EMPFEHLUNGEN

EMPFEHLUNG DER KOMMISSION

vom 11. März 2010

für Maßnahmen zum Eigenschutz und zur Verhütung seeräuberischer Handlungen und bewaffneter Überfälle auf Schiffe

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2010/159/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Angesichts der neuerlichen Zunahme seeräuberischer Handlungen vor der Küste Somalias hat der Schiffssicherheitsausschuss („Maritime Safety Committee", MSC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) auf seiner 86. Sitzung, die vom 27. Mai bis zum 5. Juni 2009 stattfand, eine Reihe von Maßnahmen beschlossen und in Form von Rundschreiben bekannt gemacht, durch die die geltenden allgemeinen Empfehlungen zur Bekämpfung seeräuberischer Handlungen und bewaffneter Raubüberfälle auf Schiffe aktualisiert bzw. spezifische Maßnahmen zum Schutz vor seeräuberischen Handlungen im Golf von Aden und vor der somalischen Küste festgelegt werden.

(2) Im Rundschreiben MSC.1/Circ. 1334 vom 23. Juni 2009 werden Leitprinzipien für Reeder, Schiffsbetreiber, Kapitäne und Besatzungen von Schiffen zur Verhütung und Bekämpfung seeräuberischer Handlungen und bewaffneter Raubüberfälle auf Schiffe („Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships") formuliert. Das Rundschreiben enthält einen ganzen Katalog von Maßnahmen, die in jedem Fall an Bord von Schiffen getroffen werden können, um Überfälle zu verhindern oder, wenn es zu Überfällen kommt, die Gefahren für Besatzung und Schiff so gering wie möglich zu halten.

(3) Das Rundschreiben MSC.1/Circ. 1332 vom 16. Juni 2009 enthält eine Auflistung sogenannter „Best Management Practices" zur Verhütung, Abschreckung und Verzögerung seeräuberischer Handlungen im Golf von Aden und vor der Küste Somalias, die die Organisationen des Seeverkehrssektors auf freiwilliger Basis entwickelt haben und die die Vertragsparteien angesichts der dringenden Notwendigkeit, der Bedrohungen entlang der somalischen Küste Herr zu werden, unterstützt und gefördert haben. Die Organisationen des Seeverkehrssektors haben diesen Maßnahmenkatalog aktualisiert und die Fassung 2 mit Rundschreiben MSC.1/Circ. 1335 vom 29. September 2009 bekannt gegeben.

(4) Zwar haben die in den IMO-Rundschreiben genannten Maßnahmen keinen verbindlichen oder zwingenden Charakter, doch erscheint es angesichts der offenkundigen Notwendigkeit der Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr angezeigt, dafür zu sorgen, dass die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahrenden Schiffe sich bestmöglich — und unter Berücksichtigung des neuesten Erkenntnisstands — schützen, wenn sie Schifffahrtsgebiete befahren, in denen ein hohes Risiko von Piraterie und bewaffneten Überfällen gegeben ist.

(5) Bei seeräuberischen Handlungen und bewaffneten Überfällen auf Schiffe handelt es sich naturgemäß häufig um gewaltsame Aktionen, die — abgesehen von der aktuellen Situation vor der Küste Somalias, im Golf von Aden und im Indischen Ozean — auch in verschiedenen anderen Regionen der Welt eine ernsthafte Bedrohung darstellen.

(6) Die über seeräuberische Handlungen im Jahr 2008 vorliegenden Zahlen sind die höchsten seit Beginn der einschlägigen Datenerhebungen durch das „International Maritime Bureau" im Jahr 1991: 293 Überfälle auf Schiffe, 49 Schiffskaperungen, 889 Geiselnahmen von Besatzungsmitgliedern, 11 getötete Personen, 21 vermisste und totgeglaubte Personen. Seit 2008 hat insbesondere die Zahl der Schiffsüberfälle und Schiffsentführungen vor der Küste Somalias, im Golf von Aden und im Indischen Ozean zugenommen. Zahlreiche Schiffe wurden von Piraten angegriffen und festgehalten und die Besatzungen gefangen genommen, um Lösegeld für ihre Freilassung zu erpressen. Die Dauer der Gefangenschaft beträgt mehrere Wochen oder gar Monate; dies ist nicht hinnehmbar und stellt eine extreme Belastung für die betroffenen Seeleute dar.

(7) Seit Anfang 2009 ist ein Anstieg der Zahl der Überfälle im Indischen Ozean und im Golf von Aden festzustellen — trotz relativer Ruhe im Sommer, bedingt durch den Monsun und die daraus resultierenden schwierigen Navigationsbedingungen für die Piraten. Im Jahr 2009 wurden mindestens 164 Schiffe von Piraten angegriffen, 48 dieser Schiffe wurden gekapert.

(8) Im Rahmen der „Best Management Practices" wird Seeverkehrsunternehmen und Schiffen empfohlen, sich vor der Passage durch den Golf von Aden auf der Website des Maritimen Sicherheitszentrums am Horn von Afrika („Maritime Security Centre — Horn of Africa") (http://www.mschoa.org) anzumelden. Angemeldete Schiffe erhalten alle verfügbaren Informationen über die Situation in diesem Schifffahrtsgebiet und werden unter

Beobachtung der Streitkräfte der Operation EU NAVFOR ATALANTA gestellt, womit sich die Gefahr von Überfällen verringert. Über ein Drittel der Schiffe im Transit lässt sich jedoch immer noch nicht beim Maritimen Sicherheitszentrum am Horn von Afrika registrieren und kann somit nicht von den Maßnahmen profitieren, die ihnen einen sicheren Transit in diesem Gebiet ermöglichen sollen.

(9) Am 15. Juni 2009 hat der Rat der Europäischen Union beschlossen, die Militäroperation der Europäischen Union EU NAVFOR ATALANTA ab dem 13. Dezember 2009 um ein weiteres Jahr zu verlängern und damit einen Beitrag zur Abschreckung, zur Verhütung und zur Bekämpfung seeräuberischer Handlungen und bewaffneter Raubüberfälle vor der Küste Somalias zu leisten. Diese Militäroperation ist die erste Marineoperation im Rahmen der Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (ESVP). Ins Leben gerufen wurde die Operation, nachdem der Rat festgestellt hatte, dass die Piraterie vor der somalischen Küste nach wie vor eine erhebliche Bedrohung für die Seeschifffahrt in dieser Region darstellt.

(10) Aufgrund ihrer Komplementarität mit den Aktionen im Rahmen der Operation EU NAVFOR ATALANTA kann die effektive und harmonisierte Umsetzung der in den Rundschreiben MSC.1/Circ. 1334 und MSC.1/Circ. 1335 empfohlenen präventiven Maßnahmen die Wirksamkeit der vom Rat zur Bekämpfung der Piraterie an der somalischen Küste beschlossenen Maßnahmen nur erhöhen.

(11) Es obliegt den Mitgliedstaaten, die auf die Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr abzielenden Maßnahmen durchzuführen und sicherzustellen, dass hierfür alle erforderlichen Mittel bereitgestellt werden —

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ERLASSEN:

1. Die Mitgliedstaaten sollten für eine effektive und harmonisierte Anwendung der präventiven Maßnahmen sorgen, mit denen den von seeräuberischen Handlungen und bewaffneten Überfällen ausgehenden Bedrohungen für Schiffe begegnet werden kann. Die entsprechenden Maßnahmen, die bereits zusammengestellt und konsolidiert wurden, finden breite Unterstützung bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) und den Organisationen des Seeverkehrssektors.

2. *Allgemeine Maßnahmen*

2.1. Die Mitgliedstaaten sollten die in ihrem jeweiligen Land registrierten Schiffsbetreiber über den Inhalt des auf der 86. Sitzung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) angenommenen Rundschreibens MSC.1/Circ. 1334 unterrichten, das eine aktualisierte Liste der dem Eigenschutz dienenden präventiven Maßnahmen enthält, die von Schiffen und Seeverkehrsunternehmen umgesetzt werden sollten, um — wo immer eine entsprechende Gefahr gegeben ist — seeräuberische Handlungen und bewaffnete Überfälle im Einklang mit den Bestimmungen des Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen („Ship and Port Facility Security Code", ISPS-Code) zu bekämpfen.

2.2. Die Mitgliedstaaten sollten insbesondere gewährleisten, dass die Schiffe ausreichend und wirksam bemannt sind im Sinne der Regel 4.28 von Teil B des ISPS-Code, die durch Artikel 3 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] für verbindlich erklärt wurde.

3. *Besondere Maßnahmen angesichts der Situation vor der Küste Somalias*

3.1. Die Mitgliedstaaten sollten die in ihrem jeweiligen Land registrierten Schiffsbetreiber über den Inhalt des auf der 86. Sitzung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) angenommenen Rundschreibens MSC.1/Circ. 1332, ergänzt durch das Rundschreiben MSC.1/Circ. 1335, unterrichten, durch die die als „Best Management Practices" zur Verhütung, Abschreckung und Verzögerung seeräuberischer Handlungen im Golf von Aden und vor der Küste Somalias eingeführten Maßnahmen auf internationaler Ebene untermauert werden und deren Aktualisierungen regelmäßig von den Organisationen des Seeverkehrssektors veröffentlicht werden.

3.2. Die Mitgliedstaaten sollten alle erforderlichen Maßnahmen treffen, um die Verbreitung der im Anhang der vorliegenden Empfehlung aufgeführten „Empfehlenswerten Praktiken zur Abschreckung von Piraten im Golf von Aden und vor der Küste Somalias" sicherzustellen, deren regelmäßige Aktualisierungen bekannt zu machen und die Umsetzung der Maßnahmen zu überprüfen.

Brüssel, den 11. März 2010

Für die Kommission
Siim KALLAS
Vizepräsident

[1] ABl. L 129 vom 29.4.2004, S. 6.

ANHANG

Empfehlenswerte Praktiken zur Abschreckung von Piraten im Golf von Aden und vor der Küste Somalias

(Fassung 2 — August 2009)

Im Bemühen, die Piraterie im Golf von Aden und vor der Küste Somalias zu bekämpfen, unterstützen folgende internationale Organisationen des Seeverkehrssektors die nachstehend genannten empfehlenswerten Praktiken („Best Management Practices"):

1. International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
2. Internationale Schifffahrtskammer (International Chamber of Shipping, ICS)
3. Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
4. Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
5. Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO)
6. International Association of Dry Cargo Ship Owners (INTERCARGO)
7. International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I)
8. Cruise Lines International Association (CLIA)
9. International Union of Marine Insurers (IUMI)
10. Joint War Committee (JWC) & Joint Hull Committee (JHC)
11. International Maritime Bureau (IMB)
12. Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF)

Diese „Best Management Practices" werden darüber hinaus unterstützt von:

13. Maritimes Sicherheitszentrum am Horn von Afrika („Maritime Security Centre — Horn of Africa", MSCHOA)
14. UK Maritime Trade Operations (UKMTO Dubai)
15. Maritime Liaison Office (MARLO)

Planungs- und Durchführungsemfpehlungen für Reeder sowie Betreiber, Manager und Kapitäne von Schiffen, die den Golf von Aden und die Gewässer vor der Küste Somalias durchfahren

Zweck

1. Zweck des vorliegenden Dokuments ist es, empfehlenswerte Praktiken („Best Management Practices", BMP) zusammenzustellen, um Unternehmen und Schiffe darin zu unterstützen, Piratenüberfälle im Golf von Aden und vor der Küste Somalias zu verhindern, Piraten abzuschrecken und erfolgreiche Angriffe zu verzögern. Die zum vorliegenden Dokument konsultierten Organisationen repräsentieren die überwiegende Mehrheit der Eigner und Betreiber der Schiffe, die die Region im Transit durchfahren.

2. Die betreffenden Organisationen werden ihre Mitglieder zur Anwendung dieser empfehlenswerten Praktiken anhalten und werden sich bemühen, diese Praktiken bei anderen Akteuren des Seeverkehrsektors als „Best Management Practices" zur Bekämpfung der Piraterie in der Region zu verbreiten. Das Dokument ergänzt die in dem IMO-MSC-Rundschreiben MSC.1/Circ. 1334 enthaltenen Leitprinzipien.

Typische Angriffsprofile und daraus zu ziehende Lehren

1. Im Laufe des Jahres 2008 und des ersten Halbjahres 2009 war im gesamten Gebiet des Golfs von Aden und der Gewässer vor der somalischen Küste wie auch darüber hinaus im nordwestlichen Teil des Indischen Ozeans ein Anstieg der Piratenangriffe auf Handelsschiffe zu verzeichnen. Wenngleich sich die Überfälle zunächst im Wesentlichen auf den nördlichen Teil des Golfs von Aden konzentrierten, wurden inzwischen auch Überfälle gemeldet, die sich vor der Ostküste Somalias ereignet haben.

2. Die Analyse der erfolgreichen Angriffe zeigt, dass sich die Piraten folgende allgemeine Schwachstellen zunutze machen:

   a) geringe Geschwindigkeit,

   b) niedriges Freibord,

   c) unzureichende Planung und Verfahren,

   d) sichtbar niedrige Alarmstufe und/oder Fehlen erkennbarer Maßnahmen zum Eigenschutz,

   e) offenkundig verzögerte Reaktion des Schiffs.

3. Im Allgemeinen werden für die Überfälle zwei oder mehrere kleine, offene Schnellboote/„Skiffs" (mit einer Geschwindigkeit von bis zu 25 Knoten) verwendet, die sich häufig von Backbord achtern und/oder vom Schiffsheck her nähern.

4. Die Begleitung durch ein Piraten-„Mutterschiff", ein größeres Schiff, das Personen, Ausrüstung, Vorräte und kleinere Angriffsboote transportiert, ermöglicht es, auch in größerer Entfernung von der Küste erfolgreiche Angriffe durchzuführen.

5. Höchste Wachsamkeit ist im Morgengrauen und in der Abenddämmerung geboten, da die Mehrzahl der Überfälle zu diesen Tageszeiten stattfindet.

6. Schiffe mit höherer Geschwindigkeit (15 Knoten und mehr) sollten zwar nicht davon ausgehen, dass sie vor Angriffen sicher sind, dennoch ist Geschwindigkeit eine wirksame Form der Verteidigung. Im betreffenden Gebiet wurden von den Piraten bereits Kleinfeuerwaffen oder auch raketengetriebene Granaten („Rocket Propelled Grenades", RPG) eingesetzt, um Schiffskapitäne einzuschüchtern und zur Reduzierung der Geschwindigkeit zu veranlassen. Die Beibehaltung der maximalen Seegeschwindigkeit hat sich in solchen Situationen als wirksames Mittel erwiesen.

7. Die meisten Entführungsversuche konnten von Schiffsbesatzungen abgewehrt werden, die die Passage im Voraus geplant, eine entsprechende Schulung absolviert und wirkungsvoll passive Schutzmaßnahmen angewandt hatten.

8. Wetter- und Seebedingungen haben ebenfalls großen Einfluss auf die Aktionsfähigkeit der Angreifer. Windgeschwindigkeiten von über 18 Knoten und eine Wellenhöhe von mehr als 2 Metern werden als ausreichender Schutz für sämtliche Schiffe — mit Ausnahme der am stärksten gefährdeten Schiffe — angesehen, insbesondere, wenn der Kapitän die „Best Management Practices" in vollem Umfang einhält.

Empfehlenswerte Praktiken

1. Einleitung

   a) Das vorliegende Dokument richtet sich an Reeder und Schiffsbetreiber, Kapitäne und Besatzungsmitglieder. Nichtsdestoweniger wird anerkannt, dass es stets im alleinigen Ermessen des Kapitäns liegt, geeignete Maßnahmen zur Verhütung, Abschreckung oder Verzögerung von Piratenangriffen in der Region zu treffen.

   b) Unter Umständen sind nicht alle in diesem Dokument genannten Maßnahmen auf alle Schiffe gleichermaßen anwendbar. Daher wird empfohlen, als Teil der Risikoanalyse eine Bewertung vorzunehmen, um zu prüfen, welche BMP sich am besten für das betreffende Schiff eignen. Die im Folgenden genannten Maßnahmen haben sich jedoch generell als wirksam erwiesen.

2. Vor dem Transit — Allgemeine Planung

   a) Allgemeines

      i) UKMTO Dubai ist die erste Anlaufstelle für Schiffe in der Region. UKMTO Dubai fungiert als Tagesschnittstelle zwischen Schiffskapitänen und Streitkräften, hält Kontakt zu den Schiffen und arbeitet direkt mit dem MSCHOA und den Marinekommandanten auf See zusammen. UKMTO Dubai benötigt regelmäßig aktuelle Daten zur Position der Schiffe und zu den geplanten Bewegungen. Diese Informationen sollen es den Marineeinheiten erleichtern, sich ein genaues Bild der Situation auf See zu machen. (Nähere Einzelheiten im Glossar in Anhang A.)

      ii) Das Maritime Sicherheitszentrum am Horn von Afrika („Maritime Security Centre — Horn of Africa", MSCHOA) ist die Planungs- und Koordinierungsstelle für die EU-Streitkräfte (EU NAVFOR) im Golf von Aden und im Gebiet vor der somalischen Küste. (Siehe Glossar in Anhang A.)

      iii) Das Marine Liaison Office (MARLO) fungiert als Plattform für den Informationsaustausch zwischen den Multinationalen Seestreitkräften („Combined Maritime Forces", CMF) und der Handelsschifffahrt in der Region. (Siehe Glossar in Anhang A.)

      iv) Vor der Passage durch dieses Hochrisikogebiet sollten Reeder und Kapitän eine eigene Risikobewertung vornehmen und darin auf der Grundlage der neuesten verfügbaren Informationen die Wahrscheinlichkeit und die möglichen Auswirkungen von Piratenüberfällen auf das Schiff einschätzen. Als Ergebnis dieser Risikobewertung sollten Maßnahmen zur Verhütung von Angriffen und zur Begrenzung und Bewältigung der Folgen definiert werden, wobei die gesetzlichen Anforderungen durch zusätzliche Maßnahmen zur Bekämpfung der Piraterie zu ergänzen sind.

v) Die Unternehmen sollten im Rahmen ihrer Krisenmanagementverfahren geeignete Maßnahmen vorsehen, um der Bedrohung durch Piraten zu begegnen, indem sie die von der IMO und anderen Organisationen des Seeverkehrssektors empfohlenen Praktiken einführen, sofern dies den jeweiligen Umständen und der Art des Schiffs angemessen ist.

vi) Vor der Passage eines Schiffs sind die zuständigen Marinebehörden zu informieren, damit diese Schwachstellen identifizieren und geeignete Schutzmaßnahmen planen können. Zu diesem Zweck ist insbesondere Folgendes vorzusehen:

1. Erstbericht an UKMTO Dubai (per E-Mail oder Fax).

2. Erstbericht an MARLO (per E-Mail oder Fax).

3. Zusätzlich, falls eine Durchquerung des Golfs von Aden oder ein Befahren des zwischen 12° N, 58° O und 10° S liegenden Gebiets geplant ist, Anmeldung der Fahrt beim MSCHOA (online, per E-Mail oder per Fax).

vii) Zwar sollten Maßnahmen getroffen werden, um ein Entern des Schiffs durch Piraten zu verhindern, doch haben die Sicherheit der Besatzung und der Passagiere Vorrang.

b) Planung durch das Unternehmen

Managern und/oder operativen Abteilungen wird dringend empfohlen, sich auf der MSCHOA-Website (www.mschoa.eu) anzumelden, um Zugang zu den Website-Bereichen mit Zugangsbeschränkung zu erhalten und die dort eingestellten Informationen abrufen und gegebenenfalls innerhalb ihrer Flotte verbreiten zu können.

i) Vier bis fünf Tage vor Einfahrt des Schiffs in den international empfohlenen Transit-Korridor („International Recommended Transit Corridor", IRTC) oder in das zwischen 12° N, 58° O und 10° S liegende Gebiet sicherstellen, dass eine Anmeldung beim MSCHOA („Vessel Movement Registration") erfolgt ist (online, per E-Mail oder per Fax). Anmerkung: Die Anmeldung kann vom Schiff oder vom Unternehmen vorgenommen werden.

ii) Die Risikobewertung für das Schiff („Ship Security Assessment", SSA) und die Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff („Ship Security Plan", SSP) gemäß dem Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen („International Ship and Port Facility Code", ISPS) überprüfen, um der Bedrohung durch Piraten begegnen zu können.

iii) Der Beauftragte für die Gefahrenabwehr im Unternehmen („Company Security Officer", CSO) sollte dafür sorgen, dass ein Notfallplan für die mit hohen Risiken verbundene Passage existiert und dass dieser Plan getestet, bekannt gemacht und mit dem Kapitän und dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff („Ship Security Officer", SSO) besprochen wird.

iv) Sich darüber informieren, welche Seegebiete als Hochrisikozonen eingestuft sind.

v) Den Schiffskapitänen eine Anleitung an die Hand geben, welche Vorgehensweisen für das Durchfahren des Gebiets möglich und vorzugsweise anzuwenden sind (Gruppentransit, begleiteter Gruppentransit, nationaler Konvoi usw.).

vi) Regelmäßige Schulungen für die Besatzungsmitglieder durchführen.

vii) Der Einsatz zusätzlicher privater Sicherheitskräfte liegt im Ermessen des Unternehmens; vom Einsatz bewaffneten Sicherheitspersonals wird jedoch abgeraten.

viii) Eine Aufstockung der Wachmannschaft erwägen.

ix) Vor dem Durchfahren von Hochrisikogebieten die Ausrüstung der Schiffe mit Vorrichtungen zur Eigensicherung („Self Protection Measures", SPM) erwägen.

c) Planung durch den Schiffskapitän

i) Bei Einfahrt in das der Berichterstattung unterliegende Gebiet zwischen Suez, 78° O und 10° S (siehe „Anti-Piracy Planning Chart" Q6099) Übermittlung eines „Erstberichts" an UKMTO Dubai und MARLO (per E-Mail oder Fax).

ii) Vier bis fünf Tage vor Einfahrt in den international empfohlenen Transit-Korridor oder in das zwischen 12° N, 58° O und 10° S liegende Gebiet sicherstellen, dass eine Anmeldung beim MSCHOA („Vessel Movement Registration") erfolgt ist (online, per E-Mail oder per Fax). Anmerkung: Die Anmeldung kann vom Schiff oder vom Unternehmen vorgenommen werden. Wird das entsprechende Formular vom Unternehmen ausgefüllt, sollte sich der Kapitän bei letzterem vergewissern, dass dem MSCHOA korrekte Angaben übermittelt wurden.

iii) Es empfiehlt sich, vor dem Transit durch das Gebiet die Besatzung eingehend zu instruieren.

iv) Die Erfahrung hat gezeigt, dass ein Notfallplan zur Pirateriebekämpfung dann am wirksamsten ist, wenn er vorab implementiert wird. Vor Ankunft in der Region werden eine Schulung durchgeführt, der Plan überprüft und alle Besatzungsmitglieder über ihre jeweiligen Aufgaben instruiert; dies beinhaltet auch, dass allen das bei einem Piratenüberfall auszulösende Alarmsignal bekannt ist.

v) Den Kapitänen wird geraten, auch einen Notfall-Kommunikationsplan auszuarbeiten, der alle wichtigen Notfallnummern (z. B. Telefonnummern von MSCHOA, IMP PRC, CSO usw. — siehe „Nützliche Kontaktdaten" in Anhang B) sowie vorbereitete Meldungen enthält und stets zur Hand oder dauerhaft in der Nähe des Kommunikationspanels angebracht sein sollte.

vi) Die AIS-Strategie für das Schiff festlegen: Das SOLAS-Übereinkommen stellt es ins Ermessen des Kapitäns, das AIS (Automatisches Identifizierungssystem) auszuschalten, wenn dessen Verwendung seiner Einschätzung nach die Gefährdung des Schiffs erhöht. Um jedoch beim Durchfahren des Golfs von Aden den Marinestreitkräften Tracking-Informationen übermitteln zu können, empfiehlt es sich, die AIS-Übertragung aufrechtzuerhalten, aber auf Identität des Schiffs, Position, Kurs, Geschwindigkeit, Navigationsstatus und sicherheitsbezogene Informationen zu beschränken. Auch vor der Küste Somalias ist die Entscheidung ins Ermessen des Kapitäns gestellt; die aktuelle Empfehlung der Marine lautet jedoch, das System vollständig auszuschalten. Im Zweifelsfall kann das MSCHOA kontaktiert werden.

3. Planung der Fahrt vor dem Transit

a) Solange sie sich in der Region aufhalten, sollten Schiffe folgende Daten an UKMTO Dubai und MARLO übermitteln: Mittagsposition, Kurs, Geschwindigkeit, geschätzte und tatsächliche Ankunftszeit.

b) Darüber hinaus sollten Schiffe, wenn sie in einem Gebiet mit bekanntermaßen hohem Risiko/Piratenaufkommen navigieren, häufiger entsprechende Berichte absetzen und auch Meldung erstatten, sobald sie die in der „Anti-Piracy Planning Chart" Q6099 markierten Punkte A oder B im Golf von Aden passieren.

c) Im Golf von Aden

i) EU NAVFOR empfiehlt den Schiffen dringend, während der Passage nicht den IRTC zu verlassen. Nach Westen fahrende Schiffe sollten den nördlichen Teil des Korridors befahren, nach Osten fahrende Schiffe den südlichen Teil. Hinweise zum Zeitpunkt und zur Geschwindigkeit von Gruppentransits (GT) durch den Golf von Aden finden sich auf der Website des MSCHOA — für den Fall, dass ein GT in Betracht gezogen wird.

ii) Schiffe im Transit sollten die jemenitischen Hoheitsgewässer meiden. Aufgrund des Völkergewohnheitsrechts ist es internationalen (nicht jemenitischen) Streitkräften nämlich nicht möglich, Schiffe zu schützen, die innerhalb der jemenitischen Hoheitsgewässer angegriffen werden.

iii) Schiffe können aufgefordert werden, ihre Transitpläne entsprechend den Routenempfehlungen des MSCHOA anzupassen.

iv) Es sollte nicht davon ausgegangen werden, dass die Schiffe während eines Gruppentransits ständig von einem Kriegsschiff begleitet werden. Dennoch sind sämtliche im Golf von Aden präsente Kriegsschiffe — ob sie EU NAVFOR angehören oder ihren Einsatz mit EU NAVFOR koordinieren — über die Gruppentransite im Golf von Aden informiert und haben Zugang zu sämtlichen Informationen über den gefährdeten Schiffsverkehr („vulnerable shipping").

v) Das MSCHOA empfiehlt Kapitänen dringend, den Transit durch Bereiche des Golfs von Aden, in denen ein extrem hohes Risiko besteht, möglichst für die Nacht zu planen (das MSCHOA erteilt entsprechende Empfehlungen). Nächtliche Angriffe waren bislang nur äußerst selten erfolgreich.

d) Außerhalb des Golfs von Aden

i) Schiffe, die die Gewässer vor der Ostküste Somalias befahren, sollten die Website des MSCHOA oder von UKMTO Dubai konsultieren, um die neuesten Routenempfehlungen abzurufen.

ii) Die Kapitäne sollten UKMTO Dubai laufend in gewohnter Weise über Schiffskurs und Schiffsdaten informieren.

e) Eine Liste nützlicher Kontaktdaten befindet sich in Anhang B.

4. Vor dem Transit — Schutzmaßnahmen

a) Unter Berücksichtigung der Mannschaftsstärke die Schiffsroutinen frühzeitig in einer Weise anpassen, dass eine ausreichende Anzahl ausgeruhter und gut instruierter Wachposten zur Verfügung steht. Kapitän und Wachoffiziere sollten mit den Auswirkungen von Zickzack-Manövern an Bord ihres Schiffs (bei allen Seebedingungen) vertraut sein und sich insbesondere dessen bewusst sein, dass derartige Manöver die Geschwindigkeit des Schiffs verringern können.

b) Erwägen, während des Transits durch den Golf von Aden und die Gewässer vor der Küste Somalias die externe Kommunikation (Funk, Handsets und AIS-Informationen) auf die für Sicherheit und Gefahrenabwehr wesentliche Kommunikation und SOLAS-Informationen zu beschränken.

c) Betriebsbereitschaft und Redundanz erhöhen durch Einsatz zusätzlicher Hilfsmaschinen, einschließlich Generatoren und Steuermotoren.

d) Bemannung der Ausgucke/Brücke verstärken.

e) Maschinenraum besetzt halten.

f) Den Zugang zu Brücke, Maschinenraum, Rudermaschinenraum und sämtlichen Wohn-/Innenräumen sichern und kontrollieren. Alle potenziellen Zugangspunkte (Türen, Bullaugen, Lüftungsöffnungen usw.) sollten einer Risikobewertung unterzogen und ausreichend gesichert werden, insbesondere wenn der potenzielle Zugangspunkt groß genug erscheint, um einem Angreifer den Einstieg zu ermöglichen. Der Zugang zu Wohnräumen und inneren Arbeitsbereichen sollte beim Transit durch Hochrisikogebiete auf einen einzigen Zugangspunkt beschränkt bleiben. Bei sämtlichen Maßnahmen ist darauf zu achten, dass keine Notausgänge von innen versperrt werden, dass jedoch gleichzeitig ein Eindringen der Piraten von außen verhindert wird.

g) In Notfällen sind Kriegsschiffe über den UKW-Kanal 16 (und zusätzlich über Kanal 08) zu erreichen.

h) Überprüfen, dass alle Leitern und Außenbordausrüstungen verstaut sind oder sich an Deck befinden.

i) Überprüfen, dass vorab installierte Schutzvorrichtungen sicher befestigt sind und ordnungsgemäß funktionieren. Dabei ist zu bedenken, dass sich behelfsmäßig befestigte Vorrichtungen im Laufe der Zeit lockern können und damit unter Umständen nur einen begrenzten Schutz gewährleisten.

j) Hat das Schiff ein relativ niedriges Freibord, ist die Möglichkeit einer Verbreiterung des Dollbords in Betracht zu ziehen, damit Enterhaken keinen Halt finden. Auf der Website des MSCHOA finden Sie Beispiele für entsprechende Maßnahmen.

k) Es wird empfohlen, für den Fall von Piratenangriffen einen Sammelraum — auch „Zitadelle" genannt — zu bestimmen und das Abschotten einzuüben, damit die Übernahme der Kontrolle über das Schiff verzögert und Zeit gewonnen werden kann. Idealerweise sollte sich der Sammelpunkt nicht in der Nähe äußerer Schotten und Bullaugen befinden. Angesichts der aktuellen Diskussion über „Zitadellen" und ihre Nutzung wird Kapitänen empfohlen, sich hierüber regelmäßig mit dem MSCHOA auszutauschen.

l) Das Aufstellen von Puppen an der Reling erwägen, um zusätzliche Ausgucke zu simulieren. Sollten jedoch konstruktionsbedingte Blindzonen bestehen, die bei der Sicherheitsbewertung als Gefahr identifiziert werden, kann es erforderlich sein, diese durch Besatzungsmitglieder überwachen zu lassen.

m) Löschwasserpumpen und/oder -schläuche sollten stets druckbeaufschlagt sein, so dass sie jederzeit einsatzfähig sind und über die Bordwand, insbesondere an den am stärksten gefährdeten Punkten des Schiffs, entleert werden können.

n) Erwogen werden sollten auch der Aufbau eines Wasservorhangs um das Schiff herum, um die Piraten vom Entern des Schiffs abzuhalten.

o) Die Errichtung von Barrieren aus Rasierklingendraht/physischer Barrieren in Hecknähe/an den niedrigsten Zugangspunkten erwägen, wobei darauf zu achten ist, dass Besatzungsmitglieder nicht gefährdet und Fluchtwege nicht versperrt werden.

p) Die Verwendung einer passiven Schutzausrüstung erwägen.

q) Die Bereitstellung von Nachtsichtgeräten erwägen, die bei Dunkelheit eingesetzt werden können.

r) Das CCTV-System in Betrieb nehmen (falls ein solches installiert ist).

5. Während des Transits — Operationen

a) Die Schiffsbesatzung sollte bei der Verwendung von Eigenschutzvorrichtungen („Self Protective Measures", SPM) keinen übermäßigen Risiken ausgesetzt sein.

b) Allen Schiffen im Golf von Aden wird dringend empfohlen, den IRTC zu benutzen und die auf der MSCHOA-Website zu findenden Hinweise und Zeitpläne des MSCHOA für Gruppentransits zu befolgen.

c) Seeleute werden ferner auf das IMO-Rundschreiben SN.1/Circ.281 „Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden" vom 4. August 2009 aufmerksam gemacht, in dem darauf hingewiesen wird, dass der IRTC von den Militärbehörden unter Berücksichtigung der jeweiligen Umstände geändert werden kann. Daher sind die auf der MSCHOA-Website (http://www.mschoa.org) abrufbaren Informationen und Navigationswarnungen („NAV-warnings") für das betreffende Gebiet zu beachten.

d) Falls Sie beabsichtigen, an einem Gruppentransit (GT) durch den IRTC teilzunehmen: Den Transit in der Geschwindigkeit des Gruppentransits durchführen — unter Beachtung der technischen Grenzen des Schiffs. (Der aktuellen Empfehlung zufolge sollten Sie, wenn die maximale Seegeschwindigkeit des Schiffs 16 Knoten beträgt, erwägen, sich einem Gruppentransit mit einer Geschwindigkeit von 14 Knoten anzuschließen und 2 Knoten als Geschwindigkeitsreserve vorzusehen.)

e) Falls Sie nicht beabsichtigen, an einem Gruppentransit durch den IRTC teilzunehmen: Das gesamte Hochrisikogebiet mit maximaler Seegeschwindigkeit durchfahren. (Der aktuellen Empfehlung zufolge sollten Sie, wenn die maximale Seegeschwindigkeit des Schiffs mehr als 18 Knoten beträgt, die Geschwindigkeit nicht drosseln, um sich einem Gruppentransit anzuschließen). Halten Sie stattdessen die maximale Seegeschwindigkeit und versuchen Sie, einen möglichst großen Teil des Hochrisikogebiets bei Dunkelheit zu durchfahren.

f) Es sollten stets die Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See eingehalten werden. Kapitäne sollten bemüht sein, beim Einfahren in den IRTC und beim Verlassen des IRTC die sichere Navigation anderer Schiffe nicht zu behindern. Die Navigationslichter sollten nachts nicht ausgeschaltet werden. Befolgen Sie die Hinweise der zuständigen Behörde des Flaggenstaates.

g) Das Deck nur so beleuchten, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Eine Ausleuchtung der Schattenzonen am Schiffsrumpf kann den von den Ausgucken aus einzusehenden Bereich vergrößern, sollte aber nur dann vorgesehen werden, wenn dies mit den Anforderungen einer sicheren Navigation vereinbar ist. Für den Fall, dass in Schiffsnähe verdächtige Vorgänge beobachtet werden, den sofortigen Einsatz „ferngesteuerter" Suchscheinwerfer erwägen, sofern vorhanden und zweckmäßig; die Verwendung von Suchscheinwerfern kann abschreckend wirken und Angriffe verhindern. (Der aktuellen Empfehlung zufolge sollten während des Transits nur die Navigationslichter eingeschaltet sein.)

h) Auf der Brücke Fotos von Piraten-„Mutterschiffen“ bereithalten. Sofort Meldung erstatten, sobald ein solches Schiff gesichtet wurde. Jede Sichtung verdächtiger Mutterschiffe an UKMTO Dubai und IMB PRC melden. (In Anhang C findet sich ein Muster für einen Bericht zur Weitergabe entsprechender Informationen bzw. zur Meldung anderer Angriffe oder Beobachtungen.)

i) Der Kapitän sollte versuchen, so früh wie möglich eine Bewertung der Bedrohung vorzunehmen. Sobald er zu der Einschätzung gelangt, dass sich eine Bedrohungslage abzeichnet, sollte er unverzüglich UKMTO benachrichtigen.

j) Mit allen verfügbaren Mitteln intensiv Ausschau nach verdächtigen Booten halten, insbesondere am Heck und an beiden hinteren Bordseiten.

k) Die Besatzung vor übermäßigen Risiken schützen. Während des Transits durch Hochrisikogebiete sollten auf Deck nur unbedingt notwendige Arbeiten ausgeführt werden. Soweit möglich, sollte der Kapitän die Besatzungsmitglieder während der Dunkelheit vom Außendeck fernhalten; nichtsdestoweniger hat er dafür Sorge zu tragen, dass die Beobachtungsaufgaben jederzeit in vollem Umfang und in angemessener Form wahrgenommen werden.

l) Mithilfe von Licht, Alarmglocken und Aktivitäten der Besatzung den mutmaßlichen Piraten signalisieren, dass sie entdeckt wurden.

m) Es stehen verschiedene andere im Handel erhältliche nicht tödlich wirkende Schutzvorrichtungen zur Verfügung, deren Einsatz in Betracht gezogen werden könnte; ihr jeweiliger Nutzen sollte jedoch von den Unternehmen unter Berücksichtigung der spezifischen Merkmale und Gefährdung des betreffenden Schiffs bewertet werden.

6. Im Falle eines Piratenangriffs

a) Den vorab ausgearbeiteten Notfallplan befolgen.

b) Den Notfall-Kommunikationsplan aktivieren und im Falle eines Angriffs unverzüglich die zentrale Anlaufstelle, also UKMTO Dubai, benachrichtigen. (Das MSCHOA wird als für die Gefahrenabwehr auf See zuständiges und rund um die Uhr besetztes Beobachtungszentrum für Piratenangriffe in der Region auch künftig im Falle eines Angriffs als Back-up-Kontaktstelle fungieren.)

c) Das Ship Security Alert System (SSAS) aktivieren, das den Offizier für die Gefahrenabwehr in Ihrem Unternehmen und den Flaggenstaat alarmiert. Nach einem Angriff sollte so schnell wie möglich ein entsprechender Bericht („post-attack report“) an alle Piraterie-Meldestellen übermittelt werden, wie in Abschnitt 9 erläutert.

d) Hat der Kapitän von seinem Recht Gebrauch gemacht, das Automatische Identifizierungssystem (AIS) während der Durchfahrt durch das Piratengebiet auszuschalten, sollte das System, sobald ein Piratenangriff erfolgt, sofort wieder eingeschaltet werden.

e) Notfallalarm auslösen und „Piratenüberfall“-Durchsage gemäß Notfallplan machen.

f) „Mayday“-Notruf über UKW-Kanal 16 (und zusätzlich über UKW-Kanal 08, der von Marineeinheiten überwacht wird) absetzen. Gegebenenfalls Notruf über Digitalen Selektivruf („Digital Selective Calling“, DSC) und Immarsat-C absetzen. Telefonverbindung zu UKMTO Dubai aufbauen.

g) Soweit möglich, durch Kursänderungen und Erhöhung der Geschwindigkeit verhindern, dass das Schiff von den Piratenbooten eingeholt wird [1]. Für Piraten ist es äußerst schwierig, ein Schiff zu entern,

   i) das schneller als 15 Knoten fährt;

   ii) das manövriert; der Kapitän sollte — unter Beibehaltung der Geschwindigkeit — so früh wie möglich kontinuierliche kleine Zickzackmanöver durchführen, um ein Entern zu verhindern. Überlegen, wie die Wellen-/Windexposition der Piraten erhöht und Bug- und Heckwellen genutzt werden können, um es den Piratenbooten zu erschweren, längsseits zu kommen. Kapitän und Wachoffizier („Officer of the Watch“, OOW) sollten mit dem Fahr- und Manövrierverhalten des Schiffs vertraut sein. Besonderes Augenmerk sollte der Wirkung wechselnder Ruderkommandos und den möglichen Folgen für die Schiffsgeschwindigkeit gelten.

h) Löschpumpe zur Verteidigung einsetzen.

i) Die Einschaltung von nach vorn gerichteten Decklichtern erwägen, um auf das Schiff aufmerksam zu machen und den eintreffenden Militärstreitkräften eine positive Identifizierung als Schiff, das gerade angegriffen wird, zu erleichtern.

j) Alle verbleibenden Besatzungsmitglieder entsprechend dem für das Schiff geltenden Notfallplan versammeln.

[1] Wenn es gelingt, bis zum Eintreffen der Militärstreitkräfte Zeit zu gewinnen, brechen die Piraten ihren Angriff häufig ab. Deshalb ist es auch so wichtig, das Schiff frühzeitig beim MSCHOA anzumelden, die Termine für Gruppentransits zu beachten und UKMTO Dubai regelmäßig die aktuellen Positionsdaten zu übermitteln: damit erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass sich im Falle eines Piratenangriffs Marinestreitkräfte in der Nähe befinden und zur Hilfe eilen können.

7. Im Falle einer Enterung durch Piraten

a) Bevor sich die Piraten Zugang zur Brücke verschaffen, UKMTO Dubai und, falls genügend Zeit ist, Ihr Unternehmen informieren.

b) Keinen Widerstand leisten; dies könnte unnötige Gewalt zur Folge haben und den Besatzungsmitgliedern Schaden zufügen.

c) Muss die Brücke/der Maschinenraum evakuiert werden, sollte die Hauptmaschine angehalten und das Schiff — soweit möglich — vollständig aufgestoppt und in sichere Entfernung von anderen Schiffen navigiert werden.

d) Ruhe bewahren und voll mit den Piraten kooperieren.

e) Sicherstellen, dass sich die gesamte Besatzung — mit Ausnahme der Besatzungsmitglieder auf der Brücke — in ein und demselben Raum aufhält.

f) In einer abgeriegelten „Zitadelle" Schutz/Deckung gewährleisten für den Fall, dass die Piraten versuchen, sich mit Gewalt Zutritt zu verschaffen. Sich von Eingängen/Türen und Bullaugen/Fenstern fernhalten. Den Piraten keinen Widerstand leisten, wenn sie versuchen, sich Zutritt zu verschaffen. Zur Kommunikation mit den zuständigen Stellen die in der „Zitadelle" verfügbaren Notfall-Kommunikationsmittel benutzen.

8. Im Falle einer Militäraktion

a) Die Besatzung sollte angewiesen werden, während einer militärischen Aktion auf keinen Fall Kameras mit Blitzlicht zu benutzen.

b) Sollte Militärpersonal an Bord des Schiffs agieren, sollten sämtliche Besatzungsmitglieder unter Deck bleiben und beide Hände auf den Kopf legen, damit klar erkennbar ist, dass sie nichts in den Händen halten.

c) Darauf vorbereitet sein, Fragen zur Person und zum Status an Bord zu beantworten.

d) Bedenken, dass Englisch nicht die Arbeitssprache aller militärischen Einheiten in der Region ist.

e) Unter Umständen nehmen die Streitkräfte zunächst alle angetroffenen Personen in Gewahrsam. Dies ist gängige Praxis. Die Besatzungsmitglieder entsprechend instruieren, damit sie darauf vorbereitet sind und in den ersten Phasen der Militäraktion an Bord voll kooperieren.

9. Berichterstattung nach einem Vorfall (siehe Anhang C)

a) Nach einem Piratenangriff oder einem verdächtigen Vorgang sollte in jedem Fall ein detaillierter Bericht über den Vorfall an MSCHOA, UKMTO Dubai und IMB übermittelt werden.

b) Damit wird es möglich, eine eingehende Analyse vorzunehmen, aktuelle Entwicklungen im Bereich der Piraterie zu ermitteln, das Vorgehen der Piraten und etwaige Änderungen ihrer Taktik zu beurteilen und darüber hinaus andere Handelsschiffe in der näheren Umgebung zu warnen.

c) Die Kapitäne sind daher aufgefordert, das standardisierte Formular für Berichte über Piraterie-Vorfälle auszufüllen (siehe Anhang C).

Aktualisierung der „Best Management Practices"

1. Es ist davon auszugehen, dass die hier empfohlenen „Best Management Practices" (BMP) aufgrund der Erfahrungen in der Praxis und der daraus zu ziehenden Lehren regelmäßig aktualisiert werden. Die Unterzeichner des vorliegenden Dokuments werden sich bemühen, regelmäßig zusammenzukommen, um diese BMP zu aktualisieren, und werden die überarbeiteten Fassungen an ihre jeweiligen Mitglieder und andere interessierte Organisationen weiterleiten.

2. Im Zweifelsfall sollte die MSCHOA-Website konsultiert werden, in die sämtliche relevanten Zusatzinformationen eingestellt werden (zu beachten ist allerdings, dass die betreffenden Informationen unter Umständen nicht von allen oben genannten Organisationen gebilligt wurden).

ANHANG A

GLOSSAR

Aufgaben der involvierten Koordinierungsstellen und Beziehungen zwischen diesen Stellen

EU NAVFOR

EU NAVFOR ist die Koordinierungsstelle, die das Martime Sicherheitszentrum am Horn von Afrika („Maritime Security Centre — Horn of Africa", MSCHOA) betreibt. Alle einschlägigen Informationen und Kontaktdaten sind auf der Website des MSCHOA zu finden.

Maritimes Sicherheitszentrum am Horn von Afrika („Maritime Security Centre — Horn of Africa", MSCHOA)

Das MSCHOA wurde von der Europäischen Union (EU) im Rahmen der Europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik mit dem Ziel geschaffen, die Piraterie am Horn von Afrika zu bekämpfen. Die Arbeiten begannen im September 2008 mit der Gründung der EU NAVCO. Diese Koordinierungszelle, die ihren Sitz in Brüssel hatte, stellte Kontakte zu einem breiten Querschnitt der Organisationen des Seeverkehrssektors her und sorgte für die Koordinierung mit den in der Region operierenden EU-Streitkräften. Im November 2008 hat der Rat der Europäischen Union dann einen weiteren wichtigen Schritt getan, indem er die Marinemission „EU NAVFOR ATALANTA" eingerichtet hat, deren Ziel es ist, die Gefahrenabwehr im Seeverkehr vor der Küste Somalias durch Verhütung und Abschreckung von Piratenangriffen und durch einen Beitrag zur Sicherung der Handelsschifffahrt in der Region zu verbessern.

UK Maritime Trade Organisation (UKMTO Dubai)

Das Büro der UK Maritime Trade Operations in Dubai (UKMTO Dubai) fungiert als Verbindungsbüro der Organisationen des Seeverkehrssektors zu den Multinationalen Seestreitkräften („Combined Maritime Forces", CMF). UKMTO Dubai ist auch verantwortlich für die Verwaltung des freiwilligen Berichterstattungssystems („Voluntary Reporting Scheme"), in dessen Rahmen Handelsschiffe, solange sie das zwischen Suez, 78° O und 10° S liegende Gebiet befahren, gehalten sind, tägliche Berichte zu übermitteln, in denen sie ihre Positionsdaten und ihre voraussichtliche Ankunftszeit im nächsten Hafen angeben. Die Schiffe werden anschließend von UKMTO Dubai beobachtet und die Positionsdaten an die Hauptquartiere der CMF- und EU-Streitkräfte weitergegeben. Neue wichtige Informationen, die den Handelsverkehr betreffen, können dann direkt an die Schiffe weitergegeben werden, ohne dass die betreffenden Unternehmen zwischengeschaltet werden, wodurch die Reaktion auf etwaige Vorfälle verbessert und Zeit gewonnen wird.

Sollten Sie weitere Informationen benötigen oder dem „Voluntary Reporting Scheme" beitreten wollen, wenden Sie sich bitte an UKMTO Dubai: UKMTO@eim.ae

ANHANG B

Nützliche Kontaktdaten

UKMTO Dubai

E-Mail	UKMTO@eim.ae
Telefon	+ 971 505523215
Mobiltelefon	
Fax	+ 971 43065710
Telex	(51) 210473

MSCHOA

Berichterstattung über Website	www.mschoa.org
Telefon	+ 44 (0) 1923958545
Fax	+ 44 (0) 1923958520
E-Mail	postmaster@mschoa.org

IMB PRC

E-Mail	piracy@icc-ccs.org
Telefon	+ 60 320310014
Mobiltelefon	
Fax	+ 60 320785769
Telex	MA34199 IMBPC1

MARLO

E-Mail	Marlo.bahrain@me.navy.mil
Telefon	+ 973 17853927
Mobiltelefon	+ 973 39442117

ANHANG C

FOLLOW-UP-BERICHT — BERICHT ÜBER PIRATENANGRIFFE

Angaben zum Schiff

1. NAME DES SCHIFFS:
2. IMO-Nr.:
3. FLAGGE:
4. RUFZEICHEN:
5. SCHIFFSTYP:
6. TONNAGE: BRT: NRT: DWT:
7. EIGNER (ANSCHRIFT UND KONTAKTDATEN):
8. MANAGER (ANSCHRIFT UND KONTAKTDATEN):
9. LETZTER HAFEN/NÄCHSTER HAFEN:
10. ANGABEN ZUR LADUNG (ART/MENGE):

Angaben zum Vorfall

11. DATUM UND ZEITPUNKT DES VORFALLS: LT UTC
12. POSITION: LAT: (N/S) LONG: (O/W)
13. NÄCHSTE LANDMARKE/NÄCHSTER ORT:
14. HAFEN/STADT/ANKERGEBIET:
15. LAND/NÄCHSTGELEGENES LAND:
16. NAVIGATIONSSTATUS (AM LIEGEPLATZ/VOR ANKER/UNTER MASCHINE):
17. GESCHWINDIGKEIT DES EIGENEN SCHIFFS:
18. FREIBORD DES SCHIFFS ZUM ZEITPUNKT DES ANGRIFFS:
19. WETTERBEDINGUNGEN ZUM ZEITPUNKT DES ANGRIFFS (REGEN/NEBEL/DUNST/KLARE SICHT USW.), WIND (GESCHWINDIGKEIT UND RICHTUNG), WELLENHÖHE/DÜNUNGSHÖHE:
20. ART DES ANGRIFFS (ENTERUNG/ENTERVERSUCH):
21. FOLGEN FÜR BESATZUNG, SCHIFF UND LADUNG: VERLETZTE/GETÖTETE BESATZUNGSMITGLIEDER: ENTWENDETE GEGENSTÄNDE/ENTWENDETES BARGELD:
22. GEBIET, IN DEM DAS SCHIFF ÜBERFALLEN WURDE:
23. LETZTE BEOBACHTETE BEWEGUNGEN VON PIRATEN/VERDÄCHTIGEN BOOTEN:

Angaben zu den Angreifern

24. ZAHL DER PIRATEN/ANGREIFER:
25. KLEIDUNG/ÄUSSERE ERSCHEINUNG:
26. VERWENDETE SPRACHE:
27. VERWENDETE WAFFEN:
28. BESONDERE MERKMALE:
29. VERWENDETE BOOTE:
30. VORGEHENSWEISE:
31. DAUER DES ANGRIFFS:
32. AGGRESSIVITÄT/GEWALTTÄTIGKEIT:

Sonstige Angaben

33. VON KAPITÄN UND BESATZUNG GETROFFENE MASSNAHMEN:
34. WURDE DER VORFALL DER KÜSTENBEHÖRDE GEMELDET? FALLS JA: WEM?
35. BEVORZUGTE ART DER KOMMUNIKATION MIT DEM BERICHT ERSTATTENDEN SCHIFF: ENTSPRECHENDE KÜSTENFUNKSTATION/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (PLUS OCEAN REGION CODE)/MMSI
36. VON DEN BEHÖRDEN GETROFFENE MASSNAHMEN:
37. ZAHL/STAATSANGEHÖRIGKEIT DER BESATZUNGMITGLIEDER:
38. DIESEM BERICHT BITTE BEIFÜGEN: KURZBESCHREIBUNG/AUSFÜHRLICHEN BERICHT/ERKLÄRUNG DES KAPITÄNS/DER BESATZUNG ZUM ANGRIFF/GGF. ANGEFERTIGTE FOTOS.

Zusätzliche Hinweise für Fischereifahrzeuge — In Ergänzung der empfehlenswerten Praktiken zur Abschreckung von Piraten im Golf von Aden und vor der Küste Somalias

I. *Empfehlungen für Fischereifahrzeuge in Fanggebieten*

1. Nicht somalische Fischereifahrzeuge sollten vermeiden, in einer Entfernung von bis zu 200 Seemeilen von der Küste Somalias zu operieren oder dieses Gebiet zu durchfahren, unabhängig davon, ob sie über eine Lizenz verfügen oder nicht.

2. Beginnen Sie keine Fangeinsätze, wenn das Radar anzeigt, dass sich nicht identifizierte Boote in der Nähe aufhalten.

3. Werden Polyester-Skiffs oder andere üblicherweise von Piraten verwendete Boote gesichtet, entfernen Sie sich in voller Fahrt gegen Wind und See, um den Piraten die Navigation zu erschweren.

4. Vermeiden Sie, das Schiff nachts zum Stillstand zu bringen; seien Sie wachsam und postieren Sie Wachen auf der Brücke, an Deck und im Maschinenraum.

5. Seien Sie bei Fangeinsätzen, während deren das Schiff besonders gefährdet ist, wachsam und erhalten Sie die Radarüberwachung aufrecht, um die Behörden so früh wie möglich über einen Angriff zu informieren.

6. Schalten Sie, wenn Sie nachts navigieren, nur die vorgeschriebenen Navigations- und Sicherheitslichter ein, um zu vermeiden, dass das Licht Piraten anlockt, die bisweilen in Booten ohne Radar ziellos herumfahren.

7. Postieren Sie Wachen auf der Brücke, an Deck und im Maschinenraum, während das Schiff bei nächtlichen Fangeinsätzen driftet. Verwenden Sie nur die vorgeschriebenen Navigations- und Sicherheitslichter. Die Maschine muss jederzeit startbereit sein.

8. Halten Sie sich fern von nicht identifizierten Schiffen.

9. Nutzen Sie UKW so wenig wie möglich, um ein Abhören durch Piraten zu vermeiden und eine Lokalisierung zu erschweren.

10. Aktivieren Sie, wenn Seeaufklärer („Maritime Patrol Aircraft", MPA) im betreffenden Gebiet operieren, das AIS, um die Identifizierung und Überwachung des Schiffs zu erleichtern.

II. *Identifizierung*

1. Schiffsmanagern wird dringend empfohlen, ihre Fischereifahrzeuge für den gesamten Zeitraum, während dessen sie vor der somalischen Küste im Einsatz sind, beim MSCHOA anzumelden. Das heißt, dass nach Möglichkeit eine vollständige Liste der Besatzungsmitglieder an Bord sowie der geplanten Aktivitäten des Schiffs übermittelt werden sollte.

2. Vor einer Passage oder einem Fangeinsatz im betreffenden Gebiet sollten Schulungsmaßnahmen durchgeführt werden.

3. Soweit Fischereifahrzeuge mit einem satellitengestützten Überwachungssystem („Vessel Monitoring System", VMS) ausgestattet sind, sollte der zuständige Schiffsmanager dem MSCHOA Zugang zu den VMS-Daten gewähren.

4. Fischereifahrzeuge sollten davon absehen, Gebiete zu durchfahren, wo den ihnen vorliegenden Informationen zufolge verdächtige Piraten-Mutterschiffe ausgemacht wurden. Es sollten alle Mittel eingesetzt werden, um sämtliche Bewegungen großer oder kleiner Schiffe, die möglicherweise verdächtig sind, so früh wie möglich festzustellen.

5. Fischereifahrzeuge sollten sich stets identifizieren, wenn sie von Flugzeugen oder Schiffen, die im Rahmen der Operation ATALANTA oder anderer internationaler oder nationaler Maßnahmen zur Bekämpfung der Piraterie im Einsatz sind, dazu aufgefordert werden.

6. Militärschiffe, Handelsschiffe und Fischereifahrzeuge sollten unverzüglich auf Identifizierungsanfragen von Fischereifahrzeugen, denen sie sich nähern, reagieren (um letzteren — insbesondere wenn sie gerade im Fangeinsatz sind — gegebenenfalls eine frühzeitige Flucht zu ermöglichen).

III. *Im Falle eines Angriffs*

1. Warnen Sie im Falle eines Angriffs oder der Sichtung eines verdächtigen Boots die zuständigen Behörden (UKMTO und MSCHOA) und den Rest der Flotte.

2. Übermitteln Sie die Kontaktdaten eines zweiten mit dem Schiff vertrauten Kapitäns (der sich an Land befindet), dessen Kenntnis des Schiffs zum Erfolg einer militärischen Intervention beitragen könnte.

Nur für Ringwadenfänger geltende Empfehlungen

3. Evakuieren Sie das gesamte Personal vom Deck und aus dem Ausguck.

4. Haben Piraten die Kontrolle über das Schiff übernommen und ist das Ringwadennetz ausgebracht, wirken Sie darauf hin, dass die Piraten das Wiedereinholen des Netzes gestatten. Wird das Wiedereinholen des Netzes gestattet, befolgen Sie die Anweisungen für das Verstauen des Netzes und erklären Sie die Funktionsweise des Fanggeschirrs, um Missverständnisse zu vermeiden.