacks were foiled. On 11 November the bulk carrier FILITSA was hijacked.

These incidents show that pirates are able to adapt and react quickly to changing maritime traffic flows. By now they operate in the whole maritime area off the coast of Tanzania. As a result of this, the entry to the Street of Madagascar has become increasingly dangerous.

The increase in reported attacks against ships navigating on north-south routes beyond 60° east shows that pirates operating in the Indian Ocean do not fear going out 1000 nautical miles and more to the open sea in open boats, for more maritime traffic can be expected out there. Apparently, they are prepared to take incalculable risks, such as adverse and unpredictable weather conditions. It must still be assumed that they get logistical support from – yet unidentified – ‘mother ships’. Pirate attacks must be expected also in the future in the waters near or beyond the known danger zones.

2. Change of determined threat levels

In view of the continuing threat situation and the fact that the risk area has expanded, the geographical scope of the threat level for German-flagged ships, which was determined by ordinance of 3 June 2009 (file ref. ÖS III 5 - 676 932 - 6/4), is modified following an agreement with the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development (BMVBS):

Until decided otherwise, **threat level 2 (two)** shall apply with immediate effect to German-flagged ships for the duration of their passage through the maritime area off the eastern coast of Africa defined by the following coordinates:

Western boundary (*unchanged*):

15° 20' N / 40° 05' E (eastern cap of the Buri peninsula, Eritrea) and 16° 20' N / 42° 45' E (national border Yemen/Saudi Arabia) incl. Street BAB AL-MANDAB

Northern boundary:

17° 00' N / 53° 00' E (near the border Yemen/Oman) to 10° 00' N / 64° 00' E

Southern boundary:

10° 00' S / 40° 00' E (near Lindi, north of the border Tanzania/Mozambique) to
10° 00' S / 64° 00' E

Eastern boundary:

10° 00' N / 64° 00' E to 10° 00' S / 64° 00' E

Exception: territorial waters of the Seychelles (12-mile zone).

3. Recommendations

Since the groups operating in the waters defined above have made increasing use of mother ships and therefore have improved logistical possibilities, armed assaults must be expected also in the near future in the areas referred to above. The risk of hijackings remains at an exceptionally high level. Therefore, special vigilance is required. The information and recommendations given so far remain valid.

Furthermore, it is recommended to observe IMB warnings, avoid areas where recent pirate attacks took place and instead use alternative routes, even if the incidents took place outside the area to which SOLAS threat level 2 applies.“