

**Das BMI teilt mit Schreiben vom 05. März 2009 – Az.: ÖS III 5 -676 932 / 7 mit:**

## **Sicherheitslage in venezolanischen Häfen / Deutsch - Englisch Port Security Advisory (1-9)**

### **1. Sachverhalt**

Bereits im Jahre 2007 haben die USA Venezuela im Terrorjahresbericht als ein Land eingestuft, das die Antiterrorstellen der USA nicht unterstützt.

Mit Wirkung vom 23. Januar 2009 haben die USA Venezuela auf die Liste der Länder gesetzt, die keine effektiven Anti-Terrormaßnahmen in Häfen ergreifen. Seitdem müssen alle Schiffe, die über Venezuela amerikanische Häfen anlaufen wollen, zuvor in Venezuela Maßnahmen nach Gefahrenstufe 2 ergreifen. Im Einzelnen werden diese Maßnahmen im Port Security Act (1-09) erläutert.

### **2. Erkenntnisse**

#### **2.1 Erkenntnisse zu venezolanischen Gewässern**

Es liegen derzeit keine Hinweise vor, dass venezolanische Gewässer oder Häfen im Zielspektrum des internationalen Terrorismus liegen.

Betroffen durch Piraterie waren in Venezuela bislang v. a. Segelyachten. Die Hälfte der bekannten maritimen Kriminalität spielte sich 2008 im Bereich der Isla de Margarita ab. Insgesamt sind für das Jahr 2008 neun Überfälle auf Segler bekannt, bei denen bewaffnete Gruppen auf Segelboote in Häfen oder Küstennähe vordrangen. Ein US-amerikanischer und ein französischer Staatsbürger verloren bei diesen Überfällen ihr Leben. Zur Piraterie zum Nachteil von Transportschiffen liegen hier keine Erkenntnisse vor.

#### **2.2 Erkenntnisse zu venezolanischen Häfen**

Die Sicherheitslage in Häfen in Venezuela wird im Wesentlichen durch die anhaltend hohe landseitige Kriminalitätsrate beeinflusst. Die venezolanischen Großstädte zählen zu den gefährlichsten Lateinamerikas. Dabei werden vor allem Ausländer häufig Opfer von Entführungen, Raubüberfällen und anderen Gewalttaten. Die Mordraten sind hoch.

Zurzeit ist eine schleppende Löschung von Warenlieferungen feststellbar. Schiffe liegen tagelang vor Caracas auf hoher See, bevor sie zur Löschung in den Hafen einlaufen können. Im Ergebnis fahren manche Schiffe einfach weiter und löschen ihre restliche Fracht in den anderen Häfen. Mit erheblichen Verzögerungen von Schiffslieferungen ist somit zu rechnen.

Auch ausgehende Container verlassen die Häfen mit erheblicher Verspätung. Im Hafen von La Guaira besteht aktuell Streikgefahr, da die Kapazitätsobergrenze für Frachtabwicklung seit Langem erreicht sein und keine adäquate Straßenverkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen soll. Arbeitergruppen fordern gegenwärtig Verhandlungen mit dem Provinzgouverneur, im Falle einer Verhärtung der Positionen werden Arbeitsniederlegungen und damit zusammenhängend Auseinandersetzungen zwischen Sicherheitskräften und Streikenden wahrscheinlicher.

### **3. Empfehlung**

Die Sicherheitslage an Land bzw. besonders in den Großstädten wirkt sich auch auf die Häfen aus. Neben der Vorbereitung auf die Verhältnisse in Venezuela sollten deutsche Schiffe sich auf mögliche Überfälle im Hafen einstellen. Bislang sind zwar wenige Fälle bekannt geworden, diese fanden aber in Häfen statt – im Hafen Guanta auch immer im Zusammenhang mit Ladeaktivitäten. Des Weiteren finden aus venezolanischen Häfen auch Drogentransporte statt. Deutschen Schiffen wird hier eine besondere Aufmerksamkeit empfohlen.

## **Security situation in Venezuelan ports Port Security Advisory (1-9)**

### **1. Situation**

Already in its annual terrorism report for 2007, the U.S. categorized Venezuela as a country that does not cooperate with the U.S. counter-terrorism authorities.

Effective 23 January 2009, the U.S. placed Venezuela on its list of countries that do not use effective counter-terrorism measures in their ports. Since then, all ships travelling to American ports via Venezuela must carry out measures required for threat level 2 in Venezuela. These measures are described in detail in the Port Security Act (1-09).

### **2. Information**

#### **2.1 Venezuelan waters**

There is currently no information indicating that Venezuelan waters or ports are a target of international terrorism.

Piracy off the Venezuelan coast has so far mainly affected sailboats. In 2008, half of the reported maritime crime occurred near the Isla de Margarita. In 2008, there was a total of nine incidents in which armed groups attacked sailboats in harbours or near the coast. One U.S. citizen and one French citizen were killed in these attacks. There are no reports of piracy involving cargo ships.

#### **2.2 Venezuelan ports**

The security situation in Venezuela's ports is largely influenced by the continuing high crime rate on land. Venezuela's major cities are among the most dangerous in Latin America. Foreigners in particular are often victims of kidnapping, robbery and other violent crime; Venezuela has a high murder rate.

It is currently taking longer than usual to unload cargo shipments; ships wait for days at sea off Caracas before they can enter the port to unload. As a result, some ships simply sail on and unload their remaining cargo at the other ports. Thus significant delays in maritime shipments can be expected.

Containers leaving the ports also face significant delays. There is currently a threat of strikes at the port of La Guaira, where it is reported that cargo processing has been operating at capacity for some time and no adequate road traffic infrastructure is available. Workers' groups are demanding talks with the provincial governor; if the two sides are unable to work out a

compromise, work stoppages and conflicts between striking workers and security forces are likely.

### **3. Recommendations**

The security situation on land, especially in the major cities, has an impact on the ports. While preparing for the conditions in Venezuela, German ships should be prepared for possible attacks in port. Although few incidents have been reported, those that were took place in ports – and in the port of Guanta always in connection with loading activities. Further, drug traffickers use Venezuelan ports for drug transports. German ships should use special caution in this regard.