Bundesministerium
des Innern
und für Heimat

Bundesministerium des Innern und für Heimat, 11014 Berlin

Nur per E-Mail:

Zentrale Kontaktstelle (PoC)
Gemeinsames Lagezentrum See
Maritimes Sicherheitszentrum

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Bundespolizeipräsidium

nachrichtlich:
Auswärtiges Amt
Bundesministerium der Verteidigung
Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Bundeskriminalamt
Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt

Alt-Moabit 140
10557 Berlin
Postanschrift
11014 Berlin
Tel +49 30 18 681-11757
Fax +49 30 18 681-59630
bearbeitet von:
EPHK Burmann
B2@bmi.bund.de
www.bmi.bund.de

Seesicherheit;
hier: Ergänzende Verhaltensempfehlung aus Anlass der Sicherheitslage in den Seegebieten Rotes Meer, Straße von Bab al-Mandab, Golf von Aden, Persischer Golf, Straße von Hormus, Golf von Oman, Arabisches Meer, Somalisches Becken

1) BMI - B2.52004/74#41 vom 13. Februar 2024
2) BMI – B2.52004/74#41 vom 7. und 12. März 2024
3) BMI – B2.52004/74#41 vom 16. April 2024

B2.52004/74#41
Berlin, 26. April 2024

I. Sachverhalt

Für die zivile Schifffahrt, die das südliche Rote Meer, die Straße von Bab al-Mandab und / oder den Golf von Aden durchfahren, besteht weiterhin eine erhöhte Gefahr, da diese Schiffe potenzielle Angriffsziele der jemenitischen Huthi-Rebellen darstellen können. Darüber hinaus besteht in den Seegebieten Persischer Golf, Straße von Hormus, Golf von Oman und dem Arabischen Meer weiterhin die Gefahr, dass iranische Seestreitkräfte in

diesen Seegebieten versuchen, Handelsschiffe anzugreifen, zu stoppen, zu entern, festzuhalten und / oder in iranische Hoheitsgewässer zu verlegen.
Zur aktuellen Sicherheitslage in diesen Seegebieten wird auf die Schreiben des BMI (B2.52004/74#41) vom 13. Februar 2024, 7. und 12. März 2024 sowie 16. April 2024 verwiesen.

I. Situation

There remains an increased risk for commercial vessels passing through the Southern Red Sea, the Bab el-Mandeb Strait and/or the Gulf of Aden, as these vessels may be targeted by Yemeni Houthi rebels.

Furthermore, in the Persian Gulf, the Strait of Hormuz, the Gulf of Oman and Arabian Sea, there remains a risk that Iranian naval forces will attempt to attack, stop, board and seize commercial vessels and/or steer them into Iranian territorial waters.

For more information on the current security situation in these waters, we refer to the BMI documents (B2.52004/74#41) of 13 February 2024, 7 and 12 March 2024 and 16 April 2024.

II. Verhaltensempfehlung

Den unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe wird empfohlen, ihre Schiffsbesatzungen dahingehend zu sensibilisieren, dass elektronisch genutzte Signale auf den Schiffen ein Risiko für die Schiffssicherheit darstellen können, weil diese ggf. eine gezielte Verfolgung und Lokalisierung des Schiffes ermöglichen können. Auf den Schiffen eingesetzte WLAN-Router sollten daher während der Fahrt soweit wie möglich gesichert werden (Web- und App-basierte Anbieter kommerzieller Schiffsdaten könnten den Zugriff auf die Daten eines Schiffes ermöglichen und somit könnten Eigentums- und Managementinformationen von gegnerischen Akteuren ausgenutzt oder beeinflusst werden).

In der Entschließung A.1106(29) der IMO-Versammlung heißt es: „Das AIS sollte dauerhaft in Betrieb sein, wenn Schiffe auf Fahrt sind oder vor Anker liegen. Sollte der Schiffskapitän der Auffassung sein, dass der kontinuierliche Betrieb des AIS die Sicherheit oder die Gefahrenabwehr auf ihrem Schiff gefährden könnte oder wenn Sicherheitsvorfälle unmittelbar bevorstehen, darf das AIS ausgeschaltet werden."

II. Recommendations

German-flagged vessels are advised to inform their crews that the use of electronic signals on board ships can pose a security risk because they may allow ships to be located and tracked. WiFi routers should therefore be password-protected while the vessel is at sea (web and app-based providers of commercial shipping data could potentially allow access to the data of a given vessel; in this way, hostile actors could be in a position to exploit or influence information about property and management issues concerning the ship).

IMO Assembly Resolution A 29/Res.1106 states the following: “AIS [Automatic Identification System transponders] should always be in operation when ships are underway or at anchor. If the master believes that the continual operation of AIS might compromise the safety or security of his/her ship or where security incidents are imminent, the AIS may be switched off.”

III. Bekanntmachung

Die Zentrale Kontaktstelle (PoC) im GLZ-See wird gebeten, den Inhalt dieses Schreibens (obige Ziffern I. und II.) an die hiervon betroffene Seewirtschaft weiterzuleiten. Das BSH wird gebeten, das Schreiben in der nächsten Ausgabe der „Nachrichten für Seefahrer (NfS)“ bekannt zu machen. Das BPOLP wird um entsprechende Bekanntmachung auf seinen Internetseiten gebeten.

III. Notice

The central Point of Contact (PoC) in the Joint Maritime Emergency Reporting and Assessment Centre is requested to forward the information included in this letter (nos. I. and II. above) to the parties concerned in the maritime sector. The Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH) is requested to publish this letter in the next edition of its *Nachrichten für Seefahrer* (NfS, Notices to Mariners). The Federal Police is requested to publish an announcement on their websites.

Im Auftrag
Schulz
Dieses Dokument ist im Entwurf gezeichnet und ohne Unterschrift gültig!