

Pirateriebericht der Bundespolizei See

4. Quartal und Jahresbericht 2023



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

1	VORBEMERKUNG	5
2	PIRATERIEPRÄVENTION DER BUNDESPOLIZEI.....	6
2.1	Maritimer Dauerdienst - MDD	6
2.2	Piraterie-Präventionszentrum - PPZ	6
3	KURZZUSAMMENFASSUNG (DT./ENGL.).....	8
3.1	Deutsch	8
3.2	English	9
4	WELTWEITE PIRATERIELAGE	11
4.1	Gesamtstatistik 2022/2023	14
4.2	Weltweite regionale Verteilung aller Vorfälle Jan – Dez 2022/2023	15
4.3	Verteilung nach Nationalitäten der Reedereien Jan – Dez 2022/2023	15
4.4	Betroffene Schiffstypen im Vergleich Jan – Dez 2022/2023.....	17
5	AFRIKA	18
5.1	Statistik 2022/2023	18
5.2	Seegebiete um Somalia.....	19
5.3	Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi	21
5.3.1	Somalia.....	21
5.3.2	Golf von Aden/Rotes Meer	23
5.3.3	Straße von Mosambik.....	26
5.3.4	Arabisches Meer/Oman	27
5.4	Bewertung/Prognose	29
5.5	Empfehlungen	32
5.6	Erreichbarkeiten	34
	Westafrika mit Golf von Guinea*	35
5.6.1	Statistik	35
5.7	Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi/Informationen.....	36
5.7.1	Westafrika/Golf von Guinea.....	36
5.7.2	Nigeria	41
5.7.3	Angola.....	44
5.7.4	Elfenbeinküste	44
5.7.5	Gabun	45
5.7.6	Ghana	45
5.7.7	Guinea	45
5.7.8	Kamerun	46
5.7.9	Kongo	46
5.7.10	Sierra Leone.....	47
5.8	Bewertung/Prognose	47
5.9	Empfehlung	51
5.10	Ägypten	53

5.11	Libyen.....	53
6	SÜDOSTASIEN.....	56
6.1	Statistik.....	56
6.2	Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi	57
6.2.1	Indonesien	57
6.2.2	Straße von Malakka.....	59
6.2.3	Malaysia.....	59
6.2.4	Straße von Singapur.....	60
6.2.5	Philippinen	61
6.3	Bewertung/Prognose	62
6.4	Empfehlung	64
7	OSTASIEN	67
7.1	Statistik.....	67
7.2	Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi	68
7.2.1	Vietnam.....	68
7.2.2	China	68
7.3	Bewertung/Prognose	68
7.4	Empfehlung	68
8	INDISCHER SUBKONTINENT.....	69
8.1	Statistik.....	69
8.2	Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi	69
8.2.1	Bangladesch.....	69
8.2.2	Indien	70
8.3	Bewertung/Prognose.....	71
9	SÜDAMERIKA	72
9.1	Statistik.....	72
9.2	Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi	73
9.3	Bewertung/Prognose	76
9.4	Empfehlung	77
10	RESTLICHE WELT	79
10.1	Statistik.....	79
11	HINWEISE UND INFORMATIONEN	80
11.1	Zulassungsverfahren für private Sicherheitskräfte	80
11.2	Beratungsgespräche	81
11.3	Weitere Informationsquellen	81

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 ist lediglich im Rahmen internationaler Einsätze und entsprechender UN-oder EU-Mandate möglich.

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 3333 und 04561–4071 3334

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 3333

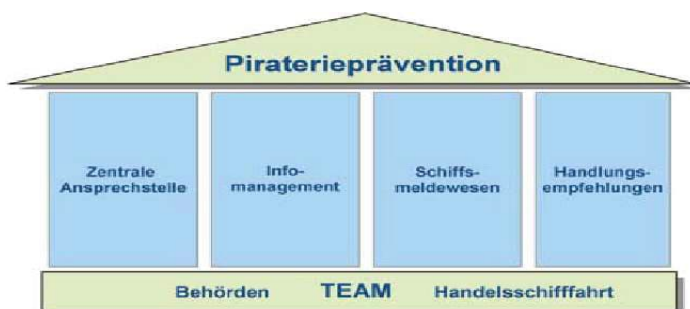


Abb. 1: Piraterieprävention (Säulenmodell)

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) 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 Organisation (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 MSCHOA¹ und UKMTO², einschließlich der Meldung der Reisedaten sowie die Umsetzung der Verhaltensempfehlungen in Planung und Durchführung von Passagen am Horn von Afrika.

¹ Maritime Security Center (Horn of Africa)

² United Kingdom Maritime Trade Organisation

3 Kurzzusammenfassung (dt./engl.)

3.1 Deutsch

Im Jahr 2023 verzeichnete das IMB PRC weltweit 120 Fälle von Piraterie und maritimer Kriminalität. Im Vergleich zu 2022 mit 115 Vorfällen sind die Fallzahlen damit, nach den rückläufigen Fallzahlen seit 2021, wieder leicht um 4,35% angestiegen. Während in den Bereichen Südostasien sowie Westafrika steigende Vorfallszahlen verzeichnet wurden, sind die Fallzahlen in Südamerika sowie auf dem indischen Subkontinent gegenüber dem Vorjahr rückläufig.

Weltweit kam es im vergangenen Jahr zu vier Schiffsentführungen, eine davon ereignete sich im Arabischen Meer und ist somalischen Piraten zuzuschreiben. Es handelt sich dabei um die erste erfolgreiche Entführung eines internationalen Handelsschiffes zum Zwecke der Lösegelderpressung durch somalische Piraten seit 2012. Die drei übrigen Entführungen ereigneten sich vor Westafrika. Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 14 Besatzungsangehörige entführt, in 2022 lag die Zahl der gekidnappten Besatzungsmitglieder nur bei zwei. In 2023 war dann wieder ein deutlicher Anstieg in diesem Phänomenbereich zu verzeichnen.

Vorfälle 1.-4. Quartal	2022	2023
Weltweit	115	120
(ehemalige High Risk Area) und Ostafrika³	0	3
Westafrika mit Golf von Guinea⁴	19	22
Südostasien⁵	58	67

³Nachfolgende Länder und Seegebiete werden für Ostafrika, einschließlich der früheren High Risk Area subsumiert: 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. Die High Risk Area wurde zum 1. Januar 2023 komplett aufgehoben. Aus Gründen der Vergleichbarkeit bleiben diese Seegebiete dennoch Teil der vorstehen Tabelle.

⁴Folgende 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 & 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.

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

Damit bleibt der Golf von Guinea qualitativ weiterhin der weltweite Brennpunkt und vermeldet zudem erstmals seit 2021 wieder steigende Fallzahlen. Demgegenüber bleibt der quantitative Brennpunkt eindeutig der Bereich Südostasiens mit weiterhin steigenden Fallzahlen und mit eindeutigem Schwerpunkt in der Straße von Singapur.

Seit Beginn der Auseinandersetzungen zwischen Israel und der Hamas haben die Houthi Rebellen im Jemen damit begonnen, Handelsschiffe im Roten Meer anzugreifen, um ihre Solidarität mit der Hamas zu bekunden. In der Folge wurden viele Marineeinheiten zum Schutz der Handelsschiffe in diese Region verlegt und gleichzeitig weichen Handelsschiffe vermehrt auf die Route um das Kap der Guten Hoffnung aus. Die Entführung eines Massengutfrachters durch somalische Piraten im Dezember, ca. 600 Seemeilen vor der somalischen Küste entfernt, sowie weitere Aktivitäten zur Gewinnung von Mutterschiffen deuten darauf hin, dass somalische Piraten die veränderten Rahmenbedingungen möglicherweise zu neuen Angriffen im Indischen Ozean nutzen könnten.

3.2 English

The IMB PRC registered 120 cases of piracy and maritime crime worldwide in 2023, an increase of 4.35 %, compared to 2022 with 115 cases. The significant decline in case numbers since 2021 did therefore not persist. In Southeast Asia and West Africa case numbers were increasing, whereas in South-America and India case numbers were decreasing.

Worldwide four hijackings have been reported, one of it took place in the Arabian Sea. It was the first successful hijacking of an international merchant vessel committed by Somalian pirates since 2012. The remaining hijackings took place in West Africa. 14 crew members were kidnapped from their ships for ransom in three separate incidents in West Africa 2023 compared to only 2 crew members 2022, which represents a significant revival of this phenomenon in that region.

Cases 1.-4. Quarter	2022	2023
Worldwide	115	120
(former) High Risk Area) and East Africa	0	3
West Africa incl. Gulf of Guinea	19	22
South East Asia	58	67

The Gulf of Guinea thus remains the global hotspot in terms of the quality of crimes committed and is also reporting increasing case numbers for the first time since 2021. In contrast, the quantitative hotspot clearly remains Southeast Asia, with the number of cases continuing to rise and with a clear focus on the Singapore Strait.

Since the beginning of the war between Israel and the Hamas, the Houthi rebels started to attack merchant vessels in the Red Sea and the Gulf of Aden from Yemen territory to show their solidarity with Hamas. As a result, additional military vessels were assigned to the aforementioned areas to protect international trade. Nevertheless, many merchant vessels started to take the much longer route via the Cape of Good Hope. The hijacking of a general cargo vessel in December, committed by Somalian pirates, more than 600 nautical miles away from the Somalian coast, as well as other activities to obtain mother vessels seem to indicate, that Somalian pirates might exploit these favorable frame conditions to start new attacks in the Indian ocean.

4 Weltweite Piraterielage

Im Jahr 2023 verzeichnete das IMB PRC weltweit 120 Fälle von Piraterie und maritimer Kriminalität. Im Vergleich zu 2022 mit 115 Vorfällen sind die Fallzahlen damit nach dem Rückgang in den beiden Vorjahren wieder leicht um 4,35% angestiegen. Während im Bereich Südostasien sowie Westafrika steigende Vorfallszahlen verzeichnet wurden, sind die Fallzahlen im Bereich Südamerika sowie dem indischen Subkontinent gegenüber dem Vorjahr rückläufig.

Weltweit kam es im vergangenen Jahr zu vier Schiffsentführungen, eine davon ereignete sich im Arabischen Meer und ist somalischen Piraten zuzuschreiben. Es handelt sich dabei um die erste erfolgreiche Entführung eines internationalen Handelsschiffes zum Zwecke der Lösegelderpressung durch somalische Piraten seit 2012. Die drei übrigen Entführungen ereigneten sich vor Westafrika. In zwei dieser Fälle waren Produktentanker betroffen, dabei raubten die Täter einen Teil des geladenen Erdölproduktes. Zudem entführten die Angreifer in einem dieser Fälle sechs Crewangehörige zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord. Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 14 Besatzungsangehörige in drei separaten Vorfällen vor Gabun, dem Kongo und Kamerun zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord entführt, in 2022 lag die Zahl der gekidnappten Besatzungsmitglieder nur bei zwei. Nachdem im Jahr 2020 mit 135 entführten Crewmitgliedern ein Höchststand erreicht worden war, ging diese Zahl in den beiden darauffolgenden Jahren deutlich zurück. In 2023 war dann wieder ein Anstieg in diesem Phänomenbereich zu verzeichnen.

Bei den weltweit insgesamt 120 Vorfällen im Jahr 2023 gelang es den Tätern in 105 Fällen an Bord der betroffenen Schiffe zu gelangen, was einer Quote von 91% entspricht. In zwei Fällen wurden Schiffe durch die Täter beschossen, im Jahr zuvor war nur ein solcher Fall gemeldet worden. Die Zahl der kurzzeitig als Geiseln an Bord festgehaltenen Crewmitglieder stieg hingegen von 41 in 2022 auf nunmehr 73 im Jahr 2023 an, darunter befinden sich auch die Crews der drei im Golf von Guinea entführten Schiffe. Bei den insgesamt 120 Vorfällen weltweit wurden gemäß Erfassung des IMB PRC vier Seeleute verletzt. In 10 Fällen wurden Besatzungsmitglieder von den Tätern mit Waffen bedroht, ein Crewangehöriger wurde angegriffen bzw. misshandelt.

Am Horn von Afrika wurde dem IMB PRC ein Vorfall gemeldet, dabei handelt es sich um die eingangs erwähnte Entführung eines Massengutfrachters im Arabischen Meer. Der Vorfall ereignete sich im Dezember und fand in einer Entfernung von mehr als 600 Seemeilen vom somalischen Festland entfernt statt. Nachdem die Piraten an Bord gelangt und die Kontrolle über das Schiff übernommen hatten, steuerten sie dieses in Richtung somalische Küste. Die Crew konnte sich in einen Schutzraum zurückziehen, ein

Crewmitglied wurde jedoch bei dem Überfall verletzt und durfte von Bord evakuiert werden. Das Schiff wurde zwischenzeitlich von der indischen Marine befreit. Darüber hinaus kam es bereits im November zu einer weiteren Schiffsentführung, jedoch konnten im Seegebiet eingesetzte Einheiten der amerikanischen und japanischen Marine das betroffene Schiff befreien und fünf mutmaßliche Piraten festnehmen, als diese versuchten, zu flüchten. Der Vorfall ereignete sich im westlichen Golf von Aden und war dem IMB PRC nicht gemeldet worden.

Neben den beiden Vorfällen kam es im November und Dezember vergangenen Jahres zu insgesamt fünf Fällen, in denen iranische bzw. auch eine jemenitische Dhau von somalischen Piraten entführt wurden, sehr wahrscheinlich in der Absicht, diese als Mutterschiffe für Überfälle auf Handelsschiffe zu nutzen. Auch diese Fälle sind dem IMB nicht gemeldet worden. Die Gefährdungslage wurde inzwischen wieder auf mittel heraufgestuft.

Eine Schiffsentführung Mitte November durch Houthi Rebellen im Roten Meer war dem IMB ebenfalls nicht gemeldet worden. Dabei war es den Angreifern gelungen, unter Nutzung eines Helikopters einen Autotransporter zu boarden und nach Hodeidha zu steuern. Aktuell liegt das Schiff etwas nördlich von Hodeidha vor Anker. Zuvor hatten die Houthi angekündigt, Schiffe im Roten Meer zu attackieren, um so ihre Solidarität mit der Hamas zu bekunden. Das entführte Schiff gehört, zumindest teilweise, einem israelischen Eigner. Im Zusammenhang mit der Bodenoffensive Israels im Gaza-Streifen greifen die Houthi seit November 2023 Schiffe im Roten Meer mit Drohnen und Raketen an. Obwohl die Houthi zunächst erklärten, dass nur Schiffe mit Bezug zu Israel ins Visier genommen werden bzw. solche, deren Abgangs- oder Zielhafen sich in Israel befindet, wurden auch Schiffe beschossen, die nicht in diese Kategorie fallen. Die Angriffe der Houthi haben sich inzwischen auch in den Golf von Aden ausgeweitet. Als Konsequenz daraus wurde die SOLAS-Gefahrenstufe für Schiffe unter deutscher Flagge im südlichen Roten Meer, beginnend südlich der Staatsgrenze Sudan/Eritrea, Bab al Mandab, Golf von Aden bis zum Arabischen Meer, östlich begrenzt Staatsgrenze Jemen/Oman sowie südlich begrenzt durch das Socotra-Archipel auf Stufe 2 angehoben, in jemenitischen Küstengewässern sowie den Häfen auf SOLAS-Stufe 3 (ausgenommen hiervon sind internationale Schifffahrtswege). Inzwischen meiden viele Reedereien die Passage durch das Rote Meer und nehmen den längeren Weg über das Kap der Guten Hoffnung in Kauf.

Vor Westafrika mit der Schwerpunktregion Golf von Guinea ist die Zahl der Vorfälle wieder leicht von 19 in 2022 auf 22 in 2023 angestiegen. 14 dieser Vorfälle fanden in der Schwerpunktregion Golf von Guinea (per Definition) statt. Vor Nigeria wurden wieder zwei Vorfälle gemeldet, nachdem dort im gesamten Jahr 2022 kein einziger Fall an das IMB gemeldet worden war. Mit sechs Vorfällen führt Ghana die Statistik für Westafrika an,

dahinter folgen Kamerun und Angola mit je drei Vorkommnissen. Drei der insgesamt vier im Jahr 2023 gemeldeten Schiffsentführungen sowie auch alle drei Vorfälle, in denen Crewmitglieder von Bord entführt wurden, fanden vor Westafrika statt. Damit bleibt dieses Seegebiet, trotz der im Verhältnis zu früheren Jahren stark gesunkenen Fallzahlen, weiterhin eine Schwerpunktregion hinsichtlich Piraterie und maritimer Kriminalität.

Auch im Bereich Südostasien sind die Fallzahlen in 2023 im Vergleich zum Vorjahr angestiegen, von 58 in 2022 auf nunmehr 67 im Jahr 2023. Die meisten Vorfälle, auch weltweit gesehen, ereigneten sich in der Straße von Singapur. Mit 37 liegt die Zahl der Vorfälle in der Seestraße auf dem Niveau des Vorjahres, als 38 Vorfälle an das IMB gemeldet wurden. Auch im Bereich Indonesien ist die Zahl der Vorfälle deutlich angestiegen, von 10 in 2022 auf 18 im Jahr 2023. In der Straße von Malakka kam es zu einem Überfall auf ein Schiff in Fahrt, bei dem die Täter den Kapitän mit einem Messer schwer verletzten. Überwiegend handelt es sich bei den Vorfällen in der Region jedoch weiterhin um sogenannte Low-Level-Überfälle, bei denen es die Täter auf Schiffsausrüstung abgesehen haben. In den Gewässern der Sulu-Celebes See und vor der Halbinsel Sabah stellt sich die Lage hinsichtlich der Entführungen von Besatzungsmitgliedern durch Kidnap-For-Ransom (KFR) Gruppen auch weiterhin ruhig dar. Grund dafür dürfte das robuste Vorgehen der philippinischen Sicherheitskräfte sein. Die letzte Entführung von Seeleuten liegt mehr als vier Jahre zurück. Die philippinischen Behörden haben die Gefährdungstufe inzwischen auf mittleres Niveau herabgestuft. Dennoch sind solche Vorfälle auch weiterhin nicht völlig auszuschließen.

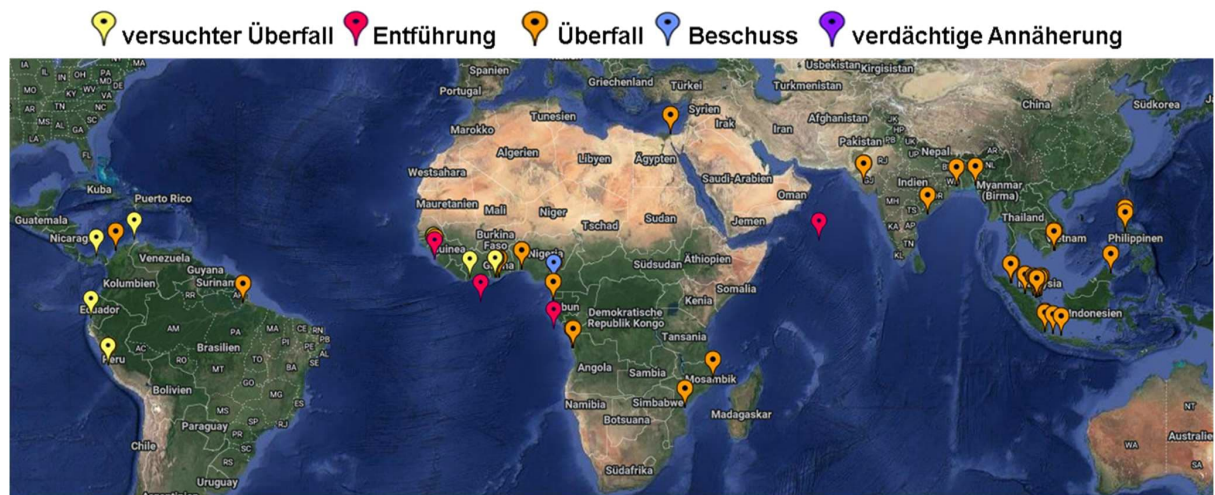
In den Gewässern Ostasiens wurden dem IMB PRC in 2023 lediglich drei Vorfälle gemeldet, diese fanden ausnahmslos vor Vietnam statt. Auch im Vorjahr wurden hier lediglich zwei Vorfälle verzeichnet, ebenfalls vor Vietnam.

Um die Hälfte gesunken sind hingegen die Vorfallszahlen im Bereich des indischen Subkontinents. In 2022 waren noch 10 Vorfälle gemeldet worden, im Berichtszeitraum sind es nur noch fünf. Mit vier Vorfällen fanden diese mehrheitlich vor Indien statt.

In den Gewässern Süd- und Mittelamerikas sind auch in 2023 weiter rückläufige Fallzahlen zu verzeichnen. Während in 2022 noch 24 Vorfälle an das IMB gemeldet wurden, waren es in 2023 noch 19. Peru führt mit 14 Vorfällen auch weiterhin die Statistik an, gegenüber dem Vorjahr mit 12 Vorfällen sind die Fallzahlen hier sogar leicht angestiegen. Vor Brasilien hingegen sind die Vorfallszahlen von fünf in 2022 auf nur noch ein Vorkommnis im Jahr 2023 gesunken. Hinter Peru folgt in der Statistik mit einigem Abstand Kolumbien mit zwei Vorfällen. Vor Ecuador und Panama wurde jeweils ein Vorfall an das IMB PRC gemeldet.

Im Bereich der restlichen Welt wurden im Jahr 2023, wie auch im Jahr zuvor schon, keine Vorfälle an das IMB PRC gemeldet.

Die weltweite Verteilung der Vorfälle ist der nachfolgenden Grafik des ICC IMB zu entnehmen.



4.1 Gesamtstatistik 2022/2023

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

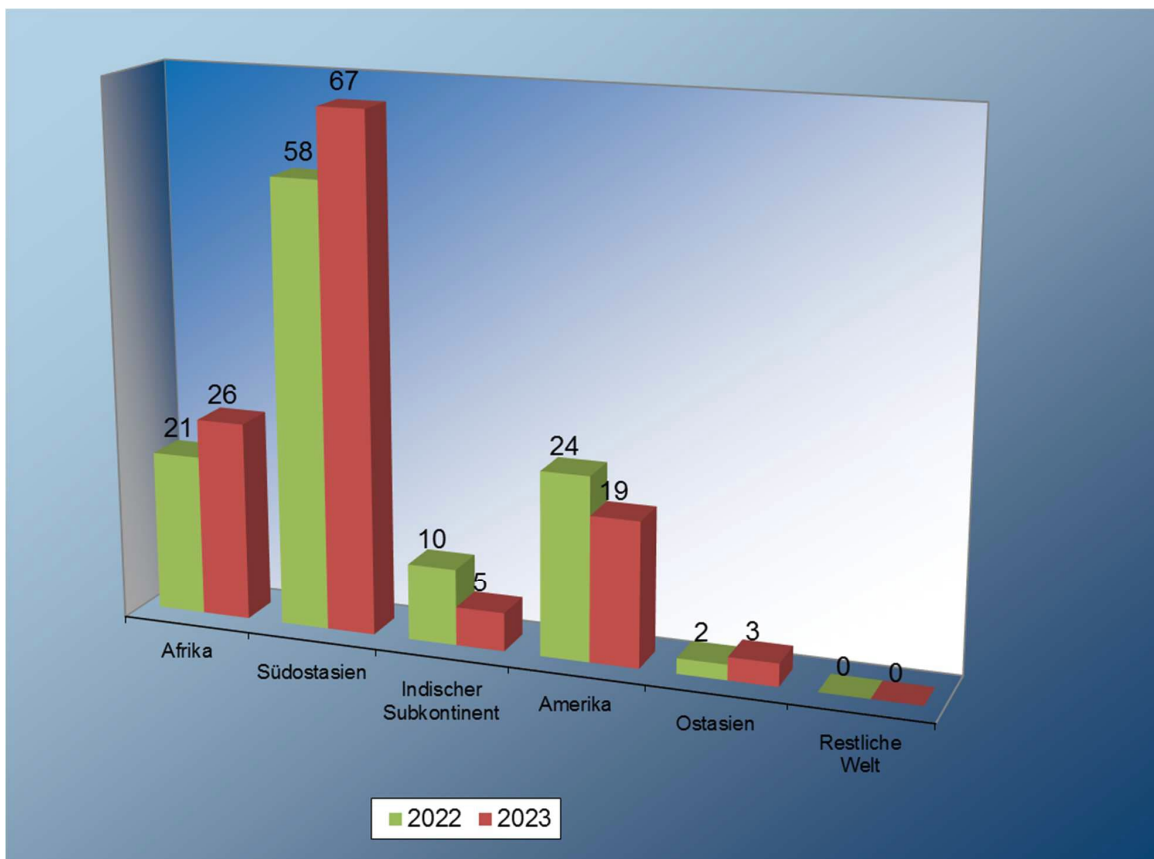
Seegebiete	Jan – Dez 2022	Jan – Dez 2023
Afrika gesamt	21	26
Ostafrika	0	3
davon im Aktionsgebiet somalischer Piraten (Horn v. Afrika)	0	1
Westafrika	19	22
davon im Golf von Guinea*	12	14
Südostasien	58	67
Ostasien	2	3
Indischer Subkontinent	10	5
Südamerika	24	19
Restliche Welt	0	0
Gesamt	115	120

Quelle: PRC Kuala Lumpur

*per Definition

4.2 Weltweite regionale Verteilung aller Vorfälle Jan – Dez 2022/2023

Die nachfolgende Abbildung stellt die Entwicklung der Vorfallszahlen in den einzelnen Regionen anhand eines Balkendiagramms dar. Für Afrika, Südost- sowie Ostasien wurden steigenden Fallzahlen verzeichnet, im Bereich des indischen Subkontinents sowie Südamerika ist die Zahl der Vorfälle im vergangenen Jahr rückläufig.

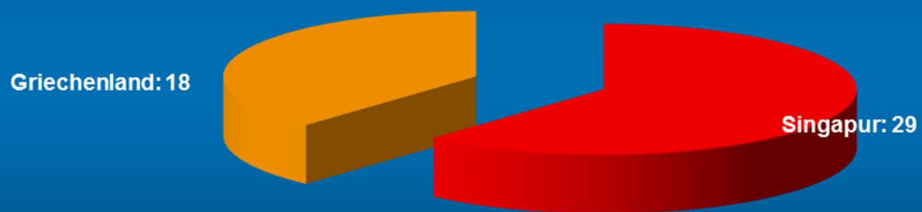


Quelle: PRC Kuala Lumpur

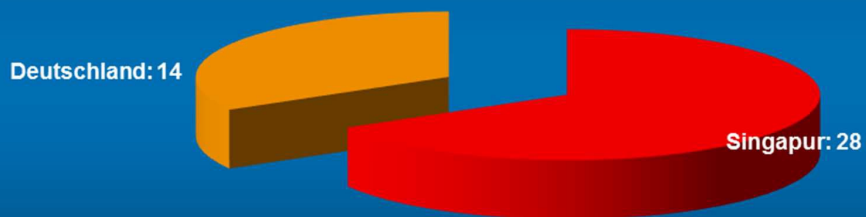
4.3 Verteilung nach Nationalitäten der Reedereien Jan – Dez 2022/2023

Die beiden nachfolgenden Grafiken zeigen die Verteilung der Vorfälle auf die verschiedenen Handelsflotten mit jeweils 12 und mehr betroffenen Fahrzeugen. Wie schon in den vergangenen Jahren, waren auch in 2023 Schiffe aus Singapur am häufigsten betroffen. Anders in 2022, als Griechenland auf Rang 1 lag, waren es in 2023 Schiffe deutscher Reedereien die mit 14 Vorfällen am zweithäufigsten von Übergriffen betroffen waren.

Länder mit 12 und mehr Vorfällen 2022



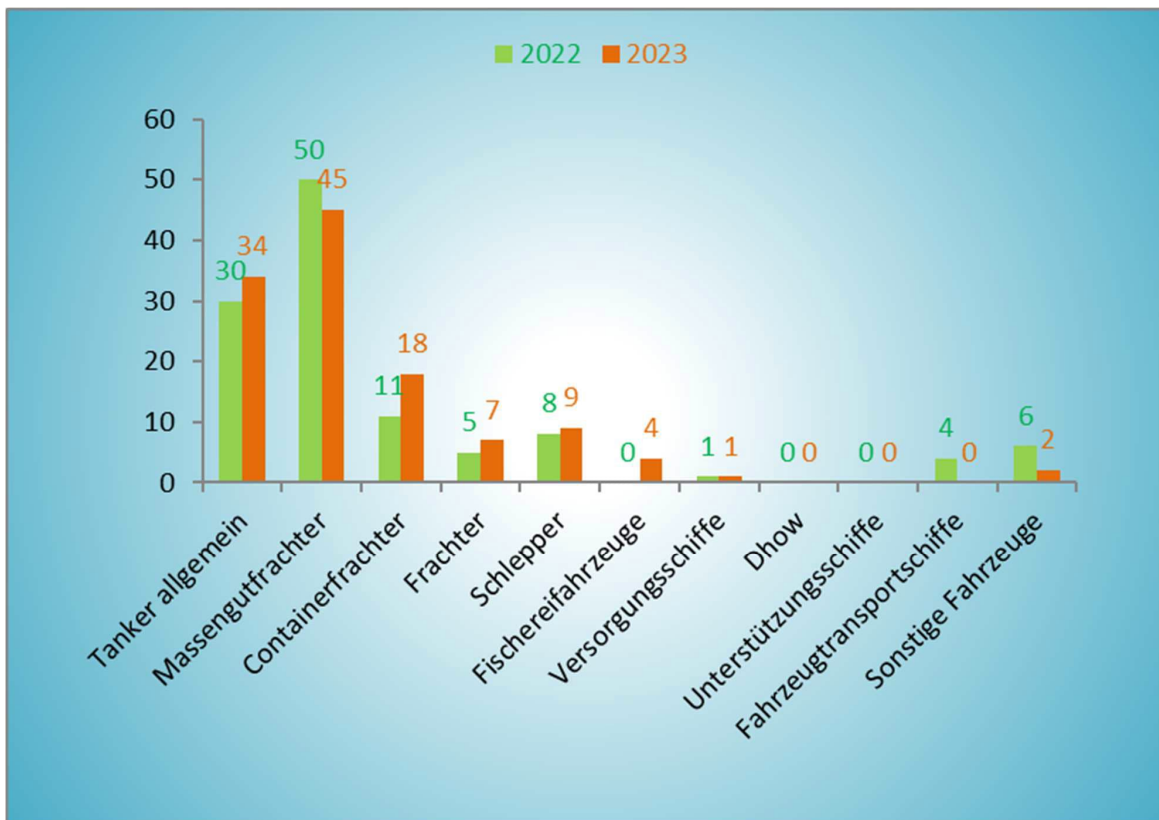
Länder mit 12 und mehr Vorfällen 2023



Quelle: PRC Kuala Lumpur

4.4 Betroffene Schiffstypen im Vergleich Jan – Dez 2022/2023

Wie schon in 2022 führen auch in 2023 Massengutfrachter die Statistik der am häufigsten von Übergriffen betroffenen Schiffstypen an, allerdings ist deren Zahl gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig. Dahinter folgen Tankschiffe, hier ist die Zahl der betroffenen Fahrzeuge wieder etwas angestiegen. Die Zahl der betroffenen Containerschiffe ist, im Vergleich zu 2022, ebenfalls wieder angestiegen.



Quelle: PRC Kuala Lumpur

5 Afrika

5.1 Statistik 2022/2023

Im Jahr 2023 ist die Zahl der Vorfälle für Gesamt-Afrika mit 26 gegenüber dem Vorjahr mit 21 Vorfällen wieder etwas angestiegen. 22 Vorfälle entfallen auf die Region Westafrika und 14 wiederum auf die Schwerpunktregion Golf von Guinea (per Definition). Während in 2022 vor Nigeria vorübergehend gar keine Vorfälle verzeichnet wurden, waren in 2023 wieder zwei Vorfälle dokumentiert worden. Mit sechs Vorfällen führt Ghana, wie auch im Vorjahr, die Statistik für Afrika im Jahr 2023 an, dahinter folgen Angola und Kamerun mit je drei Vorkommnissen.

AFRIKA	Jan – Dez 2022	Jan – Dez 2023
Ägypten	1	1
Äquatorialguinea*	2	0
Angola	5	3
Benin*	0	0
Kongo	0	1
Dem. Rep. Kongo	1	0
Dem. Rep. Sao Tomé & Príncipe*	0	0
Elfenbeinküste*	2	2
Gabun*	0	1
Ghana*	7	6
Golf von Aden**	0	0
Guinea	0	2
Kenia	0	0
Kamerun*	0	3
Liberia*	1	0
Mosambik	0	2
Nigeria*	0	2
Rotes Meer**	0	0
Sierra Leone	1	2
Somalia**	0	1
Südafrika	1	0
Togo*	0	0
Gesamt	21	26

*Golf von Guinea (per Definition)

**Horn von Afrika

5.2 Seegebiete um Somalia

	Jan – Dez 2022	Jan – Dez 2023
Rotes Meer	0	0
Golf von Aden	0	0
Somalia	0	1
Arabisches Meer	0	0
Indischer Ozean	0	2
Gesamt	0	3

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. Nachdem sich die Lage in der Region in den letzten Jahren stabilisiert hatte, war die High Risk Area zum 01.01.2023 ganz aufgehoben worden. Seit Beginn der Auseinandersetzungen zwischen Israel und der Hamas haben die Houthi Rebellen im Jemen damit begonnen, Handelsschiffe im Roten Meer anzugreifen, um ihre Solidarität mit der Hamas zu bekunden. Daraus folgend wurden die in der Region im Rahmen von internationalen Missionen eingesetzten Kriegsschiffe zum Schutz der Handelsschiffahrt vorrangig ins Rote Meer/Bab al Mandeb verlegt. Seitdem meiden auch viele Reedereien auf dem Weg von und nach Asien die Passage durch den Suezkanal und das Rote Meer und nehmen den längeren Weg um das Kap der Guten Hoffnung in Kauf. Aufgrund dessen befinden sich mehr Schiffe als üblich östlich des Golf von Aden, die mit geringer Geschwindigkeit unterwegs bzw. treibend in Wartestellung sind. Dieser Umstand könnte nun dazu geführt haben, dass frühere Piratennetzwerke die Gunst der Stunde für sich nutzen. Im Dezember gelang es somalischen Piraten, ein unter der Flagge Maltas fahrendes Massengutschiff ca. 600 Seemeilen vor der somalischen Küste zu überfallen und zu entführen. Es handelt sich dabei um den ersten bestätigten Vorfall, mit Bezug zu somalischen Piraten seit 2019, als es zu Übergriffen auf mehrere Fischereischiffe gekommen war. Das entführte Schiff wurde inzwischen von der indischen Marine befreit. Darüber hinaus wurden bis zum Ende des Jahres 2023 fünf Dhaus vor Somalia entführt, vermutlich, um diese als Mutterschiffe für Angriffe auf Handelsschiffe zu nutzen. Diese Vorkommnisse waren dem IMB nicht gemeldet worden, ebenso wie ein weiterer mutmaßlicher Entführungsversuch im Golf von Aden, der jedoch durch das Eingreifen internationaler Marineeinheiten vereitelt werden konnte. Dabei konnten fünf Piraten festgenommen werden, während sie versuchten, in ihrem Boot zu flüchten.

Neben der Schiffsentführung kam es zu zwei Überfällen auf vor Anker liegende Handelsschiffe vor Mosambik. Diese werden allerdings lokalen Tätern zugeschrieben.

Die nachfolgende Karte zeigt die Verteilung der Vorfälle.

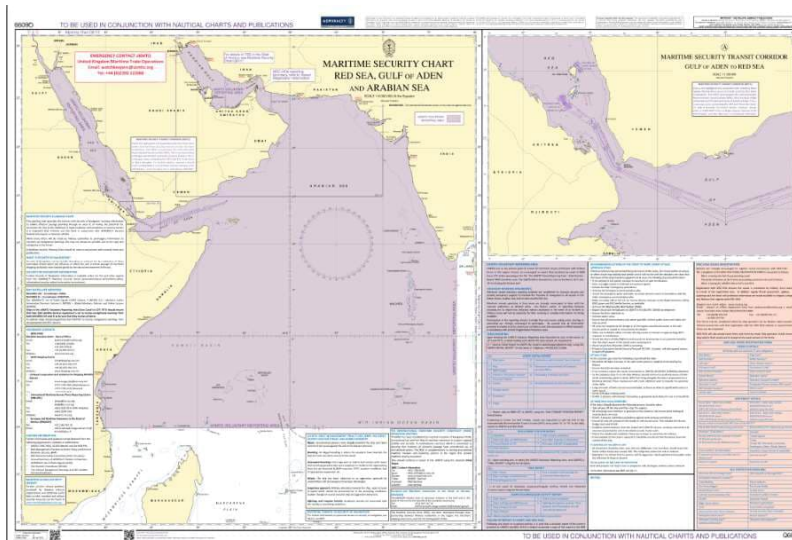
📍 versuchter Überfall 📍 Entführung 📍 Überfall 📍 Beschuss 📍 verdächtige Annäherung



Quelle: IMB PRC

Nachdem die High Risk Area (HRA) durch BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO und OCIMF am 1. September 2021 zunächst noch einmal verkleinert worden war, hatten die Schifffahrtsverbände in 2022 beschlossen, die HRA mit Wirkung zum 1. Januar 2023 ganz aufzuheben. Die ehemalige HRA bleibt als Teil der Voluntary Reporting Area (VRA) bestehen. Schiffen, die in die VRA einfahren, wird insbesondere vor dem Hintergrund der jüngsten Angriffe und der wieder erhöhten Gefährdungslage dringend empfohlen, sich bei MSCHOA zu registrieren. Registrierte Schiffe erhalten nahezu in Echtzeit Informationen über sicherheitsrelevante Vorkommnisse in ihrer Nähe.

Die Abmessungen der VRA sind der nachstehenden Karte zu entnehmen.



5.3 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi

5.3.1 Somalia

Nachdem es zuletzt in 2019 zu bestätigten Vorfällen im Zusammenhang mit somalischen Piraten gekommen war, wurde Ende 2023 wieder eine aus Sicht der Piraten erfolgreiche Schiffsentführung gemeldet. Diese ereignete sich am 14. Dezember rund 400 Seemeilen östlich der Insel Socotra und fast 600 Seemeilen vom somalischen Festland entfernt im Arabischen Meer. Dabei hatten mindestens 10 bewaffnete Piraten, wahrscheinlich unter Nutzung eines Mutterschiffs, von einem oder mehreren Skiffs aus das in Fahrt befindliche Massengutschiff geentert. Die Besatzung konnte einen Notruf absetzen, die Maschinen stoppen und sich dann in einen Schutzraum zurückziehen. Die Piraten übernahmen die Kontrolle über das Schiff und setzten anschließend Kurs in Richtung Somalia. Der Notruf war durch internationale Marineeinheiten aufgenommen worden, die das entführte Schiff auf dem Weg Richtung somalische Küste überwachten. Unterwegs gelang es den Piraten, zu der in dem Schutzraum befindlichen Crew vorzudringen, ein Crewangehöriger wurde dabei schwer verletzt. Am Abend des dritten Tages nach der Entführung erreichte das Schiff die somalische Küste. Am darauffolgenden Morgen durfte der verletzte Crewangehörige an Bord eines internationalen Marineschiffs ärztlich versorgt werden und wurde anschließend in ein Krankenhaus verbracht. Die übrigen Crewangehörigen blieben weiterhin in der Hand ihrer Entführer. Mitte März wurde gemeldet, dass das Schiff wieder in Fahrt war, mit Kurs auf das offene Meer, möglicherweise in der Absicht, dieses als Mutterschiff für weitere Überfälle auf Handelsschiffe zu nutzen. Einige Tage später wurde das Schiff von der indischen Marine abgefangen und anschließend befreit. Demnach

hatten die Piraten das Feuer auf das indische Marineschiff eröffnet, in der Folge hatten sich die Piraten jedoch ergeben. Die Besatzung des entführten Schiffs überstand den Einsatz demnach unbeschadet. Darüber hinaus wurde eine weitere Entführung eines Handelsschiffes gemeldet, diese ereignete sich Mitte März dieses Jahres, etwa 600 Seemeilen östlich von Mogadischu. Nachdem die Piraten die Kontrolle über das Schiff übernommen hatten steuerten sie dieses an die somalische Küste, wo es nach derzeitigem Stand südlich von Eyl vor Anker liegt. Die gesamte Besatzung wird als Geisel an Bord festgehalten.

Seit Ende November kommt es vor allem in der Umgebung von Puntland vermehrt zu Entführungen ausländischer Fischereidhau, die dem IMB nicht gemeldet wurden. Es ist anzunehmen, dass diese Fahrzeuge vor dem Hintergrund der Nutzung als Piratenmutterschiffe entführt wurden. Am 22. November entführten vermutlich somalische Piraten eine iranische Fischereidhau mitsamt ihrer Besatzung ca. 90 Seemeilen nordöstlich von Eyl/Somalia. Die entführte Dhau wurde durch Einheiten von EUNAVFOR Atalanta überwacht und konnte schließlich durch puntländische Sicherheitskräfte befreit werden. Am 29. November wurde eine weitere iranische Fischereidhau, unweit von Qandala/Somalia, vermutlich ebenfalls durch somalische Piraten entführt. Das Fahrzeug soll im Besitz einer Fischereilizenz für somalische Hoheitsgewässer gewesen sein. Am 22. Dezember wurde über die Entführung einer jemenitischen Fischereidhau berichtet, diese fand ebenfalls unweit von Eyl statt. Darüber hinaus kam es am 23. Dezember zu einer weiteren Entführung einer Fischereidhau, ca. 30 Seemeilen östlich Ras Hafun/Somalia. Und auch am 30. Dezember entführten vier, vermutlich somalische Piraten eine weitere jemenitische Fischereidhau, ca. 25 Seemeilen östlich Ras Hafun. In der Folge verlegten die Angreifer die Dhau nach Süden, vermutlich um weitere Piraten aufzunehmen und anschließend Kaperfahrten auf Hoher See durchzuführen. Die Aufhebung der High Risk Area hat zudem dazu geführt, dass sich weniger bewaffnete Sicherheitskräfte an Bord von Handelsschiffen befinden. Die Gefährdungslage für den Bereich des nördlichen indischen Ozeans/Arabisches Meer wurde von niedrig auf mittel angehoben. Es wurden seit Ende des Jahres 2023 mehrere Warnungen vor in See befindlichen Piratenangriffsgruppen im östlichen Golf von Aden und dem Somali-Becken herausgegeben. An der Vorgehensweise der Piraten hat sich im Verhältnis zu früheren Jahren nichts geändert. Diese agieren von einem Mutterschiff aus, meist einer Fischerei-Dhau, in Entfernungen von bis zu 1000 Seemeilen von der somalischen Küste. Im Schlepp der Dhaus befinden sich meist mehrere Skiffs. Haben die Piraten ein Schiff als Ziel auserkoren, versuchen sie zuerst herauszufinden, ob sich bewaffnete Sicherheitskräfte an Bord befinden, in dem sie sich dem Schiff in einem Skiff annähern. Bei den zuletzt entführten Schiffen befanden sich jeweils keine Sicherheitskräfte an Bord. Wenn sich jedoch ein Sicherheitsteam an Bord

befunden hat, brachen die Piraten ihr Vorhaben wieder ab. Wegen der in den kommenden Wochen zu erwartenden guten Wetterbedingungen aufgrund der Zwischenmonsunphase ist mit weiteren Angriffen von somalischen Piraten zu rechnen.

5.3.2 Golf von Aden/Rotes Meer

Dem IMB PRC wurden für das vergangene Jahr keine Vorfälle im Golf von Aden sowie dem Südlichen Roten Meer gemeldet.

Jedoch kommt es seit Beginn des Konflikts zwischen Israel und der Hamas im Südlichen Roten Meer und darauffolgend auch im westlichen Golf von Aden zu Angriffen mittels Raketen und Drohnen auf Handelsschiffe durch jemenitische Houthi Rebellen, wobei die Houthi zunächst angaben, gezielt Schiffe mit Bezug zu Israel zu attackieren. Dies sollte auch solche Fahrzeuge einbeziehen, die israelische Häfen anlaufen. Es wurden zudem auch Schiffe über Funk angerufen und aufgefordert, in jemenitische Gewässer zu verlegen. Im November gelang es den Houthi unter Nutzung eines Helikopters, ein Fahrzeugtransporter im südlichen Roten Meer zu boarden und zu entführen. Das Schiff, dass teilweise im Besitz eines israelischen Eigners sein soll, befindet sich noch immer unter Kontrolle der Houthi und liegt derzeit nördlich der jemenitischen Hafenstadt Hodeidha vor Anker. Im Dezember wurden von Seiten der Houthi bei einem Angriff auf einen Containerfrachter neben Drohnen auch vier Boote eingesetzt, drei davon wurden jedoch durch amerikanische Marineeinheiten zerstört. In der Folge kam es zu keinen weiteren Angriffen mittels Booten. Aufgrund der Angriffe gegen die internationale Handelsschifffahrt wurde von den USA im Dezember die Marineoperation Prosperity Guardian, an der sich u.a. auch Großbritannien beteiligt, ins Leben gerufen, um Angriffe auf Handelsschiffe abzuwehren. Nachdem im Rahmen dieser Operation auch Houthi Stellungen an Land im Jemen durch amerikanische und britische Einheiten bekämpft wurden, erklärten die Houthi auch Kriegs- und Handelsschiffe der USA und Großbritannien zum Ziel von Angriffen. Es kam folglich zu zahlreichen Attacken auf Kriegsschiffe, die jedoch jeweils abgewehrt werden konnten. Nachdem es bei den Angriffen der Houthi auf internationale Handelsschiffe zunächst zu keinen nennenswerten Schäden an den betroffenen Schiffen oder gar Personenschäden gekommen war, führte im Februar ein Raketenangriff auf ein Schiff erstmalig zum Austritt von Öl. Die Besatzung hatte das Schiff, dass durch den Angriff Schlagseite hatte, verlassen. Knapp zwei Wochen später sank das mit 41.000 Tonnen Dünger beladene Schiff im Golf von Aden. Kurz darauf kam es zu einem weiteren Angriff auf einen Massengutfrachter im Golf von Aden, bei dem drei Crewmitglieder getötet und weitere Seeleute verletzt wurden. An Bord war ein Brand ausgebrochen und die Besatzung hatte das Schiff aufgegeben, konnte jedoch anschließend von Marineeinheiten gerettet werden. Auch die EU hat inzwischen die EU NAVFOR Operation ASPIDES zum Schutz

von Handelsschiffen im Roten Meer gestartet, woran sich auch Deutschland mit einer Fregatte beteiligt. Die EU-Operation ist, im Gegensatz zu Prosperity Guardian, rein defensiv ausgerichtet und lediglich für die Abwehr von Angriffen ausgelegt.

Neben den Angriffen der Houthi kam es im November zu einer weiteren Schiffsentführung, diese ereignete sich im westlichen Golf von Aden und war dem IMB nicht gemeldet worden. Eine Einheit der US-Marine konnte das Schiff jedoch befreien und fünf Piraten festnehmen. Zunächst hatten sich mehrere Piraten in zwei Skiffs dem Tankschiff angenähert und dieses anschließend geboardet. Die gesamte Crew konnte sich nach Alarmauslösung in den Schutzraum zurückziehen. Die Piraten versuchten erfolglos, zu der Crew vorzudringen. Nachdem sich zwei Kriegsschiffe dem Tanker näherten, flüchteten die Piraten von Bord und versuchten in einem Skiff in Richtung des Jemen zu entkommen. Ein Bordhubschrauber der US Streitkräfte nahm die Verfolgung auf feuerte Warnschüsse ab. Daraufhin gaben die Piraten ihren Fluchtversuch auf und wurden anschließend durch Kräfte der US-Marine festgenommen. Es soll sich dabei um somalische Staatsangehörige gehandelt haben.

Darüber hinaus wurde von mehreren verdächtigen Annäherungen an Handelsschiffe berichtet. Von den Schiffsbesatzungen wurde teilweise von bewaffneten Insassen in den sich nähernden Kleinbooten berichtet, in einem Fall wurde auch eine Leiter gesichtet. In einigen Fällen gaben an Bord der Handelsschiffe eingesetzte Sicherheitskräfte Warnschüsse ab, woraufhin sich die verdächtigen Boote wieder entfernten. Ob es sich bei den zuletzt gemeldeten Annäherungen jeweils um Piraten gehandelt hat, ist nicht eindeutig geklärt. Neben Piraterie kommen auch Begegnungen mit Fischern im Golf von Aden regelmäßig vor, teilweise führen diese, ebenso wie Schmuggler, Waffen mit und fahren Handelsschiffe manchmal offensiv an, um auf ihre ausgebrachten Netze aufmerksam zu machen. Gerätschaften zum Fischfang können durchaus mit Piratenutensilien verwechselt werden. Darüber hinaus führt die jemenitische Küstenwache Patrouillen im Bereich Golf von Aden/Bab-al-Mandeb durch, dabei werden auch Handelsschiffe angerufen. Es ist jedoch nicht immer eindeutig feststellbar, ob es sich tatsächlich um die jemenitische Küstenwache handelt. Bereits im April war es in diesem Zusammenhang zu einem Zwischenfall vor der jemenitischen Küste gekommen. Drei Boote der jemenitischen Küstenwache hatten sich einer privaten Motorjacht angenähert, die sich auf einer Reise von Indien nach Saudi-Arabien befunden hatte und auf Höhe von Nishtun innerhalb jemenitischer Hoheitsgewässer unterwegs war. Die Jacht war dabei von der jemenitischen Küstenwache mehrmals über Funk angerufen worden, hatte jedoch nicht darauf reagiert. Stattdessen hatten die an Bord der Jacht eingesetzten, bewaffneten Sicherheitskräfte das Feuer auf die Küstenwachboote eröffnet, da sie glaubten, dass es sich bei den bewaffneten Personen in den Kleinbooten um Piraten handelt. Die Küstenwache hatte das Feuer

erwidert, wobei ein Crewmitglied an Bord der Jacht verletzt, sowie ein Angehöriger der jemenitischen Küste getötet worden sein soll. Die Küstenwache hatte die Jacht noch einige Zeit verfolgt, im Verlauf der dann erfolgten Kommunikation über Funk konnte das Missverständnis aufgeklärt werden. In einem anschließenden Statement wurde der Vorfall durch die jemenitische Küstenwache bestätigt.

Ebenfalls im April hatte ein Frachtschiff unter deutscher Flagge die Annäherung eines Kleinbootes im IRTC gemeldet. Das Boot war dem Frachter über mehrere Stunden gefolgt, ebenso den eingeleiteten Fahrt- und Kursmanövern, jedoch ohne sich weiter anzunähern. Nachdem der Frachter einen 360 Grad Kreis gefahren war und dann seinen ursprünglichen Kurs fortgesetzt hatte, folgte das Skiff nicht mehr. Eine zweifelsfreie Zuordnung zur Fischerei konnte bei dem Kleinboot nicht erkannt werden.

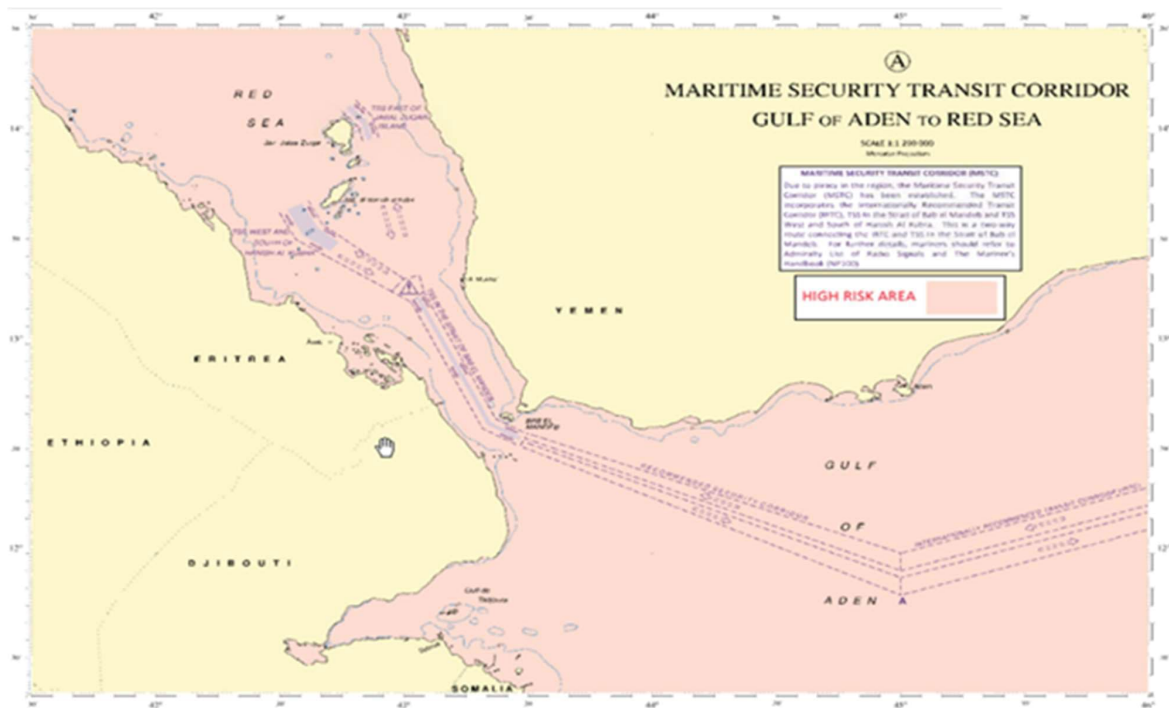
Im Februar war über zwei verdächtige Annäherungen an Handelsschiffe im südlichen Roten Meer berichtet worden. Dabei hat es sich vermutlich um Begegnungen mit Angehörigen der eritreischen Küstenwache gehandelt.

Bereits vor dem Einmarsch der israelischen Armee in den Gaza-Streifen war es im Zusammenhang mit dem Bürgerkrieg im Jemen immer wieder zu Vorkommnissen gekommen, in denen auch Handelsschiffe betroffen waren. Auch wenn vornehmlich Kriegs- und Versorgungsschiffe der von Saudi-Arabien geführten Koalition das Ziel von Angriffen der Houthi Rebellen waren, kam es, wahrscheinlich durch Zufall oder auch aufgrund von Verwechslungen, immer wieder dazu, dass auch andere Schiffe betroffen waren.

Bereits im September 2017 wurde durch die Combined Maritime Forces (CMF), im Zusammenhang mit dem Bürgerkrieg im Jemen, 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 Gefahren, 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 finden sich unter folgendem Link:

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 anlassbezogen sogenannte „Industry Releasable Threat Bulletins (IRTB) herausgegeben, diese können unter www.mschoa.org abgerufen werden. Hierfür ist eine vorherige Registrierung erforderlich. Es wird darin auf aktuelle Vorkommnisse im Seegebiet Horn von Afrika, auf die Lage im Roten Meer/Golf von Aden sowie auf Vorkommnisse im Golf von Oman Bezug genommen.

Durch das Auswärtige Amt herausgegebene Warnmeldungen beziehen sich u.a. auf die Gewässer vor Somalia, den Golf von Aden sowie die Gewässer bzw. die Inseln vor dem Jemen und Eritrea. Unter den nachfolgenden Links können die Reisewarnungen aufgerufen werden:

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

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

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

5.3.3 Straße von Mosambik

In der Straße von Mosambik werden seit Jahren schon keine Vorfälle mehr verzeichnet, die einen Bezug zu somalischen Piraten haben. Auch vor dem Hintergrund der derzeitigen Vorfälle im Zusammenhang mit somalischen Piraten sind die Gewässer in der Straße von

Mosambik nicht betroffen. Es kommt hin und wieder zu Raubüberfällen bzw. Diebstählen auf Schiffen vor Anker, diese sind jedoch lokalen Tätern zuzuordnen. In 2023 wurde je ein Diebstahlsdelikt auf vor Anker liegenden Frachtschiffen auf Reede vor Beira/Mosambik, sowie auf Reede vor Nacala an das IMB gemeldet.

Die Sicherheitslage in der Provinz Cabo Delgado im Norden von Mosambik hatte sich durch die militärische Unterstützung einiger afrikanischer Staaten zunächst stabilisiert und auch wieder etwas normalisiert, blieb jedoch fragil. Derzeit verschlechtert sich die Lage wieder. Die Infrastruktur und insbesondere der Hafen der Stadt Mocimboa da Praia, die durch die Angriffe der Islamisten zerstört worden waren, sind sowohl für das Militär als auch für die Erdgasförderung vor der Küste von erheblicher Bedeutung. Anfang März 2022 war durch ein italienisches Unternehmen ca. 50 km vor der Küste eine Plattform zur Förderung von Erdgas verankert worden. Dies ist das erste Projekt, dass die immensen Erdgasvorkommen, die vor Mosambik entdeckt wurden, ausbeuten soll. Dabei dürfte die Entfernung zur Küste mögliche Angriffe von Land aus erschweren. Die Regierung betreibt weiterhin Maßnahmen, um das für Mosambik so wichtige Öl- und Gasgeschäft in der Region Cabo Delgado wieder anzukurbeln und fordert Investoren dazu auf, nach Cabo Delgado zurückzukehren. Dazu gehört auch die Wiederaufnahme des französischen Erdgasprojektes in Palma, das nach den Angriffen von Islamisten im April 2021 vorübergehend eingestellt worden war.

5.3.4 Arabisches Meer/Oman

Im Golf von Oman und dem Arabischen Meer wurden in 2023 ebenfalls keine Vorfälle an das IMB PRC gemeldet. Da auch in diesem Bereich viel Kleinbootverkehr stattfindet, kommt es hin und wieder zu Annäherungen an Handelsschiffe, die in der Regel jedoch keinen Bezug zu Piraterie haben.

Seit 2021 kommt es im Seegebiet Golf von Oman/Persischer Golf immer wieder zu Vorkommnissen im Zusammenhang mit Schiffen israelischer Eigner, die aller Wahrscheinlichkeit nach auf den Konflikt zwischen Israel und dem Iran zurückzuführen sind. Nachdem es bereits 2022 zu einem mutmaßlichen Drohnenangriff auf ein Tankschiff eines israelischen Eigners 150 Seemeilen vor dem Oman gekommen war, wurde im Februar vergangenen Jahres dann erneut von einem solchen Vorfall berichtet. Das betroffene Tankschiff befand sich ca. 300 Seemeilen vor der Küste des Oman im arabischen Meer, als es vermutlich von einer Drohne angegriffen wurde. In beiden Fällen war es lediglich zu leichten Schäden am Schiff gekommen, diese konnten jeweils ihre Fahrt fortsetzen.

Darüber hinaus war es in 2023, wie schon in den vergangenen drei Jahren, erneut zu Vorfällen im Bereich der Straße von Hormuz/Golf von Oman gekommen, in denen

iranische Sicherheitskräfte Tankschiffe in iranische Hoheitsgewässer umgeleitet und dort festgesetzt hatten. Ende April war ein unter der Flagge der Marshall Islands fahrender Tanker auf dem Weg von Kuwait nach Houston, ca. 40 Seemeilen östlich von Fujairah von Einheiten der iranischen Marine unter dem Vorwurf, an der Kollision mit einem iranischen Schiff beteiligt gewesen zu sein, abgefangen und in iranische Gewässer umgeleitet worden. In den beiden darauffolgenden Wochen war von zwei ähnlichen Vorfällen berichtet worden, in denen iranische Einheiten Tankschiffe abgefangen und gezwungen hatten, iranische Häfen anzulaufen. Die Vorkommnisse stehen vermutlich im Zusammenhang mit der Festsetzung eines Tankers, der iranisches Öl geladen hatte, durch die USA. Anfang Juni hatten vermutlich Einheiten der iranischen Revolutionsgarden erneut ein Tankschiff in der Straße von Hormuz bedrängt und verfolgt. Nachdem der Tanker ein Notsignal abgegeben hatte, waren durch die USA und Großbritannien Luftaufklärungseinheiten zur Beobachtung entsandt worden, woraufhin sich die Schnellboote wieder zurückgezogen hatten.

Im Juli war ein unter der Flagge der Bahamas fahrendes Tankschiff einer amerikanischen Reederei in der Straße von Hormuz von vermutlich iranischen Einheiten bedrängt und beschossen worden. Ein Kriegsschiff der US-Marine war dem Tanker zu Hilfe gekommen. Zuvor soll bereits ein anderes Tankschiff bedrängt worden sein. Ein ähnlicher Vorfall ereignete sich auch im August, dabei hatten sich vier Schnellboote einem amerikanischen Frachtschiff vor der Küste Bahrans angenähert. Laut dem Bericht hätten die Kleinboote die iranische Flagge geführt. Als der Schiffsalarm ausgelöst wurde, entfernten sich die Schnellboote wieder. Mit weiteren Vorkommnissen dieser Art ist, im Hinblick auf die Spannungen zwischen den USA und dem Iran, auch zukünftig zu rechnen.

Im Seegebiet Persischer Golf und Golf von Oman war, nachdem sich der Konflikt zwischen den USA und dem Iran aufgrund der Angriffe auf Tankschiffe im Jahr 2019 verschärft hatte, die SOLAS-Gefahrenstufe für Schiffe unter deutscher Flagge vorübergehend auf die Gefährdungsstufe 2 angehoben worden. Am 18.03.2020 wurde dies zum Teil wieder aufgehoben. Seither gilt für Schiffe unter deutscher Flagge in dem Seegebiet mit den Abgrenzungen westlich des 060 E von der Küste des Irans 25°22'46"N 60°00'00"E vor der Küste des Omans 22°25'45"N 60°00'00"E und für den Persischen Golf weiterhin die SOLAS-Gefahrenstufe 2. Innerhalb der Hafenanlagen in dem betroffenen Seegebiet gilt für alle Schiffe unter deutscher Flagge – außer für Tankschiffe – die SOLAS-Gefahrenstufe 1. Dies gilt nicht für die Außenreedereien und auch nicht für die Hafenanlagen der Islamischen Republik Iran. Für Tankschiffe unter deutscher Flagge gilt im gesamten Seegebiet, einschließlich der Hafenanlagen, weiterhin die SOLAS- Gefahrenstufe 2.

5.4 Bewertung/Prognose

In den Jahren 2008 bis 2012 erlebte die Piraterie am Horn von Afrika ihre Hochzeit. Somalische Piraten entführten zahlreiche internationale Handelsschiffe mitsamt ihrer Besatzung mit dem Ziel, Lösegeld für deren Freilassung zu erpressen. Im Rahmen internationaler Marineoperationen konnte die Piraterie am Horn von Afrika erfolgreich eingedämmt werden. Auch bewaffnetes Sicherheitspersonal an Bord von Handelsschiffen trug wesentlich zu deren Schutz bei. Diese zu überwinden stellte für die Piraten eine zu große Hürde dar. Die Gefahr von Angriffen durch somalische Piraten war nur noch sporadisch gegeben, jedoch nicht ganz auszuschließen. Es wurde hin und wieder von verdächtigen Annäherungen, auch an Handelsschiffe berichtet, jedoch waren die Hintergründe meist nicht zweifelsfrei zuzuordnen. Die Sicherheitslage an der somalischen Küste ist aufgrund der Instabilität an Land und der schwachen Strafverfolgungskapazitäten nach wie vor schwierig. Ehemalige Piratennetzwerke waren weiterhin existent, hatten sich in der Zwischenzeit jedoch anderen Tätigkeiten gewidmet. Der letzte bestätigte Piraterievorfall ereignete sich 2019. Somalische Piraten entführten eine Dhau und nutzten diese für einen Angriff auf zwei Fischereischiffe im indischen Ozean. Aufgrund der anhaltend niedrigen Gefährdungslage war die High Risk Area zunächst sukzessive verkleinert worden. In 2022 hatten die Schifffahrtsverbände dann beschlossen, diese zum 1. Januar 2023 komplett aufzuheben. Die ehemalige HRA ist nun Teil der Voluntary Reporting Area (VRA), die als solche bestehen bleibt.

Kurz nach dem Beginn der Angriffe durch Houthi Rebellen auf internationale Handelsschiffe im südlichen Roten Meer/Bab al Mandeb kam es ab Mitte November zur Entführung einer Dhau vor der Küste Somalias. Die Behörden von Puntland baten um Unterstützung bei EUNAVFOR ATALANTA zur Überwachung der Dhau. Aufgrund des Auslaufens der UNSC Resolution 2608 (2001) besteht für die Einsatzkräfte von EU NAVFOR ATALANTA kein Mandat mehr, Maßnahmen innerhalb somalischer Hoheitsgewässer durchzuführen. Die Dhau konnte schließlich durch puntländische Sicherheitskräfte befreit werden. In der Folge kam es dann zu weiteren Entführungen ausländischer Fischerei-Dhaus, überwiegend vor der Küste von Puntland. Es bestand die Vermutung, dass diese als Mutterschiffe für Überfälle auf Handelsschiffe im indischen Ozean genutzt werden sollten. Zwischenzeitlich kam es im Golf von Aden zu einem gescheiterten Versuch, ein Tankschiff zu entführen. Da die Piraten nicht zur Crew in den Schutzraum vordringen konnten und sich zudem ein Kriegsschiff näherte, gaben die Piraten ihr Vorhaben auf und versuchten zu flüchten, konnten jedoch von Marinekräften festgesetzt werden. Mehr Erfolg hatten somalische Piraten bei der Entführung eines Massengutfrachters im Arabischen Meer. Zu diesem Zeitpunkt wurden u.a. durch MSCHOA Warnmeldungen vor in See befindlichen Piratenangriffsgruppen

herausgegeben. Zu Beginn des neuen Jahres kam es zu einer weiteren, aus Sicht der Piraten gescheiterten Schiffsentführung. Betroffen war ein Massengutfrachter, der sich zum Zeitpunkt des Vorfalls ca. 440 Seemeilen östlich von Eyl/Somalia befand. Die Crew löste Alarm aus und zog sich in die Zitadelle zurück. Einheiten der indischen Marine konnten das Schiff lokalisieren. Als diese vor Ort eintrafen, hatten die Piraten das Schiff bereits wieder verlassen. Auf keinem der betroffenen Schiffe waren bewaffnete Sicherheitsteams vorhanden. Mitte März wurde eine weitere Schiffsentführung, ca. 600 Seemeilen östlich von Mogadischu, bekannt. Der Crew war es nicht mehr gelungen, sich in den Schutzraum zurückzuziehen und wurde von den Piraten als Geisel genommen. Derzeit liegt das gekaperte Schiff vor Somalia vor Anker und befindet sich nach wie vor in den Händen der Piraten. Das im Dezember gekaperte Schiff hatte in der Zwischenzeit wieder Kurs auf das offene Meer gesetzt, möglicherweise mit dem Ziel, dieses als Mutterschiff für weitere Überfälle auf Handelsschiffe zu nutzen. Einheiten der indischen Marine konnten das Schiff lokalisieren, als dieses wieder mit Kurs nach Westen fuhr. Dabei hatten die Piraten offenbar das Feuer auf die Marinekräfte eröffnet. Der indischen Marine gelang es in der Folge, das Schiff und seine Besatzung zu befreien nachdem die Piraten sich ergeben hatten.

Es besteht Grund zu der Annahme, dass die somalischen Piraten die derzeitige Lage im Roten Meer und der damit einhergehenden verstärkten Bindung internationaler Marineschiffe für sich nutzen und ehemalige Netzwerke innerhalb kürzester Zeit wieder reaktiviert wurden, um ihr Geschäft mit der Entführung von Schiffen zum Zwecke der Lösegelderpressung wiederaufzunehmen. Die niedrige Gefährdungslage der vergangenen Jahre hat zudem dazu geführt, dass weniger bewaffnetes Sicherheitspersonal an Bord von Handelsschiffen eingesetzt wird. Zudem befinden sich aktuell auch mehr Schiffe im nördlichen indischen Ozean/Arabischen Meer, da diese auf dem Weg nach Asien die Passage durch den Suezkanal meiden und den Weg um das Kap der Guten Hoffnung nehmen. Ob die aktuellen Vorfälle eine Rückkehr der Piraterie am Horn von Afrika bedeutet, wird sich zeigen. Eine aus Sicht der Piraten erfolgreiche Lösegeldzahlung könnte deren Motivation, Handelsschiffe zu überfallen, wieder deutlich steigern. Die anstehende Zwischenmonsunphase begünstigt zudem Kleinbootoperationen. Die Gefährdungslage wurde von niedrig wieder auf mittel angehoben.

Im Zusammenhang mit dem Überfall der Terrororganisation Hamas auf Israel am 7. Oktober 2023 und der Reaktion Israels hatten die in Teilen des Jemen herrschenden Houthi-Rebellen am 19. November angekündigt, alle Schiffe, die die Passage durch das Rote Meer und den Golf von Aden nutzen und in einer Beziehung zu Israel stehen, anzugreifen. Tatsächlich wurde noch am selben Tag ein Fahrzeugtransporter durch Houthi-Kräfte gekapert und samt Besatzung in einen jemenitischen Hafen entführt. In der

Folge wurden weitere Schiffe, auch solche ohne erkennbaren Bezug zu Israel, durch die Houthi mittels bewaffneter Drohnen und Raketen angegriffen. Eine Vielzahl der Geschosse konnten durch die im dem Bereich befindlichen Militäreinheiten verschiedener Nationen abgewehrt werden. Jedoch wurden auch einzelne Schiffe beschädigt, konnten aber ihre Fahrt jeweils fortsetzen. Verschiedene Reedereien hatten daraufhin ihre Schiffe umgeleitet und von einer Nutzung der Passage abgesehen. In der Folge hatten sich mehrere Nationen dazu entschlossen, die militärische Präsenz in einem Verbund zusammenzuschließen und damit die Sicherheit des internationalen Schiffsverkehrs in diesem Gebiet zu erhöhen. Während die von den USA geführte Operation Prosperity Guardian neben der Abwehr von Drohnen und Raketen auch Stellungen der Houthi an Land angreift, ist die von der EU gestartete Operation Aspides, an der auch Deutschland mit einer Fregatte im Roten Meer beteiligt ist, rein defensiv ausgelegt. Im Februar dieses Jahres war es nach einem Raketenangriff erstmals zu einem schwereren Schaden an einem Massengutfrachter gekommen. Die Besatzung hatte das Schiff daraufhin aufgegeben. Rund zwei Wochen später sank das mit 41.000 Tonnen Dünger beladene Schiff. Zuvor war bekannt geworden, dass mehrere Datenkabel im südlichen Roten Meer/Bab al Mandeb beschädigt bzw. durchtrennt worden waren. Inzwischen wurde bestätigt, dass dies durch den Anker des inzwischen gesunkenen Frachters verursacht wurde. Nach dem Angriff hatte die Crew den Anker gesetzt, aufgrund der Wetterverhältnisse begann das Schiff zu driften. Dabei wurde der Anker über den Meeresboden geschleift. Da das gesunkene Schiff noch mit einem kleinen Teil des Bugs über die Wasseroberfläche ragt stellt es zudem ein Risiko für die übrige Schifffahrt dar, ebenso wie das ausgetretene Öl sowie der geladene Dünger eine Gefahr für die Meeresumwelt bedeutet. Im März kamen bei einem weiteren Angriff auf ein Handelsschiff drei Crewangehörige ums Leben, vier weitere wurden verletzt. An Bord war ein Feuer ausgebrochen. Die Crew gab das Schiff auf und wurde von einem Kriegsschiff aufgenommen. Das beschädigte Schiff sollte nach Djibouti abgeschleppt werden. Es ist davon auszugehen, dass die Houthi ihre Angriffe auf die Handelsschifffahrt im südlichen Roten Meer, Bab al Mandeb sowie dem westlichen Golf von Aden zumindest so lange fortführen, wie der Krieg zwischen Israel und der Hamas andauert. Die Gefahr eines Angriffs mittels Drohnen und Raketen für die Handelsschifffahrt ist erheblich.

Auch die Lage in der Straße von Hormuz und dem Persischen Golf bleibt angespannt. Die USA hatten ihre Präsenz in dem Seegebiet noch erhöht, verbunden mit dem Hinweis, dass Schiffe sich so weit wie möglich von iranischen Gewässern entfernt halten sollen, um ggf. eine Beschlagnahme zu vermeiden. Bereits in 2020 hatten sich die USA mit Großbritannien, Saudi-Arabien, Bahrain, den Vereinigten Arabischen Emiraten, Australien und Albanien zu dem International Maritime Security Construct (IMSC) zusammengeschlossen, dem inzwischen mit Estland, Lettland, Litauen sowie Rumänien

und den Seychellen insgesamt 11 Nationen angehören, während Australien sein Engagement Ende 2020 beendet hat. Ziel des IMCS ist es, die Sicherheit des internationalen Seehandels im Persischen Golf und im westlichen Indischen Ozean zu verbessern. Dazu wurden im Juni 2020 vom IMSC Bridge Reference Cards veröffentlicht, diese beinhalten Verhaltensempfehlungen für verschiedene Szenarien und können unter folgendem Link abgerufen werden:

<https://www.maritimoglobalsecurity.org/media/1049/imsc-bridge-reference-cards-ver10-june-2020.pdf>

Weitere Informationen zur Lage in den Regionen Rotes Meer, Golf von Aden, Somali Basin und Arabisches Meer finden sich unter folgendem Link:
<https://www.maritimoglobalsecurity.org/geography/goa-etc/>

5.5 Empfehlungen

Aufgrund der zuletzt wieder gestiegenen Piraterievorfälle und den Angriffen durch Houthi-Rebellen auf Handelsschiffe ist die Gefährdungslage in den Gewässern am Horn von Afrika wieder angestiegen.

Insbesondere im Hinblick auf die Angriffe durch die Houthi wird allen Schiffen bei der Durchfahrt durch das Rote Meer, den Golf von Aden, den Indischen Ozean und das Arabische Meer dringend empfohlen, die in den BMP5 festgelegten Leitlinien zu befolgen, und sich bei der Einfahrt in die Voluntary Reporting Area (VRA) bei MSCHOA zu registrieren. Darüber hinaus sollten alle Vorkommnisse an UKMTO gemeldet werden. Schiffe, die in den IRTC, den Golf von Aden und das Rote Meer einfahren, sollten sicherstellen, dass alle Sicherheitssysteme an Bord betriebsbereit sind. Schiffe werden zudem gebeten, bei der Durchfahrt durch die entsprechenden Gebiete wachsam zu sein. Auch wenn diese Gewässer routinemäßig von CMF, EUNAVFOR und anderen Kriegsschiffen patrouilliert werden, ist die rechtzeitige und umfassende Meldung von Zwischenfällen und verdächtigen Aktivitäten weiterhin von entscheidender Bedeutung, um eine schnelle Reaktion auf Zwischenfälle zu ermöglichen. Falls möglich, sollten Schiffe so viele Details wie möglich über Vorfälle und verdächtige Aktivitäten sammeln und melden, sofern es Schiff oder Besatzung nicht gefährdet.

In den Empfehlungen der EU Operation ASPIDES heißt es unter anderem, dass unter Abwägung des Risikos die Informationen in den AIS-Daten auf ein Minimum reduziert oder das AIS ganz ausgeschaltet werden sollte. Etwa 80 % der angegriffenen Schiffe hatten AIS eingeschaltet. Alles Verdächtige, wie z. B. sich nähernde Skiffs, verdächtige Rufe über UKW aber auch Explosionen usw. sollten an MSCHOA unter postmaster@mschoa.org gemeldet werden. Es wird zudem dazu geraten, das südliche Rote Meer nachts zu

durchfahren um eine Identifizierung z.B. durch Skiffs etc. zu vermeiden. Darüber hinaus sollten Routen gewählt werden, die weit von der jemenitischen Küste entfernt sind und insbesondere das Verkehrstrennungsgebiet östlich der Hanish-Inseln vermieden werden. Die südlichen Inseln im Roten Meer sollten möglichst weiträumig umfahren werden. Besatzungsmitglieder sollten sich so weit wie möglich von den Außenwänden des Schiffes fernhalten, auf der Brücke sollte nur die unbedingt notwendige Besatzung zugegen sein. Außerdem wird empfohlen, Übungen an Bord durchzuführen, bevor sich das Schiff der Küste des Jemen nähert, einschließlich eines SSAS-Tests. Soweit es aus Sicherheitsgründen möglich ist, sollte ein zufälliger Wechsel von Geschwindigkeit und Kurs durchgeführt werden um potenziellen Angriffen auszuweichen.

Darüber hinaus wird auf die u.a. von BIMCO veröffentlichten „Interim Industry Transit Advice, Southern Red Sea and Gulf of Aden“ (Update vom 05.02.2024) verwiesen:

<https://www.maritimeglobalsecurity.org/media/k2vbmxxs/2024-02-05-interim-industry-transit-advice-srs-goa.pdf>

Im Hinblick auf die wieder aufkeimende Piraterie durch somalische Piraten wird Schiffen, die sich innerhalb von 700 Seemeilen vor der somalischen Küste befinden bzw. im Somalibecken fahren, dringend geraten, erhöhte Wachsamkeit walten zu lassen sowie die Best Management Practices (Version 5) vollumfänglich umzusetzen. Dabei sollte vor der Einfahrt in die gefährdeten Gebiete insbesondere auf die Durchführung von Sicherheitsmaßnahmen geachtet werden. Im Einklang mit den BMP sowie den Empfehlungen der IMO (MSC.1/Circ.1443) wird auch weiterhin dazu geraten, die Fahrtgeschwindigkeit innerhalb der VRA 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 stellen bewaffnete Sicherheitsteams nach wie vor das wirksamste Mittel gegen Angriffe dar. Alle jüngst von einer Entführung betroffenen Handelsschiffe hatten kein bewaffnetes Sicherheitsteam an Bord. Begegnungen mit Kleinbooten kommen vor allem im Golf von Aden regelmäßig vor. Es ist nicht immer eindeutig, ob es sich dabei z.B. um Fischer handelt. Das rechtzeitige Sichten verdächtiger Boote verschafft mehr Zeit zum Handeln wie dem Einleiten von Abwehrmaßnahmen oder dem Rückzug in einen Schutzraum. Wenn möglich sollten Fotos der verdächtigen Boote gemacht werden, um diese im Nachhinein ggf. identifizieren zu können. Meldungen von Angriffen, Überfällen oder Beobachtungen im Zusammenhang mit Piraterievorfällen sollten grundsätzlich zuerst an UKMTO sowie MSCHOA und zusätzlich an folgende Mailadressen gerichtet werden: imbkl@icc-ccs.org oder piracy@icc-ccs.org

Vor dem Hintergrund der Angriffe auf Tankschiffe im Golf von Oman haben die Industrieverbände OCIMF und Intertanko bereits in 2019 Empfehlungen für ihre Mitglieder

bzw. für die Tankschifffahrt veröffentlicht. Die aktuellen Empfehlungen sind unter folgendem Link abrufbar:

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

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.

5.6 Erreichbarkeiten

MSCHOA

Tel.: +33 (0) 298 220 220

+33 (0) 298 220 170

Fax: +33 (0) 298 220 171

Email: postmaster@mschoa.org

UKMTO

Tel.: +44 (0) 2392 222 060

Email: watchkeepers@ukmto.org

Bei Angriffen im Roten Meer und im Golf von Aden:

US Naval Forces in Bahrain

Tel.: +973 1785 3879

Zentraler Kontaktpunkt und Meldeplattform der EU Mission EUNAVFOR ASPIDES:

Die Seewirtschaft wird gebeten, zur Registrierung und Anforderung von Informationen zum Schutz durch die EU-Mission EUNAVFOR ASPIDES nachfolgende Kontaktdaten zu nutzen:

<https://on-shore.mschoa.org>

E-Mail: postmaster@mschoa.org (24/7)

SCHOA-LNO-ASSISTANT@mschoa.org (working hours)

Tel.: +33 298 220 220 / +33 298 220 170

Westafrika mit Golf von Guinea*

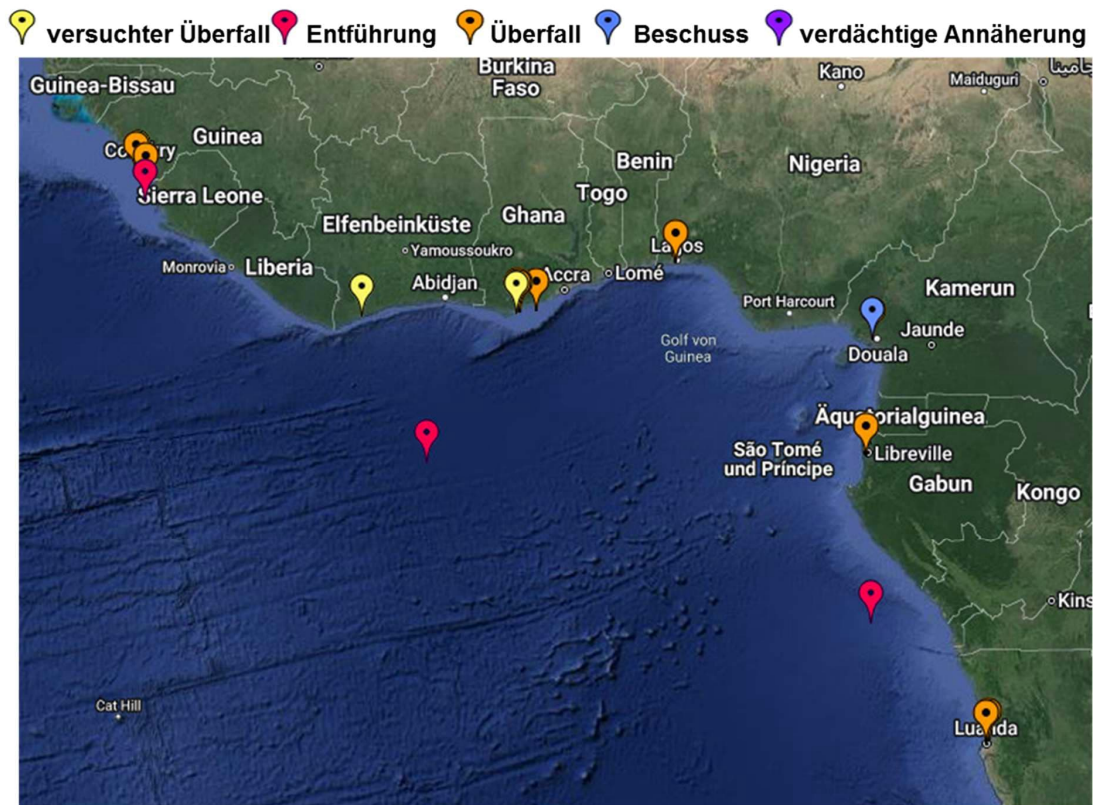
5.6.1 Statistik

	Jan – Dez 2022	Jan – Dez 2023
Angola	5	3
Äquatorialguinea*	2	0
Benin*	0	0
Dem. Rep. Kongo	1	0
Gabun*	0	1
Ghana*	7	6
Guinea	0	2
Elfenbeinküste*	2	2
Kamerun*	0	3
Kongo	0	1
Liberia*	1	0
Nigeria*	0	2
Sao Tomé & Príncipe*	0	0
Sierra Leone	1	2
Togo*	0	0
Gesamt	19	22

*Golf von Guinea per Definition

Vor der Küste von Westafrika mit der Schwerpunktregion Golf von Guinea ist die Zahl der Vorfälle im vergangenen Jahr gegenüber 2022 wieder leicht angestiegen. Beginnend im ersten Quartal 2021 waren in diesem Seegebiet, im jeweiligen Vergleich zum Vorjahreszeitraum, kontinuierlich rückläufige Fallzahlen zu verzeichnen. Ab dem zweiten Quartal 2023 wurden wieder steigende Fallzahlen registriert. Mit sechs Vorfällen führt Ghana die Statistik für das Jahr 2023 an, dahinter folgen Angola und Kamerun mit jeweils drei Vorfällen. Nigeria, in früheren Jahren stets führend in der Statistik, liegt mit zwei gemeldeten Vorkommnisse gemeinsam der Elfenbeinküste, Guinea und Sierra Leone auf Rang drei. Drei der insgesamt vier in 2023 weltweit gemeldeten Schiffsentführungen ereigneten sich vor Westafrika, im Jahr davor wurden zwei solcher Vorfälle verzeichnet. Darüber hinaus ereigneten sich in diesem Seegebiet drei Fälle, in denen insgesamt 14 Crewangehörige gekidnappt wurden. Zudem waren auf Reede vor Douala/Kamerun zwei vor Anker liegende Fischereischiffe beschossen. Betrachtet man ausschließlich das vierte Quartal des Jahres 2023, wurde lediglich ein Überfall vor Ghana an das IMB gemeldet.

Die Verteilung der Vorfälle ist der Grafik vom ICC IMB auf der nachfolgenden Seite zu entnehmen.



5.7 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi/Informationen

5.7.1 Westafrika/Golf von Guinea

In 2020 waren die Fallzahlen vor Westafrika bzw. dem Golf von Guinea stark angestiegen. Auch die Zahl der zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord entführten Seeleute lag mit 135 auf einem sehr hohen Niveau. Mit Beginn des Jahres 2021 waren sowohl die Fallzahlen, als auch die Zahl der gekidnappten Crewangehörigen wieder deutlich rückläufig. Von den insgesamt 57 in 2021 entführten Crewmitglieder wurden 51 in der ersten Hälfte des Jahres gekidnappt. In 2022 blieben Vorfälle dieser Art zunächst gänzlich aus. Erst am Jahresende wurden wieder zwei Crewangehörige gekidnappt. In 2023 wurden in drei Fällen insgesamt 14 Seeleute von Bord entführt.

Mögliche Gründe für den zwischenzeitlich starken Rückgang bei den Entführungen könnten einerseits die vorübergehend gesteigerte Präsenz internationaler Marineeinheiten im Rahmen des im Januar 2021 gestarteten EU Pilotprojekts CMP im Golf von Guinea sein. Aber auch die Maßnahmen der Anrainerstaaten, allen voran Nigeria mit dem im Juni 2021 in den Wirkbetrieb genommenen DEEP BLUE PROJECT, dessen Ziel die effektivere Bekämpfung der maritimen Kriminalität ist, scheinen zu greifen. Im Rahmen dessen

wurden u.a. neue Boote in Dienst gestellt, sowie auch Drohnen und Hubschrauber für die Überwachung aus der Luft. Das im Juli 2021 gestartete maritime Überwachungsprojekt mit Namen FALCON EYE, welches durch die nigerianische Navy betrieben wird und eine Überwachung der nigerianischen Gewässer bis zu den Grenzen der AWZ sicherstellen soll, scheint ebenfalls zu einer Verbesserung der Sicherheitslage in nigerianischen Gewässern beigetragen zu haben.

Ob dies jedoch die alleinigen Gründe für den deutlichen Rückgang bei den Entführungsfällen waren, scheint fraglich. Ähnlich wie bei den somalischen Piraten, die sich, womöglich auch nur vorübergehend, anderen illegalen Tätigkeiten wie dem Schmuggelgeschäft widmen, scheinen sich auch die nigerianischen Täter anderen illegalen, lukrativeren und weniger riskanten Geschäftsbereichen zugewandt zu haben, wie beispielsweise dem Schmuggel von Rohöl bzw. den daraus illegal hergestellten Ölprodukten in der Region. Ob die in diesem Jahr wieder angestiegene Zahl bei den Crewentführungen eine Rückkehr zu diesem Geschäftsmodell bedeutet, wird sich zeigen. In der zweiten Hälfte des Jahres kam es zu keinen Fällen von Crewentführung, auch wurde im vierten Quartal des Jahres 2023 vor Westafrika insgesamt nur ein einziger Vorfall an das IMB gemeldet.

Neben den Entführungen von Crewmitgliedern wurden im vergangenen Jahr auch drei Schiffsentführungen verzeichnet, in einem Fall auch in Kombination mit der anschließenden Entführung von Crewangehörigen. Bei zwei der insgesamt drei vor Westafrika gemeldeten Schiffsentführungen waren Produktentankschiffe betroffen, hier hatten die Täter jeweils einen Teil der Ladung geraubt. In dem übrigen Fall war ein Fischereischiff betroffen. Dieses konnte durch die liberianische Küstenwache befreit werden, wobei auch zwei Täter festgenommen werden konnten.

Auf Reede vor Douala/Kamerun war es im Juni vergangenen Jahres, erstmals seit 2019, zu einem Fall von Crewentführung gekommen. Nachdem es dort zu einer plötzlichen Häufung solcher Vorfälle gekommen war, wurde von Seiten der kamerunischen Behörden bewaffnetes Marinepersonal an Bord der auf Reede liegenden Handelsschiffen eingesetzt, um diese wirksamer zu schützen. Berichten zufolge soll auf dem in 2023 betroffenen Frachter kein Sicherheitspersonal eingesetzt gewesen sein. Zudem wurden im vergangenen Jahr auf Reede vor Douala auch zwei chinesische Fischereischiffe von bewaffneten Tätern beschossen.

Wie schon in den vergangenen Jahren zu beobachten war, kommen Schwankungen in der Intensität der Vorfälle witterungsbedingt über das Jahr hinweg regelmäßig vor. Dies ist unter anderem auch abhängig von den Wetter- und Seegangsbedingungen. Normalerweise herrschen im Golf von Guinea von Dezember bis April aufgrund der

Trockenzeit gute Bedingungen, die auch in der Vergangenheit schon von den Piraten genutzt wurden. Bei entsprechenden Erkenntnissen gibt das MDAT-GoG zeitlich befristete Warnmeldungen vor möglichen Angriffen durch Piratenangriffsgruppen für unterschiedliche Sektoren im Golf von Guinea heraus. Das Operationsgebiet nigerianischer Piraten umfasst annähernd den gesamten Golf von Guinea. Dabei sind die Angreifer auch in küstenfernen Regionen aktiv, wo die Präsenz von Sicherheitskräften gering bzw. nicht vorhanden ist. Dabei nutzen die Piraten auch Mutterschiffe, allerdings scheint dies nicht immer der Fall zu sein. Das alleinige Abstützen auf kleinere, hochmotorisierte Boote macht es den Piraten möglich, schneller und beweglicher sein. Zudem nutzen die Piraten auch den Umstand, dass bewaffnete Eskorten nur bis zu den Grenzen der jeweiligen AWZ durchgeführt werden. Zuletzt waren auch die Gewässer südlich des Golfs von Guinea von Entführungsfällen betroffen. Dies könnte darin begründet sein, dass sowohl die Präsenz ausländischer Marineschiffe in diesen Bereichen geringer bzw. nicht vorhanden ist und die Anrainerstaaten nicht in der Lage sind, die Reeden bzw. die Gewässer ausreichend zu schützen. Die Bedrohung für die Handelsschiffahrt besteht weiter fort, auch wenn die Fallzahlen aktuell nicht mehr auf dem Niveau der Jahre 2019 und 2020 liegen.

An der Vorgehensweise der Täter bei den Überfällen hat sich nichts geändert. Meist nähern sich die mit Schusswaffen ausgerüsteten Angreifer in kleinen, schnellen Booten an und versuchen mit Hilfe langer Leitern an Bord der Schiffe zu gelangen. In einigen Fällen werden die Schiffe bereits bei der Anfahrt beschossen. Scheitern sie mit ihrem Vorhaben, suchen sich die Täter oft in unmittelbarer Nähe ein neues Ziel. Haben die Piraten bei Handelsschiffen keinen Erfolg, weichen sie auch auf kleinere, leichtere Ziele, wie Fischereischiffe, aus. Zum Teil werden diese dann auch als Mutterschiffe genutzt. In der Regel ist es das Ziel der Täter, vorzugsweise hochrangige Besatzungsmitglieder von Bord zu entführen, um für deren Freilassung Lösegeld zu erpressen. Das unübersichtliche Nigerdelta dient den Piraten sowohl als Versteck für sich selbst, als auch zur Unterbringung ihrer Geiseln.

Mehrheitlich handelt es sich bei den vor Westafrika gemeldeten Vorfälle allerdings um Raubüberfälle bzw. Diebstähle auf Schiffe vor Anker oder im Hafen. In 2023 war das bei 14 der insgesamt 22 verzeichneten Vorfällen der Fall. Mit sechs Vorfällen am häufigsten betroffen war die Reede vor Takoradi/Ghana, dahinter folgt die Reede vor Luanda mit drei Vorfällen. Zwei Überfälle wurden auf Reede vor Conakry/Guinea gemeldet, in einem dieser Fälle führten die Täter eine Schusswaffe mit. Darüber hinaus kam es zu zwei Überfällen auf Schiffe im Hafen von Lagos/Nigeria sowie zu einem Überfall im Hafen San Pedro/Elfenbeinküste. Bei einem Raubüberfall auf ein in Fahrt befindliches türkisches

Fischereischiff vor Sierra Leone erlitt der Kapitän eine Schussverletzung und musste in ein Krankenhaus gebracht werden.

In der Regel haben es die Täter auf Schiffsausrüstung oder geringe Mengen Kraftstoff abgesehen, der in mitgebrachte Fässer abgepumpt wird. Dabei versuchen sie einer Konfrontation mit der Schiffsbesatzung aus dem Wege zu gehen und flüchten, sobald sie entdeckt werden. Einzig bei Überfällen auf Reede vor Conakry/Guinea gehen die Kriminellen oft aggressiver gegen die Schiffsbesatzungen vor, und wenden dabei auch Gewalt an. Bei einem Überfall im Juni vergangenen Jahres wurde bei einem solchen Raubüberfall ein Besatzungsmitglied verletzt.

Diebstähle bzw. Raubüberfälle auf Schiffe vor Anker und im Hafen werden an der westafrikanischen Küste wiederkehrend verzeichnet. Es ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Zahl dieser Überfälle um einiges höher sein dürfte. Nicht alle Fälle werden an das IMB bzw. an die örtlichen Behörden gemeldet, da Ermittlungen in der Regel Verzögerungen im weiteren Fahrtverlauf bedeuten und der wirtschaftliche Schaden im Verhältnis dazu meist eher gering ist. Es muss weiterhin mit Überfällen auf Schiffe in Fahrt, aber auch auf Ankerplätzen sowie in den Häfen gerechnet werden.

Auf nigerianischen Binnengewässern kommt es darüber hinaus auch regelmäßig zu Raubüberfällen auf Passagierschiffe, bei denen es die Täter auf Wertsachen und Bargeld der Passagiere abgesehen haben. Manchmal werden dabei auch Passagiere entführt, um anschließend Lösegeld zu erpressen. Diese Vorfälle werden dem IMB in der Regel nicht gemeldet und finden international wenig Beachtung, da es sich bei den entführten Personen meist um Einheimische handelt. Im Jahr 2023 wurden drei solcher Vorkommnisse bekannt, dabei sollen insgesamt 25 Personen gekidnappt worden sein. Bei einem dieser Vorfälle kam zudem eine Frau ums Leben, nachdem die Passagiere während des Überfalls von Bord gesprungen waren. Bei einem gewaltsamen Übergriff auf ein Fischereischiff wurden weiterhin zwei Besatzungsangehörige von Bord entführt, diese wurden inzwischen aber wieder freigelassen.

Im Bereich der zu Kamerun gehörenden Halbinsel Bakassi wurde zuletzt ebenfalls von kriminellen Übergriffen, vorrangig gegen Mitarbeiter ausländischer (Öl-)Konzerne sowie gegen Angehörige staatlicher Sicherheitsorgane berichtet worden. Für diese Übergriffe in der Grenzregion zwischen Kamerun und Nigeria wird eine dort aktive Separatistengruppe verantwortlich gemacht, die sich für die Unabhängigkeit der Region Biafra einsetzt und sowohl gegen die Überfischung durch ausländische Fischereischiffe als auch gegen die dort ansässigen, ausländischen Öl- und Gaskonzerne vorgeht. Die internationale Handelsschifffahrt war hiervon jedoch nicht betroffen. Solche Vorfälle werden dem IMB in der Regel auch nicht gemeldet. In 2023 war unter anderem von der Annäherung zweier

Schnellboote an ein chinesisches Fischereischiff vor Idenau berichtet worden. Die an Bord des Trawlers eingesetzten Sicherheitskräfte hatten Warnschüsse abgefeuert, woraufhin sich die beiden Kleinboote wieder entfernt hatten. In 2022 war eine französische Staatsbürgerin, die für einen Mineralölkonzern tätig sein soll, auf kamerunischen Binnengewässern nahe der Bakassi Halbinsel bei einem Überfall auf ein Versorgungsschiff entführt worden. Bei einem weiteren Überfall in derselben Region war ein Besatzungsmitglied eines Versorgungsschiffes getötet worden, während das begleitende Sicherheitsboot während des Angriffs geflohen war.

Im März 2020 veröffentlichten BIMCO, ICS, IG P&I, INTERCARGO, INTERTANKO und OCIMF „Best Management Practices“ (Version 1, März 2020) für den Golf von Guinea. Die BMP beschreiben u.a. mögliche Abwehrmaßnahmen und Verhaltensregeln zur Vermeidung und Bewältigung von Piratenangriffen in diesem gefährdeten Seegebiet. Unter folgenden Links sind die BMP West Africa abrufbar:

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

<https://www.ocimf.org/publications/books/bmp-west-africa.aspx>

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

Email: watchkeepers@mdat-gog.org

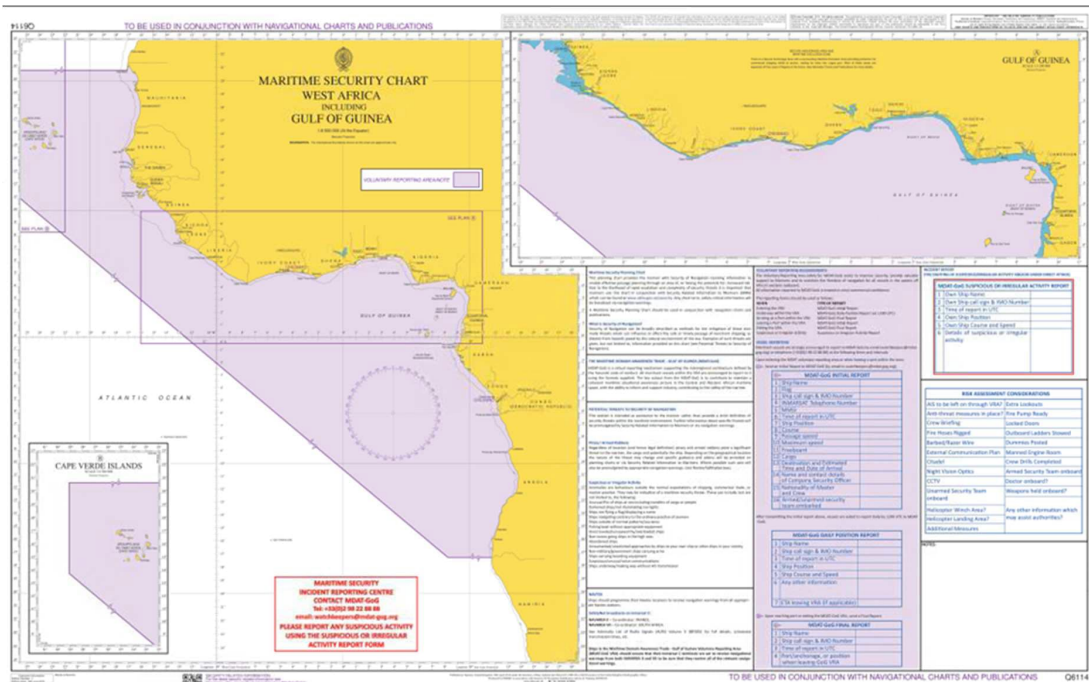
Telefon: +33 (0) 298 22 88 88

Homepage: <https://gog-mdat.org/home>

Anrufe werden entweder in Brest oder Portsmouth beantwortet.

Die aktuelle Maritime Security Chart, West Africa including Gulf of Guinea (BA Q6114) des Hydrografischen Büros der UK Admiralität kann unter folgendem Link angefordert werden:

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



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

5.7.2 Nigeria

Während es in 2022 laut Erfassung des IMB PRC vor Nigeria zu keinen Vorfällen gekommen war, wurden in 2023 wieder zwei Überfälle verzeichnet, betroffen waren jeweils Frachtschiffe im Hafen von Tin Can Island, Lagos. Während die bewaffneten Täter im ersten Fall ohne Beute wieder vom Schiff flohen, nachdem sie von der wachgehenden Besatzung entdeckt und der Alarm ausgelöst wurde, gelang es den mit Messern und Eisenstangen bewaffneten Tätern in dem anderen Fall, mit gestohlenen Schiffsgegenständen in einem wartenden Boot zu entkommen.

Seit 2021 sind vor Nigeria stark rückläufige Fallzahlen zu verzeichnen, dies spiegelte sich auch in dem deutlichen Rückgang der Vorfallszahlen vor Westafrika insgesamt wieder. Dieser rückläufige Trend hat sich jedoch, bezogen auf Westafrika insgesamt, in 2023 nicht fortgesetzt. Vor Nigeria hingegen liegen die Fallzahlen allerdings, verglichen mit früheren Jahren, weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Bereits in 2021 war festzustellen, dass die nigerianischen Piraten weniger in den Gewässern vor Nigeria aktiv waren, dagegen wurden sämtliche Vorkommnisse im Zusammenhang mit der Entführung von Besatzungsmitgliedern in den Gewässern der benachbarten Staaten und auf Hoher See nigerianischen Piraten zugeschrieben. Die in 2023 vor Westafrika verzeichneten Fälle von Crewentführung gehen mit aller Wahrscheinlichkeit auf das Konto nigerianischer Tätergruppen.

Obwohl sich die Lage vor Nigeria derzeit ruhig darstellt, ist dennoch weiterhin mit Überfällen auf Schiffe in Fahrt zu rechnen. Wie bereits erwähnt, gehen einige Analysten davon aus, dass sich die für die Entführungen verantwortlichen Tätergruppen zuletzt vermehrt anderen Geschäften gewidmet haben, die nicht weniger illegal, jedoch ebenso lukrativ und weniger riskant zu sein scheinen. Ob die in 2023 vor dem Kongo, Gabun und Kamerun verzeichneten Fälle von Crewentführung eine Rückkehr zu diesem Geschäftsmodell bedeutet, wird sich zeigen. In den Wintermonaten herrschen im Golf von Guinea normalerweise gute Wetterbedingungen, die Überfälle begünstigen. Jedoch blieben Entführungsfälle in der zweiten Hälfte des Jahres 2023 gänzlich aus. Die Trockenzeit hält normalerweise bis April an, wie sich die Lage im ersten Quartal 2024 entwickelt bleibt daher abzuwarten.

Im Bereich der Flussmündungen und auf inländischen Wasserwegen kommen Raubüberfälle auf Fischerboote und Passagierschiffe weiterhin vor, diese Vorfälle werden in der Regel aber nicht an das IMB gemeldet. Die Täter haben es meist auf Wertsachen und Bargeld der Passagiere sowie auf Außenbordmotoren abgesehen. Dabei kommt es in einigen Fällen auch zu Entführungen von Passagieren. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn sich reiche Einheimische, hohe Funktionsträger oder Ausländer an Bord befinden. Auch in der Ölindustrie tätige Arbeiter sind davon betroffen. In 2023 wurde in anderen Quellen von mindestens drei solcher Vorkommnisse berichtet, dabei sollen insgesamt 25 Personen entführt worden sein, eine Frau kam ums Leben, als sie während eines Überfalls über Bord sprang. Bei einem Überfall auf ein Fischereischiff im Bereich des Opobo River im August wurden zwei Besatzungsmitglieder von Bord entführt, diese haben zwischenzeitlich, nach Zahlung eines Lösegeldes, ihre Freiheit wiedererlangt. Sowohl die Übergriffe auf Passagierschiffe als auf Fischereischiffe finden international wenig Beachtung.

Die Sicherheitslage in den Hafenbereichen und auf den Reeden vor Lagos hat sich bereits seit dem Start des DEEP BLUE PROJECTS im Juni 2021 deutlich verbessert, insbesondere durch die starke Präsenz von Marineeinheiten. Zudem werden Reedelieferer durch bewaffnete Teams an Bord der Schiffe wirksam geschützt. Die Zahl der Überfälle auf Schiffe auf Reede ist seither deutlich rückläufig. Von einem erheblichen Dunkelfeld ist allerdings auszugehen, da diese Vorfälle oft nicht gemeldet werden. Der wirtschaftliche Schaden ist in der Regel gering, und Ermittlungen der Behörden können Verzögerungen im Fahrtverlauf bedeuten. Der daraus entstehende Schaden ist dagegen meist deutlich höher.

Trotz der aktuell ruhigen Lage besteht die Gefahr von Übergriffen im Bereich der nigerianischen Gewässer, einschließlich der Häfen, Reeden und den Wasserwegen im Nigerdelta generell weiter fort.

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

Joint Task Force Op Delta Safe covering the Niger Delta	+234 (0) 802 3639 153 +234 (0) 703 9783 346
Naval Headquarters Operations Room	+234 (0) 813 8799 220
Department of State Security:	+234 (0) 813 2222 105 +234 (0) 813 2222 106

Außerdem wird dringend empfohlen, die örtlichen Behörden über das Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC) in Lagos zu informieren. Es ist Teil der Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA). Von dort wird die Marine und/oder die Küstenwache in der Region alarmiert, 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) Fax: +603 2078 5769 Email: piracy@icc-css.org imbkl@icc-ccs.org

Für deutsche Schiffe gilt im gesamten Golf von Guinea die Gefahrenstufe 2.

Informationen der Sicherheitsbehörden (Gefahrenstufen und Warnhinweise) finden sich unter folgendem Link:

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 Emails (COASTGUARD.GOG@GMAIL.COM) an Schiffe im Golf von Guinea hat weiter Bestand.

Von Seiten des Auswärtigen Amts besteht für **Nigeria** eine Teilreisewarnung.

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

5.7.3 Angola

Vor Angola wurden im Jahr 2023 insgesamt drei Vorfälle an das IMB gemeldet. In zwei der Fälle waren Schlepper das Ziel der Täter, dabei entwendeten die Täter Schiffsausrüstung und flüchteten jeweils, als sie von der Crew entdeckt wurden, in ihren Booten. In dem übrigen Fall wurden die Täter dabei entdeckt, als sie versuchten, an Bord eines Versorgungsschiffes einen Außenbordmotor zu stehlen. Als der Alarm ausgelöst wurde, flüchteten sie ohne Beute. Vor Luanda und auch vor Soyo an der Mündung des Kongo River wird regelmäßig von Überfällen auf Schiffe vor Anker berichtet.

5.7.4 Elfenbeinküste

Vor der Elfenbeinküste wurden in 2023 zwei Vorfälle gemeldet. Zum Einen handelt es sich um einen versuchten Diebstahl an Bord eines Containerschiffes im Hafen von San Pedro, der sich bereits zu Beginn des Jahres ereignet hatte. Dabei war es den Tätern gelungen, den am Schiff angebrachten Stacheldraht zu überwinden. Nachdem sie an Bord gelangt waren, wurden sie von der Besatzung entdeckt, woraufhin die Täter flüchteten ohne etwas zu stehlen. Zum Zeitpunkt des Überfalls befand sich der Lotse noch an Bord.

Bei dem anderen Vorfall, der sich im zweiten Quartal ereignete, handelt es sich um eine Entführung eines Produktentankers zum Zwecke des Ladungsdiebstahls. Das Schiff befand sich zum Zeitpunkt des Überfalls ca. 307 Seemeilen südlich von Abidjan, und somit in internationalen Gewässern. Nachdem 12 bewaffnete, maskierte und mit Handschuhen ausgestattete Täter an Bord des Schiffs gelangt waren, übernahmen sie die Kontrolle, schalteten das AIS aus und zerstörten sämtliche Navigations- und Kommunikationseinrichtungen. Durch das IMB PRC wurden sowohl die Behörden der Anrainerstaaten als auch die französische Marine informiert, sowie eine Suchmeldung nach dem vermissten Tanker herausgegeben. Fünf Tage nach dem Überfall wurde der Tanker von einer französischen Marineeinheit, ca. 20 Seemeilen vor der ivoirischen Küste, entdeckt und von einem Boot der ivoirischen Küstenwache in einen sicheren Hafen begleitet. Ein Teil der Ladung war von den Piraten gestohlen worden. Die 20-köpfige Besatzung war von den Tätern gefesselt worden, blieb aber unverletzt. Es soll sich dabei nicht um nigerianische Täter gehandelt haben.

Auch in 2022 war es vor der Elfenbeinküste zu zwei Schiffsentführungen gekommen, betroffen war in beiden Fällen ein und dasselbe Schiff. In einem Fall raubten die Täter Teile der Ladung.

5.7.5 Gabun

Vor Gabun wurde in 2023 ein Vorfall gemeldet, dabei handelt es sich um eine Entführung von drei Crewmitgliedern von Bord eines Frachtschiffes, das zu diesem Zeitpunkt auf der Owendo Innenreede vor Anker lag. Mehrere Täter hatten in den Nachtstunden den Frachter unbemerkt überfallen und waren in die Kabinen der Besatzung eingedrungen. Der Kapitän, sowie der Erste und Zweite Offizier wurden gekidnappt und der Schiffssafe geraubt. Unbemerkt von der übrigen Besatzung hatten die Täter mit ihren Geiseln das Schiff wieder verlassen. Gegen 01:00 Uhr bemerkte der wachhabende Offizier, dass die Kabinentür des Kapitäns gewaltsam geöffnet worden war, und bei der anschließenden Musterung wurde auch das Fehlen der beiden anderen Offiziere festgestellt. Daraufhin wurde der Alarm ausgelöst, die örtlichen Behörden informiert und das Schiff durchsucht. Ein Patrouillenboot erreichte den Frachter in den frühen Morgenstunden und führte erste Ermittlungen durch. Einem Bericht zufolge soll sich ein Patrouillenboot in der Nacht des Vorfalls im Bereich der inneren Reede aufgehalten haben. Die drei entführten Besatzungsmitglieder wurden nach 19 Tagen aus ihrer Geiselhaft entlassen.

5.7.6 Ghana

Vor Ghana wurden in 2023 insgesamt sechs Vorfälle verzeichnet. Betroffen war in allen Fällen die Reede vor Takoradi, dabei wurden die Täter stets von der jeweiligen Besatzung entdeckt und flüchteten. In drei Fällen konnten die Täter etwas stehlen. In einem Fall wurde ein Brandbekämpfungsschiff innerhalb von 48 Stunden gleich zweimal überfallen. Vorfälle dieser Art kommen vor Takoradi regelmäßig vor.

5.7.7 Guinea

Vor Guinea wurden im vergangenen Jahr zwei Vorfälle an das IMB gemeldet. Beide Vorkommnisse ereigneten sich auf Reede vor Conakry. Der erste Überfall fand auf einem Massengutfrachter statt. Wie schon bei anderen Überfällen in der Vergangenheit, gingen die Täter hierbei gewalttätig gegen die Schiffsbesatzung vor, ein Crewmitglied wurde in Folge des Übergriffs leicht verletzt. Die mit Schusswaffen ausgerüsteten Täter gelangten in den Nachtstunden an Bord des vor Anker liegenden Schiffes, wurden von der wachhabenden Crew bemerkt, woraufhin der Alarm ausgelöst und das SSAS aktiviert wurde. Die Besatzung wurde angewiesen, in ihren Kabinen zu bleiben. Die Täter drangen jedoch in die Kabinen ein und raubten persönliches Eigentum der Crew sowie den Inhalt aus dem Safe des Schiffes. Anschließend entkamen sie mit einem kleinen Boot. Die Hafenebehörde entsandte ein Patrouillenboot um den Vorfall zu untersuchen. Bei dem zweiten Vorfall wurden die Täter von der wachgehenden Crew bereits dabei entdeckt, als sie versuchten, mittels einer langen Leiter an Bord des betroffenen Produktentankers zu

gelangen. Als der Alarm ausgelöst wurde, brachen die Täter ihren Boardingversuch ab und flüchteten.

5.7.8 Kamerun

In 2023 wurden vor Kamerun insgesamt drei Vorfälle an das IMB PRC gemeldet. Alle Vorfälle fanden auf Reede vor Douala statt, wobei zwei vor Anker liegende, chinesische Fischereischiffe zeitgleich von bewaffneten Tätern beschossen wurden. Das IMB zählt dies als zwei Vorkommnisse in ihrer Statistik. An Bord der Fischereischiffe befindliche Sicherheitskräfte erwiderten das Feuer, woraufhin sich die Angreifer zurückzogen.

Der dritte Vorfall ereignete sich nur eine Stunde nach den Angriffen auf die Fischereischiffe. Betroffen war ein ankerndes Frachtschiff. Nachdem die bewaffneten Täter an Bord gelangt waren, kidnapten sie fünf Besatzungsmitglieder und verschleppten sie von Bord. Nachdem der Alarm ausgelöst wurde, traf ein Patrouillenboot der kamerunischen Sicherheitskräfte bei dem Frachter ein, um erste Ermittlungen durchzuführen. Die an Bord verbliebenen Crewmitglieder überstanden den Vorfall unversehrt. Es sollen sich keine bewaffneten Sicherheitskräfte an Bord des Frachters befunden haben. Nachdem es in 2019 zu mehreren Fällen von Crewentführungen auf Reede vor Douala gekommen war, gaben die kamerunischen Behörden bekannt, zum Schutz der auf Reede liegenden Schiffe bewaffnetes Marinepersonal einzusetzen.

5.7.9 Kongo

Vor dem Kongo ereignete sich in 2023 ebenfalls eine Schiffsentführung, dabei waren auch sechs Besatzungsmitglieder von Bord entführt worden. Der Vorfall ereignete sich ca. 144 Seemeilen westsüdwestlich von Pointe Noire. Nachdem die mit Messern und Schusswaffen ausgerüsteten Täter an Bord des Produktentankschiffs gelangten waren, brachten sie das Schiff in ihre Gewalt. Die Besatzung konnte noch einen Notruf absetzen und sich dann geschlossen in einen Schutzraum zurückziehen. Der Notruf wurde u.a. vom IMB PRC aufgenommen, woraufhin eine Warnmeldung für das betroffene Seegebiet sowie eine Suchmeldung nach dem vermissten Schiff herausgegeben wurde. Nachdem die Täter das AIS ausgeschaltet hatten, verlegten sie den Tanker zunächst in westliche Richtung, und steuerten dann die nigerianische Küste an. Eine an der Suche beteiligte französische Marineeinheit spürte den vermissten Tanker fünf Tage nach dessen Verschwinden vor Bonny/Nigeria auf. In der Zwischenzeit war es den Tätern jedoch gelungen, in den Schutzraum einzudringen und sechs Crewmitglieder von Bord des Schiffs zu entführen. Bei Eintreffen des Marineschiffes hatten die Täter mit ihren Geiseln das Schiff bereits verlassen, zudem war auch ein Teil der Ladung gestohlen worden. Drei der an Bord zurückgelassenen Besatzungsmitglieder hatten leichte Verletzungen erlitten und waren

von den Marinesoldaten medizinisch versorgt worden. Die von Bord entführten Seeleute waren nach 44 Tagen aus ihrer Geiselhafte entlassen worden.

Auf Reede vor Pointe Noire kommt es gelegentlich auch zu Überfällen auf Schiff vor Anker, diese Überfälle werden lokalen Tätern zugeschrieben. Ziel ist der Diebstahl von Schiffsausrüstung, dabei versuchen die Täter möglichst unentdeckt zu bleiben.

5.7.10 Sierra Leone

Vor Sierra Leone wurden im vergangenen Jahr zwei Vorfälle an das IMB gemeldet. In beiden Fällen handelt es sich um Übergriffe auf Fischereischiffe. Bei dem ersten Vorfall wurde ein unter türkischer Flagge fahrendes Fischereischiff von acht bewaffneten Tätern überfallen, als dieses gerade beim Fischfang war. Die Angreifer zerstörten die Kameras an Bord sowie andere Kommunikationsgeräte, raubten Wertsachen und schossen auf den Kapitän, ehe sie von Bord flüchteten. Die Crew informierte die örtlichen Behörden und es wurde ein Patrouillenboot entsandt. Das Schiff verlegte anschließend in den Hafen von Freetown, von wo aus der Kapitän in ein Krankenhaus gebracht wurde.

Bei dem zweiten Vorfall wurde ein unter chinesischer Flagge fahrendes Fischereischiff von 13 bewaffneten Tätern überfallen. Die gesamte 23-köpfige Besatzung wurde an Bord festgesetzt und die Angreifer übernahmen die Kontrolle über das Schiff. Der Vorfall ereignete sich in den frühen Morgenstunden, etwa 18 Seemeilen südwestlich von Freetown. Die liberianische Küstenwache entdeckte das Schiff später vor Monrovia/Liberia. Bei einem anschließenden Feuergefecht zwischen den Piraten und den Sicherheitskräften konnte das Schiff schließlich befreit werden. Zwei der Angreifer konnten festgenommen werden, die anderen entkamen. Weitere Einzelheiten wurden nicht bekannt. Vor Sierra Leone wurden in der jüngeren Vergangenheit nur selten Vorfälle verzeichnet.

5.8 Bewertung/Prognose

Mit Beginn des ersten Quartals 2021 wurden vor Westafrika zunächst kontinuierlich rückläufige Fallzahlen verzeichnet, seit Mitte des Jahres 2023 ist die Zahl der Vorfälle jedoch wieder leicht ansteigend. Insbesondere auch die Zahl der zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord entführten Seeleute ist wieder angestiegen. Ab Mitte 2021 waren Vorfälle dieser Art zunächst fast gänzlich ausgeblieben. Erst Ende des Jahres 2022 waren bei einem Überfall vor Äquatorialguinea wieder zwei Crewangehörige von Bord entführt worden. Im Jahr 2023 ist die Zahl der gekidnappten Seeleute wieder auf 14 angestiegen, die in drei separaten Vorfällen von Bord ihrer Schiffe entführt wurden.

Bereits in der Vergangenheit kamen Schwankungen in der Intensität der Vorfälle über das Jahr hinweg regelmäßig vor, was unter anderem auch an den jahreszeitlich bedingten,

wechselnden Wetterverhältnissen liegt. Von November bis Anfang April herrscht in Westafrika Trockenzeit, die normalerweise mit guten Wetter- und Seegangsverhältnissen einhergeht, was Kaperfahrten mit kleinen schnellen Booten in der Regel begünstigt. In der Regenzeit von April bis Oktober hingegen waren die Fallzahlen meist niedriger. Der zwischenzeitliche, deutliche Rückgang bei den Crewentführungen hat aber vermutlich andere Gründe. Die nigerianischen Piraten, denen die Entführungen zugeschrieben werden, waren bereits vor ihrer vorübergehenden Inaktivität mehrheitlich in den an die nigerianischen Gewässer angrenzenden Seegebieten aktiv. Das schließt sowohl die Territorialgewässer der benachbarten Staaten, aber auch weit von der Küste entfernte Regionen mit ein, teilweise bis in 300 Seemeilen Entfernung. Grund für das Ausweichen in die Gewässer anderer Staaten bzw. auf die Hohe See könnte die verstärkte Überwachung durch Sicherheitskräfte in nigerianischen Gewässern im Rahmen des Deep Blue Project und des Project Falcon Eye sein. Darüber hinaus könnte auch die zeitweise stärkere Präsenz internationaler Marineschiffe im Golf von Guinea im Rahmen des CMP ein Grund für den Rückgang der Entführungsfälle sein. Nachdem Anfangs mehrere Staaten Marineeinheiten in das Gebiet entsandt hatten, waren zuletzt wieder weniger ausländische Marineschiffe im Golf von Guinea eingesetzt. Bereits im Februar 2022 war die Fortführung des Projekts CMP für weitere zwei Jahre verkündet worden. Ein anderer, und möglicherweise entscheidender Grund für das zeitweise Ausbleiben von Entführungen könnte eine, zumindest vorübergehende, Umorientierung der für die Überfälle auf See verantwortlichen Täter in den Bereich des illegalen Ölgeschäftes sein, da diese Aktivitäten ebenfalls lukrativ, aber vermutlich weniger risikoreich sind. Dennoch musste jederzeit damit gerechnet werden, dass die nigerianischen Täter bei sich wieder ändernden Umständen wie z.B. dem Sinken des Ölpreises oder nachlassender Verfolgungsdruck der Behörden, ihr Geschäft mit der Entführung von Crewangehörigen wiederaufleben lassen. Im März vergangenen Jahres war es dann auch zu einem Überfall auf einen Produktentanker ca. 144 Seemeilen vor der Küste des Kongo gekommen, der gezeigt hat, dass die nigerianischen Piraten dieses Geschäftsmodell keineswegs aufgegeben haben und dabei erneut in Regionen weit von der nigerianischen Küste entfernt vorgedrungen waren. Den Piraten war es dabei gelungen, das Schiff eigenständig zunächst Richtung Westen zu verlegen, wo es drei Tage später, ca. 475 Seemeilen vom Ort des Überfalls entfernt, gesichtet wurde. Anschließend steuerten die Täter das Schiff auf nordöstlichem Kurs Richtung Nigeria, wo dieses wiederum zwei Tage später, etwa 120 Seemeilen vor der nigerianischen Küste, entdeckt und von französischen Marinekräften geboardet wurde. Ein Teil der Ladung war gestohlen worden, außerdem hatten die Piraten sechs der Crewmitglieder von Bord von Bord entführt, nachdem es ihnen gelungen war, in den Schutzraum vorzudringen, in den sich die Besatzung zurückgezogen hatte. Etwa zwei Monate später war es dann zu einer weiteren Crewentführung, diesmal vor Gabun

gekommen. Das betroffene Schiff lag auf der Owendo Innenreede vor Anker und die Täter konnten, unbemerkt von der Besatzung, an Bord gelangen und drei Offiziere, darunter den Kapitän, von Bord entführen. Zum Zeitpunkt des Überfalls soll sich außerdem ein gabunisches Patrouillenboot unweit des Ankerplatzes befunden haben. Dass die beiden Vorfälle weit südlich des ursprünglichen Operationsgebietes nigerianischer Tätergruppen stattfanden, könnte unter anderem darin begründet sein, dass die Piraten in diesem Bereich nicht mit dem Eingreifen staatlicher Sicherheitskräfte zu rechnen hatten. Der dritte, in 2023 verzeichnete Fall von Crewentführung ereignete sich Ende Juni, ebenfalls auf einem vor Anker liegenden Schiff, diesmal vor Kamerun. Bereits in 2019 war es auf Reede vor Douala zu Überfällen auf Schiffe vor Anker gekommen, bei denen Crewangehörige zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord entführt wurden. Als Reaktion auf diese Vorfälle gaben die kamerunischen Behörden in einem Schreiben bekannt, dass zum Schutz von Handelsschiffen, die vor Douala auf Reede liegen, bewaffnetes Marinepersonal eingesetzt wird, das erst mit Erreichen des Hafens wieder von Bord geht. In der Folge blieben weitere Überfälle aus. Bei dem oben genannten Vorfall soll sich kein Sicherheitspersonal an Bord des betroffenen Schiffes, das überwiegend regional verkehrt, befunden haben. Über die Gründe ist nichts bekannt. Im weiteren Verlauf des Jahres wurden keine weiteren Fälle von Crewentführung mehr bekannt. Ob es sich bei den drei beschriebenen Fällen nur um ein kurzes Aufflackern handelt, wird sich zeigen. Es muss weiterhin jederzeit mit Überfällen sowohl auf Handelsschiffe als auch auf Versorgungs- und Unterstützungsschiffe sowie auf Fischereifahrzeuge gerechnet werden. Auf Reede vor Douala war es im vergangenen Jahr außerdem zum Beschuss von zwei chinesischen Fischereischiffen gekommen. An Bord eingesetztes, bewaffnetes Sicherheitspersonal konnte die Angriffe jeweils abwehren.

Auch die Gefahr von Schiffsentführungen mit dem Ziel des Ladungsdiebstahls besteht weiterhin. In 2023 war es zu zwei solchen Vorkommnissen gekommen, einmal auch in Verbindung mit einer Crewentführung. Insbesondere kleinere Tankschiffe mit niedrigem Freibord und geladenen Erdölprodukten, das sich auf dem Schwarzmarkt verkaufen lässt, sind besonders gefährdet. Vor Sierra Leone war es außerdem zur Entführung eines chinesischen Fischereifahrzeuges gekommen, die genauen Hintergründe dieses Vorfalls sind jedoch nicht ganz klar. Liberianischen Sicherheitskräften war es gelungen das Schiff zu orten, abzufangen und zwei der Täter festzunehmen.

Meist finden Überfälle auf Fischereifahrzeuge, wie auch die Überfälle auf Passagierschiffe, die auf den Wasserwegen im Nigerdelta verkehren, keine Berücksichtigung in der Statistik des IMB und erfahren aufgrund der meist lokalen Herkunft der Opfer international wenig Aufmerksamkeit. Darüber hinaus kommt es im Bereich der Bakassi-Halbinsel im Grenzgebiet von Kamerun zu Nigeria zu Übergriffen auf Versorgungsschiffe sowie zu

Entführungen von Mitarbeitern der dort ansässigen Ölindustrie. In 2022 war dabei auch eine französische Staatsbürgerin gekidnappt worden. Verantwortlich dafür soll eine Separatistengruppe sein, die sich gegen die durch Kamerun und Nigeria empfundene Unterdrückung und für die Unabhängigkeit der nicht anerkannten Region Biafra einsetzt, und auch gegen ausländische Firmen kämpft, die in der Öl- und Gasindustrie tätig sind sowie gegen die Ausbeutung der reichen Fischbestände in der Region. Vorrangig geht es jedoch um Erpressung von Lösegeld. Dabei scheuen die Angreifer auch nicht vor Feuergefechten mit Sicherheitskräften zurück und nehmen Verletzungen oder auch Todesfälle in Kauf. Die Handelsschifffahrt ist von diesem Phänomen allerdings nicht betroffen.

Der nigerianische Senat (Oberhaus) brachte bereits im Jahr 2022 einen Gesetzesentwurf zur Bekämpfung des kriminellen Geschäfts mit Lösegelderpressungen auf den Weg. Dieser zielt auf das Verbot von Lösegeldzahlungen an Geiselnahmer ab. Auf Zuwiderhandlungen stehen bis zu 15 Jahre Freiheitsstrafe. Sollte ein Entführungsoffer sterben, ist sogar die Verhängung der Todesstrafe möglich. Auch wenn der Gesetzesentwurf mutmaßlich in der hohen Anzahl der auf dem nigerianischen Festland durchgeführten Entführungen begründet ist, so könnte er sich ebenso auf den maritimen Bereich auswirken, insbesondere bei Lösegeldverhandlungen mit Piraten in Entführungsfällen. Inwieweit hiervon jedoch international agierende Reedereien betroffen sein werden, deren Sitz überwiegend außerhalb von Nigeria liegt und damit nicht der unmittelbaren Zuständigkeit der nigerianischen Exekutive ausgesetzt ist, bleibt abzuwarten.

Kamerun hatte im Dezember 2022 ebenfalls ein Gesetz zur Bekämpfung der Piraterie und der Verbesserung der Sicherheit der Seeschifffahrt in seinen Gewässern verabschiedet, und ist damit, nach Nigeria, das zweite Land in der Region, das einen solchen Rechtsrahmen zur Bekämpfung von Piraterie und Straftaten auf See eingeführt hat. Das verabschiedete Gesetz ermächtigt die kamerunischen maritimen Behörden, alle illegalen Aktivitäten zu verfolgen, die die sichere Schifffahrt in den nationalen Gewässern gefährden. Dies schließt unter anderem auch Terrorismus an Bord von Handelsschiffen, Verschmutzung von Wasserstraßen und die Finanzierung von Piraterie mit ein. Je nach Straftat liegt die Höhe der Bußgelder zwischen 16.000 und vier Millionen US\$ bzw. lebenslanger Freiheitsstrafe.

Die ghanaische Marine hatte bereits im Oktober 2021 bekanntgegeben, dass auf größeren Fischereischiffen bewaffnetes Sicherheitspersonal zum Schutz vor Überfällen eingesetzt wird. Im Februar 2022 war durch die ghanaische Hafenbehörde außerdem bekannt gegeben worden, dass aufgrund von Diebstählen im Bereich der Ankerplätze vor Takoradi sowie Aktivitäten der örtlichen Fischer verstärkt Patrouillen in den Nachtstunden zwischen

22:00 und 04:00 Uhr morgens durchgeführt werden. Dabei sollen alle Schiffe im Bereich der Reede angelaufen bzw. kontaktiert werden. Fischerboote im Umkreis von 50 Metern um die Schiffe sollten im Rahmen der Nachtwache beobachtet werden und verdächtige Aktivitäten an die Patrouillen weitergemeldet werden. Dennoch war es dort in den beiden vergangenen Jahren zu insgesamt 12 Überfällen gekommen.

An der gesamten Westküste Afrikas muss weiterhin mit Raubüberfällen und Diebstählen auf Schiffen vor Anker oder im Hafen gerechnet werden. Auch wenn die Täter eine Konfrontation mit der Schiffsbesatzung nach Möglichkeit vermeiden und in der Regel flüchten, sobald sie entdeckt werden, schrecken sie auch nicht davor zurück, Crewmitglieder anzugreifen oder diese für die Dauer des Überfalls als Geisel festzuhalten. Vor allem auf Reede vor Conakry/Guinea kommt es zu Überfällen, in denen die Täter gewaltsam gegen die Besatzungen vorgehen und zudem meist auch mit Schusswaffen ausgerüstet sind.

5.9 Empfehlung

Die generellen Empfehlungen für Schiffe, die im Golf von Guinea fahren, bleiben bestehen. Häfen in dem betroffenen Seegebiet sollten direkt angelaufen werden. Wartenden bzw. treibenden Schiffen wird geraten, einen Abstand von mindestens 300 Seemeilen zur Küste einzuhalten. Die Einhaltung der BMP WA wird ebenfalls empfohlen. Grundsätzlich sollten die westafrikanischen Gewässer und speziell der Golf von Guinea mit erhöhter Wachsamkeit befahren werden. Dies gilt auch im Hafen sowie auf Reede, selbst wenn diese bewacht wird.

Wie die Vorfälle im vergangenen Jahr gezeigt haben, ist auch weiterhin mit Überfällen auf Schiffe in Fahrt zu rechnen, dies gilt für alle Tageszeiten. Diebstähle oder Raubüberfälle auf Reede finden dagegen meist im Schutz der Dunkelheit statt. Generell sollte jedoch zu allen Tageszeiten auf sich nähernde Kleinboote geachtet werden. Auch Fischerboote nähern sich, vor allem bei Dunkelheit, gern ankernden Schiffen an, da deren Licht Fische anlockt. Eine Zuordnung ist daher nicht immer einfach. Im Hinblick auf die Entführungen von Besatzungsangehörigen hat sich die Einrichtung eines Schutzraumes/Zitadelle an Bord als sehr sinnvoll erwiesen. Dieser Schutzraum sollte jedoch so konstruiert sein, dass ein Aufbrechen nicht ohne weiteres möglich ist. In diesem Zusammenhang ist das frühzeitige Sichten von verdächtigen Kleinbooten umso wichtiger, damit der Besatzung genügend Zeit bleibt, sich vollständig in den sicheren Raum zurückzuziehen. Das Einüben des Rückzugsverhaltens im Ernstfall wird dringend empfohlen. Darüber hinaus sind Abwehrmaßnahmen am Schiff selbst, wie das Anbringen von Stacheldraht, um ein Boarding von schiffsfremden Personen zu erschweren bzw. zu verzögern, angeraten.

Bereits in 2020 war u.a. durch BIMCO auf den Warnhinweis der nigerianischen Behörden hingewiesen worden, dass jedes Schiff, welches sein AIS ausgeschaltet hat, festgesetzt werden kann. Das Abschalten des AIS aufgrund von Sicherheitsrisiken muss daher sorgfältig abgewogen werden. Generell sollten die von den Reedereivereinigungen 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:

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

Beim Einsatz bewaffneter Marine- bzw. Sicherheitskräfte an Bord von Handelsschiffen müssen, anders als am Horn von Afrika, die besonderen rechtlichen Gepflogenheiten der westafrikanischen Länder jeweils gesondert betrachtet werden. Benin und Togo haben beispielsweise in ihren Hoheitsgewässern geschützte Reeden vor den großen Häfen eingerichtet und privaten Sicherheitsfirmen erlaubt, Schiffe innerhalb ihrer Hoheitsgewässer zu schützen. Nigeria überwacht seine Ankerplätze im Rahmen des Deep Blue Project, die Sicherheitslage scheint sich dadurch verbessert zu haben. Kamerun setzt seit einiger Zeit schon bewaffnete Sicherheitskräfte zum Schutz der Schiffe auf Reede vor Douala ein und hat zudem Ende 2022 ein Gesetz zum Schutz des Schiffsverkehrs innerhalb kamerunischer Hoheitsgewässer verabschiedet. Dennoch war es in 2023 auf Reede vor Douala wieder zu einer Crewentführung sowie zu Angriffen mit Schusswaffen auf zwei Fischereifahrzeuge gekommen, letztere konnten jedoch von eingeschifften Sicherheitskräften abgewehrt werden. 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. Diese begleiten die jeweiligen Schiffe allerdings nur bis zur äußersten Grenze der nigerianischen AWZ. Überfälle auf Schiffe in Entfernungen von 300 Seemeilen vor der Küste und sogar darüber hinaus, wie beispielsweise die Entführung eines Produktentankers 307 Seemeilen vor der Küste von Côte d'Ivoire im April vergangenen Jahres haben gezeigt, dass den Piraten dieser Umstand durchaus bewusst ist. Hinsichtlich der Aufnahme von bewaffneten Sicherheitskräften an Bord von Handelsschiffen ist es ratsam, sich vorher mit den aktuellen nationalen Bestimmungen vertraut zu machen um ggf. Strafen zu vermeiden. Für weitere Informationen steht das Piraterie-Präventionszentrum zur Verfügung.

Aufgrund der stark gestiegenen Zahl von Crewentführungen insbesondere in den Jahren 2019 und 2020 waren von verschiedenen Seiten Forderungen nach einem internationalen Eingreifen im Golf von Guinea laut geworden. Anfang 2021 startete dann das EU-Pilotprojekt Coordinated Maritime Presence (CMP). U.a. Frankreich, Spanien, Italien,

Portugal und Großbritannien sowie Dänemark waren bzw. sind mit Marineschiffen im Golf von Guinea präsent, um einen Beitrag zum Schutz der Handelsschifffahrt zu leisten. Im Februar 2022 war die Fortführung des Projektes für zwei weitere Jahre verkündet worden. Auch die USA hatten erklärt, zur Unterstützung im Kampf gegen Piraterie und maritime Kriminalität dauerhaft ein Marineschiff im Golf von Guinea zu stationieren. Neben der Überwachung und Bekämpfung der Piraterie sollten auch Aus- bzw. Weiterbildungen der lokalen Marinen in der Region, sowie die Teilnahme an multinationalen Übungen auf dem Programm stehen. Zwischenzeitlich ist die Zahl der im Golf von Guinea operierenden, internationalen Marineschiffe auf Grund des Krieges in der Ukraine, und auch aufgrund der Angriffe der Houthi Rebellen auf Handelsschiffe im Roten Meer wieder etwas rückläufig. Wie sich die weitere Präsenz zukünftig darstellt, bleibt abzuwarten. Im Nachgang zu dem geschilderten Überfall auf das Tankschiff vor dem Kongo hatte es erneute Forderungen nach einer neuen Strategie zu einer effektiveren Präsenz von ausländischen Marineeinheiten im Golf von Guinea gegeben, insbesondere dort, wo durch die Anrainerstaaten keine entsprechende Überwachung geleistet werden kann. Mit Ausbruch des Krieges im Nahen Osten und der daraus resultierenden Entsendung internationaler Marineeinheiten ins Rote Meer und den Golf von Aden sowie dem Wiedererstarken der Piraterie vor Somalia hat sich die Lage in dieser Hinsicht allerdings wieder verändert.

5.10 Ägypten

Nachdem in den Vorjahren offiziell von keinen Vorfällen vor Ägypten berichtet worden war, wurde dem IMB im September 2022 ein versuchter Überfall auf ein Containerschiff gemeldet. Der Vorfall ereignete sich auf der Suez Canal Southern Anchorage. Ende September 2023 wurde im Hafen von Port Said ein Überfall auf ein Massengutschiff verzeichnet. Der Chief Officer entdeckte zwei Personen, die wie die örtlichen Stauer bekleidet waren, an Bord des Frachters. Als er die beiden Personen ansprach, versuchten diese zu flüchten. Einer der Verdächtigen wurde mit Hilfe eines Hafensicherheitsmitarbeiters festgenommen, der andere konnte flüchten. Es wurden sowohl Wertsachen als auch Schiffsausrüstung gestohlen.

5.11 Libyen

Ab Ende des Jahres 2020 war es vor der ostlibyschen Küste, etwa auf Höhe der Stadt Derna/Ras al-Hilal, zu mehreren Zwischenfällen mit Einheiten der libyschen Küstenwache gekommen, in vier Fällen hatten diese Vorkommnisse einen deutschen Bezug. In einem durch das Piraterie-Präventionszentrum im August 2021 herausgegebenen Sicherheitshinweis an deutsche Reedereien wurde die offenbar willkürliche Verfahrensweise der libyschen Küstenwache im Umgang mit Handelsschiffen beim Durchfahren eines angeblichen Speergebietes beschrieben, das jedoch auf keiner

Seekarte verzeichnet ist. Die libysche Küstenwache berief sich dabei auf eine offiziell nicht mehr gültige NAVAREA III Warnung aus dem Jahr 2020 (Nr. 225/2016).

Der letzte bekannt gewordene Vorfall mit deutschem Bezug ereignete sich im September 2022. Das betroffene Frachtschiff befand sich zum Zeitpunkt des Vorfalls zwischen 12 und 14 Seemeilen vor der libyschen Küste, als es durch bewaffnete Kräfte der libyschen Küstenwache aufgestoppt und geboardet wurde. Das Schiff erhielt Anweisung, auf Reede nach Benghazi zu verlegen. Bei Nichtbefolgung der Anordnung wurde mit möglicher Gewalt gedroht. Das Schiff verblieb zunächst auf seiner Position und informierte die Reederei, ging aber anschließend vor Benghazi vor Anker. Wegen angeblichen Befahrens eines Sperrgebietes sollte eine Strafzahlung entrichtet werden. Das genannte Sperrgebiet war laut IMO Rundschreiben jedoch bereits seit Mitte Juni 2022 aufgehoben. Einige Tage nach dem Vorfall und Zahlung der „Strafe“ erhielt die Crew sämtliche Papiere zurück und das Frachtschiff konnte seine Fahrt fortsetzen.

Von Seiten der deutschen Behörden wird davon ausgegangen, dass das Seegebiet vor der Küste von Cyrenaica als sogenannte No-Sail-Zone aktiv durch Einsatzkräfte der LNA (Libysch-Nationalen Armee) bestreift wird. Dieses nicht näher gekennzeichnete Sperrgebiet scheint sich Berichten zu Folge südlich des 34. Breitengrades vom Golf von Bomba im Osten über die Stadt Al Bayda, bis vermutlich Höhe Benghazi zu erstrecken. Das PPZ empfiehlt daher, das Mittelmeer nördlich des 34. Breitengrades zu durchqueren und die Küstengewässer in der Region Cyrenaica zu meiden. Darüber hinaus sollte der jeweilige Zielhafen direkt angefahren werden und im Vorfeld Kontakt zum Schiffsagenten bzw. dem Zielhafen aufgenommen werden. Im Falle einer Kontrolle durch die libysche Küstenwache sollten Crewangehörige ihre persönlichen Wertsachen bei sich tragen. Für Schiffe unter deutscher Flagge gilt in libyschen Hoheitsgewässern einschließlich der Seehäfen weiterhin die SOLAS-Gefahrenstufe 2.

Die Lage in Libyen ist seit einiger Zeit schon verhältnismäßig ruhig, aber nicht stabil. Mit plötzlich auftretenden, lokal und zeitlich begrenzten Auseinandersetzungen zwischen Milizen ist jederzeit zu rechnen. Der grundsätzliche Waffenstillstand hält jedoch weiter an. Die Bevölkerung hat ihren Alltag an die Sicherheitslage angepasst und sich damit arrangiert.

Der Export von Rohöl ist für Libyen weiterhin von großer Bedeutung. Für Schiffe, und insbesondere Tankschiffe, die libysche Häfen anlaufen, ist auch weiterhin von einer latenten Gefährdung auszugehen, da sich die Sicherheitslage spontan ändern kann. In den Häfen sind Angriffe bzw. Terroranschläge gegen Hafenanlagen weiterhin nicht auszuschließen. Es ist davon auszugehen, dass weiterhin Lieferungen von Waffen und

Ausrüstung aus dem Ausland auf dem Seeweg stattfinden. Risikobewertungen für mögliche Hafenanläufe müssen gegebenenfalls kurzfristig angepasst werden.

In libyschen Gewässern bzw. im zentralen Mittelmeer ist weiterhin mit Klein- bzw. Schlauchbootverkehr im Zusammenhang mit Migrationsbewegungen zu rechnen. Neben Tunesien ist Libyen Hauptabfahrtsland für Migranten auf dem Weg nach Europa. Es werden, vor allem bei Abfahrten aus dem Osten Libyens, häufiger größere Boote eingesetzt. Geraten Migrantenboote in Seenot, werden auch Handelsschiffe, wenn sie sich in der Nähe befinden, angewiesen, Migranten aufzunehmen. Bei guten Wetterbedingungen ist mit einem erhöhten Aufkommen von Migrantenbooten auf dem Mittelmeer zu rechnen.

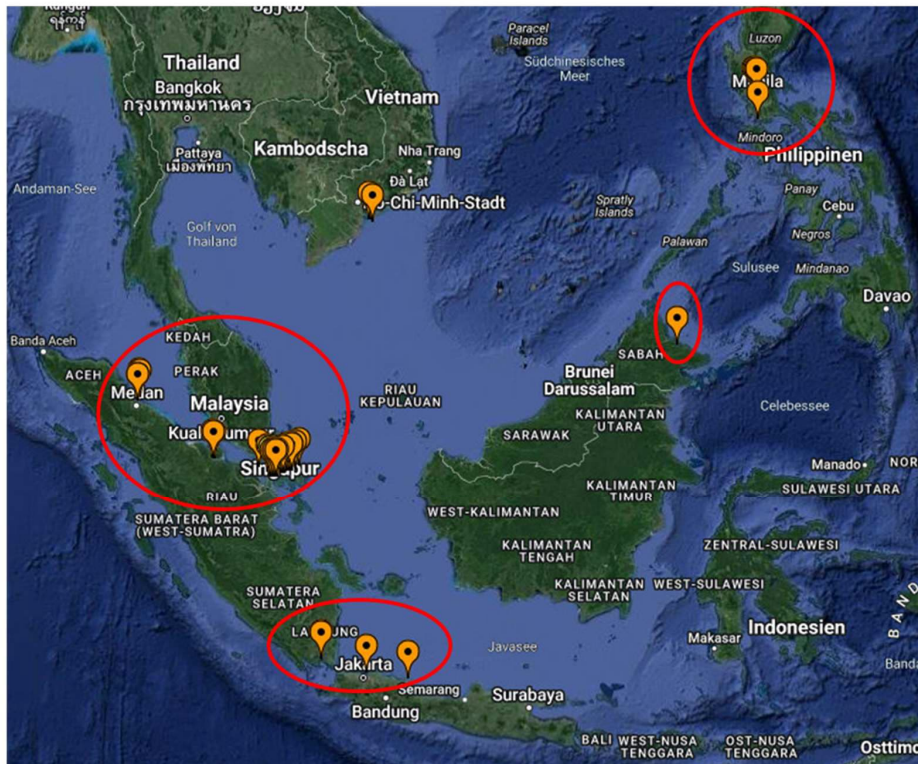
6 Südostasien

6.1 Statistik

SUEDOSTASIEN	Jan – Dez 2022	Jan – Dez 2023
Indonesien	10	18
Straße von Malakka	0	1
Malaysia	4	2
Philippinen	6	9
Straße von Singapur	38	37
Thailand	0	0
Gesamt	58	67

Im Bereich Südostasien sind die Fallzahlen gegenüber dem Vorjahr im Verhältnis leicht angestiegen. Verantwortlich dafür sind vor allem die wieder gestiegenen Fallzahlen vor Indonesien, auch im Bereich der Philippinen ist die Zahl der Vorfälle steigend. In der Straße von Singapur hingegen liegen die Fallzahlen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Verteilung der Vorfälle ist auf der nachfolgenden Karte ersichtlich.

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



6.2 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi

In den Seegebieten Südostasiens wurden in 2023 insgesamt 67 Vorfälle verzeichnet, davon entfallen 37 auf die Straße von Singapur. Die dort verzeichneten Überfälle fanden, mit einer Ausnahme, auf Schiffe in Fahrt statt. In einem der Überfälle lag das betreffende Schiff vor Anker. Der seit Ende 2019 zu verzeichnende Anstieg der Fallzahlen in diesem stark befahrenen Seegebiet hat sich seit einiger Zeit schon verstetigt. Vor Indonesien, wo in der Vergangenheit die meisten Vorfälle im Bereich Südostasiens gemeldet wurden, liegt die Zahl der Vorfälle im Berichtszeitraum mit 18 deutlich über denen des Vorjahreszeitraumes, als 10 Vorfälle an das IMB gemeldet wurden. In 14 der insgesamt 18 Fälle waren, wie es in indonesischen Gewässern meist der Fall ist, Schiffe vor Anker betroffen, drei Überfälle ereigneten sich im Hafen Belawan, ein weiterer im Hafen Lubuk Gaung. In den Gewässern von Malaysia wurden lediglich zwei Überfälle verzeichnet, betroffen waren ein in Fahrt befindlicher Schleppverband sowie ein Containerschiff im Hafen von Sandakan. Im Bereich der Philippinen hingegen wurden neun Vorfälle gemeldet, damit liegen die Fallzahlen dort wieder über denen des Vorjahres, wo sechs Vorfälle gemeldet wurden. Bis auf einen Überfall auf Reede vor Batangas, fanden alle diese Vorkommnisse auf Reede vor Manila statt. In der Straße von Malakka kam es zu einem Überfall auf ein in Fahrt befindliches Containerschiff. Die Täter griffen dabei den Kapitän mit einem Messer an und verletzten ihn an der Hand und an der Brust.

Bei den Vorfällen in südostasiatischen Gewässern handelt es sich nach wie vor mehrheitlich um sogenannte Low-Level-Überfälle, wie dem Diebstahl von Schiffsausrüstung, wobei die Täter in der Regel die Flucht antreten, sobald sie entdeckt werden. In 27 der insgesamt 67 Vorfälle führten die Täter Messer mit, in vier Fällen waren sie mit Schusswaffen ausgerüstet. Insgesamt neun Crewmitglieder wurden bei Überfällen von den Tätern bedroht, zwei Besatzungsmitglieder wurde verletzt. Insgesamt 12 Crewangehörige wurden gefesselt bzw. kurzzeitig als Geiseln festgehalten.

6.2.1 Indonesien

In 2023 wurden für Indonesien 18 Vorfälle an das IMB PRC gemeldet, es handelt sich dabei jeweils um Diebstähle bzw. Raubüberfälle auf Schiffe vor Anker bzw. im Hafen. Mit insgesamt fünf Überfällen am häufigsten betroffen war die Reede vor Dumai. Dabei waren die Täter in vier Fällen mit Messern bewaffnet und bedrohten damit Besatzungsmitglieder. In zwei Fällen wurden auch Crewangehörige gefesselt und kurzzeitig als Geiseln an Bord festgehalten. In einem Fall waren die Täter mit Eisenstangen bewaffnet und bedrohten damit ebenfalls ein Crewmitglied. Die Reede vor Belawan war in drei Fällen betroffen. Dabei waren die Täter in einem Fall mit Messern ausgerüstet, flüchteten jedoch in allen drei Fällen, nachdem sie entdeckt worden waren. Zwei Überfälle ereigneten sich auf Reede

vor Panjang, dabei führten die Täter in einem Fall lange Messer mit, drangen in den Maschinenraum ein und bedrohten damit einen Crewangehörigen. Anschließend raubten sie Maschinenersatzteile und entkamen in ihrem Boot. Jeweils ein Vorfall ereignete sich auf Reede vor Balongan, Tanjung Priok/Jakarta, Batam sowie Tarahan. Bei den beiden Überfällen vor Batam und Tarahan waren die Täter ebenfalls mit Messern bewaffnet, flüchteten jedoch, wie auch bei den beiden anderen Überfällen, nachdem sie entdeckt wurden.

Vier Überfälle fanden auf Schiffe im Hafen statt, mit drei Fällen am häufigsten betroffen waren Schiffe im Hafen von Belawan. In einem der Vorfälle führten die Täter ebenfalls Messer mit. Es kam jedoch zu keiner Konfrontation mit der Schiffsbesatzung. Im Hafen Lubuk Gaung, ereignete sich ein weiterer Überfall, auch hier traten die Täter die Flucht an, als sie entdeckt wurden.

Insgesamt entspricht das Vorgehen der Täter dem für die Region bekannten Muster. Überfälle in indonesischen Gewässern finden in der Regel bei Dunkelheit statt. Eine Konfrontation mit der Schiffscrew versuchen die Täter nach Möglichkeit zu vermeiden und treten bei Entdeckung in der Regel den Rückzug an. Ziel ist der Diebstahl von Schiffsausrüstung, Vorräten und Ersatzteilen. Vereinzelt kann es auch dazu kommen, dass Besatzungsmitglieder von den Tätern bedroht oder kurzzeitig als Geisel an Bord festgehalten werden. Dies war in 2023 insbesondere bei Überfällen auf Reede vor Dumai der Fall.

Um die Sicherheit von Schiffen auf Reede zu erhöhen, patrouilliert die Indonesian Marine Police (IMP) auch weiterhin in ausgewiesenen Gebieten. Die Fallzahlen sind in einigen dieser Überwachungsbereiche deutlich gesunken und konnten teilweise sogar auf null reduziert werden. Seit Beginn der Kooperation zwischen IMP und IMB PRC in 2014 wurde auf Reede vor Adang Bay kein Vorfall mehr verzeichnet. Aus diesem Grund wurde Adang Bay bereits im März 2021 von der nachfolgenden Liste der Überwachungsgebiete gestrichen und die Reede vor Tanjung Butan hinzugefügt.

Schiffe, die beabsichtigen vor den Häfen zu ankern, sollten dies möglichst in den nachfolgend aufgeführten Bereichen tun, damit Marineeinheiten im Falle eines Überfalls 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. Tanjung Butan: 01°11.30'N – 104°12.30'E
9. Muara Berau: 00°17.00'S - 117°36.00'E
10. Balikpapan: 01°22.00'S - 116°53.00'E

Die Patrouillen werden nach Angaben der indonesischen Behörden bis auf Weiteres fortgesetzt.

6.2.2 Straße von Malakka

In der Straße von Malakka wurde im Jahr 2023 ein Überfall an das IMB gemeldet. Betroffen war ein in Fahrt befindlicher Massengutfrachter. Mehrere, mit Messern bewaffnete Täter hatten sich dem Frachter in einem kleinen Boot angenähert und waren an Bord gelangt. Anschließend begaben sie sich zur Kabine des Kapitäns und stachen ihm in Brust und Hand. Dem Kapitän gelang es noch, die Brücke zu informieren. Als der Schiffsalarm ausgelöst wurde, flüchteten die Täter von Bord. Zwei Crewangehörige kümmerten sich um die Verletzungen des Kapitäns, das Schiff wurde auf Reede vor Singapur umgeleitet. Der Kapitän wurde in ein Krankenhaus verbracht und die singapurischen Behörden nahmen Ermittlungen auf.

In den letzten Jahren zeigte sich die Lage in der Straße von Malakka stabil. Hin und wieder melden andere Quellen vereinzelt Vorfälle, die in Art und Weise denen in der Straße von Singapur entsprechen und auch diesem Täterkreis zuzuordnen sind. Ob es sich bei dem oben geschilderten Vorfall um einen gescheiterten Raubüberfall handelt oder es die Täter gezielt auf den Kapitän abgesehen hatten, ist nicht bekannt. Beim Durchfahren der Straße von Malakka ist weiterhin Wachsamkeit angeraten.

6.2.3 Malaysia

Vor Malaysia wurden in 2023 zwei Vorfälle gemeldet. Betroffen war in einem Fall ein Schleppverband, der sich knapp drei Seemeilen südlich des Pengerang Terminals in Fahrt befand. Mehrere Täter gelangten auf den Schleppkahn und stahlen Altmetall. Der zweite Vorfall ereignete sich im Hafen Sandakan, allerdings wurde der Diebstahl erst bemerkt nachdem das Schiff den Hafen bereits wieder verlassen hatte.

Ein weiterer Vorfall, den das IMB nicht in seiner Statistik aufführt, ereignete sich unweit des Hafens Tanjung Langsat auf einer Bohrplattform. Ein Patrouillenboot der malaysischen Küstenwache wurde auf ein kleines Boot mit vier Personen darin aufmerksam, dass unter der Plattform festgemacht war. Als die Bootsinsassen das Patrouillenboot bemerkten,

versuchten sie zu flüchteten. Als das nicht gelang, sprangen sie schließlich ins Wasser, um zu entkommen. Die Küstenwache konnte die Verdächtigen aus dem Wasser ziehen und festnehmen. In der Folge wurden zwei Arbeiter auf der Plattform aufgefunden, die ausgeraubt worden waren und dabei leichte Verletzungen erlitten hatten.

Vor der Halbinsel Sabah war es in der Vergangenheit zu Entführungen von Crewangehörigen durch sogenannte KFR-Gruppen (Kidnap For Ransom) gekommen. Im Januar 2020 wurde der letzte solche Vorfall gemeldet. Malaysische und philippinische Sicherheitskräfte konnten mit ihrem robusten Vorgehen gegen die Militanten einige Erfolge erzielen und diese damit offensichtlich schwächen. Nachdem das ReCAAP Anfang Oktober 2022 unter Berufung auf die philippinische Küstenwache bekannt gegeben hatte, dass die Bedrohung hinsichtlich der Entführung von Crewmitgliedern in der Sulu-Celebes-See von potenziell hoch auf mäßig herabgestuft wurde, wurde dies im Oktober 2023 noch einmal auf nun mäßig-gering herabgestuft. Gleichzeitig mit der erneuten Herabstufung hat das ReCAAP ISC seine Empfehlungen angepasst. Schiffen wird bei der Durchfahrt durch das Gebiet geraten, Wachsamkeit zu üben und die notwendigen Präventivmaßnahmen zu ergreifen. Den Schiffen wird außerdem empfohlen, mit den Behörden in Kontakt zu bleiben und alle Vorfälle an die Operationszentren der Philippinen und der ESSCOM zu melden.

6.2.4 Straße von Singapur

In der Straße von Singapur wurden dem IMB PRC im vergangenen Jahr insgesamt 37 Vorfälle gemeldet. Damit liegen die Fallzahlen auf dem Niveau von 2022, als 38 Vorfälle verzeichnet wurden. Nicht alle Vorfälle werden an das IMB gemeldet. Das ReCAAP verzeichnet mit 58 Vorfällen deutlich höhere Fallzahlen. Ende 2019 war es in diesem Seegebiet zu einem plötzlichen Anstieg der Fallzahlen gekommen, die sich inzwischen auf hohem Niveau verstetigt haben. Es sind weiterhin fast ausschließlich Schiffe in Fahrt betroffen, vorzugsweise solche mit niedrigem Freibord wie Massengutfrachter und Schleppverbände, seltener Tankschiffe und Stückgutfrachter. Lediglich ein Überfall ereignete sich auf einem Schiff, das zum Bunkern vor Singapur auf Reede lag.

Die Täter haben es zumeist auf Maschinenersatzteile abgesehen. Bei den Überfällen auf Schleppverbände haben die Täter die Ladung der Frachtkähne, meist Altmetall, im Visier. In 2022 war die Zahl der Überfälle auf Schleppverbände wieder angestiegen. Die Täter sind dabei unbewaffnet und zeigen kein aggressives Verhalten gegenüber den Besatzungen. In 2023 waren in sechs Fällen Schleppverbände betroffen. In der Seestraße findet immer wieder eine Verlagerung der Aktionsräume durch die Täter statt. Im Jahr 2022 fanden die Überfälle zunächst gleichmäßig verteilt in allen Sektoren statt, verlagerten sich dann ab dem dritten Quartal überwiegend auf den westlichen Sektor des nach Osten gehenden Einbahnweges des Verkehrstrennungsgebietes. In 2023 verteilen sich die

Vorfälle fast ausschließlich auf den westlichen und östlichen Sektor. Besonders häufig betroffen waren Schiffe im Phillip Chanel, vor Pulau Cula, aber auch vor Karimun Kecil im östlichen Sektor sowie Tanjung Tondong vor Bintan im westlichen Sektor. Es handelt sich weiterhin um Low-Level Überfälle die meist bei Dunkelheit stattfinden. In der Regel versuchen die Täter möglichst unbemerkt an Bord zu gelangen, und schnellstmöglich mit ihrer Beute wieder zu verschwinden, manchmal kommt es jedoch auch zu kurzzeitigen Geiselnahmen an Bord. Bei den in 2023 an das IMB gemeldeten Vorfällen wurde in 15 Fällen das Mitführen von Messern dokumentiert, in drei Fällen auch Schusswaffen. In fünf Fällen nahmen die Täter Crewangehörige gefangen, zwei Besatzungsmitglieder wurden von den Tätern mit Waffen bedroht. Die Behörden in Singapur haben zwar seit einiger Zeit schon die Patrouillen verstärkt, jedoch ist dieses dicht befahrende Seegebiet nur schwer flächendeckend zu überwachen.

6.2.5 Philippinen

In den Gewässern der Philippinen wurden in 2023 insgesamt neun Vorfälle dokumentiert, im Jahr davor waren es nur sechs. Bis auf einen Vorfall auf Reede vor Batangas, wo die Täter unbemerkt Schiffsgegenstände stehlen konnten, waren in den übrigen acht Fällen Containerschiffe auf Reede vor Manila betroffen. Bei einem der Überfälle waren die Täter mit Messern und Eisenstangen bewaffnet, raubten Schiffsausrüstung und flüchteten bei Alarmauslösung. Ein Crewmitglied wurde dennoch verletzt. In einem anderen Fall waren die Täter mit Schusswaffen bewaffnet. Sie nahmen den wachgehenden Crewangehörigen gefangen und raubten sein Mobiltelefon. Als der Alarm ausgelöst wurde, flüchteten sie. Bei den übrigen Fällen kam es zu keiner Konfrontation mit der Besatzung, zum Teil wurde der Diebstahl auch erst später bemerkt.

Mitte 2021 war es schon einmal zu einer vorübergehenden Häufung von Überfällen auf Containerschiffe in der Manila Bay gekommen, woraufhin das ReCAAP einen „Incident Alert“ für diesen Bereich herausgab, um die Schifffahrt hinsichtlich möglicher Überfälle zu sensibilisieren. Im September 2021 konnten philippinische Sicherheitskräfte mehrere Tatverdächtige einer kriminellen Gruppe festnehmen. Dabei wurde auch zuvor von den Schiffen gestohlenes Diebesgut sichergestellt. In den darauffolgenden Monaten wurden im Bereich der Manila Bay zunächst keine weiteren Überfälle mehr gemeldet.

Hinsichtlich der Entführungen von Besatzungsmitgliedern durch KFR Gruppen in der Sulu-Celebes-See stellt sich die Lage, wie bereits im Abschnitt Malaysia erwähnt, weiterhin ruhig dar. Dennoch gelten die Gewässer der Sulu-Celebes-See sowie vor Sibutu Island, Tawi-Tawi und der Sibutu Passage prinzipiell auch weiterhin als gefährdet. Wie bereits beschrieben, wurde die Gefährdungsstufe im Oktober 2023 erneut herabgestuft, von mäßig auf nunmehr mäßig-gering. Da Entführungen von Besatzungsmitgliedern in der

Sulu-Celebes-See seit Januar 2020 aufgrund erfolgreicher Militäroperationen und verschiedener Strafverfolgungsinitiativen ausgeblieben sind, hat das ReCAAP ISC seine Empfehlung ebenfalls noch einmal angepasst. Schiffen wird bei der Durchfahrt durch das Gebiet geraten, Wachsamkeit zu üben und die notwendigen Präventivmaßnahmen zu ergreifen. Den Schiffen wird außerdem empfohlen, mit den Behörden in Kontakt zu bleiben und alle Vorfälle an die Operationszentren der Philippinen und der ESSCOM zu melden.

Von Seiten des Auswärtigen Amts besteht für Malaysia, die Philippinen und die umgebenden Gewässer eine Teilreisewarnung.

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

<https://www.auswaertiges-amt.de/de/ReiseUndSicherheit/philippinensicherheit/212492>

6.3 Bewertung/Prognose

Die Zahl der Vorfälle im Bereich Südostasien ist in 2023 gegenüber dem Vorjahr wieder angestiegen. Dafür verantwortlich sind die gestiegenen Fallzahlen in den Gewässern vor Indonesien und der Philippinen. In der Straße von Singapur liegen die Fallzahlen auf dem Niveau des Vorjahres.

Seit dem Anstieg Ende 2019 haben sich die Fallzahlen in der Straße von Singapur auf hohem Niveau eingependelt. Vermutlich aus Indonesien stammende, kriminelle Gruppen überfallen in Fahrt befindliche Schiffe, meist um Maschinenersatzteile oder Vorräte zu stehlen. Die Überfälle finden mehrheitlich auf dem nach Osten gehenden Einbahnweg des VTG statt, wahrscheinlich aufgrund der Nähe zu Indonesien. Die Täter verlagern die Schwerpunkte ihrer Überfälle regelmäßig innerhalb der drei Sektoren. Dabei werden Schiffe mit niedrigem Freibord, wie Massengutfrachter, von den Tätern bevorzugt, seit 2022 werden auch Schleppverbände wieder häufiger überfallen. Während Letztere meist bei Tageslicht das Ziel von Überfällen werden, finden die Übergriffe auf Frachtschiffe in der Regel bei Dunkelheit statt, vorzugsweise bei Neumond, wenn das schwache Licht eine Entdeckung der Täter erschwert. Zu Beginn des Jahres 2023 war zudem ein Vorfall bekannt geworden, bei dem die Täter eine Drohne eingesetzt haben, um die Aktivitäten der Besatzung an Deck auszukundschaften und so einen günstigen Zeitpunkt abzuwarten, um möglichst unerkannt an Bord zu gelangen. Obwohl die Behörden in Singapur ihre Patrouillen verstärkt haben, ist dieses dicht befahrene Seegebiet nur schwer zu überwachen. Mit weiteren Überfällen auf in Fahrt befindliche Schiffe ist daher zu rechnen. Die im Dezember 2019 vom IMB herausgegebene Warnmeldung für die Straße von Singapur hat weiterhin Bestand.

Auf Rang zwei hinter der Straße von Singapur folgt Indonesien mit 18 Vorfällen. Die indonesische Marine Police überwacht schon seit einigen Jahren verschiedene ausgewiesene Ankerplätze vor den Häfen, was sich in den gegenüber früheren Jahren deutlich gesunkenen Fallzahlen widerspiegelt. Bei den im Berichtszeitraum verzeichneten Vorfällen waren die Reeden vor Belawan, Panjang, Balongan, Dumai, Tanjung Priok/Jakarta, Batam sowie Tarahan betroffen. Letztere war in der jüngeren Vergangenheit gar nicht von Überfällen betroffen gewesen. Insbesondere bei den Überfällen vor Dumai waren die Täter meist mit Messern bewaffnet und Crewangehörige wurden bedroht, in zwei Fällen kam es zudem auch zu kurzzeitigen Geiselnahme an Bord. Zwei Überfälle ereigneten sich zudem in den Häfen von Lubuk Gaung und Belawan. Es ist auch weiterhin mit Überfällen zu rechnen, insbesondere auf Reede, aber auch im Hafen, sowie vereinzelt auch auf in Fahrt befindliche Schiffe.

Im Bereich der Philippinen wurden im Berichtszeitraum neun Vorfälle gemeldet, betroffen waren, bis auf eine Ausnahme, Containerfrachter, die in der Manila Bay vor Anker lagen. Dort war es bereits 2021 kurzzeitig zu einer Häufung von Überfällen auf Containerschiffe gekommen. Aufgrund der verstärkten Patrouillen der Behörden und nach der Festnahme einiger Mitglieder einer kriminellen Gruppe, die offensichtlich für die Überfälle verantwortlich waren, waren die Vorfälle in 2022 Jahr dort auf null zurückgegangen. Aufgrund der Einrichtung von Ankerplätzen zu Quarantänezwecken für Crewwechsel während der Corona Pandemie in 2021 hatten sich mehr Schiffe als sonst auf Reede aufgehalten, was es den kriminellen Gruppen offenbar erleichtert hat, unbemerkt Schiffe zu überfallen. In der Manila Bay ist auch weiterhin mit Überfällen zu rechnen.

Im Hinblick auf die Entführungen von Besatzungsmitgliedern durch KFR-Gruppen stellt sich die Lage seit nunmehr über vier Jahren ruhig dar. Im Januar 2020 wurde die bislang letzte Entführung von Crewangehörigen verzeichnet, betroffen war ein Fischereischiff aus der Region. In der Vergangenheit waren die Täter bei den Versuchen, größere Handelsschiffe zu überfallen, jedes Mal gescheitert. Daher hatten die mit der Terrorgruppe Abu Sayyaf verbündeten KFR-Gruppen ihren Fokus wieder auf kleinere, leichtere Ziele gelegt. Da die Familien der Entführungsoffer meist nicht in der Lage sind, ein Lösegeld zu zahlen, sind diese Entführungen für die KFR Gruppen nur wenig oder gar nicht lukrativ. Trotz der ruhigen Lage und der erneuten Herabstufung der Gefährdungslage in der Sulu-Celebes-See sowie vor der malaysischen Halbinsel Sabah weisen sowohl das ReCAAP als auch das IMB darauf hin, dass die Gefahr von Überfällen grundsätzlich fortbesteht. Dies schließt auch Segelyachten und Freizeitboote mit ein, vor allem wenn es sich bei den Besatzungen um westliche Ausländer handelt, da hier davon auszugehen ist, dass ein deutlich höheres Lösegeld gezahlt wird, als es bei Staatsbürgern aus der Region der Fall

ist. Sowohl das IMB als auch ReCAAP geben aufgrund von Hinweisen der malaysischen und philippinischen Behörden bei Bedarf Warnmeldungen heraus.

Entführungen von kleineren Tankschiffen zum Zwecke des Ladungsdiebstahls sind seit längerer Zeit schon die Ausnahme. Der letzte offiziell gemeldete Fall ereignete sich in 2017. Zu Beginn des Jahres 2022 war es vor Südost-Sulawesi zu einer Entführung eines Bunkerschiffs mit anschließendem Ladungsdiebstahl gekommen. Der Vorfall war jedoch nicht an das IMB gemeldet worden.

In der Straße von Malakka ist die Lage aufgrund der Überwachung durch die Anrainerstaaten auch weiterhin stabil. Das ReCAAP verzeichnet fünf Vorfälle, dabei entspricht die Vorgehensweise der Täter, bis auf eine Ausnahme, der in der Straße von Singapur, die Überfälle sind wahrscheinlich auch diesem Täterkreis zuzuordnen. Bei dem einzigen, auch an das IMB gemeldeten Überfall wurde der Kapitän von den Tätern in seiner Kabine mit einem Messer angegriffen und schwer verletzt. Weitere Hintergründe des Vorfalls sind nicht bekannt. Die letzten Vorfälle, bei dem Crewangehörige verletzt wurden, fanden 2015 statt, als es zu einer Serie von Entführungen von Tankschiffen gekommen war. Von einer grundsätzlichen Änderung der Lage ist aktuell nicht auszugehen.

6.4 Empfehlung

In der gesamten Region wird Schiffen vor Anker und auch in den Häfen weiterhin Wachsamkeit empfohlen. Die von den indonesischen Behörden ausgewiesenen, überwachten Ankerplätze sollten nach Möglichkeit genutzt werden. In der Regel brechen die Täter bei frühzeitiger Entdeckung ihr Vorhaben ab und flüchten, wenn der Alarm ausgelöst wird. Kommt es dennoch zu einer Begegnung mit der Schiffsbesatzung, ist es nicht ausgeschlossen, dass Crewmitglieder mit Messern bedroht und/oder kurzzeitig als Geisel genommen werden.

In der Straße von Singapur sind Schiffe in Fahrt von Überfällen betroffen. Auch wenn die singapurischen Behörden ihre Patrouillen verstärkt haben, ist diese dicht befahrene Seestraße nicht lückenlos zu überwachen. Daher ist auch hier besondere Wachsamkeit, vor allem in den Nachtstunden empfohlen. Gleiches gilt auch weiterhin beim Durchfahren der Straße von Malakka.

Das ReCAAP hat ein Poster mit den aktualisierten Kontaktdaten der Strafverfolgungsbehörden der Anrainerstaaten der Straße von Singapur/Straße von Malakka (SOMS) veröffentlicht. Es werden dort außerdem Präventivmaßnahmen beschrieben, die vor der Einfahrt in die SOMS ergriffen werden sollten, sowie Maßnahmen, sollte das Schiff von Tätern geboarded werden. Zudem wurde ein interaktives Dashboard eingerichtet, auf dem vergangene und aktuelle Vorfälle angezeigt und analysiert werden

können. Das Dashboard mit Namen ReCAAP Data Visualisation Map and Panel (Re-VAMP) ermöglicht es Nutzern, verschiedene Datensätze von Vorfällen miteinander in Beziehung zu setzen und daraus Risikobewertungen vorzunehmen, Präventivmaßnahmen einzuleiten und eine sichere Passage zu planen. Die Kontaktdaten der Behörden sowie das Dashboard sind auf der Internetseite des ReCAAP-ISC unter www.recaap.org abrufbar.

Reporting of incidents - Contact details of the littoral States		
Indonesia	Phone Number	Fax Number
Indonesian Coast Guard (BAKAMLA) – Contact Centre Western Zone [Pulau Batam]	+62 813 6387 7299	
Regional Marine & Air Police of Riau [Pulau Batam]	+62 822 8372 3721	
BAKAMLA [Jakarta] Email: puskodai@bakamla.go.id (maritime incident reporting)	+62 895 6003 00846 (maritime incident reporting)	
Email: contactcenter@bakamla.go.id (general purposes reporting)	+62 821 2518 8898 +62 821 1503 21 (general purposes reporting)	
Marine & Air Police Corp [Jakarta] Email: pencegahangancorierindonesia@gmail.com monitoringcenter.korpolarus@gmail.com	+62 813 1000 1950	
Malaysia		
Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) [Johor Bahru] Email: pusopjohor@mmea.gov.my	+60 7 219 9402 +60 7 219 9403	+60 7 227 9285
MMEA [Putra Jaya] (Maritime Operation Center) Email: pomarhq@mmea.gov.my	+60 38 943 4001 +60 38 995 7201 +60 19 261 1833	+60 38 941 4527
Singapore		
Port Operations Control Centre (POCC) Email: pocc@mpa.gov.sg	+65 6226 5539 +65 6325 2493	+65 6227 9971 +65 6224 5776

Die Gefahr von Entführungen im Bereich der südlichen Philippinen, insbesondere in der Sulu-Celebes-See, um Sibutu Island sowie der Sibutu Passage und um die Insel Tawi-Tawi sowie östlich der malaysischen Provinz Sabah besteht, trotz der aktuell ruhigen Lage und dem erneuten Herabsetzen der Gefährdungsstufe, grundsätzlich weiter fort. Sowohl das IMB PRC als auch das ReCAAP weisen ausdrücklich darauf hin. Bei der Durchfahrt durch die gefährdeten Bereiche gilt in jedem Fall erhöhte Aufmerksamkeit. Sämtliche Vorkommnisse sollten an die philippinischen bzw. malaysischen Sicherheitsbehörden gemeldet werden.



The map shows the Sulu Sea to the north and the Celebes Sea to the south. Key locations marked include Lahad Datu, Zamboanga, and Bongao. Numbered markers 1, 2, and 3 indicate the locations of the Philippine Coast Guard District Southwestern Mindanao, Philippine Coast Guard Station Bongao (Central Tawi-Tawi), and Eastern Sabah Security Command (ESSCOM) respectively.

- Philippine Coast Guard District Southwestern Mindanao**
Tel: +63 998 585 7972
+63 917 842 8446
VHF: Channel 16 with call-sign "NEPTUNE"
Email: hcgdswn@yahoo.com
- Philippine Coast Guard Station, Bongao (Central Tawi-Tawi)**
Tel: +63 998 585 7941
+63 917 842 8402
VHF: Channel 16
Email: cgd_tawi2@yahoo.com
- Philippine Navy - Littoral Monitoring Station (LMS), Bongao, Tawi-Tawi**
Tel: +63 955 714 0153
VHF: Channel 16
Email: jointtaskgroup@gmail.com
- Eastern Sabah Security Command (ESSCOM)**
Tel: +60 89863181/016
Fax: +60 89863182
VHF: Channel 16 with call-sign "ESSCOM"
Email: bilikgerakan_esscom@ppm.gov.my

Das IMB weist auch weiter darauf hin, dass sich Schiffe, die diese Gewässer durchfahren, gemäß der "Notice for Mariners NTM 14 vom Juli 2017 bei den Behörden registrieren/anmelden sollen.

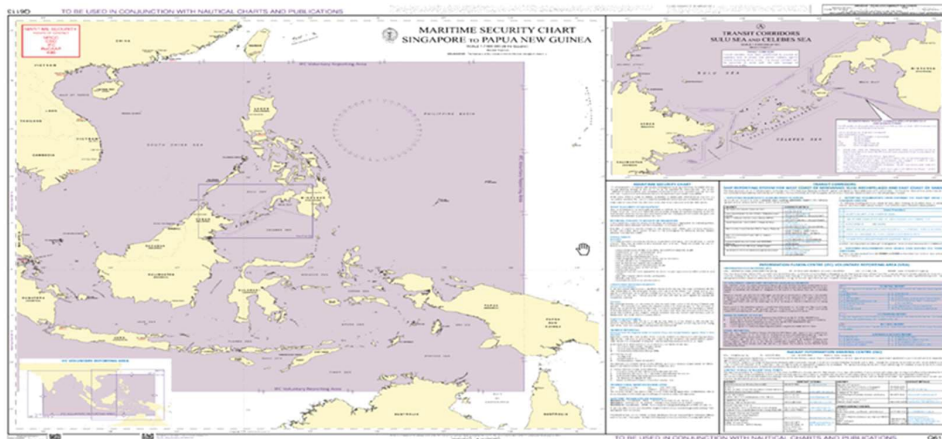


Chart Q6113

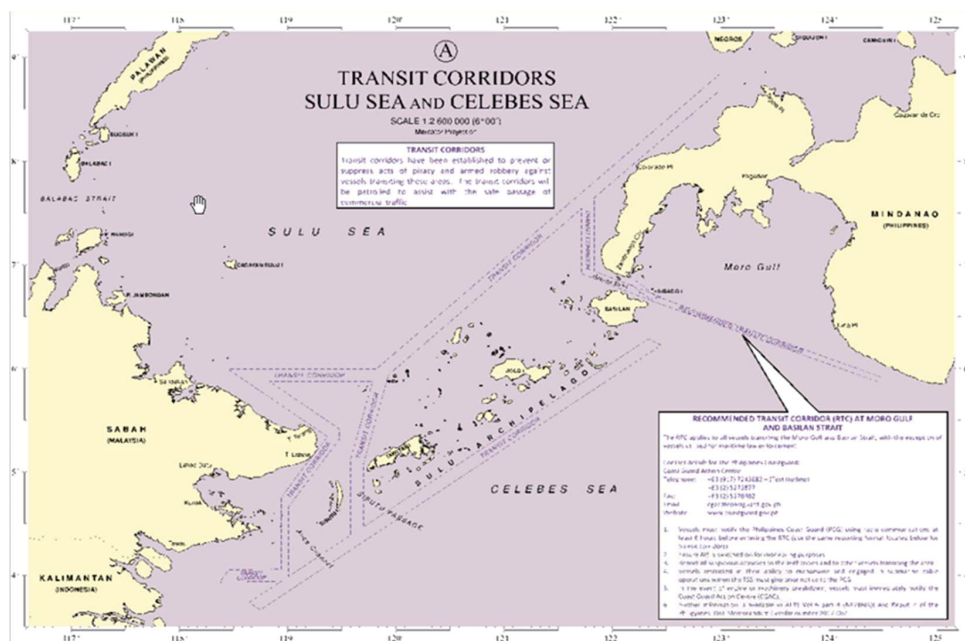


Chart Q6113 Transit Corridors Sulu Sea and Celebes Sea

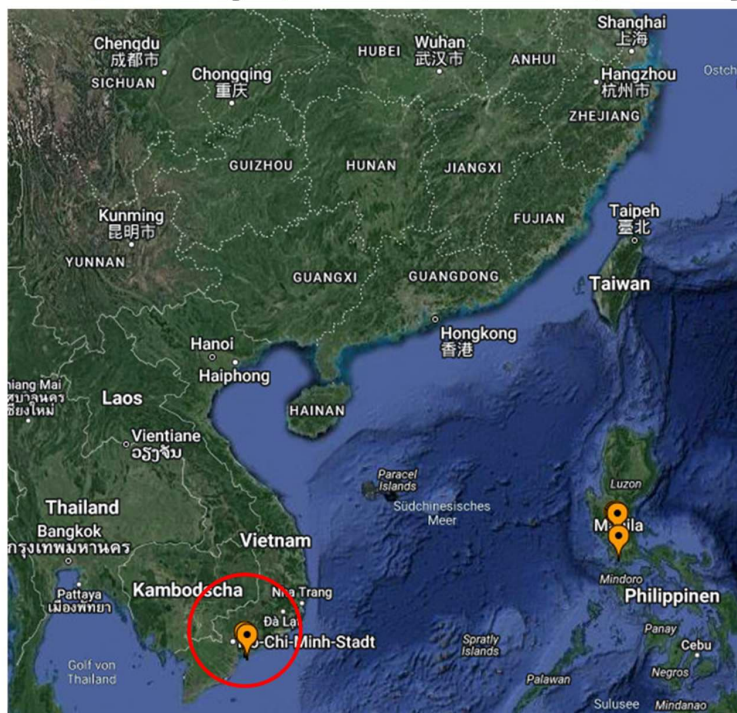
7 Ostasien

7.1 Statistik

Ostasien	Jan – Dez 2022	Jan – Dez 2023
China	0	0
Vietnam	2	3
Gesamt	2	3

Im Bereich Ostasien wurden für 2023 drei Vorfälle vor Vietnam verzeichnet. Auch im Vorjahr waren lediglich zwei Vorfälle an das IMB gemeldet worden, ebenfalls vor Vietnam. Damit liegen die Fallzahlen im Bereich Ostasien weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. Die Vorfälle sind auf der nachfolgenden Karte mit einem roten Kreis markiert.

 versuchter Überfall  Entführung  Überfall  Beschuss  verdächtige Annäherung



7.2 Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi

7.2.1 Vietnam

Seit einigen Jahren schon werden vor Vietnam nur noch vereinzelt Vorfälle verzeichnet. In der Regel sind Schiffe vor Anker das Ziel der Täter, diese haben es auf Schiffsgegenstände oder kleinere Mengen Kraftstoff abgesehen. Die Täter versuchen dabei, den Kontakt mit der Besatzung zu vermeiden. Bei den in 2023 an das IMB gemeldeten Vorfällen waren war in zwei Fällen die Reede vor Vung Tau sowie die Reede vor Ho Chi Minh betroffen. Bei Letzterem waren die Täter zunächst unbemerkt an Bord eines driftenden Containerschiffes gelangt und hatten Schiffsausrüstung gestohlen. Der Versuch der Crew, die Hafenbehörde über VHF zu kontaktieren, blieb erfolglos. Auch bei den beiden anderen Vorfällen bemerkten die Besatzungen die Überfälle erst im Nachgang. Vung Tau war bereits in früheren Jahren häufig von Überfällen betroffen.

7.2.2 China

Vor China war es zuletzt in 2019 zu Überfällen auf Schiffe vor Anker gekommen. Von den früheren Vorfällen betroffen waren meist die Reeden vor Caofeidian und Jingtang. Analog zu Vietnam haben es die Täter auch hier auf Schiffsgegenstände oder kleinere Mengen Treibstoff abgesehen. Von einem gewissen Dunkelfeld an nicht gemeldeten Vorfällen ist auszugehen.

7.3 Bewertung/Prognose

Die Gefährdungslage im Bereich Ostasien bleibt weiterhin auf niedrigem Niveau. Ende 2022 wurden in Vietnam mehrere Tatverdächtige einer kriminellen Gruppe festgenommen. Aus deren Aussagen war zu entnehmen, dass Überfälle weit häufiger stattfinden als gemeldet werden. Dies dürfte darin begründet sein, dass, wie bei anderen kleinkriminellen Handlungen, der Wert des Diebesguts gering ist und Verzögerungen im Fahrtverlauf weit höhere Kosten verursachen würden. Mit weiteren Raubüberfällen und Diebstählen ist sowohl vor Vietnam als auch vor China zu rechnen.

7.4 Empfehlung

Vor allem bei Dunkelheit wird Schiffen vor Anker sowie im Hafen weiterhin Wachsamkeit empfohlen. Darüber hinaus sind auch im südlichen Teil des Südchinesischen Meeres Überfälle auf Tankschiffe und Schlepper mit Barges nicht auszuschließen.

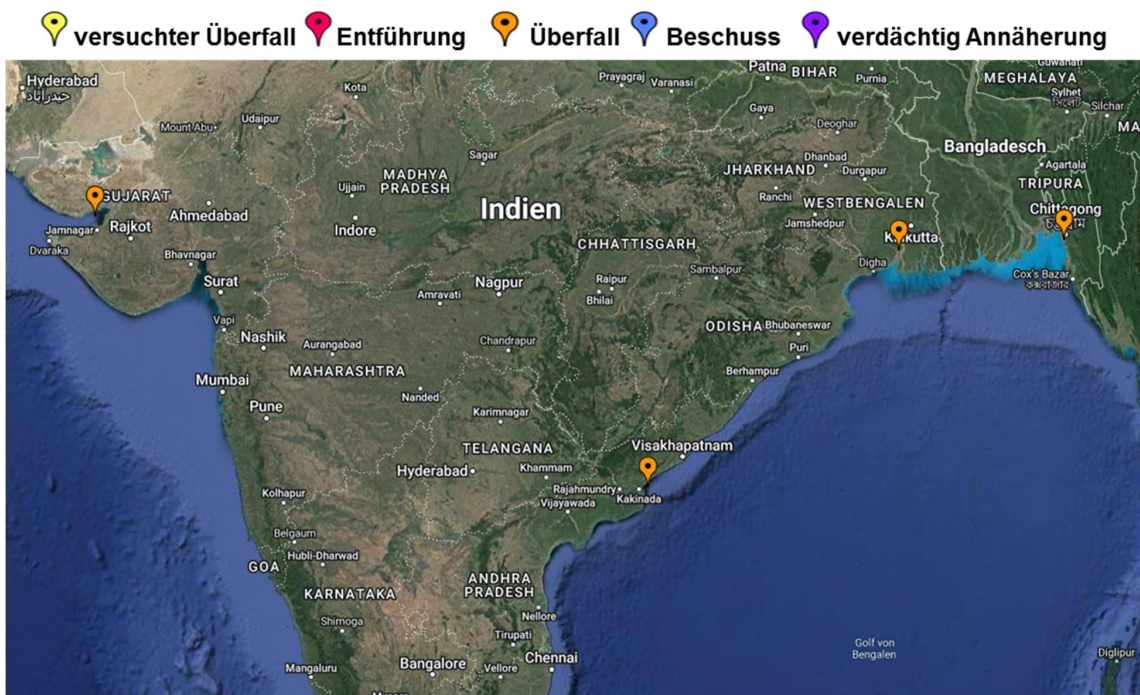
8 Indischer Subkontinent

8.1 Statistik

INDISCHER SUBKONTINENT	Jan – Dez 2022	Jan – Dez 2023
Bangladesch	7	1
Indien	3	4
Gesamt	10	5

In 2023 sind die Fallzahlen für den indischen Subkontinent gegenüber 2022 um die Hälfte gesunken. Vor Bangladesch, wo in 2022 noch sieben Vorfälle gemeldet wurden, war es in 2023 nur einer. Vor den Küsten Indiens liegen die Fallzahlen mit vier in 2023 auf dem Niveau des Vorjahres, als drei Vorfälle gemeldet wurden.

Die Verteilung der Vorfälle ist in der nachfolgenden Karte ersichtlich.



8.2 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi

8.2.1 Bangladesch

In 2023 wurde vor Bangladesch lediglich ein Vorfall an das IMB gemeldet, was ein deutlicher Rückgang gegenüber dem Vorjahr darstellt. Ein im Hafen von Chittagong

liegender Tanker war das Ziel eines Überfalls. Dabei waren mehrere, mit Messern bewaffnete Täter an Bord gelangt und entwendeten Schiffsgegenstände. Als sie entdeckt und der Alarm ausgelöst wurde, flüchteten sie mit ihrer Beute. Die alarmierte Küstenwache führte anschließend Ermittlungen an Bord durch.

Auf Reede vor Chittagong oder beim Einlaufen in den Hafen fanden bereits in der Vergangenheit die meisten Vorfälle statt. Nachdem die örtlichen Behörden die Überwachung in diesem Bereich verstärkt hatte, war die Zahl der Vorfälle dort gesunken. Bei den nachfolgend verzeichneten Vorkommnissen war dann zunächst auch nicht Chittagong, sondern die Reede bzw. der Bereich vor Matarbari, ca. 70 Seemeilen südlich von Chittagong, sowie der Hafen von Chattogram betroffen. Auch auf dem Pasur River in den Sundarbans wurden Vorkommnisse verzeichnet. In 2022 wurden dann auch vor Chittagong wieder Vorfälle gemeldet, außerdem waren auch Schiffe auf dem Pasur River sowie auf der Mongla-Außenreede von Überfällen betroffen.

In den Sundarbans, im Grenzgebiet zu Indien, kommt es darüber hinaus seit Jahren immer wieder zu gewaltsamen Übergriffen und Entführungen von einheimischen Fischern, von deren Familien dann Lösegeld erpresst wird. Die Zahl dieser Vorkommnisse war zuletzt rückläufig. Die Handelsschiffahrt ist hiervon jedoch ohnehin nicht betroffen. Die Vorfälle werden dem IMB in der Regel nicht gemeldet. Zu Beginn des Jahres 2023 hatten andere Quellen von zwei Vorkommnissen in diesem Zusammenhang berichtet. Bei einem Überfall auf ein Fischerboot vor Cox Bazaar bedrohten mehrere Täter die insgesamt 16 Crewmitglieder mit Schusswaffen und plünderten das Fahrzeug, ehe sie entkamen. Bei einem weiteren Überfall auf ein Fischereifahrzeug vor Kuakata töteten die Angreifer neun der insgesamt 18 Crewmitglieder und warfen die Leichen anschließend über Bord. Die neun übrigen Besatzungsmitglieder wurden als Geisel genommen. Bangladeschische Sicherheitskräfte konnten drei der Geiseln retten, einer starb und fünf galten als vermisst. Vier Verdächtige konnten festgenommen werden.

8.2.2 Indien

Vor Indien wurden im vergangenen Jahr vier Vorfälle gemeldet. Bei je einem Überfall im Hafen von Haldia, auf Reede vor Kakinda (Golf von Bengalen) sowie auf Reede vor Kandla im Golf von Kachchh, konnten die Täter jeweils unbemerkt von der Schiffsbesatzung Maschinenersatzteile bzw. Schiffsausrüstung stehlen.

Wie in anderen Regionen Asiens, handelt es sich auch vor Indien meist um Low-Level-Überfälle, betroffen sind sowohl Handelsschiffe als auch Frachtkähne, die Altmetall bzw. Schrott transportieren. Auch im Schlepp befindliche Schiffe auf dem Weg zu den Abwrackwerften werden überfallen. Die tatsächliche Zahl der Überfälle dürfte auch hier

höher liegen. In der Regel versuchen die Täter unbemerkt zu bleiben und den Kontakt zur Besatzung zu vermeiden.

Zudem war es im vergangenen Jahr auch zu einem Überfall auf ein Fischerboot vor Thopputhurai/Tamil Nadu gekommen. Die mit Macheten bewaffnete Täter raubten den Fang, sowie GPS Geräte und Batterien. Der Eigentümer des Bootes wurde verletzt, das Boot beschädigt. Die Täter sollen aus Sri Lanka stammen. Wie auch bei ähnlichen Übergriffen auf Fischer vor der Küste von Bangladesch, werden auch vor Indien solche Vorfälle, in denen die Täter häufig äußerst brutal vorgehen, nicht an das IMB gemeldet.

8.3 Bewertung/Prognose

Sowohl vor Indien als auch vor Bangladesch ist weiterhin mit Überfällen zu rechnen. In Bangladesch finden seit 2022 die meisten Vorfälle wieder im Bereich Chittagong statt, wo sich der größte Hafen des Landes befindet. Im Jahr 2021 waren vor Bangladesch gar keine Vorkommnisse verzeichnet worden. Die in 2020 verzeichneten Vorfällen ereigneten sich weiter südlich bzw. westlich vor Matarbari und im Hafen Chattogram sowie auf dem Pasur River in den Sundabarns. Wie auch in Indien, handelt es sich bei den Tätern meist um Kleinkriminelle, die in der Regel unbewaffnet sind und den Kontakt zur Schiffsbesatzung meiden. Mit dem Verkauf von Diebesgut versuchen sie, ihr tägliches Auskommen zu sichern. Von einem nicht unerheblichen Dunkelfeld an nicht gemeldeten Vorfällen ist sowohl in Indien als auch in Bangladesch auszugehen.

Übergriffe auf Fischerboote bzw. Trawler finden sowohl vor Bangladesch als auch vor Indien regelmäßig statt, ohne dass diese Vorfälle dem IMB gemeldet werden. Da die Handelsschifffahrt hiervon nicht betroffen ist, finden diese Vorfälle international weniger Beachtung.

9 Südamerika

9.1 Statistik

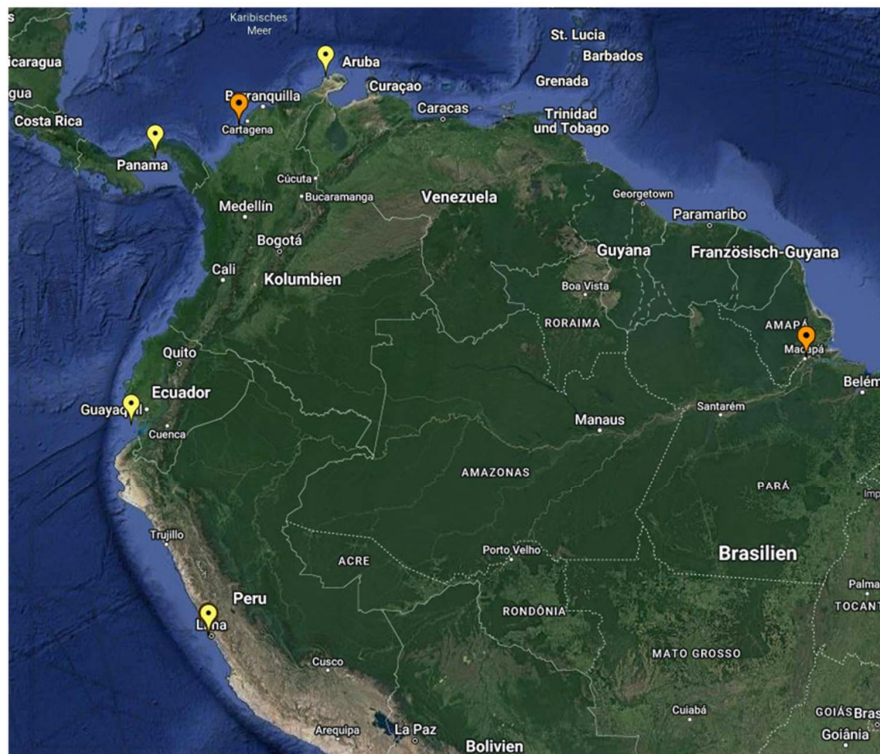
SÜDAMERIKA	Jan – Dez 2022	Jan – Dez 2023
Brasilien	5	1
Ecuador	0	1
Dominikanische Republik	0	0
Guyana	2	0
Haiti	1	0
Kolumbien	0	2
Mexico	1	0
Panama	0	1
Peru	12	14
Venezuela	3	0
Gesamt	24	19

Im Bereich Südamerika sind die Fallzahlen in 2023 gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken. Hauptverantwortlich dafür sind die rückläufigen Fallzahlen vor Brasilien sowie Venezuela, während vor Peru, das auch in 2023 die Statistik für Südamerika anführt, leicht steigende Fallzahlen verzeichnet wurden. Vor Ecuador und Kolumbien, wo im vergangenen Jahr keine Vorfälle verzeichnet wurden, kam es in 2023 wieder zu einem bzw. zwei Vorkommnissen.

Vor Venezuela hingegen wurden im vergangenen Jahr keine Vorfälle an das IMB gemeldet. In 2022 waren hier, nach zwei Jahren ohne Vorkommnisse, wieder drei Vorfälle verzeichnet worden. Auch vor Panama wurde, erstmals seit 2015, wieder ein Vorfall dokumentiert. 18 der insgesamt 19 in 2023 gemeldeten Vorfälle fanden in den ersten neun Monaten des Jahres statt, im vierten Quartal wurde lediglich ein Überfall vor Peru verzeichnet.

Die Verteilung der Vorfälle ist auf der Karte auf der nachfolgenden Seite ersichtlich.

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



9.2 Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi

Vor Bereich Süd- und Mittelamerika kommt es auch weiterhin regelmäßig zu Raubüberfällen und Diebstählen, betroffen sind meist Schiffe vor Anker. Vor Ecuador und Kolumbien kommt es auch zu Angriffen und Überfällen auf Schiffe in Fahrt, diese Vorfälle stehen zum Teil auch in Verbindung mit Drogenschmuggel und dienen dem Verbringen der Drogen an Bord der betroffenen Handelsschiffe. Dabei sind die Täter oft mit Schusswaffen bewaffnet und setzen diese auch gegen die Schiffe ein. Im südwestlichen Golf von Mexiko kommt es immer wieder zu Übergriffen auf Arbeits- und Unterstützungsschiffe im Zusammenhang mit der Ölindustrie, auch hier sind die Täter nicht selten mit Schusswaffen ausgerüstet. Meist werden diese Vorfälle nicht an das IMB gemeldet. Auch bei Überfällen vor Haiti sind die Täter oft mit Schusswaffen ausgerüstet.

17 der insgesamt 19 in 2023 gemeldeten Vorfälle fanden auf Schiffen vor Anker statt. Dabei konnten die Täter in 14 Fällen erfolgreich an Bord der jeweiligen Schiffe gelangen, lediglich in drei Fällen wurden sie frühzeitig von der Crew entdeckt und traten daraufhin die Flucht an. In zwei Fällen waren in Fahrt befindliche Schiffe von Überfällen betroffen, je einmal vor Kolumbien und Ecuador. In neun der insgesamt 19 Vorfälle vor Südamerika waren die Täter mit Messern bewaffnet, in einem Fall wurde das Mitführen einer Schusswaffe

dokumentiert. Anders als in Asien schrecken die Täter jedoch nicht unbedingt vor einer Konfrontation mit der Schiffsbesatzung zurück, sondern setzen ihr Vorhaben auch durchaus gewaltsam um. Dabei kommt es auch zu kurzzeitigen Geiselnahmen an Bord. In fünf der in 2023 gemeldeten Fälle wurden Crewmitglieder von den Tätern gefesselt bzw. kurzzeitig als Geisel an Bord festgehalten und in drei der Fälle ihrer persönlichen Habe beraubt. Ein Crewmitglied wurde dabei von den Tätern misshandelt. In einem weiteren Fall wurde ein Besatzungsmitglied von den Angreifern mit einem Messer bedroht, konnte aber entkommen. In einem anderen Fall hielten die Täter zwei Crewmitglieder mit einem Messer in Schach, während sie Schiffsgüter entwendeten. Alle diese Vorkommnisse ereigneten sich auf Reede vor Callao/Peru.

Vor Peru wurden auch in 2023 die mit Abstand meisten Vorfälle gemeldet, betroffen war wieder ausnahmslos die Reede vor Callao. In acht der Überfälle waren die Täter mit Messern bewaffnet und bedrohten damit in zwei Fällen Crewmitglieder. Bei dem letzten in 2023 vor Peru verzeichneten Überfall waren die Täter mit einer Schusswaffe bewaffnet und raubten Schiffsausrüstung. In fünf Fällen wurden Crewangehörige gefesselt bzw. kurzzeitig als Geisel festgehalten, in zwei dieser Fälle raubten die Täter persönliches Eigentum der betroffenen Crewmitglieder. Dabei wurde auch ein Besatzungsmitglied von den Tätern angegriffen.

Auf Rang zwei in der Statistik für 2023 folgt Kolumbien mit zwei gemeldeten Vorfällen. In einem der Fälle waren drei Täter auf ein in Fahrt befindliches Containerschiff gelangt, flüchteten jedoch wieder von Bord, als der Alarm ausgelöst wurde. Die alarmierte Küstenwache begleitete dann den Frachter bis zum Liegeplatz im Hafen. Der zweite Überfall ereignete sich auf Reede vor Puerto Bolivar. Zwei Personen in einem kleinen Boot versuchten, mittels Leine und Haken an Bord eines Frachtschiffs zu gelangen. Als sie von der wachgehenden Crew bemerkt und der Alarm ausgelöst wurde, gaben die beiden ihr Vorhaben auf und flüchteten. Der Vorfall wurde an die Hafenbehörde gemeldet. Ein Patrouillenboot suchte die nähere Umgebung ab, konnte jedoch nichts mehr feststellen.

Ein Vorfall ereignete sich auf Reede vor Macapa/Brasilien, betroffen war ein Massengutfrachter. Fünf mit langen Messern bewaffnete Täter waren auf das Schiff gelangt und raubten Schiffsausrüstung. Als der Alarm ausgelöst wurde flüchteten sie mit ihrer Beute. Die Zahl der Überfälle vor Brasilien dürfte höher liegen, jedoch werden, vermutlich aufgrund hoher Kosten und dem entsprechenden Zeitverzug, die bei einer Untersuchung durch die örtlichen Behörden anfallen, nicht alle Vorfälle gemeldet.

Erstmals seit 2015 wurde im vergangenen Jahr auch vor Panama wieder ein Vorfall im Zusammenhang mit einem Handelsschiff gemeldet. Betroffen war ein Containerschiff auf der Panama-East-Anchorage. Die wachhabende Crew bemerkte mehrere Personen, die

versuchten, über die Ankerkette an Bord zu gelangen. Der Alarm wurde ausgelöst, eine Lautsprecherdurchsage gemacht und die Crew gemustert. Daraufhin brachen die Täter ihr Vorhaben ab und flüchteten.

Vor Ecuador war ein in Fahrt befindliches Containerschiff von einem Überfall betroffen. Nachdem das Schiff den Hafen Posorja verlassen hatte und der Lotse sowie die bewaffneten Sicherheitskräfte, die sich zum Schutz während der Flusspassage an Bord befanden, ausgeschifft waren, bemerkte die Besatzung kurze Zeit später zwei sich nähernde Kleinboote auf dem Radar und informierte die Küstenwache, die daraufhin Kurs in Richtung des Frachtschiffes nahm. Durch die Schiffsbesatzung wurden zwischenzeitlich Abwehrmaßnahmen eingeleitet. Eines der Kleinboote erreichte den Frachter im hinteren Bereich, jedoch gelang es den Angreifern aufgrund der Abwehrmaßnahmen nicht, das Schiff zu boarden. Auch ein zweiter Versuch misslang. Das Frachtschiff nahm wieder Kurs zurück in Richtung Hafen. Als sich das Schiff der Küstenwache schließlich näherte, brachen die Angreifer jeden weiteren Versuch eines Boardings ab und flohen. Die Küstenwache eskortierte den Frachter noch eine Weile, dann setzte dieser seine Fahrt allein fort. Die Absichten der Täter blieben unklar. Bereits früher kam es zu Angriffen, zumeist auf Containerschiffe, die während der Flusspassage aus Schnellbooten heraus überfallen wurden. Ziel der Täter war es dabei, Fracht aus den Containern zu rauben, und setzten dabei auch Schusswaffen ein. Bei dem zuletzt gemeldeten Fall könnte es sich jedoch auch um den Versuch gehandelt haben, Drogen an Bord des Frachters zu verbringen.

Im Golf von Mexiko kommt es regelmäßig zu Überfällen und Angriffen auf Versorgungsschiffe und Einrichtungen im Zusammenhang mit der Ölindustrie. Diese Überfälle, von der die Handelsschiffahrt nicht betroffen ist, werden nur selten an das IMB gemeldet. Meist sind die Täter mit Schusswaffen ausgerüstet und setzen diese auch ein. In der Regel haben es die Täter auf Ausrüstungsgegenstände wie Kommunikations- und Atemschutzgeräte abgesehen. In 2023 wurde kein solcher Vorfall verzeichnet.

In der Karibik sind auch Sportboote und Yachten häufig von Diebstählen oder Raubüberfällen betroffen. Auch diese Vorfälle werden in der Regel nicht an das IMB PRC gemeldet. Die Überfälle finden überwiegend bei Dunkelheit statt, wenn die Crews schlafen oder sich an Land aufhalten. Meist handelt es sich um Diebstähle von Außenbordmotoren oder Beiboote. Teilweise kommt es auch zu Raubüberfällen, bei denen die Täter Wertsachen oder Bargeld der Besatzungen rauben und diese dabei teilweise auch tätlich angreifen. Auch in Fahrt befindliche Sportboote werden vereinzelt das Ziel von Raubüberfällen. Betroffene Segler und Sportbootfahrer berichteten von diesen Überfällen in der Vergangenheit meist auf den Internetseiten www.noonsite.com und www.safetyandsecuritynet.org

Mittlerweile findet die Berichterstattung und der Austausch vermehrt in den sozialen Netzwerken statt.

9.3 Bewertung/Prognose

Raubüberfälle und Diebstähle kommen in Südamerika regelmäßig vor. Mehrheitlich handelt es sich dabei um Überfälle auf Schiffe vor Anker. Seit einiger Zeit ist die Ankerreederei vor Callao, Peru am häufigsten betroffen. Anders als in Asien, gehen die Täter in Südamerika jedoch öfter gewaltsam gegen die Schiffsbesatzungen vor. Darüber hinaus führen sie auch häufiger Schusswaffen mit und setzen diese auch ein, wie es bei Übergriffen vor Mexiko und Haiti oft der Fall ist. Auch wenn die offiziellen Fallzahlen rückläufig sind und im vergangenen Jahr offiziell keine Vorfälle gemeldet wurden, kommt es im Golf von Mexiko regelmäßig zu Übergriffen auf Einrichtungen der Ölindustrie. In 2019 soll es laut mexikanischen Medien unter Verweis auf die ITF (International Transport Workers' Federation) im Zeitraum von Januar bis September zu insgesamt 167 Übergriffen gekommen sein. Verantwortlich für diese Übergriffe sind kriminelle Banden, die sowohl Versorgungsschiffe als auch Produktionsplattformen und Bohrinnseln überfallen und es dabei vor allem auf Ausrüstungsgegenstände, aber auch Wertsachen und Bargeld abgesehen haben. Da es sich jedoch um ein lokales Phänomen handelt, welches nicht auf die Handelsschifffahrt, sondern auf die vor Ort ansässige Ölindustrie abzielt, finden die Vorkommnisse überregional weniger Beachtung. Die USA gaben in 2020 jedoch eine Reisewarnung für dieses Seegebiet heraus. Mit Überfällen ist weiterhin zu rechnen.

Vor Peru sind die Fallzahlen in 2023 gegenüber dem Vorjahr von 24 auf 19 gesunken. Im vierten Quartal wurde lediglich ein Vorfall verzeichnet, der gleichzeitig auch der einzige, in diesem Zeitraum für Südamerika gemeldete Vorfall insgesamt darstellt. Betroffen ist weiterhin fast ausschließlich die Reederei vor Callao, lediglich ein Diebstahl wurde in 2022 im Hafen von Callao verzeichnet. Es ist davon auszugehen, dass es sich dabei um keinen Einzelfall gehandelt hat, vielmehr unterbleibt häufig eine Meldung an die Behörden, da der wirtschaftliche Schaden im Verhältnis zu Verzögerungen im Fahrtverlauf meist geringer ist. Mit weiteren Überfällen vor Callao ist, trotz rückläufiger Fallzahlen zu rechnen.

Vor Ecuador war es in 2023 nur zu einem einzigen Überfall auf ein Containerschiff, ca. 21 Seemeilen westsüdwestlich von Posorja, gekommen. Aufgrund eines vorübergehenden Anstiegs solcher Übergriffe hatte das IMB Ende 2020 eine Warnmeldung herausgegeben. Als Reaktion auf die Überfälle, und um die Sicherheit der Schiffe während der Flusspassage zu gewährleisten, setzte die ecuadorianische Küstenwache in der Folge Sicherheitskräfte an Bord der Handelsschiffe ein. In 2021 konnten dadurch zwei Angriffe abgewehrt werden. Die Täter passten sich diesem Umstand jedoch an, indem sie bei einem weiteren Überfall so lange warteten, bis die Sicherheitskräfte das Schiff wieder

verlassen hatten, bevor sie den Angriff starteten. So auch bei dem im vergangenen Jahr gemeldeten Angriff, jedoch war es den Tätern aufgrund von Abwehrmaßnahmen nicht gelungen, auf das Schiff zu entern. Bei diesen Überfällen haben es die Täter meist auf die Fracht in den Containern abgesehen, und sind in der Regel mit Schusswaffen ausgerüstet. Zum Teil dienen die Überfälle jedoch auch dem Verbringen von Drogen an Bord der Schiffe. Trotz rückläufiger Fallzahlen ist auch weiterhin mit Überfällen auf Containerschiffe zu rechnen, dies gilt sowohl bei Flusspassagen in Ecuador als auch in Kolumbien.

Vor Panama wurde im vergangenen Jahr erstmals seit 2015 wieder von einem Vorfall im Zusammenhang mit einem Handelsschiff berichtet. Aufgrund der Dürre in der Region und den damit einhergehenden niedrigen Wasserständen in den Stauseen, die den Kanal speisen, haben die Behörden die Anzahl der durchfahrenden Schiffe im Panamakanal reduziert. Daraus resultierend warten mehr Schiffe als üblich auf die Kanalpassage und liegen vor Anker.

Auf Reede vor Macapa in Brasilien wurde in 2023 lediglich ein Vorfall verzeichnet, im Vorjahr waren es noch fünf. Trotz rückläufiger Fallzahlen ist auch hier weiterhin mit Überfällen zu rechnen, von einem nicht unerheblichen Dunkelfeld ist auszugehen. Die fehlende Meldedisziplin liegt möglicherweise darin begründet, dass die Meldung eines Vorfalls an die örtlichen Behörden und die anschließende Untersuchung mit hohen Gebühren verbunden ist, und daher aufgrund der Kosten-Nutzen-Abwägung eine Meldung unterbleibt.

Nachdem vor Venezuela in den Jahren 2020 und 2021 keine Vorkommnisse verzeichnet wurden, war es in 2022 laut Erfassung des IMB PRC wieder zu drei Vorfällen gekommen. In 2023 hingegen wurden wiederum keine Vorfälle gemeldet. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Zahl der Überfälle hier, wie auch in anderen Seegebieten vor Süd- und Mittelamerika, höher liegt, da nicht alle Vorfälle an das IMB PRC gemeldet werden. Auch vor Haiti wurden im vergangenen Jahr keine Vorfälle verzeichnet. Insbesondere in Haiti ist die Kriminalität aufgrund der großen Armut und der sich weiter verschlechternden Lage im Land weiterhin sehr hoch. Überfälle auf Handelsschiffe dienen den Tätern zur Sicherung ihres täglichen Auskommens. Daher ist weiterhin, auch mit gewaltsamen, Überfällen zu rechnen.

Auch in der Karibik ist weiterhin mit Überfällen auf Freizeitboote und Segeljachten zu rechnen.

9.4 Empfehlung

Insbesondere Schiffen vor Anker wird empfohlen, alle mit vertretbarem Aufwand umsetzbare Maßnahmen zu treffen um zu verhindern, dass Schiffsfremde Personen an

Bord gelangen können. Auch Schiffen in Fahrt, insbesondere bei der Flusspassage des Rio Guayas und dem Bereich vor der Flussmündung, wird erhöhte Wachsamkeit empfohlen. Da die Täter in der Regel bewaffnet sind, sollten sich Schiffsbesatzungen im Falle eines Boardings nicht widersetzen. Dies gilt gleichermaßen für Crews von Sportbooten.

10 Restliche Welt

10.1 Statistik

Für den Bereich der restlichen Welt wurden in 2023 keine Vorfälle an das IMB PRC gemeldet.

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 dann 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 zu finden. Die Liste wird dort fortlaufend aktualisiert.

Internationale Regelwerke:

IMO Interim Guidance - MSC.1/Circ.1405/Rev.2

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC.1-Circ.1405-Rev2.pdf>

11.2 Beratungsgespräche

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

Tel.: 04561/4071-3333 oder -3334

Fax: 030/204561-2198

E-Mail: 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
- Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)
<http://www.bsh.de>
- Auswärtiges-Amt - Reise-/Länderinformationen/ Sicherheitshinweise
<https://www.auswaertiges-amt.de>
- Bundeskriminalamt (BKA)
https://www.bka.de/DE/Home/home_node.html
- Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle
www.bafa.de
- 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
<http://www.oni.navy.mil>
- National Geospatial - Intelligence Agency (NGA)
<http://msi.nga.mil/NGAPortal/MSI.portal>