

# **Pirateriebericht der Bundespolizei See**

## **2. Quartal/Halbjahresbericht 2024**



**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](mailto:bpol.see.sb12@polizei.bund.de)

# Inhalt

<b>1</b>	<b>VORBEMERKUNG .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>PIRATERIEPRÄVENTION DER BUNDESPOLIZEI.....</b>	<b>6</b>
2.1	Maritimer Dauerdienst - MDD .....	6
2.2	Piraterie-Präventionszentrum - PPZ .....	6
<b>3</b>	<b>KURZZUSAMMENFASSUNG (DT./ENGL.).....</b>	<b>9</b>
3.1	Deutsch.....	9
3.2	Englisch.....	10
<b>4</b>	<b>PIRATERIELAGE WELTWEIT.....</b>	<b>12</b>
4.1	Gesamtstatistik 2023/2024 .....	15
4.2	Weltweite regionale Verteilung aller Piraterievorfälle Jan – Jun 2023/2024 .....	16
4.3	Verteilung nach Nationalitäten der Reedereien Jan – Jun 2023/2024.....	17
4.4	Betroffene Schiffstypen im Vergleich Jan – Jun 2023/2024 .....	18
<b>5</b>	<b>AFRIKA .....</b>	<b>19</b>
5.1	Statistik 2023/2024.....	19
5.2	Seegebiete um Somalia .....	20
5.3	Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi .....	22
5.3.1	Somalia .....	22
5.3.2	Golf von Aden/Rotes Meer .....	25
5.3.3	Straße von Mosambik .....	28
5.3.4	Arabisches Meer/Oman .....	28
5.4	Bewertung/Prognose .....	29
5.5	Empfehlungen .....	32
5.6	Erreichbarkeiten .....	32
5.7	Westafrika mit *Golf von Guinea.....	36
5.7.1	Statistik.....	36
5.8	Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi/Informationen.....	37
5.8.1	Westafrika/Golf von Guinea .....	37
5.8.2	Nigeria.....	40
5.8.3	Angola.....	41
5.8.4	Elfenbeinküste .....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
5.8.5	Kamerun.....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
5.8.6	Ghana .....	43
5.8.7	Kongo.....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
5.8.8	Gabun .....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
5.8.9	Guinea.....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
5.9	Bewertung/Prognose .....	43
5.10	Empfehlung .....	46

5.11	Libyen.....	<b>Fehler! Textmarke nicht definiert.</b>
<b>6</b>	<b>SÜDOSTASIEN.....</b>	<b>48</b>
6.1	Statistik.....	48
6.2	Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi .....	49
6.2.1	Indonesien.....	49
6.2.2	Straße von Malakka.....	50
6.2.3	Malaysia.....	51
6.2.4	Straße von Singapur.....	51
6.2.5	Philippinen.....	52
6.3	Bewertung/Prognose.....	53
6.4	Empfehlung.....	55
<b>7</b>	<b>OSTASIEN .....</b>	<b>58</b>
7.1	Statistik.....	58
7.2	Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi.....	58
7.2.1	Vietnam.....	58
7.2.2	China.....	59
7.3	Bewertung/Prognose.....	59
7.4	Empfehlung.....	59
<b>8</b>	<b>INDISCHER SUBKONTINENT.....</b>	<b>60</b>
8.1	Statistik.....	60
8.2	Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi .....	60
8.2.1	Bangladesch.....	60
8.2.2	Indien.....	61
8.3	Bewertung/Prognose.....	61
<b>9</b>	<b>SÜDAMERIKA .....</b>	<b>62</b>
9.1	Statistik.....	62
9.2	Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi.....	63
9.3	Bewertung/Prognose.....	65
9.4	Empfehlung.....	66
<b>10</b>	<b>RESTLICHE WELT .....</b>	<b>67</b>
<b>11</b>	<b>HINWEISE UND INFORMATIONEN .....</b>	<b>68</b>
11.1	Zulassungsverfahren für private Sicherheitskräfte.....	68
11.2	Beratungsgespräche .....	69
11.3	Weitere Informationsquellen.....	69

## 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

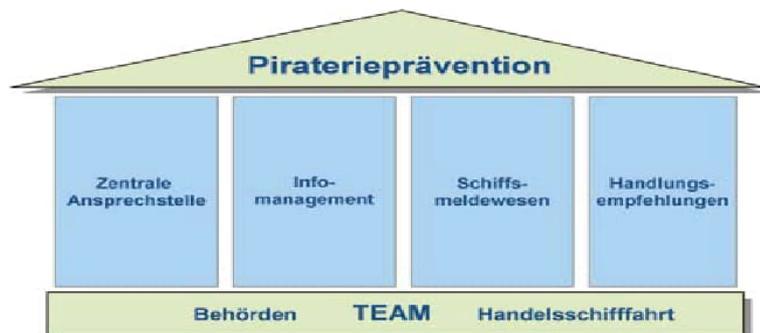
Die Aufgabe Piraterieprävention hat in der Vergangenheit immer mehr an Bedeutung gewonnen. In Abstimmung mit den anderen Sicherheitspartnern in der Bundesrepublik wurde unter anderem vereinbart, dass die Bundespolizei im Direktionsbereich See in Neustadt eine zentrale Ansprechstelle für die deutsche 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 aufgrund der veränderten internationalen Sicherheitslage im maritimen Raum seit 2024 teil des Maritimen Präventionszentrum (MPZ) der Bundespolizei See. Das MPZ 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 den Direktionsbereich Bundespolizei See der Bundespolizeidirektion Bad Bramstedt durchgeführt.

Die erste Säule der Piraterieprävention, stellt rund um die Uhr die zentrale Ansprechstelle für Reeder, Sicherheitsbeauftragte (CSO´s<sup>1</sup>) und Kapitäne dar. Dies wird durch den Maritimen Dauerdienst in Neustadt gewährleistet. Dort eingehende Anfragen werden sofort

---

<sup>1</sup> CSO = Company Security Officer

bearbeitet oder an die zuständigen Behörden weitergeleitet. Ziel ist es, für Reedereien und Kapitäne abgestimmte und individuelle Informationen zur Sicherer Durchfahrt von Gefahrengebieten sowie 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 Organization (IMO) und der EU.
- Einstellung aktueller, Piraterie bezogener 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 MSCHOA<sup>2</sup> und UKMTO<sup>3</sup>, einschließlich der Meldung der Reisedaten sowie die Umsetzung der Verhaltensempfehlungen in Planung und Durchführung von Passagen am Horn von Afrika.

---

<sup>2</sup> Maritime Security Center (Horn of Africa)

<sup>3</sup> United Kingdom Maritime Trade Organisation

### 3 Kurzzusammenfassung (dt./engl.)

#### 3.1 Deutsch

Im ersten Halbjahr 2024 wurden dem IMB PRC weltweit insgesamt 60 Fälle von Piraterie und maritimer Kriminalität gemeldet. Im Vergleich zur ersten Hälfte des Jahres 2023 mit 65 verzeichneten Vorfällen sind die Fallzahlen damit wieder leicht gesunken. Der im ersten Quartal des Jahres zu verzeichnende, wieder ansteigende Trend bei den Fallzahlen setzt sich damit im zweiten Quartal nicht fort.

Weltweit kam es im ersten Halbjahr 2024 zu vier Schiffsentführungen, drei ereigneten sich in den Gewässern am Horn von Afrika und werden somalischen Piraten zugeschrieben. Im ersten Quartal des Vorjahres kam es lediglich zu zwei Schiffsentführung. Hingegen ist die Zahl der von Bord entführten Crewmitglieder zum Zwecke der Lösegelderpressung gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres von 14 auf 11 gesunken.

<b>Vorfälle 1. Halbjahr</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>
<b>Weltweit</b>	<b>65</b>	<b>60</b>
<b>(ehemalige) High Risk Area und Ostafrika<sup>4</sup></b>	<b>0</b>	<b>8</b>
<b>Westafrika mit Golf von Guinea<sup>5</sup></b>	<b>14</b>	<b>10</b>
<b>Südostasien<sup>6</sup></b>	<b>33</b>	<b>28</b>

Vor Westafrika mit der Schwerpunktregion Golf von Guinea liegen die Fallzahlen mit zehn im ersten Halbjahr 2024 unter denen des Vorjahreszeitraumes, als 14 Vorfälle verzeichnet wurden. Auch in den Seegebieten Südostasiens liegen die Fallzahlen mit 28 im ersten

---

<sup>4</sup>Nachfolgende 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.

<sup>5</sup>Folgende 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 und 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.

<sup>6</sup> Indonesien, Straße von Malakka, Malaysia, Myanmar (Burma), Philippinen, Straße von Singapur, Thailand/Golf von Thailand.

Halbjahr 2024 unter denen des Vorjahreszeitraumes, als noch insgesamt 33 Vorfälle verzeichnet wurden. Während die Zahl der Vorfälle in der Straße von Singapur gegenüber dem Vorjahreszeitraum rückläufig ist, sind die Fallzahlen in indonesischen Gewässern deutlich angestiegen.

Seit Beginn der Auseinandersetzungen zwischen Israel und der Hamas kommt es insbesondere im Roten Meer und dem Golf von Aden zu Angriffen auf Handelsschiffe durch Houthi Rebellen, die so ihre Solidarität mit der Hamas bekunden wollen. Aufgrund dessen wurden 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 damit einhergehenden Angriffe und Schiffsentführungen im westlichen Golf von Aden und im Somali Becken durch somalische Piraten deuten darauf hin, dass somalische Piraten die veränderten Rahmenbedingungen und die damit entstandene Lücke in der Überwachung durch internationale Marineeinheiten zur Wiederbelebung ihres ehemaligen Geschäftsmodells genutzt haben.

In den Gewässern von Süd- und Mittelamerika sind die Fallzahlen zuletzt erheblich gesunken. Im ersten Halbjahr 2024 wurde dort lediglich ein Vorfall verzeichnet.

### 3.2 Englisch

In the first half of 2024, a total of 60 cases of piracy and maritime crime were reported to the IMB PRC worldwide. Compared to the first half of 2023, when 65 incidents were recorded, the number of cases has therefore fallen again slightly. The upward trend in the number of cases recorded in the first quarter of the year therefore did not continue in the second quarter.

Four ships were hijacked worldwide in the first half of 2024, three of which occurred in the waters of the Horn of Africa and were attributed to Somali pirates. In the first quarter of the previous year, there were only two ship hijackings. On the other hand, the number of crew members kidnapped for ransom fell from 14 to 11 compared to the same period last year.

Cases 1st half	2023	2024
<b>Worldwide</b>	<b>65</b>	<b>60</b>
<b>(former) High Risk Area and East Africa</b>	<b>0</b>	<b>8</b>
<b>West Africa incl. Gulf of Guinea</b>	<b>14</b>	<b>10</b>
<b>South East Asia</b>	<b>33</b>	<b>28</b>

Off West Africa, with the Gulf of Guinea as the main region, the number of cases in the first half of 2024 was lower than in the same period of the previous year, when 14 incidents were recorded. At 28 in the first half of 2024, the number of cases in the maritime regions of Southeast Asia is also lower than in the same period of the previous year, when a total of 33 incidents were recorded. While the number of incidents in the Singapore Strait has fallen compared to the same period of the previous year, the number of cases in Indonesian waters has risen significantly.

Since the beginning of the conflict between Israel and Hamas, there have been attacks on merchant ships, particularly in the Red Sea and the Gulf of Aden, by Houthi rebels who want to show their solidarity with Hamas. As a result, naval units have been deployed to this region to protect merchant ships and, at the same time, merchant ships are increasingly diverting to the route around the Cape of Good Hope. The associated attacks and ship hijackings by Somali pirates in the western Gulf of Aden and the Somali Basin indicate that Somali pirates have used the changed conditions and the resulting gap in surveillance by international naval units to revive their former business model. The number of cases in the waters of South and Central America has recently fallen considerably. Only one incident was recorded there in the first half of 2024.

## 4 Piraterielage weltweit

In der ersten Hälfte des Jahres 2024 wurden dem IMB Piracy Reporting Centre weltweit 60 Fälle von Piraterie und maritimer Kriminalität gemeldet. Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres mit 65 Vorfällen sind die Fallzahlen, nach dem zuletzt ansteigenden Trend, nun wieder etwas rückläufig.

Im Berichtszeitraum kam es zu vier Schiffsentführungen, im Vergleichszeitraum des Vorjahres wurden zwei solcher Vorfälle verzeichnet. Drei der vier im ersten Halbjahr 2024 verzeichneten Schiffsentführungen ereigneten sich in den Gewässern am Horn von Afrika und werden somalischen Piraten zugeschrieben. Betroffen waren zwei Fischereifahrzeuge sowie ein Massengutfrachter. Eine Schiffsentführung ereignete sich in den Gewässern der Kapverdischen Inseln. Betroffen war ein Produktentanker in Fahrt, laut Bericht war es die Absicht der Täter, einen Teil der Fracht zu rauben. Die Besatzung wurde während des Überfalls festgesetzt und gefesselt, ausgeraubt und anschließend in den Rudermaschinenraum eingeschlossen. Die Täter beschädigten Teile der Kommunikations- und Navigationsausrüstung. Zu einem Ladungsdiebstahl kam es letztlich aber nicht.

Die Zahl bei den Entführungen von Besatzungsmitgliedern zum Zwecke der Lösegelderpressung ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht gesunken. Während im ersten Halbjahr 2023 noch insgesamt 14 Seeleute gekidnappt wurden, wurden im Berichtszeitraum 11 Crewangehörige in zwei separaten Vorfällen von Bord ihrer Schiffe entführt. Beide Vorfälle fanden in den Gewässern vor Äquatorialguinea statt und werden nigerianischen Tätern zugeschrieben.

Darüber hinaus wurden im Berichtszeitraum zwei Fälle bekannt, in denen Schiffe von den Angreifern beschossen wurden, im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren ebenfalls zwei solcher Vorkommnisse gemeldet worden. Deutlich angestiegen ist die Zahl der als Geiseln an Bord festgehaltenen Seeleute. Während im Vorjahreszeitraum 36 Crewangehörige an Bord festgesetzt wurden, so lag die Zahl im Berichtszeitraum bei insgesamt 85 Crewmitgliedern, darunter auch die insgesamt 71 Besatzungsmitglieder der vier entführten Schiffe.

Von den weltweit insgesamt 60 verzeichneten Vorfällen gelangten die Täter in 46 Fällen an Bord der jeweiligen Schiffe, was einer Quote von 77% entspricht. Zwei Crewmitglieder wurden bei Überfällen durch die Täter mit Waffen bedroht, verletzt wurde laut Erfassung des IMB niemand.

Die Verteilung der Vorfälle ist der nachfolgenden Karte vom ICC IMB zu entnehmen.

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



Im Bereich Horn von Afrika wurden in der ersten Jahreshälfte acht Vorfälle an das IMB PRC gemeldet. Fünf davon ereigneten sich bereits im ersten Quartal des Jahres. Mit Beginn der Angriffe der Houthi Rebellen auf Handelsschiffe im südlichen Roten Meer und dem Golf von Aden konnte auch ein Wiedererstarken der Piraterie vor Somalia festgestellt werden. Die Gefährdungslage wurde daher wieder auf „mittel“ heraufgestuft. Bereits im Dezember vergangenen Jahres hatten somalische Piraten ein Handelsschiff entführt, welches jedoch durch die indische Marine befreit werden konnte. Die Entführer wurden dabei festgenommen. Ein weiterer Entführungsversuch war durch amerikanische Marineeinheiten vereitelt worden. Dieser Vorfall ereignete sich im westlichen Golf von Aden und war dem IMB PRC nicht gemeldet worden, ebenso wie die Entführungen mehrerer ausländischer Fischerei-Dhaus vor der somalischen Küste. Ein im ersten Quartal 2024 entführtes Fischereifahrzeug war durch die Küstenwache der Seychellen befreit und die Täter festgenommen worden. Im Fall des entführten Massengutfrachters wurde das Schiff erst nach Zahlung eines Lösegeldes wieder freigegeben.

Im Zusammenhang mit der Bodenoffensive der israelischen Armee im Gaza-Streifen kommt es seit November 2023 zu Angriffen mit Drohnen und Raketen durch Houthi Rebellen auf Schiffe im südlichen Roten Meer sowie dem westlichen Golf von Aden. 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, werden auch Schiffe beschossen, die nicht in diese Kategorie fallen. 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). Seither 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 sind die Fallzahlen gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 14 auf nunmehr 10 gesunken. Mit insgesamt fünf Vorfällen führt Angola die Statistik für Westafrika an, es handelt sich dabei jeweils um Diebstahlsdelikte auf Schiffen vor Anker. Dahinter folgt Äquatorialguinea mit zwei Vorfällen. In beiden Fällen wurden Crewangehörige zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord entführt. Vor Nigeria, dem Schwerpunkt der vergangenen Jahre, kam es im in der ersten Jahreshälfte erneut zu keinen Vorkommnissen. In den Gewässern der Kapverdischen Inseln wurde die Entführung eines Produktentankers gemeldet. In den beiden übrigen Fällen handelt es sich um Diebstähle auf Schiffen in den Häfen von Monrovia/Liberia und Conakry/Guinea. Trotz niedriger Fallzahlen bleibt Westafrika/der Golf von Guinea, aufgrund der Schwere der Vorfälle, eine der weltweiten Schwerpunktregionen, wobei die Gefährdungslage in der Gesamtbetrachtung nur noch auf mittlerem Niveau liegt.

Auch in den Gewässern Südostasiens ist die Zahl der Vorfälle rückläufig. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind die Fallzahlen von 33 auf 28 gesunken. Mit insgesamt 13 Vorfällen führt die Straße von Singapur die Statistik in diesem Seegebiet an, jedoch sind gegenüber dem ersten Halbjahr 2023 die Fallzahlen auch hier von 20 auf nunmehr 13 gesunken. Auf Rang zwei folgt Indonesien, jedoch sind die Vorfälle hier gegenüber dem Vorjahreszeitraum von 7 auf 12 angestiegen. In den Gewässern der Philippinen wurden zwei Vorfälle gemeldet, im Vorjahreszeitraum waren es noch fünf. Betroffen waren jeweils Schiffe, die in der Manila Bay vor Anker lagen. Ein Überfall ereignete sich in der Straße von Malakka. Es handelt sich bei den Vorfällen in der Region auch weiterhin überwiegend um sogenannte Low-Level-Überfälle, bei denen es die Täter auf Schiffsausrüstung abgesehen haben. In den Gewässern der Sulu-Celebes See und vor der malaysischen Halbinsel Sabah stellt sich die Lage mit Blick auf die Entführungen von Besatzungsmitgliedern durch Kidnap-For-Ransom (KFR) Gruppen, aufgrund des robusten Vorgehens der philippinischen Sicherheitskräfte, weiterhin ruhig dar. Die letzte Entführung von Seeleuten liegt bereits über vier Jahre zurück. Die philippinischen Behörden haben die Gefährdungsstufe vor einiger Zeit schon auf mittleres Niveau herabgestuft. Dennoch sind solche Vorfälle auch weiterhin nicht völlig auszuschließen.

Für Ostasien wurde im ersten Halbjahr 2024 lediglich ein Vorfall an das IMB gemeldet, dieser ereignete sich vor Vietnam. Auch im Vergleichszeitraum des Vorjahres wurden in diesem Seegebiet nur zwei Vorkommnisse verzeichnet. Im Bereich des indischen Subkontinents, wo im ersten Halbjahr 2023 nur drei Vorfälle dokumentiert wurden, haben sich die Fallzahlen vervierfacht und sind auf 12 angestiegen. Mit 10 entfällt die überwiegende Mehrheit auf Bangladesch.

Stark rückläufig hingegen sind die Fallzahlen vor Süd- und Mittelamerika. Während im ersten Halbjahr 2023 noch 13 Vorfälle verzeichnet wurden, war es in den ersten sechs Monaten dieses Jahres lediglich einer.

Im Bereich der restlichen Welt wurden im ersten Halbjahr 2024 keine Vorfälle verzeichnet.

#### 4.1 Gesamtstatistik 2023/2024

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

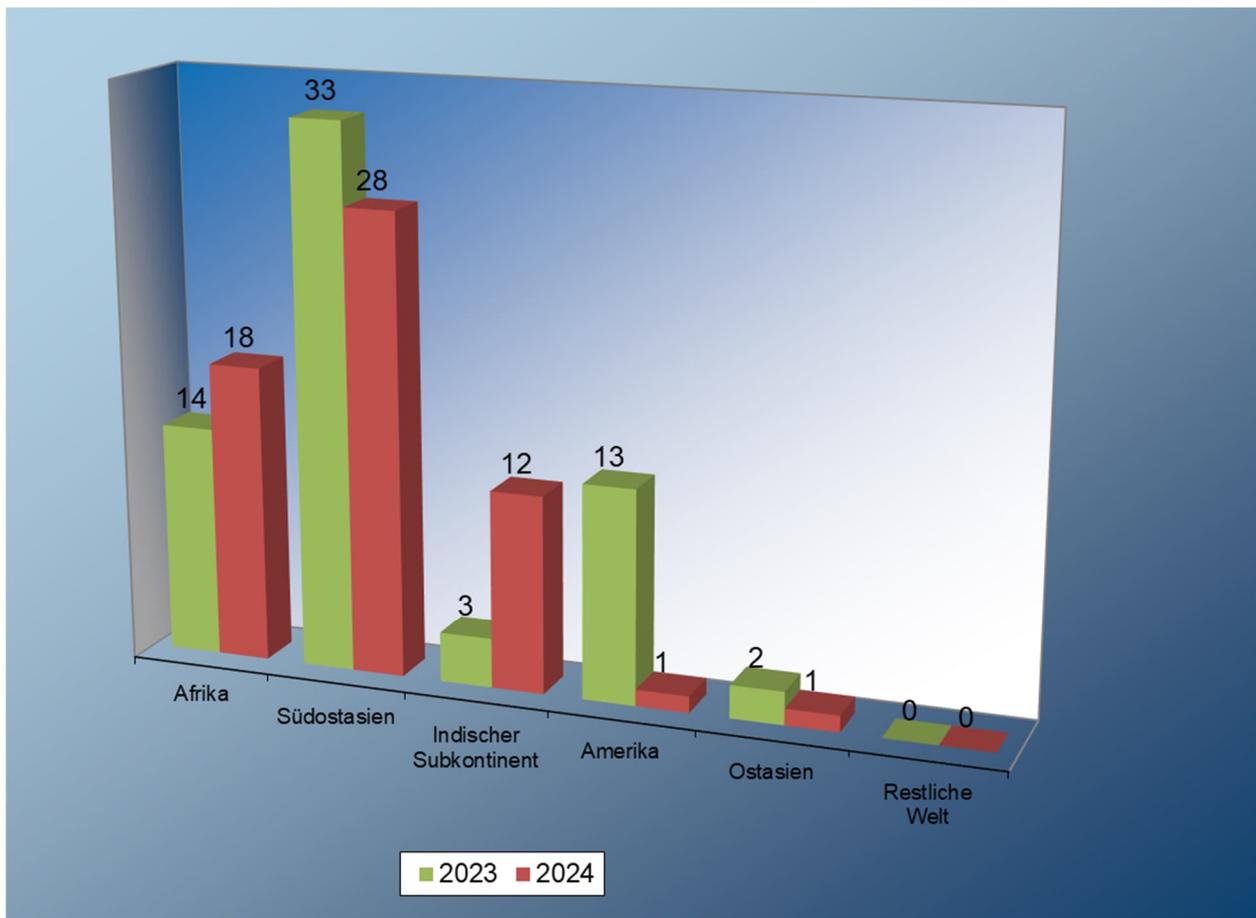
<b>Seegebiete</b>	<b>Jan – Jun 2023</b>	<b>Jan – Jun 2024</b>
<b>Afrika gesamt</b>	<b>14</b>	<b>18</b>
Ostafrika	0	0
davon im Aktionsgebiet somalischer Piraten (Horn v. Afrika)	0	8
Westafrika	14	10
davon im Golf von Guinea*	10	3
<b>Südostasien</b>	<b>33</b>	<b>28</b>
<b>Ostasien</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Indischer Subkontinent</b>	<b>3</b>	<b>12</b>
<b>Südamerika</b>	<b>13</b>	<b>1</b>
<b>Restliche Welt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Gesamt</b>	<b>65</b>	<b>60</b>

Quelle: PRC Kuala Lumpur

\*per Definition

## 4.2 Weltweite regionale Verteilung aller Piraterievorfälle Jan – Jun 2023/2024

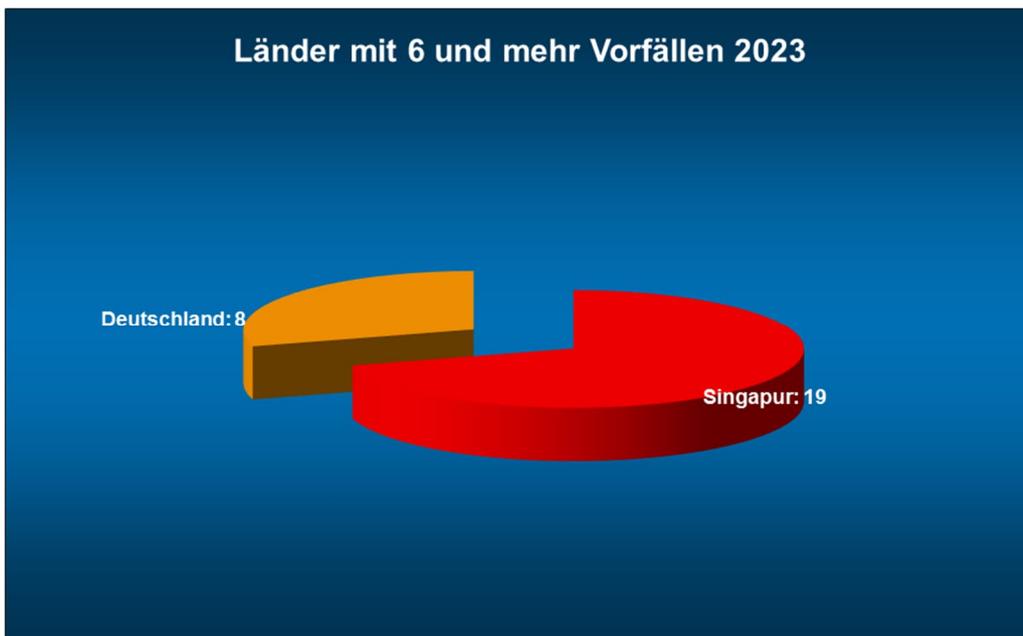
Die nachfolgende Grafik stellt die Entwicklungen der Fallzahlen in den einzelnen Regionen anhand eines Balkendiagrammes dar. Während für Gesamt-Afrika und den indischen Subkontinent steigende Fallzahlen zu verzeichnen sind, wurden für Südostasien, Südamerika und Ostasien rückläufige Vorfallszahlen gemeldet.



Quelle: PRC Kuala Lumpur

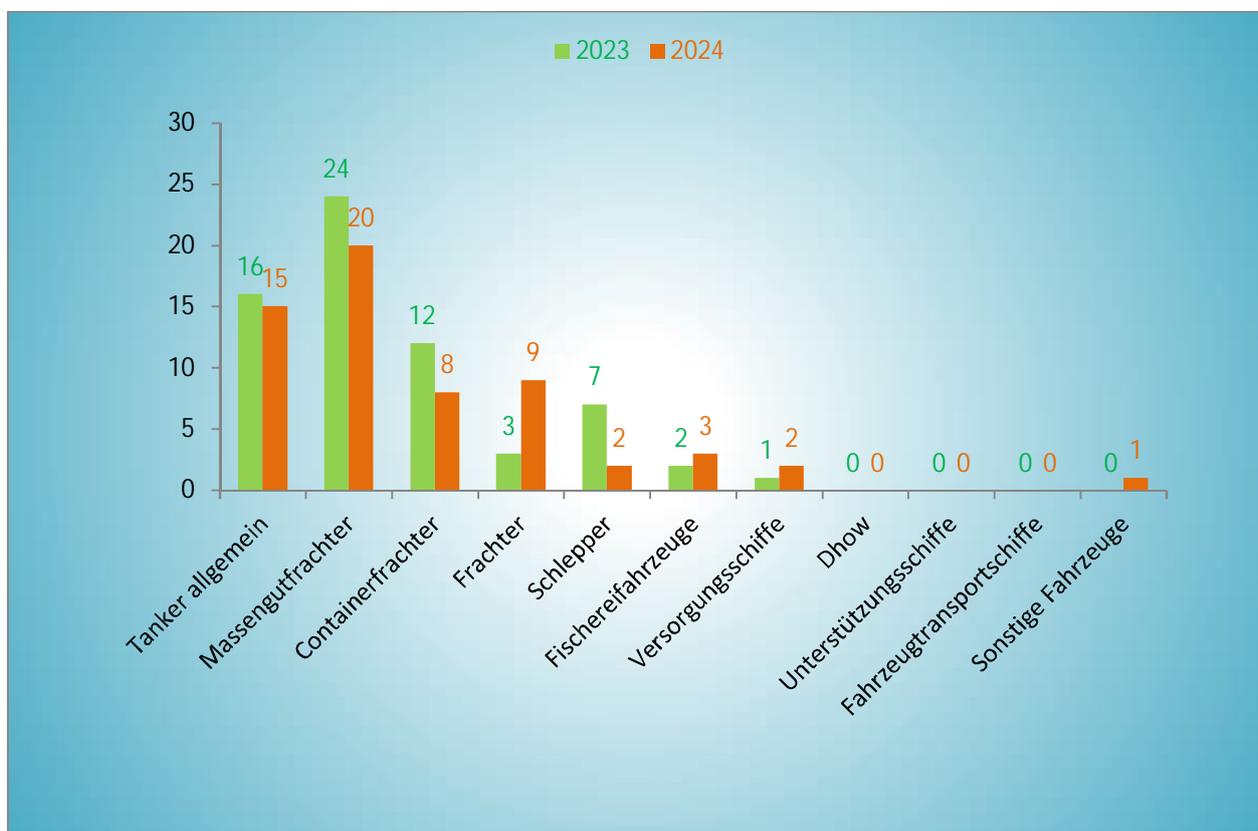
### 4.3 Verteilung nach Nationalitäten der Reedereien Jan – Jun 2023/2024

Die nachfolgenden Grafiken zeigen die Verteilung der Vorfälle auf die Handelsflotten mit sechs oder mehr betroffenen Fahrzeugen. Im Vergleichszeitraum des Vorjahres lagen Schiffe aus Singapur mit deutlichem Abstand auf Rang eins, dahinter folgten Schiffe deutscher Reedereien auf dem zweiten Platz. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 waren Schiffe aus Hongkong, Deutschland, Indien und Singapur mit je sieben Fahrzeugen am häufigsten betroffen.



#### 4.4 Betroffene Schiffstypen im Vergleich Jan – Jun 2023/2024

Massengutfrachter führen auch im ersten Halbjahr 2024 die Statistik der am häufigsten von Überfällen betroffenen Schiffstypen an, gleichwohl ist deren Zahl leicht von 24 im ersten Halbjahr 2023 auf 20 im Berichtszeitraum gesunken. Dahinter folgen Tankschiffe, die in 15 Fällen betroffen waren, und damit auf dem Niveau des Vorjahreszeitraumes liegen, als 16 Fahrzeuge betroffen waren. Die Zahl der betroffenen Containerschiffe ist im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahreszeitraum von zwölf auf acht gesunken. Ebenso rückläufig ist auch die Zahl der betroffenen Schlepper. Deutlich angestiegen hingegen ist die Zahl der von Überfällen betroffenen Frachtschiffe, von drei im Vorjahreszeitraum auf nunmehr neun im Berichtszeitraum.



Quelle: PRC Kuala Lumpur

## 5 Afrika

### 5.1 Statistik 2023/2024

In der ersten Hälfte des Jahres 2024 ist die Zahl der Vorfälle für den afrikanischen Kontinent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht von 14 auf 18 angestiegen. Mit sieben Vorfällen führt Somalia die Statistik für Gesamt-Afrika an, dahinter folgt Angola mit fünf Vorkommnissen.

Die nachfolgende Statistik zeigt die Verteilung der Vorfälle auf die einzelnen Länder.

<b>AFRIKA</b>	<b>Jan – Jun 2023</b>	<b>Jan – Jun 2024</b>
Angola	2	5
Äquatorialguinea*	0	2
Benin*	0	0
Cabo Verde	0	1
Demokratische Rep. Kongo	0	0
Elfenbeinküste*	2	0
Gabun*	1	0
Ghana*	3	0
Golf von Aden**	0	1
Guinea	1	1
Kamerun*	3	0
Kongo	1	0
Liberia*	0	1
Mosambik	0	0
Nigeria*	1	0
Rotes Meer**	0	0
São Tomé & Príncipe	0	0
Südafrika	0	0
Somalia**	0	7
Togo*	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>14</b>	<b>18</b>

\*Golf von Guinea (per Definition) \*\*Horn von Afrika

## 5.2 Seegebiete um Somalia

	Jan – Jun 2023	Jan – Jun 2024
Rotes Meer	0	0
Golf von Aden	0	1
Somalia	0	7
Arabisches Meer	0	0
Indischer Ozean	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>0</b>	<b>8</b>

In den ersten sechs Monaten dieses Jahres wurden in den Seegebieten um Somalia acht Vorfälle an das IMB gemeldet. Die Verteilung der Vorfälle ist auf der nachfolgenden Karte dargestellt. Bei dem lila Marker handelt es um eine verdächtige Annäherung eines mutmaßlichen Mutterschiffs in Begleitung von drei Skiffs an einen Tanker. Eines der Skiffs, besetzt mit vier Personen, folgte dem Schiff für ca. 30 Minuten, Waffen und Leitern wurden nicht gesichtet. Von einer Aufnahme in die Statistik wurde seitens des IMB daher abgesehen.

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



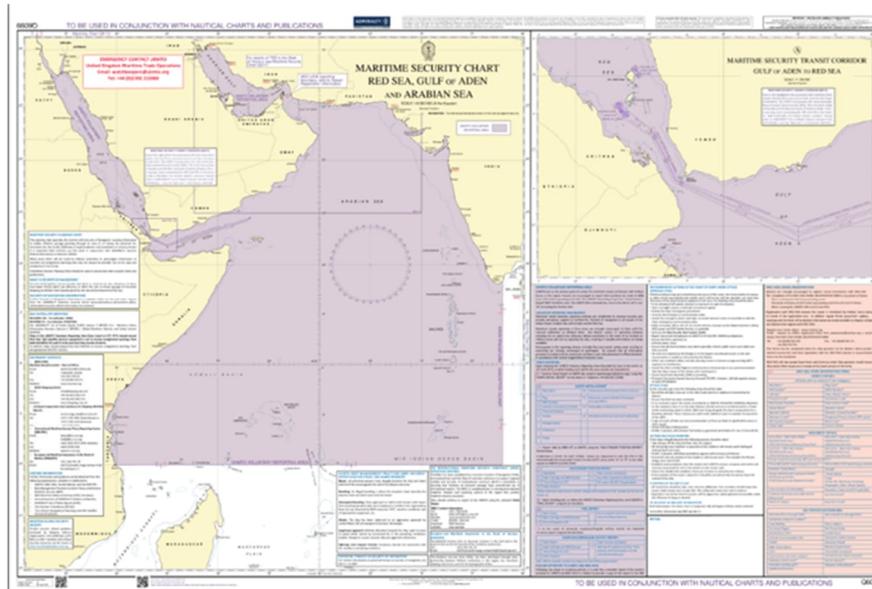
Seit Beginn der Auseinandersetzungen zwischen Israel und der Hamas haben die Houthi Rebellen im Jemen damit begonnen, Handelsschiffe im Roten Meer anzugreifen, um ihre Solidarität mit der Hamas zu bekunden. Daraus folgend wurden die in der Region im

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 Golfs von Aden, die mit geringer Geschwindigkeit unterwegs bzw. treibend in Wartestellung sind. Dieser Umstand könnte dazu geführt haben, dass frühere Piratennetzwerke die Gunst der Stunde für sich nutzen.

Bereits im Dezember letzten Jahres war es somalischen Piraten gelungen, ein unter der Flagge Maltas fahrendes Massengutschiff ca. 600 Seemeilen vor der somalischen Küste zu überfallen und zu entführen. Das Schiff konnte von der indischen Marine befreit werden. Darüber war es vor Somalia zu mehreren Entführungen ausländischer Fischerei-Dhaus gekommen, um diese anschließend als Mutterschiffe für Angriffe auf Handelsschiffe zu nutzen. Die meisten dieser 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.

Nachdem die High Risk Area (HRA) durch BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO und OCIMF am 1. September 2021 zunächst noch einmal verkleinert worden war, und sich die Lage in der Region in den letzten Jahren stabilisiert hatte, wurde durch 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 Karte auf der nachfolgenden Seite zu entnehmen.



## 5.3 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi

### 5.3.1 Somalia

In der ersten Hälfte des Jahres wurden vor Somalia insgesamt sieben Vorfälle an das IMB gemeldet. Seit Ende vergangenen Jahres sind in den Gewässern am Horn von Afrika wieder Aktivitäten somalischer Piraten festzustellen. So war es im November insbesondere vor der Küste von Puntland zu mehreren Entführungen ausländischer Fischerei-Dhaus gekommen, die dem IMB allerdings nicht gemeldet wurden. Teilweise wurden die Dhaus anschließend befreit bzw. wieder aufgegeben, zum Teil nutzen die Piraten die Dhaus als Mutterschiffe, um damit Kaperfahrten auf See durchzuführen. Im Dezember war es somalischen Piraten dann gelungen, ein Handelsschiff zu entführen, das sich zum Zeitpunkt des Überfalls ca. 600 Seemeilen vom somalischen Festland entfernt im Arabischen Meer befand. Ein bewaffnetes Sicherheitsteam war nicht an Bord. Den Piraten war es gelungen zu der Besatzung vorzudringen, die sich in einen Schutzraum zurückgezogen hatte. Nachdem die Piraten das Schiff an die somalische Küste gesteuert hatten, wurde es in den darauffolgenden Tagen und Wochen mehrmals verlegt ehe das Schiff Mitte März auf See wiedererkannt wurde. Eine Einheit der indischen Marine fing das Schiff schließlich ab, dabei kam es zu einem Feuergefecht mit den Piraten, die sich schließlich den Marinekräften ergaben. Während die Entführung des Frachtschiffs andauerte, kam es zu weiteren Entführungen von Fischerei-Dhaus. Dieser Trend setzte sich auch zu Beginn dieses Jahres weiter fort, jedoch wurden auch diese Vorkommnisse dem IMB nicht gemeldet. Während einige der Dhaus wieder aufgegeben oder befreit wurden, ist über den Verbleib der übrigen Fahrzeuge nichts bekannt, möglicherweise befinden sich einige davon weiterhin in der Hand der Piraten. Durch MSCHOA wurden in

der ersten Jahreshälfte mehrere Warnungen vor PAG's (Pirate Action Groups) im Seegebiet vor Somalia herausgegeben. Es kam demzufolge zu Meldungen über Annäherungen von Kleinbooten an Handelsschiffe im Arabischen Meer/Indischen Ozean. Dabei wurden teilweise Waffen und/oder Leitern in den Booten gesichtet. Auf einigen der betroffenen Schiffe befanden sich bewaffnete Sicherheitsteams. Sobald diese Stellung bezogen bzw. Warnschüsse abfeuerten, zogen sich die Kleinboote jeweils wieder zurück. Mit Beginn des Wiederaufflammens der Piraterie am Horn von Afrika Ende vergangenen Jahres wurden nach Auswertung anderer Quellen zufolge 21 Fahrzeuge unterschiedlicher Art gekapert, zum Teil mit nicht eindeutigem Hintergrund. Darüber hinaus kam es in der Region zu 23 Vorkommnissen, die im Zusammenhang mit fehlgeschlagenen Überfällen oder verdächtigen Annäherungen zusammenhängen.

Die Vorgehensweise der Piraten hat sich im Vergleich zu den Hochzeiten der Piraterie in den Jahren 2008-2012 weiterentwickelt bzw. sich den veränderten Gegebenheiten angepasst. Üblicherweise kapern die Piraten eine oder mehrere Dhaus, um diese als Mutterschiff bzw. zur Versorgung zu nutzen. Anschließend mischen sie sich unter den üblichen Boots- und Schiffsverkehr. Im Schlepp befinden sich zumeist mehrere Skiffs, mit denen die betroffenen Schiffe angefahren werden. Bewaffnet sind die Piraten in der Regel mit Sturmgewehren und RPG's. Die Nutzung eines Mutterschiffs ermöglicht es den Piraten, Schiffe bis zu 600 Seemeilen und darüber hinaus, vor der somalischen Küste anzugreifen. Seit dem Wiederaufleben der Piraterie ist festzustellen, dass die somalischen Piraten einerseits in größerer Zahl operieren und zudem auch ihren Operationsradius erweitert haben. Dabei waren die Piraten besonders häufig entlang der Schifffahrtsrouten aktiv, und einige der Angriffe fanden bis zu 900 Seemeilen von der somalischen Küste entfernt statt. Auch wurden Fahrzeuge innerhalb von 100 Seemeilen von der somalischen Küste angegriffen, wobei die Piraten auf den Einsatz eines Mutterschiffs verzichteten. Haben die Täter ein Ziel ausfindig gemacht, testen sie zunächst die Abwehrmaßnahmen des Schiffs und ob sich ein bewaffnetes Sicherheitsteam an Bord befindet, indem sie sich dem Schiff in einem oder mehreren Skiffs annähern. Ist dies der Fall, brechen sie in der Regel ihr Vorhaben ab. Im Berichtszeitraum kam es jedoch auch zu Feuergefechten mit Sicherheitsteams. Befindet sich kein Sicherheitsteam an Bord, versuchen die Piraten mittels langer Leitern an Bord des Schiffs zu gelangen, sofern es der Schiffsbesatzung nicht gelingt, dies durch Abwehrmaßnahmen zu verhindern. Sobald die Piraten die Kontrolle über das Schiff haben, steuern sie dieses an die somalische Küste. Anschließend nehmen sie Kontakt zu der Reederei/dem Eigner auf um Lösegeld für die Freilassung zu verlangen.

Anfang Januar kam es etwa 440 Seemeilen östlich von Eyl zu einem Überfall auf einen Massengutfrachter. Mit Schusswaffen und RPG bewaffnete Piraten hatten sich dem

Frachter angenähert und das Feuer eröffnet, dabei wurden Fenster auf der Brücke beschädigt. Auf dem Schiff wurde Alarm ausgelöst, das SSAS aktiviert und ein Notruf angesetzt. Die Besatzung zog sich in die Zitadelle zurück. Sieben Piraten gelangten an Bord, konnten jedoch nicht zur Besatzung vordringen. Eine Einheit der indischen Marine reagierte auf den Notruf, konnte das Schiff lokalisieren und Kontakt zur Besatzung herstellen. Einen Tag nach dem Überfall boardeten Kräfte der indischen Marine den Frachter. Die Piraten hatten das Schiff bereits zuvor wieder verlassen. Ein bewaffnetes Sicherheitsteam hatte sich nicht an Bord befunden.

Mitte Januar meldete ein koreanisches Fischereischiff ca. 950 Seemeilen ost-südöstlich von Eyl die Annäherung eines Skiffs, besetzt mit sechs bewaffneten Personen. Ein mutmaßliches Mutterschiff befand sich in der Nähe. Der Alarm wurde ausgelöst und die Besatzung rückte in einen Schutzraum ein. Der Kapitän kontaktierte die koreanische Marine und das an Bord befindliche Sicherheitsteam gab Warnschüsse ab. Daraufhin zog sich das Skiff wieder zurück.

Einige Tage später wurde ein unter der Flagge von Sri Lanka fahrendes Fischereischiff von bewaffneten Piraten überfallen. Das Schiff befand sich ca. 960 Seemeilen östlich von Mogadischu. Eine Woche nach dem Überfall entdeckte eine Einheit der seychellischen Küstenwache das Fahrzeug. In der Folge kam es zu einem Schusswechsel zwischen den Piraten und der Küstenwache. Die Piraten gaben schließlich auf und wurden von der seychellischen Küstenwache festgenommen. Die Besatzung überstand den Vorfall unversehrt. Am gleichen Tag kam es zu einem Angriff auf einen Massengutfrachter, der sich etwa 764 Seemeilen östlich von Xaafuun befand. Vier bis fünf bewaffnete Piraten eröffneten das Feuer auf den Frachter, das an Bord befindliche Sicherheitsteam erwiderte das Feuer, woraufhin sich die Angreifer wieder zurückzogen. Die Besatzung überstand den Vorfall unversehrt.

Mitte März kam es aus Sicht der Piraten dann wieder zu einer erfolgreichen Entführung eines Handelsschiffes. Zum Zeitpunkt des Überfalls befand sich das Frachtschiff ca. 550 Seemeilen östlich von Mogadischu. 20 bewaffnete Piraten näherten sich dem Schiff in zwei Booten an und gelangten an Bord. Der Alarm wurde ausgelöst und ein Notruf abgesetzt. Die Piraten übernahmen die Kontrolle über den Frachter und die gesamte Besatzung als Geisel. Anschließend steuerten sie das Schiff in Richtung Somalia und gingen zwischen Eyl und Hobyo vor Anker. Während sich die gesamte Crew weiterhin in der Hand ihrer Entführer befand, nahmen die Piraten Kontakt zur Reederei auf und stellten eine Lösegeldforderung für die Freilassung von Schiff und Crew. Zwischenzeitliche Überlegungen, das Schiff gewaltsam zu befreien wurden von der Reederei abgelehnt. Etwa vier Wochen nach der Entführung ließen die Piraten das Frachtschiff nach Zahlung eines Lösegeldes frei.

Mitte Mai kam es zu einer kurzzeitigen Entführung eines Fischereischiffs, ca. 60 Seemeilen östlich von Raas Cabaad. Sechs bis sieben, mit Schusswaffen ausgerüstete Piraten entführten das unter iranischer Flagge fahrende Fahrzeug und nahm die 21-köpfige Crew gefangen. Nachdem die Täter Lebensmittel und andere Vorräte gestohlen hatten, ließen sie die Besatzung wieder frei und flüchteten. Ein indisches Marineschiff leistete anschließend Unterstützung.

Zehn Tage nach der Entführung des Fischereischiffs kam es zu einem weiteren Überfall auf ein Frachtschiff, ca. 400 Seemeilen südöstlich von Mogadischu. Mehrere bewaffnete Piraten näherten in zwei Skiffs und gelangten an Bord. Die Besatzung konnte sich, bis auf den Kapitän, der sich auf dem Schiff versteckt hielt, in die Zitadelle zurückziehen. Als sich ein Kriegsschiff der internationalen Koalition näherte, verließen die Piraten das Schiff und flüchteten.

### **5.3.2 Golf von Aden/Rotes Meer**

Im Golf von Aden wurde in den ersten sechs Monaten des Jahres vom IMB ein Vorfall verzeichnet. Dabei wurde ein in Fahrt befindlicher Produktentanker von mehreren, mit Gewehren und RPG bewaffneten Piraten in einem Skiff angegriffen. Bereits bei der Annäherung konnte die Schiffsbesatzung eine Leiter sowie ein Seil mit Entershaken in dem Skiff erkennen. Der Alarm wurde ausgelöst und Ausweichmanöver eingeleitet. Als das Skiff sich weiter annäherte, bezog das eingeschiffte Sicherheitsteam Stellung und zeigte seine Waffen. Daraufhin eröffneten die Piraten das Feuer auf das Schiff. Das Sicherheitsteam erwiderte das Feuer, in dessen Folge das Skiff in Flammen aufging. Der Tanker setzte seine Fahrt fort, die Crew überstand den Vorfall unversehrt. Ein Kriegsschiff von ATALANTA kam dem brennenden Skiff zu Hilfe und konnte sechs Piraten festnehmen, einer von ihnen war verletzt, ein weiterer war zuvor bereits ertrunken. Bereits im vergangenen Jahr war es amerikanischen Marineneinheiten gelungen, ein von Piraten überfallenes Schiff im westlichen Golf von Aden zu befreien. Den Piraten war es nicht gelungen, zu der Schiffsbesatzung, die sich in die Zitadelle zurückgezogen hatte, vorzudringen. Als sich das Kriegsschiff näherte, versuchten die Piraten in einem Skiff zu entkommen. Ein Bordhubschrauber nahm die Verfolgung auf und feuerte Warnschüsse ab, woraufhin die Angreifer ihren Fluchtversuch aufgaben und festgenommen werden konnten. Dieser Vorfall war dem IMB nicht gemeldet worden. In anderen Quellen wurde zudem, wie im Abschnitt „Somalia“ bereits erwähnt, von mehreren Entführungen lokaler Dhaus in den Gewässern vor Puntland berichtet.

Im Golf von Aden werden, wie auch schon vor dem Wiederaufflammen der Piraterie, weiterhin Annäherungen durch Kleinboote an Handelsschiffe gemeldet. Die Schiffsbesatzungen berichteten teilweise von bewaffneten Insassen und /oder Leitern. In

einigen Fällen gaben an Bord der Handelsschiffe eingesetzte Sicherheitsteams Warnschüsse ab. Diese Vorfälle werden dem IMB in der Regel nicht gemeldet. Ob es sich bei diesen Annäherungen jeweils um Piraten gehandelt hat, ist nicht immer eindeutig. Neben Piraterie kommen im Golf von Aden auch Begegnungen mit Fischern 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.

Zudem kommt es seit Beginn des Konflikts zwischen Israel und der Hamas im südlichen Roten Meer und im westlichen Golf von Aden zu Angriffen der Houthi Rebellen mittels Raketen und Drohnen sowie durch unbemannte, mit Sprengstoff ausgerüstete Schnellboote auf Handelsschiffe. Dabei war es zu Beginn der Angriffe nach Angaben der Houthi erklärtes Ziel, nur Schiffe mit Bezug zu Israel zu attackieren. Dabei sollten auch solche Fahrzeuge einbezogen werden, die israelische Häfen anlaufen. Es wurden zudem auch Schiffe über Funk angerufen und aufgefordert, jemenitische Gewässer anzusteuern. Im November vergangenen Jahres war es den Houthi, unter Nutzung eines Helikopters, gelungen, einen Fahrzeugtransporter im südlichen Roten Meer zu boarden und zu entführen. Das Schiff, das sich teilweise im Besitz eines israelischen Eigners befindet, liegt noch immer nördlich der jemenitischen Hafenstadt Hodeidha vor Anker.

In Folge der Angriffe gegen die internationale Handelsschiffahrt 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. Neben weiteren Angriffen auf Handelsschiffe kam es folglich auch zu zahlreichen Attacken auf Kriegsschiffe, die jedoch abgewehrt werden konnten.

Bei den im ersten Halbjahr 2024 erfolgten Angriffen auf Handelsschiffe kam es in mindestens 31 Fällen zu Schäden an den betroffenen Fahrzeugen, diese konnten ihre Fahrt jedoch jeweils fortsetzen. In mindestens fünf Fällen kam es zu schweren Schäden bzw. dem Totalverlust des betroffenen Schiffs. Im Februar führte ein Raketenangriff auf ein Schiff erstmalig zum Austritt von Öl. Die Besatzung hatte das Schiff, das 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 verbliebene Besatzung hatte das Schiff aufgegeben, konnte jedoch anschließend von Marineeinheiten gerettet werden. Im Juni kam es zu einem Angriff im Bereich Bab al

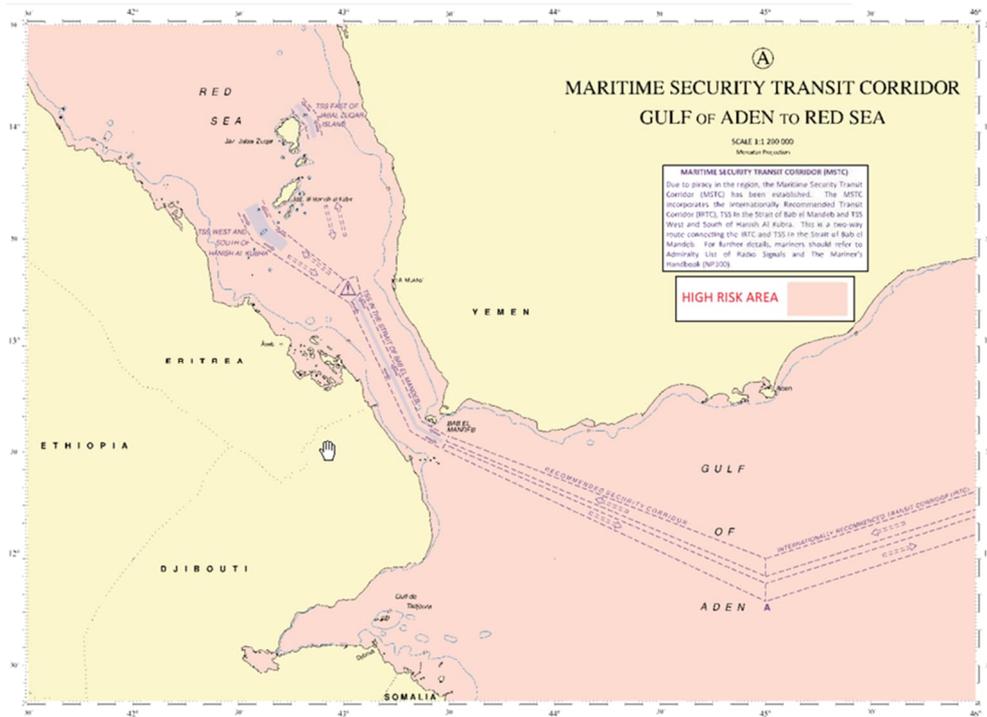
Mandeb, bei dem ein mit Sprengstoff beladenes Kleinboot einen Massengutfrachter getroffen hatte. Berichten zufolge soll das unbemannte Boot mit menschenähnlichen Puppen besetzt gewesen sein. Kurz danach wurde das Schiff zudem noch von einer Rakete getroffen. Es kam zu einem Wassereintritt und das Schiff begann zu sinken, woraufhin die Crew das Schiff aufgab und von amerikanischen Marineeinheiten gerettet wurde. Ein Besatzungsmitglied wurde bei dem Angriff verletzt, ein weiteres vermisst. Kurz danach fand ein weiterer Angriff mittels Raketen auf ein Frachtschiff im westlichen Golf von Aden statt. Dabei wurde ein Besatzungsmitglied verletzt. Auf dem Schiff brach ein Feuer aus und letztlich gab die Besatzung das Schiff auf. Der verletzte Seemann wurde auf ein niederländisches Marineschiff evakuiert und medizinisch versorgt, die übrige Crew wurde von einem Handelsschiff aufgenommen.

Auch die EU hat Mitte Februar die Operation ASPIDES zum Schutz von Handelsschiffen im Roten Meer gestartet, woran sich auch Deutschland zeitweise mit einer Fregatte beteiligt hat. Die EU-Operation ist, im Gegensatz zu PROSPERITY GUARDIAN, rein defensiv ausgerichtet und lediglich für die Abwehr von Angriffen ausgelegt.

Für deutschflagge Schiffe gilt in jemenitischen Küstengewässern und Häfen die SOLAS-Gefahrenstufe 3. Im südlichen Roten Meer, ab Höhe der Staatsgrenze Sudan/Eritrea, Bab al Mandab, Golf von Aden und Arabisches Meer, bis zur Staatsgrenze Jemen/Oman sowie, südlich begrenzt durch das Socotra-Archipel, gilt die SOLAS-Gefahrenstufe 2.

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 wurden durch die Combined Maritime Forces (CMF) 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 der 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 der sogenannte „New Interim Guidance on Maritime Security in the Southern Red Sea and Bab al-Mandeb veröffentlicht“.

Weitere Informationen sind unter folgendem Link abrufbar:



### 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](http://www.mschoa.org) abgerufen werden. Hierfür ist eine vorherige Registrierung erforderlich. Es wird darin auf aktuelle Vorkommnisse im Seegebiet Horn von Afrika, auf die Sicherheitslage im Jemen und im Golf von Oman Bezug genommen.

### 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 von dem Wiederaufflammen der Piraterie vor Somalia 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. Im ersten Halbjahr 2024 wurden keine solchen Vorkommnisse an das IMB gemeldet.

### 5.3.4 Arabisches Meer/Oman

Im Golf von Oman und dem Arabischen Meer wurden in den ersten sechs Monaten des Jahres ebenfalls keine Vorfälle an das IMB PRC gemeldet.

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. Es wurde von einigen Fällen berichtet, in denen Schiffe mittels Drohnen angegriffen wurden, dabei kam es auch zu leichten Beschädigungen an den betroffenen Schiffen, jedoch konnten diese ihre Fahrt fortsetzen.

In der Straße von Hormuz kam es zudem zu Vorfällen, in denen iranische Sicherheitskräfte Tankschiffe bedrängen und anschließend versuchen, diese unter einem Vorwand in iranische Hoheitsgewässer umzuleiten, um sie dort festzusetzen. Im vergangenen Jahr 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. Vermutlich handelte es sich dabei um Vergeltungsaktionen des Iran aufgrund der vorangegangenen Festsetzung eines Tankers, der iranisches Öl geladen hatte, durch die USA. Im Januar dieses Jahres wurde ein Tankschiff einer griechischen Reederei von iranischen Sicherheitskräften geboardet und in iranische Gewässer umgeleitet. Mit weiteren Vorkommnissen dieser Art ist 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**

Aufgrund der in den vergangenen Jahren anhaltend niedrigen Gefährdungslage in den Gewässern am Horn von Afrika war die High Risk Area (HRA) sukzessive verkleinert worden. In 2022 hatten die Schifffahrtsverbände dann beschlossen, diese zum 1. Januar

2023 komplett aufzuheben. Die ehemalige HRA wurde Teil der Voluntary Reporting Area (VRA), die als solche weiterhin bestehen bleibt.

Mit Beginn der Angriffe durch Houthi Rebellen auf internationale Handelsschiffe im südlichen Roten Meer/Bab al Mandeb kam es unmittelbar auch zu einem Wiederaufflammen der Piraterie durch somalische Tätergruppen. Die verstärkte Bindung internationaler Marineschiffe aufgrund der Angriffe auf Handelsschiffe durch die Houthi hat zu einer Lücke in der Überwachung geführt, die die somalischen Piraten ausgenutzt haben. Die Annahme, dass die Piraterie am Horn von Afrika lediglich unterdrückt, aber nicht gänzlich ausgerottet war, und die somalischen Tätergruppen ihre Netzwerke bei sich bietender Gelegenheit innerhalb kürzester Zeit wieder reaktivieren können, scheint sich damit zu bestätigen.

Zunächst kam es zu Überfällen und Entführungen von Fischerei-Dhaus vor der Küste von Puntland, und kurz darauf zu Überfällen auf Handelsschiffe, bei denen sich die Täter auf solche Dhaus als Mutterschiffe abstützten. Bereits Ende vergangenen Jahres war es somalischen Piraten wieder gelungen, ein Handelsschiff zu kapern und nach Somalia zu entführen. Das Schiff lag mehrere Wochen vor Somalia vor Anker, die Besatzung befand sich, mit Ausnahme eines verletzten Crewangehörigen der evakuiert werden durfte, in der Hand der Piraten. Als der Frachter schließlich wieder in See war, konnte dieser durch Einheiten der indischen Marine befreit und die Entführer festgenommen werden. Zu Beginn dieses Jahres kam es zu einer weiteren, aus Sicht der Piraten gescheiterten Schiffsentführung. Auch hier war es die indische Marine, die das Schiff abfangen konnte, jedoch hatten die Piraten bei deren Eintreffen das Schiff bereits wieder verlassen. 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. Die Piraten steuerten das gekaperte Schiff Richtung Somalia, wo es ebenfalls mehrere Wochen vor Anker lag. Eine angedachte, gewaltsame Befreiung lehnte die Reederei ab. Nach Zahlung eines Lösegeldes gaben die Piraten das Schiff und seine Crew wieder frei. In Folge dieser, aus Sicht der Piraten erfolgreichen Aktion konnte in den darauffolgenden Wochen eine Zunahme der Aktivitäten somalischer Piraten beobachtet werden. Es wurden vermehrt Annäherungen an Handelsschiffe gemeldet. Dabei kam es in mehreren Fällen zur Abgabe von Warnschüssen durch an Bord befindliches, bewaffnetes Sicherheitspersonal, woraufhin sich die verdächtigen Boote jeweils wieder entfernten. Die niedrige Gefährdungslage der vergangenen Jahre hat zudem dazu geführt, dass weniger bewaffnetes Sicherheitspersonal an Bord von Handelsschiffen eingesetzt wird. Keines der überfallenen Schiffe hatte ein bewaffnetes Sicherheitsteam an Bord. Zudem befinden sich aufgrund der Angriffe durch die Houthi Rebellen 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. Dass die Piraterie ein Ausmaß wie in den Jahren zwischen 2008 und 2012 annehmen wird ist jedoch nicht zu befürchten. Dennoch ist zu beobachten, dass die somalischen Piraten ihre Taktik und Vorgehensweise weiterentwickelt und angepasst haben. So waren die Piraten nun auch während der Monsunphasen aktiv und scheinen sich den rauen Witterungsbedingungen besser angepasst zu haben, zudem haben sie ihren Aktionsradius erheblich erweitert. Auch nutzen die Piraten den Umstand, dass Einheiten der Operation ATALANTA aufgrund des Auslaufens der UNSC-Resolution Nr. 2608 nicht mehr in somalischen Territorialgewässern patrouillieren dürfen. Dabei war zu beobachten, dass die Piraten sowohl in den Gewässern vor der Küste, aber auch bis zu einer Entfernung von 100 Seemeilen von der Küste auf den Einsatz eines Mutterschiffs verzichten und die Angriffe allein unter Nutzung von Skiffs durchführen. Dabei mischen sie sich, insbesondere im Golf von Aden, in den normalen Schiffs- und Bootsverkehr um potenzielle Ziele auszuspähen. Mit Beginn der Zwischenmonsunphase ist mit einer Zunahme von Fischereitätigkeiten vor der somalischen Küste zu rechnen. Eine Unterscheidung zwischen Piraten und Fischern ist nicht immer eindeutig. Mit Beginn des Sommermonsuns Anfang Juni stellte sich die Lage in den Gewässern am Horn von Afrika wieder etwas ruhiger dar. Es ist dennoch weiterhin mit Angriffsversuchen auf Handelsschiffe zu rechnen. Die Gefährdungslage in den Gewässern vor Somalia und dem östlichen Golf von Aden wurde von niedrig wieder auf mittel angehoben.

Nach dem Einmarsch Israels in den Gaza-Streifen als Reaktion auf den Überfall der Terrororganisation Hamas auf Israel im Oktober 2023 hatten die in Teilen des Jemen herrschenden Houthi-Rebellen im November vergangenen Jahres 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 Seegebiet befindlichen Militäreinheiten verschiedener Nationen abgewehrt werden. Jedoch wurden auch einzelne Schiffe beschädigt, konnten aber ihre Fahrt in den meisten Fällen 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 zeitweise auch Deutschland mit einer Fregatte im Roten Meer beteiligt war, rein defensiv ausgelegt. Im Februar dieses Jahres kam es dann nach einem Raketenangriff erstmals zu einem schwereren Schaden an einem Massengutfrachter. Die Besatzung hatte das Schiff daraufhin aufgegeben. Rund zwei Wochen später sank das mit 41.000 Tonnen Dünger beladene Schiff. Nach dem Angriff hatte die Crew den Anker gesetzt, aufgrund der Wetterverhältnisse begann das Schiff jedoch zu driften. Dabei wurde der Anker über den Meeresboden geschleift, wobei mehrere Datenkabel im südlichen Roten Meer/Bab al Mandeb beschädigt bzw. durchtrennt worden waren. Im März kamen bei einem Angriff auf ein Handelsschiff drei Crewangehörige ums Leben, vier weitere wurden verletzt. An Bord war ein Feuer ausgebrochen. Die verbliebene Crew gab das Schiff auf und wurde von einem Kriegsschiff aufgenommen. Bei einem weiteren Angriff Mitte Juni wurde ein Schiff im Roten Meer von einem mit Sprengstoff beladenen, unbemannten Boot getroffen, infolgedessen gab es einen Wassereintritt im Maschinenraum, bei dem ein Crewmitglied ums Leben kam. Das Sprengboot war mit menschenähnlichen Attrappen besetzt. Zudem wurde das Schiff noch mit Raketen beschossen. Der Besatzung gelang es nicht mehr, den Schaden unter Kontrolle zu bringen und gab das Schiff auf. Einen Tag später wurde ein weiteres Handelsschiff im Golf von Aden von Raketen getroffen woraufhin ein Feuer an Bord ausbrach. Die Crew musste ihr Schiff ebenfalls aufgeben.

Es ist davon auszugehen, dass die Houthi ihre Angriffe auf die Handelsschiffahrt 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, Raketen sowie unbemannten, mit Sprengstoff beladenen Booten für die Handelsschiffahrt ist erheblich. Es wurden zudem auch Angriffe bekannt, bei denen die Houthi Fischerboote nutzten, um sich so möglichst unbemerkt an die betroffenen Handelsschiffe anzunähern. Der Angriff erfolgte dann mit einem RPG, was eine Identifizierung für die Schiffsbesatzungen erst sehr spät ermöglicht. Inzwischen haben die Houthi ihren Aktionsradius auch auf den Indischen Ozean ausgedehnt, um auch solche Schiffe anzugreifen, die die Passage um das Kap der Guten Hoffnung nehmen. In der Region befindliche iranische Schiffe stehen zudem im Verdacht, die Houthi bei der Auswahl ihrer Ziele zu unterstützen.

## **5.5 Empfehlungen**

Aufgrund der seit Ende letzten Jahres wieder gestiegenen Zahl der Vorfälle im Zusammenhang mit Piraterie 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 südliche Rote Meer, Bab al Mandeb und den westlichen Golf von Aden 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. Alles Verdächtige, wie z. B. sich annähernde Skiffs, verdächtige Rufe über UKW aber auch Explosionen usw. sollten an MSCHOA unter [postmaster@mschoa.org](mailto: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 für potenzielle Angriffe nicht ausrechenbar zu sein.

Darüber hinaus wird auf die u.a. von BIMCO veröffentlichten „Interim Industry Transit Advice, Southern Red Sea and Gulf of Aden“ (Update vom 25.09.2024) in Verbindung mit den aktuellen BMP verwiesen:

<https://www.bimco.org/insights-and-information/safety-security-environment/20240925-industry-publishes-updated-advice-for-southern-red-sea-and-gulf-of-aden>

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 zuletzt von einer Entführung bzw. einem Überfall betroffenen Handelsschiffe hatten kein bewaffnetes Sicherheitsteam an Bord. Bisher ist kein Fall bekannt, in dem es den Piraten gelungen ist, ein Schiff zu boarden auf dem sich bewaffnetes Sicherheitspersonal befand. 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 oder Schmuggler 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. Schiffen, die in die VRA einfahren, wird dringend empfohlen, sich bei MSCHOA zu registrieren. Registrierte Schiffe erhalten nahezu in Echtzeit Informationen über sicherheitsrelevante Vorkommnisse in ihrer Nähe. 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](mailto:imbkl@icc-ccs.org) oder [piracy@icc-ccs.org](mailto: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 Tankschiffahrt 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.

## 5.1 Erreichbarkeiten

### MSCHOA

Tel.: +33 (0) 298 220 220

+33 (0) 298 220 170

Fax: +33 (0) 298 220 171

Website: [www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)

Email: [postmaster@mschoa.org](mailto:postmaster@mschoa.org)

### UKMTO

Tel.: +44 (0) 2392 222 060

Email: [watchkeepers@ukmto.org](mailto: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](mailto:postmaster@mschoa.org) (24/7)

[SCHOA-LNO-ASSISTANT@mschoa.org](mailto:SCHOA-LNO-ASSISTANT@mschoa.org) (working hours)

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

## 5.2 Westafrika mit \*Golf von Guinea

### 5.2.1 Statistik

	Jan – Jun 2023	Jan – Jun 2024
Angola	2	5
Äquatorialguinea*	0	2
Benin*	0	0
Cabo Verde	0	1
Dem. Rep. Kongo	0	0
Gabun*	1	0
Ghana*	3	0
Guinea	1	1
Elfenbeinküste*	2	0
Kamerun*	3	0
Kongo	1	0
Liberia*	0	1
Nigeria*	1	0
São Tomé & Príncipe*	0	0
Sierra Leone	0	0
Togo*	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>14</b>	<b>10</b>

\*Golf von Guinea (per Definition)

Im Bereich Westafrika mit der Schwerpunktregion Golf von Guinea sind die Fallzahlen im Berichtszeitraum gegenüber dem ersten Halbjahr 2024 wieder etwas rückläufig. Ende 2020 bzw. Anfang 2021 wurden für Westafrika kontinuierlich sinkende Fallzahlen verzeichnet, dieser rückläufige Trend endete vorerst im zweiten Quartal 2023. In den darauffolgenden Quartalen wurden dann wieder leicht steigende Fallzahlen verzeichnet. Im ersten Quartal 2024 stagnierten die Vorfallszahlen dann auf dem Niveau des Vorjahreszeitraumes.

Wie schon im ersten Quartal des Jahres führt Angola mit fünf Vorfällen die Statistik für Westafrika an dahinter folgt Äquatorialguinea mit zwei Vorkommnissen. Je ein Vorfall wurde vor Cabo Verde, Guinea und Kamerun gemeldet.

Die Verteilung der Vorfälle ist der nachfolgenden Karte vom ICC IMB zu entnehmen.

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



### 5.3 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi/Informationen

#### 5.3.1 Westafrika/Golf von Guinea

Einhergehend mit den gesunkenen Fallzahlen vor Westafrika ist auch die Zahl der zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord entführten Seeleute wieder rückläufig. In 2020 waren die Fallzahlen vor Westafrika stark angestiegen und auch die Zahl der von Bord entführten Seeleute lag mit 135 auf einem Höchststand, doch bereits im darauffolgenden Jahr waren die Fallzahlen dann wieder stark rückläufig, und auch die Zahl der gekidnappten Crewangehörigen war deutlich auf nur noch 57 gesunken. In 2022 blieben Fälle von Crewentführungen dann gänzlich aus. Erst in 2023 wurden bei drei Überfällen wieder insgesamt 14 Besatzungsmitglieder von Bord entführt. Im ersten Halbjahr 2024 wurden vor Äquatorialguinea in zwei separaten Vorfällen 11 Crewmitglieder von Bord ihrer Schiffe entführt. Vor Cabo Verde wurde zudem die Entführung eines Produktentankers verzeichnet. Bei den sieben übrigen Vorfällen handelt es sich um Diebstähle auf Schiffen vor Anker sowie im Hafen.

An der Vorgehensweise der Täter bei Überfällen auf in Fahrt befindliche Schiffe 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. 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.

Neben den Entführungen von Crewangehörigen von Bord kommt es vor Westafrika hin und wieder auch zu Schiffsentführungen, hiervon betroffen sind zumeist Produktentanker. Ziel der Täter ist es hierbei, einen Teil der Ladung auf ein anderes Schiff umzupumpen und anschließend zu verkaufen. Im Mai überfielen 10 bewaffnete Piraten ca. 360 Seemeilen südsüdwestlich von Nova Sintra/Cabo Verde einen Produktentanker und übernahmen kurzzeitig die Kontrolle über das Schiff. Dabei raubten sie Schiffsgegenstände und persönliches Eigentum der Crew. Zu einem Ladungsdiebstahl kam es jedoch nicht.

Mehrheitlich handelt es sich bei den vor Westafrika gemeldeten Vorfällen allerdings um Raubüberfälle bzw. Diebstähle auf Schiffe vor Anker oder im Hafen. Dies war auch in der ersten Hälfte dieses Jahres der Fall. Mit fünf Vorfällen am häufigsten betroffen war die Reede vor Luanda/Angola. Je ein weiterer Überfall fand im Hafen von Monrovia/Liberia sowie im Hafen Conakry/Guinea statt.

Bei diesen Überfällen haben es die Täter meist 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. Im Berichtszeitraum wurde im Hafen von Conakry ein Vorfall verzeichnet, dabei konnten die Täter unbemerkt den Motor des Rettungsbootes stehlen.

Neben den Vorkommnissen, welche die Handelsschiffahrt betreffen, kommt es auf nigerianischen Binnengewässern 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. Darüber hinaus kommt es auch im Bereich der zu Kamerun gehörenden Halbinsel Bakassi zu kriminellen Übergriffen, vorrangig gegen Mitarbeiter ausländischer (Öl-)Konzerne sowie gegen Angehörige staatlicher Sicherheitsorgane. 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. Auch diese Vorkommnisse werden dem IMB meist nicht gemeldet und finden überregional kaum Beachtung.

BIMCO, ICS, IG P&I, INTERCARGO, INTERTANKO und OCIMF veröffentlichten bereits im März 2020 „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). Das MDAT-GoG ist unter nachfolgenden Kontaktdaten erreichbar:

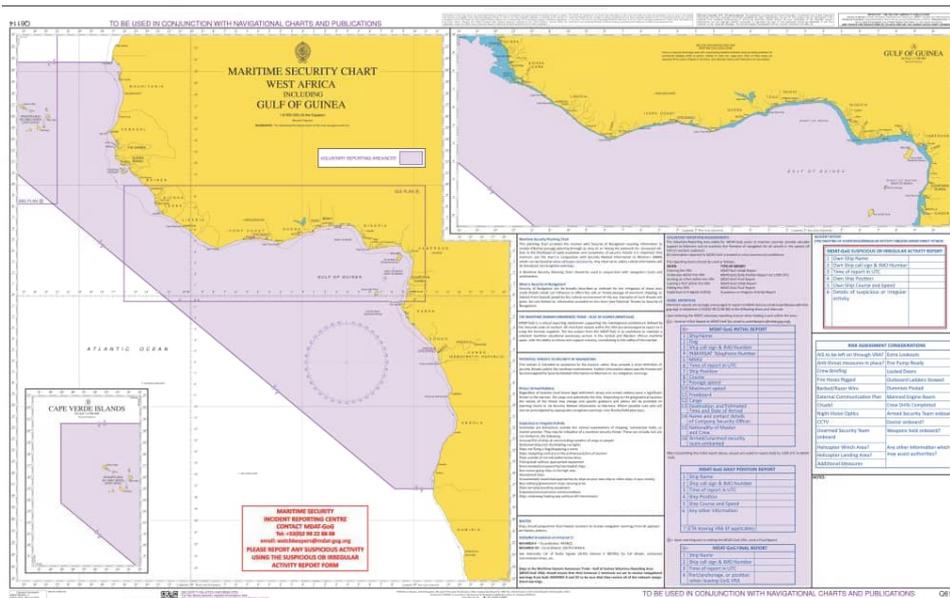
**Email:** [watchkeepers@mdat-gog.org](mailto:watchkeepers@mdat-gog.org) **Homepage:** <https://gog-mdat.org/home>

**Telefon:** +33 (0) 298 22 88 88

Anrufe werden entweder in Brest oder in 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

### 5.3.2 Nigeria

In der ersten Hälfte des Jahres wurden vor Nigeria keine Vorfälle an das IMB PRC gemeldet. Bereits seit 2021 sind die Fallzahlen hier stark rückläufig, was sich auch in dem deutlichen Rückgang der Fallzahlen für Westafrika insgesamt widerspiegelt. Die nigerianischen Täter, die für die Crewentführungen in der Region verantwortlich gemacht werden, waren zuletzt in den Gewässern der benachbarten Staaten, sowie im südlichen Golf von Guinea und auf Hoher See aktiv. Auch die im Berichtszeitraum verzeichneten Crewentführungen vor Äquatorialguinea gehen aller Wahrscheinlichkeit nach auf das Konto nigerianischer Täter. 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.

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. Andere Quellen berichten von drei Überfällen bzw. versuchten Diebstählen auf Schiffe im Hafen von Apapa/Lagos, sowie auf Reede und im Hafen von Tin Can Island.

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 Piraterievorfalles in nigerianischen Gewässern können folgende Notrufnummern kontaktiert werden:

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

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 E-mail: <a href="mailto:piracy@icc-ccs.org">piracy@icc-ccs.org</a> <a href="mailto:imbkl@icc-ccs.org">imbkl@icc-ccs.org</a>

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

Informationen der Sicherheitsbehörden (Gefahrenstufen und Warnhinweise) sind abrufbar unter folgendem Link:

[http://www.bundespolizei.de/Web/DE/01Sicher-auf-Reisen/03Mit-Schiff-Boot/02Piraterie-Praevention/Piraterie-Praevention\\_node.html](http://www.bundespolizei.de/Web/DE/01Sicher-auf-Reisen/03Mit-Schiff-Boot/02Piraterie-Praevention/Piraterie-Praevention_node.html)

Der Warnhinweis der nigerianische Marine vor unautorisierten/gefälschten E-Mails (COASTGUARD.GOG@GMAIL.COM) an Schiffe im Golf von Guinea hat weiter Bestand.

### 5.3.3 Angola

Im ersten Halbjahr 2024 wurden dem IMB vor Angola fünf Vorfälle gemeldet. Es handelt sich in allen Fällen um Diebstähle auf Schiffen vor Anker. Vier der Überfälle ereigneten sich auf Reede vor Luanda, ein weiterer ereignete sich auf Reede vor Soyo. In zwei Fällen wurde erst im Nachgang das Fehlen von Ausrüstung bemerkt, in einem weiteren Fall flüchteten die Täter bei Entdeckung. In drei der fünf Fälle waren Versorgungs- bzw. Unterstützungsschiffe betroffen, in je einem Fall ein Produktentanker und ein Containerschiff. Es ist mit weiteren Überfällen zu rechnen.

### **5.3.4 Äquatorialguinea**

Vor Äquatorialguinea wurden in der ersten Hälfte des Jahres zwei Fälle von Crewentführung bekannt. Der erste Vorfall ereignete sich bereits im Januar, ca. 45 Seemeilen südlich von Bioko Island. Betroffen war ein in Fahrt befindlicher Produktentanker. Dem unter der Flagge von Tuvalu fahrenden Schiff näherten sich in den Abendstunden sechs mit Gewehren bewaffnete Täter und eröffneten das Feuer auf die Brücke. Anschließend gelangten sie an Bord und entführten neun Besatzungsmitglieder, darunter den Kapitän und den Chefsingenieur. Die restliche Crew steuerte das Schiff in den Hafen von Douala und informierte die Behörden. Alle neun entführten Crewmitglieder wurden rund vier Wochen später aus ihrer Geiselhaft entlassen.

Der zweite Vorfall ereignete sich Ende Mai, ca. 28 Seemeilen südwestlich von Bioko Island. Das in Fahrt befindliche Frachtschiff wurde von neun bewaffneten Tätern geboardet. Die Piraten raubten Schiffsvorräte, persönliches Eigentum der Crew sowie GMDSS Ausrüstung und kidnappten den Kapitän und den Chefsingenieur. Die an Bord verbliebene Besatzung steuerte das Schiff in den nächsten Hafen. Beide Vorfälle werden nigerianischen Tätern zugeschrieben. Aufgrund der Nähe zu Nigeria kam es bereits häufiger zu Entführungsfällen in den Gewässern vor Äquatorialguinea.

### **5.3.5 Cabo Verde**

In den Gewässern der Kapverdischen Inseln kam es Mitte Mai zu einem Überfall auf einen in Fahrt befindlichen Produktentanker. Absicht der Täter war es, einen Teil der Ladung zu rauben und auf ein anderes Schiff umzupumpen. Zum Zeitpunkt des Vorfalls befand sich das Schiff ca. 363 Seemeilen südsüdwestlich von Nova Sintra. In den frühen Morgenstunden gelangten 10 mit Schusswaffen bewaffnete Täter an Bord des Schiffs und brachten dieses unter ihre Kontrolle. Die gesamte Besatzung wurde auf der Brücke versammelt, dann fesselten die Täter deren Hände und Beine. Zwei Crewangehörige wurden instruiert, die Maschinen zu stoppen. Während die Piraten auf das zweite Schiff warteten, raubten sie Schiff und Besatzung aus. Anschließend sperrten sie die Crew in den Rudermaschinenraum. Der Crew wurde gesagt, dass die Türen mit Sprengstoff präpariert wären und sie den Raum erst nach dem Ablauf von zwei Stunden verlassen könnten. Als die Besatzung später den Raum verließ, hatten die Täter das Schiff verlassen. Sprengstoff wurde nicht gefunden. Die Kommunikations- und Navigationseinrichtung waren beschädigt, sowie Teile des Antriebs. Der Besatzung gelang es, das Schiff wieder fahrtüchtig zu machen und den nächsten Hafen anzulaufen. Ladung wurde bei dem Vorfall nicht gestohlen.

### **5.3.6 Guinea**

Im Hafen von Conakry wurde bei einem Überfall auf ein Containerschiff der Motor des Rettungsbootes gestohlen.

Hin und wieder werden vor Conakry auch Schiffe vor Anker überfallen, hierbei sind die Täter oft mit Schusswaffen ausgerüstet und gehen gewaltsam gegen die Schiffsbesatzungen vor.

### **5.3.7 Liberia**

Im Hafen von Monrovia kam es zu einem Diebstahl auf einem Produktentanker, der Vorfall ereignete sich bereits im ersten Quartal des Jahres. Erst nachdem das Schiff den Hafen wieder verlassen hatte wurde das Fehlen von Schiffsausrüstung bemerkt.

Vor Liberia werden nur vereinzelt Vorfälle verzeichnet, zumeist handelt es sich um Überfälle auf Schiffe im Hafen von Monrovia.

## **5.4 Bewertung/Prognose**

Seit dem ersten Quartal des Jahres 2021 wurden vor Westafrika kontinuierlich rückläufige Fallzahlen verzeichnet. Im zweiten Quartal 2023 wurde dann erstmals wieder eine leichte Steigerung bei der Zahl der Vorfälle registriert. Insbesondere auch die Zahl der zum Zwecke der Lösegelderpressung von Bord entführten Seeleute war wieder angestiegen. Im ersten Quartal 2024 stagnierten die Fallzahlen dann wieder, und im zweiten Quartal dieses Jahres waren sie gegenüber dem Vorjahreszeitraum wieder rückläufig. Damit einhergehend sind auch die Fälle von Crewentführungen wieder rückläufig.

Mögliche Gründe für den vergleichsweise starken Rückgang bei den Crewentführungen könnten zum einen 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, insbesondere 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. Das durch die nigerianische Navy betriebene, maritime Überwachungsprojekt FALCON EYE, welches eine Überwachung der nigerianischen Gewässer bis zu den Grenzen der AWZ sicherstellen soll, dürfte ebenfalls zu einer Verbesserung der Sicherheitslage in nigerianischen Gewässern beigetragen haben. Dies sind vermutlich jedoch nicht die alleinigen Gründe für den Rückgang. Ähnlich wie bei den somalischen Piraten, die sich auch 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. Wie zuletzt am Horn von Afrika, können auch die nigerianischen Täter, die zumeist für die Entführungen verantwortlich sind, sich bei entsprechend günstigen Rahmenbedingungen jederzeit wieder dem Geschäft der Crewentführungen zuwenden. Auch Schwankungen in der Intensität der Vorfälle kommen, u.a. auch abhängig von den Wetter- und Seegangbedingungen, über das Jahr hinweg regelmäßig vor. 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, teilweise bis in 300 Seemeilen Entfernung, wo die Präsenz von Sicherheitskräften gering bzw. nicht vorhanden ist. Dabei kommen auch Mutterschiffe zum Einsatz, 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 zudem nicht in der Lage sind, die Reeden bzw. die Gewässer ausreichend zu schützen.

Auf Reede vor Douala wurden in der Vergangenheit ebenfalls Fälle von Crewentführung verzeichnet. 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. Kamerun hatte im Dezember 2022 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.

Auch der nigerianische Senat (Oberhaus) brachte im Jahr 2022 einen Gesetzesentwurf zur Bekämpfung des kriminellen Geschäfts mit Lösegelderpressungen auf den Weg. Dieser zielt auf das Verbot von Lösegeldzahlungen an Geiselnnehmer 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.

Hinsichtlich der Entführung von Tankschiffen zum Zwecke der Lösegelderpressung besteht die Gefahr weiter fort. Im vergangenen Jahr 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. In der ersten Hälfte dieses Jahres wurde vor Cabo Verde von der Entführung eines Produktentankers berichtet. Demnach war es Absicht der Täter, Teile der Ladung auf ein anderes Schiff umzupumpen. Letztlich raubten die Täter jedoch nur Schiff und Crew aus und beschädigten Kommunikations- und Navigationseinrichtungen sowie den Antrieb und verließen das Schiff wieder. Zu einem Ladungsdiebstahl kam es nicht.

Diebstähle bzw. Raubüberfälle auf Schiffe vor Anker und im Hafen werden an der westafrikanischen Küste wiederkehrend verzeichnet. 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. 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. 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. Es muss weiterhin mit Überfällen auf Schiffe in Fahrt, aber auch auf Ankerplätzen sowie in den Häfen gerechnet werden.

Im Oktober 2021 hatte die ghanaische Marine 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 mehreren Überfällen gekommen. In diesem Jahr wurden dort bislang keine Vorkommnisse verzeichnet.

Auch wenn die Fallzahlen für Westafrika aktuell nicht mehr auf dem Niveau der Jahre 2019 und 2020 liegen, besteht die Bedrohung für die Handelsschifffahrt weiter fort.

## **5.5 Empfehlung**

Auch wenn die Fallzahlen derzeit auf vergleichsweise niedrigem Niveau liegen, bleiben die generellen Empfehlungen für Schiffe, die im Golf von Guinea fahren, 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. Mit Überfällen auf Schiffe in Fahrt ist zu allen Tageszeiten zu rechnen. 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. Diebstähle oder Raubüberfälle auf Reede finden 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 oft schwierig. 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 Reedereiverbänden 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.maritimeglobalsecurity.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 vergangenen Jahr 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.

## 6 Südostasien

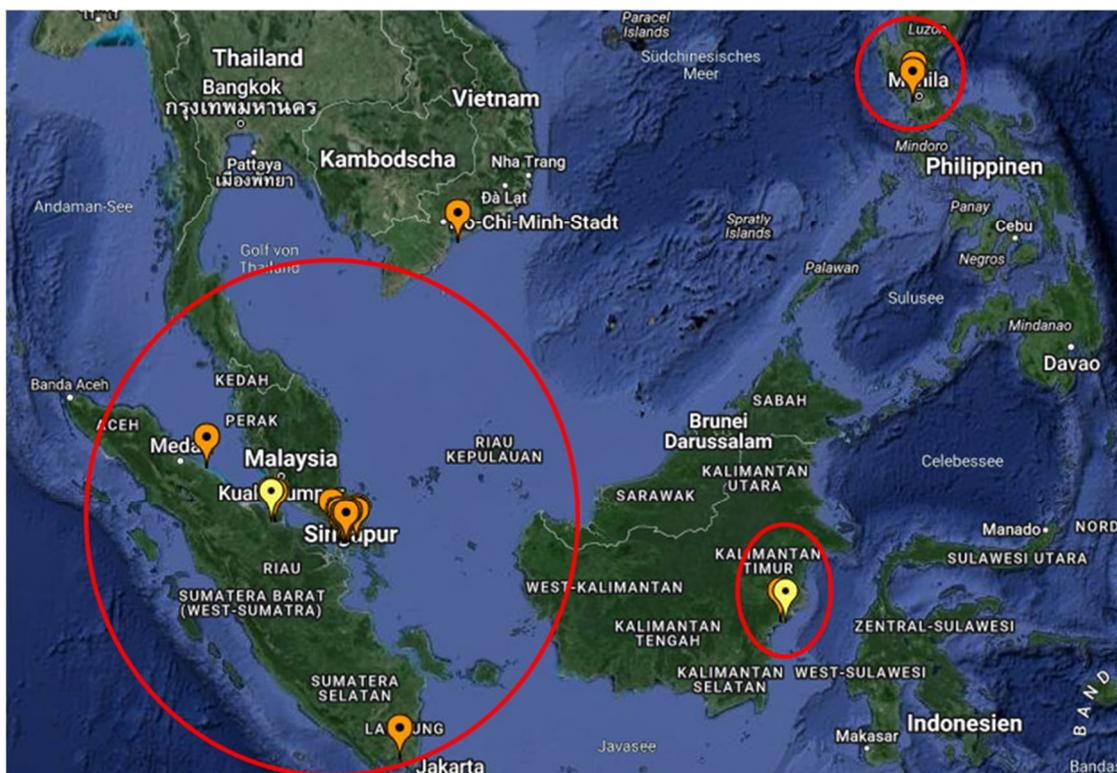
### 6.1 Statistik

SUEDOSTASIEN	Jan – Jun 2023	Jan – Jun 2024
Indonesien	7	12
Straße von Malakka	0	1
Malaysia	1	0
Philippinen	5	2
Straße von Singapur	20	13
Thailand	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>33</b>	<b>28</b>

In den Seegebieten Südostasiens sind die Fallzahlen in der ersten Hälfte dieses Jahres gegenüber dem Vorjahreszeitraumes wieder rückläufig. Während die Fallzahlen in den Gewässern Indonesiens seit einiger Zeit wieder ansteigen, werden in der Straße von Singapur nun wieder weniger Vorfälle gemeldet.

Die Verteilung der Vorfälle zeigt die nachfolgende Karte.

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



## **6.2 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi**

In den Seegebieten Südostasiens wurden in den ersten sechs Monaten des Jahres 28 Vorfälle an das IMB PRC gemeldet. Mehrheitlich handelt es sich dabei um sogenannte Low-Level-Überfälle, wie dem Diebstahl von Schiffsausrüstung, wobei die Täter in der Regel die Flucht antreten, sobald sie entdeckt werden. Es kommt jedoch auch immer wieder vor, dass die Täter Crewangehörige mit ihren Waffen, meist Messer, bedrohen, oder auch kurzzeitig gefangen nehmen. In 13 der insgesamt 28 im ersten Halbjahr 2024 verzeichneten Vorfälle führten die Täter Messer mit, in zwei Fällen waren sie mit Schusswaffen ausgerüstet. Zwei Crewmitglieder wurden von den Tätern bedroht, ein Crewangehöriger körperlich misshandelt und insgesamt acht Besatzungsmitglieder wurden gefesselt bzw. kurzzeitig als Geiseln festgehalten.

Während in der Straße von Singapur fast ausschließlich Schiffe in Fahrt von Überfällen betroffen sind, handelt es sich bei den Vorfällen vor Indonesien überwiegend um Raubüberfälle bzw. Diebstähle auf Schiffen vor Anker.

Entführungen von kleineren Tankfahrzeugen zum Zwecke des Ladungsdiebstahls werden schon seit einiger Zeit nicht mehr verzeichnet. Auch Entführungen von Seeleuten durch Kidnap-For-Ransom Gruppen in den Gewässern vor der malaysischen Halbinsel Sabah sowie in der Sulu-Celebes-See wurden schon seit mehr als vier Jahren schon nicht mehr gemeldet.

### **6.2.1 Indonesien**

Vor Indonesien wurden in der ersten Hälfte des Jahres 12 Vorfälle an das IMB PRC gemeldet, damit sind die Fallzahlen gegenüber dem ersten Halbjahr 2023 deutlich angestiegen. Es handelt sich dabei jeweils um Diebstähle bzw. Raubüberfälle auf Schiffe vor Anker bzw. im Hafen. Mit sechs Überfällen am häufigsten betroffen waren Schiffe auf Reede vor Dumai. Dabei waren die Täter in zwei Fällen mit Messern bewaffnet und einmal auch mit einer Schusswaffe. In einem Fall wurde ein Crewmitglied von den Tätern überwältigt und gefesselt. Auch die Reeden vor Balikpapan und Batam waren in je zwei Fällen von Überfällen betroffen. Während es bei den beiden Vorfällen vor Balikpapan zu keiner Konfrontation mit der Schiffsbesatzung kam und die Täter in einem der beiden Fälle bereits bei dem Versuch, an Bord zu gelangen, entdeckt wurden, waren die Täter bei den beiden Vorfällen vor Batam jeweils mit Messern bewaffnet und bedrohten in einem Fall Crewmitglieder mit ihren Waffen, ehe sie mit geraubter Schiffsausrüstung entkamen. Je ein Überfall ereignete sich zudem auf Reede vor Panjang sowie im Hafen von Kuala Tanjung. Auch hier waren die Täter jeweils mit Messern ausgerüstet. Bei dem Überfall in Kuala Tanjung waren die Täter unbemerkt auf einen Massengutfrachter gelangt und in den Maschinenraum eingedrungen wo sie ein Crewmitglied gefangen nahmen. Anschließend

raubten sie Maschinenersatzteile und flüchteten. Bevor sie das Schiff verließen, wurde der gefesselte Crewangehörige wieder freigelassen.

Die im ersten Halbjahr 2024 verzeichneten Vorfälle entsprechen dem seit Jahren bekannten Muster. Die Überfälle auf zumeist vor Anker liegende Schiffe finden in der Regel bei Dunkelheit bzw. in der Dämmerung statt, die Täter sind oftmals mit Messern, zum Teil auch mit Schusswaffen ausgerüstet und haben es auf Schiffsausrüstung oder Maschinenersatzteile abgesehen. Eine Konfrontation mit der Schiffscrew versuchen die Täter nach Möglichkeit zu vermeiden und treten bei Entdeckung in der Regel den Rückzug an. Es kann jedoch auch dazu kommen, dass Besatzungsmitglieder von den Tätern bedroht oder kurzzeitig als Geisel an Bord festgehalten werden.

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. 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 in der ersten Jahreshälfte ein Vorfall an das IMB gemeldet, dieser ereignete sich bereits im ersten Quartal. Betroffen war ein in Fahrt befindlicher Schleppverband. Mehrere Täter näherten sich in einem Fischerboot dem im

Schlepp befindlichen Bohrschiff an und gelangten an Bord. Der Kapitän informierte die Behörden, woraufhin ein Kontrollboot entsandt wurde. Als dieses bei dem Schleppverband eintraf, hatten die Täter das Schiff bereits wieder verlassen.

Im vergangenen Jahr war der Kapitän eines Massengutfrachters von mehreren, mit Messern bewaffneten Tätern in seiner Kabine niedergestochen worden. Die Hintergründe dieses Vorfalls sind nicht bekannt. Beim Durchfahren der Straße von Malakka ist weiterhin Wachsamkeit angeraten.

### **6.2.3 Malaysia**

Vor Malaysia wurden in der ersten Hälfte des Jahres keine Vorfälle an das IMB PRC gemeldet. In den vergangenen Jahren kam es vereinzelt zu Überfällen auf vor Anker liegende Schiffe vor Bandar Penawar, Johor. In einzelnen Fällen wurden auch Schiffe in Fahrt das Ziel von Überfällen, insbesondere vor Tanjung Piai.

Vor der Halbinsel Sabah war es in der Vergangenheit zu Entführungen von Crewangehörigen durch sogenannte KFR-Gruppen (Kidnap For Ransom) gekommen, die in Verbindung zur philippinischen Terrorgruppe stehen. Im Januar 2020 wurde der letzte Vorfall dieser Art gemeldet. Malaysische und philippinische Sicherheitskräfte konnten mit ihrem robusten Vorgehen gegen die Militanten einige Erfolge erzielen und deren Strukturen offenbar nachhaltig 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. (siehe auch Philippinen) Überfälle sind dennoch nicht gänzlich auszuschließen.

### **6.2.4 Straße von Singapur**

In der Straße von Singapur wurden dem IMB PRC in der ersten Hälfte des Jahres 13 Vorfälle gemeldet, im Vergleichszeitraum des Vorjahres wurden hier noch 20 Vorfälle registriert. Der seit Beginn des Jahres verzeichnete, rückläufige Trend hält somit auch im zweiten Quartal des Jahres an. Nicht alle Vorfälle werden an das IMB gemeldet. Das ReCAAP verzeichnet mit 20 Vorfällen von Januar bis Juni 2024 wieder einmal höhere Fallzahlen. Ende 2019 war es in diesem Seegebiet zu einem plötzlichen Anstieg der Fallzahlen gekommen war, die sich in der Folge auf hohem Niveau verstetigt hatten. Betroffen sind weiterhin fast ausschließlich Schiffe in Fahrt, vorzugsweise solche mit niedrigem Freibord wie Massengutfrachter und Schleppverbände, seltener Tankschiffe und Stückgutfrachter. Bei den in der ersten Hälfte dieses Jahres verzeichneten Vorfälle waren in 12 der 13 Fälle Schiffe in Fahrt betroffen, lediglich in einem Fall war ein vor Anker

liegender Massengutfrachter das Ziel eines Überfalls, bei dem die Täter unbemerkt Maschinenersatzteile stehlen konnten. In den ersten sechs Monaten des Jahres waren fast ausschließlich Massengutfrachter von Überfällen betroffen. In einem Fall handelt es sich um einen versuchten Überfall auf ein Tankschiff. Zunächst hatte die Crew ein schwach beleuchtetes Boot nahe des Backbord Bugs und änderte den Kurs. Daraufhin fing das Boot an zu blinken, erhöhte die Geschwindigkeit und versuchte, längsseits zu gehen. Das Schiff fuhr Ausweichmanöver und informierte die Behörden. Als ein Patrouillenboot eintraf, brach das Kleinboot sein Vorhaben ab und entfernte sich.

Die Täter haben es zumeist auf Maschinenersatzteile abgesehen. Bei Überfällen auf Schleppverbände haben die Täter die Ladung der Frachtkähne, meist Altmetall im Visier. Diese Überfälle finden in der Regel bei Tageslicht statt. In der Seestraße findet immer wieder eine Verlagerung der Aktionsräume durch die Täter statt. In der ersten Hälfte dieses Jahres fanden die Vorfälle mehrheitlich im westlichen Sektor des nach Osten gehenden Einbahnweges des Verkehrstrennungsgebietes statt, mit einer Häufung im Bereich vor Pulau Cula und Karimun Kecil.

Es handelt sich weiterhin um Low-Level Überfälle die meist bei Dunkelheit, vorzugsweise bei Neumond stattfinden. In der Regel versuchen die Täter unentdeckt zu bleiben, manchmal kommt es jedoch auch zu kurzzeitigen Geiselnahmen an Bord. Bei den im Berichtszeitraum an das IMB gemeldeten Vorfällen wurde in sieben Fällen das Mitführen von Messern dokumentiert, in zwei Fällen waren die Täter mit Schusswaffen ausgerüstet. In sechs Fällen nahmen die Täter Crewangehörige gefangen bzw. gefesselt, ein Besatzungsmitglied wurden von den Tätern zudem geschlagen sowie ein Crewangehöriger mit einer Schusswaffe 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 der ersten Hälfte des Jahres zwei Vorfälle an das IMB PRC gemeldet, im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren es noch fünf. In beiden Fällen waren Containerschiffe auf Reede vor Manila betroffen.

Nachdem es Mitte 2021 zu einer Häufung von Überfällen auf Containerschiffe in der Manila Bay gekommen war, hatte das ReCAAP einen „Incident Alert“ für diesen Bereich herausgegeben, um die Schifffahrt zu sensibilisieren. Einige Wochen später 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. Im vergangenen Jahr kam es dort

wieder zu insgesamt acht Überfällen. Es ist auch weiterhin mit Überfällen, insbesondere auf Containerschiffe, zu rechnen.

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. Maßnahmen der philippinischen Behörden in Zamboanga, Sulu und Tawi-Tawi und kontinuierliche Militäroperationen haben zur Zerschlagung der Stützpunkte und Operationsbasen der Militanten Gruppen im Sulu Archipel geführt. Vor diesem Hintergrund wurde bereits im vergangenen Jahr die Gefährdungsstufe, wie im Abschnitt Malaysia erwähnt, von Mäßig auf Mäßig-Gering herabgestuft. Dennoch gelten die Gewässer der Sulu-Celebes-See sowie vor Sibutu Island, Tawi-Tawi und der Sibutu Passage prinzipiell auch weiterhin als gefährdet.

### **6.3 Bewertung/Prognose**

Die Zahl der Vorfälle im Bereich Südostasien ist der ersten Hälfte des Jahres 2024 gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht rückläufig. Obwohl die Fallzahlen für Indonesien im Vergleich zur ersten Hälfte des Jahres 2023 wieder angestiegen sind, wurden in den Gewässern der Philippinen und in der Straße von Singapur weniger Vorfälle als im Vergleichszeitraum des Vorjahres verzeichnet.

In der Straße von Singapur, wo seit 2021 die meisten Vorfälle im Bereich Südostasien verzeichnet werden, überfallen vermutlich aus Indonesien stammende, kriminelle Gruppen 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. Dabei verlagern die Täter die Schwerpunkte ihrer Überfälle immer wieder innerhalb der drei Sektoren. Bevorzugt werden Schiffe mit niedrigem Freibord, wie Massengutfrachter, überfallen. Darüber hinaus kommt es auch zu Übergriffen auf Schleppverbände, diese finden meist bei Tag statt. Überfälle auf Frachtschiffe finden hingegen in der Regel bei Dunkelheit statt, vorzugsweise bei Neumond, wenn das schwache Licht eine Entdeckung der Täter erschwert. Mit weiteren Überfällen auf in Fahrt befindliche Schiffe ist zu rechnen. Die im Dezember 2019 vom IMB herausgegebene Warnmeldung für die Straße von Singapur hat weiterhin Bestand.

Vor Indonesien sind die Fallzahlen im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahreszeitraum angestiegen. Bereits seit Ende des vergangenen Jahres werden vor Indonesien wieder mehr Vorfälle verzeichnet. Die IMP überwacht schon seit einigen Jahren verschiedene ausgewiesene Ankerplätze vor den Häfen, die Zahl der Vorfälle hatte sich dadurch zwischenzeitlich deutlich reduziert. In der Hälfte der im Berichtszeitraum verzeichneten Vorfälle war die Reede vor Dumai betroffen. Mit Überfällen, insbesondere auf Reede, aber

auch im Hafen, sowie vereinzelt auch auf in Fahrt befindliche Schiffe ist weiterhin zu rechnen.

Im Bereich der Philippinen wurden in der ersten Hälfte des Jahres zwei Vorfälle gemeldet, im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren es noch fünf. Betroffen waren in beiden Fällen Containerschiffe auf Reede in der Manila Bay. 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 im Jahr Jahr 2022 dort auf null zurückgegangen. Durch die 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. Es ist auch weiterhin mit Überfällen in der Manila Bay zu rechnen.

In der Sulu-Celebes-See sowie vor der malaysischen Halbinsel Sabah stellt sich die Lage hinsichtlich der Entführungen von Besatzungsmitgliedern durch KFR-Gruppen 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 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.

Im südlichen Teil des südchinesischen Meeres kam es in der Vergangenheit zu Entführungen von kleineren Tankschiffen zum Zwecke des Ladungsdiebstahls. In 2017 wurde der letzte offiziell gemeldete Fall verzeichnet. Anfang 2022 war es vor Südost-Sulawesi zu einer Entführung eines Bunkerschiffs mit anschließendem Ladungsdiebstahl gekommen. Dieser Vorfall war dem IMB nicht gemeldet worden. Überfälle sind auch weiterhin nicht gänzlich auszuschließen.

In der Straße von Malakka ist die Lage aufgrund der Überwachung durch die Anrainerstaaten auch weiterhin stabil. Im ersten Halbjahr 2024 wurde ein Vorfall verzeichnet. Die Vorgehensweise der Täter entspricht dabei der in der Straße von Singapur, und ist wahrscheinlich auch diesem Täterkreis zuzuordnen. Bei dem einzigen im vergangenen Jahr verzeichneten Überfall wurde der Kapitän von den Tätern in seiner Kabine mit einem Messer angegriffen und schwer verletzt. 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 allerdings nicht auszugehen.

#### **6.4 Empfehlung**

Schiffen vor Anker, aber auch in den Häfen, wird in der gesamten Region auch 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. Bei einer Begegnung mit der Schiffsbesatzung, kann es jedoch auch dazu kommen, 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 vor allem in den Nachtstunden besondere Wachsamkeit angeraten. 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 schiffsfremden Personen 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](http://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: puskodal@bakamla.go.id (maritime incident reporting) Email: contactcenter@bakamla.go.id (general purposes reporting)	+62 895 6003 00846 (maritime incident reporting) +62 821 2518 9898 +62 021 1503 21 (general purposes reporting)	
Marine & Air Police Corp [Jakarta] Email: pencegahanpencuriandikapal@gmail.com monitoringcenter.korpolairud@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: pomarhja@mmea.gov.my	+60 38 943 4001 +60 38 995 7201 +60 19 261 1853	+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 grundsätzlich weiter fort. Sowohl das IMB PRC als auch das ReCAAP weisen ausdrücklich darauf hin. Anfang Oktober 2022 hatte das ReCAAP unter Berufung auf die philippinische Küstenwache bekannt gegeben, dass die Bedrohung hinsichtlich der Entführung von Crewmitgliedern in der Sulu-Celebes-See von potenziell hoch auf mäßig herabgestuft wurde, im Oktober 2023 wurde dies 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.



- 1 Philippine Coast Guard District Southwestern Mindanao**  
Tel: +63 998 585 7972  
+63 917 842 8446  
VHF: Channel 16 with call-sign "NEPTUNE"  
Email: hcgdswm@yahoo.com
- 2a 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
- 2b Philippine Navy - Littoral Monitoring Station (LMS), Bongao, Tawi-Tawi**  
Tel: +63 955 714 0153  
VHF: Channel 16  
Email: jointtaskgroup@gmail.com
- 3 Eastern Sabah Security Command (ESSCOM)**  
Tel: +60 89863181/016  
Fax: +60 89863182  
VHF: Channel 16 with call-sign "ESSCOM"  
Email: bilikgerakan\_esscom@jpm.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.

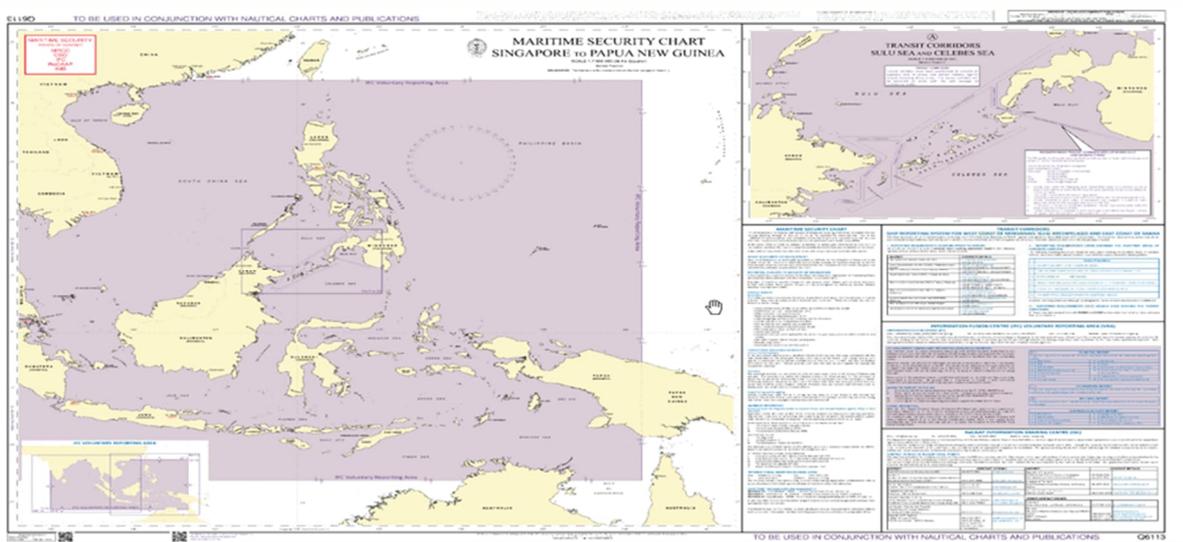


Chart Q6113

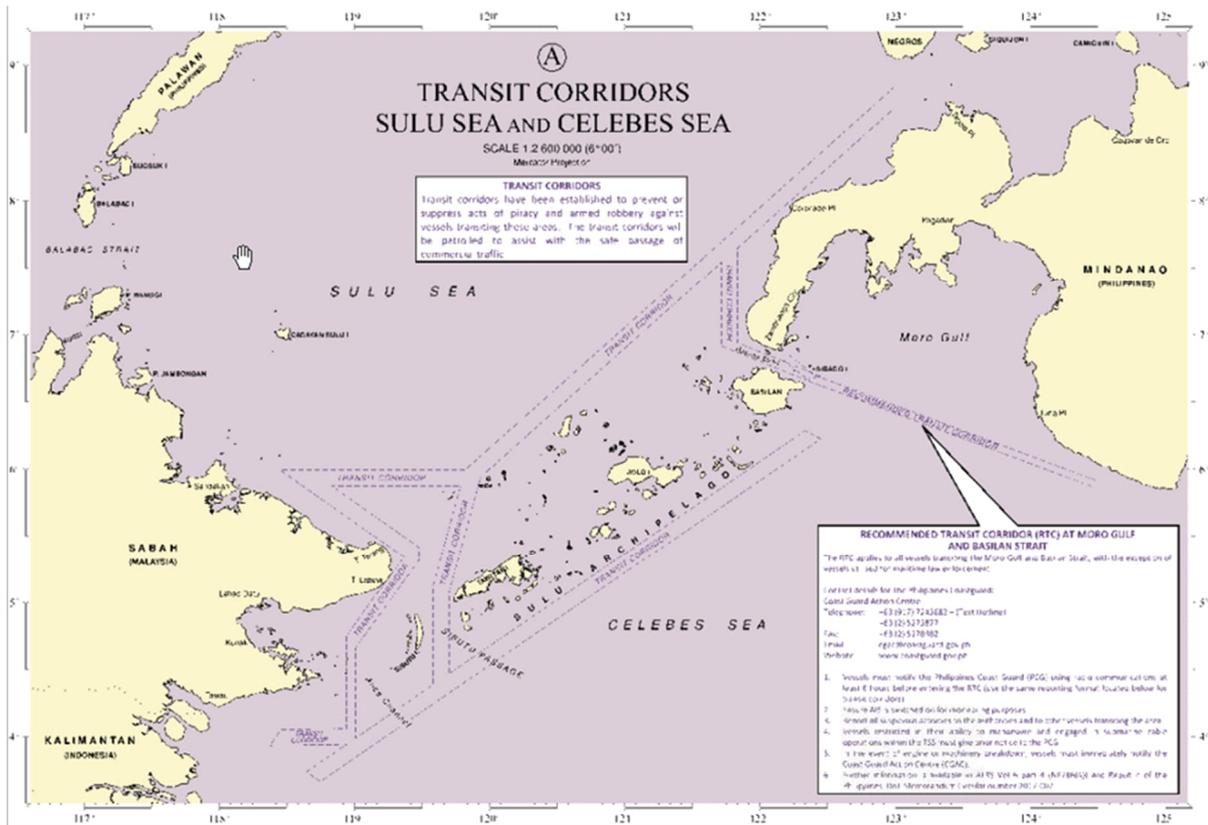


Chart Q6113 Transit Corridors Sulu Sea and Celebes Sea

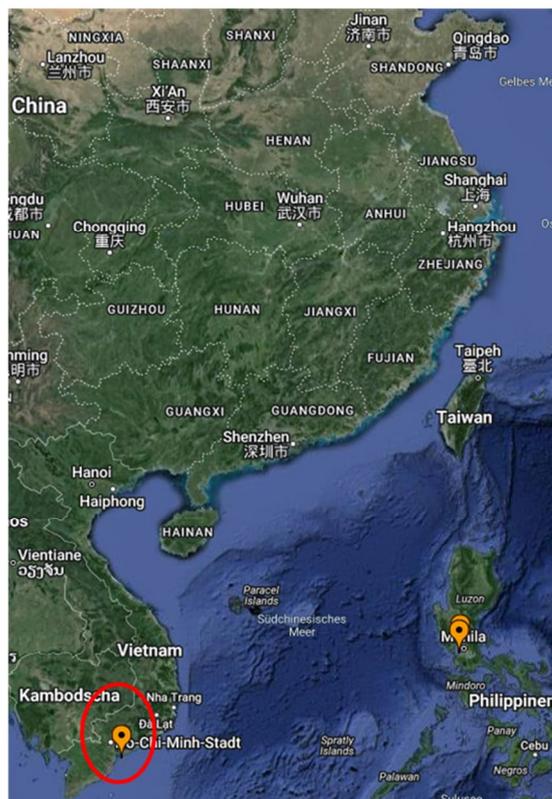
## 7 Ostasien

### 7.1 Statistik

Ostasien	Jan – Jun 2023	Jan – Jun 2024
China	0	0
Vietnam	2	1
<b>Gesamt</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

Im Bereich Ostasien bleiben die Fallzahlen auch weiterhin auf sehr niedrigem Niveau. In der ersten Hälfte des Jahres wurde lediglich ein Vorfall vor Vietnam verzeichnet, auch im Vergleichszeitraum des Vorjahres waren es nur zwei, ebenfalls vor Vietnam.

 versuchter Überfall  Entführung  Überfall  Beschuss  verdächtige Annäherung



### 7.2 Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi

#### 7.2.1 Vietnam

Bereits seit einigen Jahren schon werden vor Vietnam nur noch vereinzelt Überfälle gemeldet, betroffen sind dann meist Schiffe auf Reede vor Vung Tau oder Hoh Chi Minh.

In der Regel haben es die Täter auf Schiffsgegenstände oder kleinere Mengen Kraftstoff abgesehen und versuchen dabei, den Kontakt mit der Besatzung zu vermeiden. Bei dem einzigen, im Berichtszeitraum an das IMB gemeldeten Vorfall waren war ein Frachtschiff auf Reede vor Vung Tau betroffen. Als der Täter von der Crew an Bord entdeckt und der Alarm ausgelöst wurde, flüchtete er ohne Beute. In früheren Jahren war Vung Tau häufig von Überfällen betroffen.

### **7.2.2 China**

Vor China war es zuletzt in 2019 zu Überfällen auf Schiffe vor Anker gekommen, betroffen waren 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**

Im Bereich Ostasien bleibt die Gefährdungslage anhaltend auf niedrigem Niveau. Ende 2022 waren in Vietnam mehrere Tatverdächtige einer kriminellen Gruppe festgenommen worden. 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 einzelnen Raubüberfällen und Diebstählen ist sowohl vor Vietnam als auch vor China weiterhin 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 völlig auszuschließen.

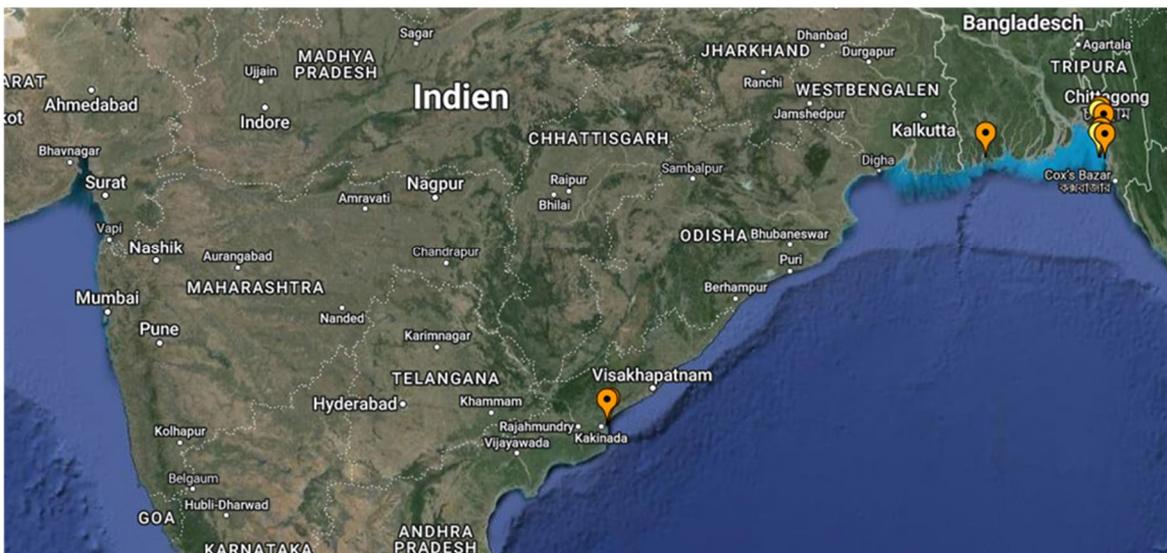
## 8 Indischer Subkontinent

### 8.1 Statistik

INDISCHER SUBKONTINENT	Jan – Jun 2023	Jan – Jun 2024
Bangladesch	1	10
Indien	2	2
<b>Gesamt</b>	<b>3</b>	<b>12</b>

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum haben sich die Fallzahlen im Bereich des indischen Subkontinents vervierfacht. Während die Fallzahlen vor Indien auf dem Stand des Vorjahreszeitraumes liegen, sind sie vor Bangladesch deutlich angestiegen.

📍 versuchter Überfall 📍 Entführung 📍 Überfall 📍 Beschuss 📍 verdächtig Annäherung



### 8.2 Aktuelle Situation in den Seegebieten/Modus Operandi

#### 8.2.1 Bangladesch

Vor Bangladesch wurden im ersten Halbjahr 2024 zehn Vorfälle an das IMB PRC gemeldet, im Vergleichszeitraum des Vorjahres war es lediglich einer. Neun der zehn vor Bangladesch gemeldeten Vorfälle ereigneten sich auf Reede vor Chattogram, dabei waren die Täter in vier Fällen mit Messern bewaffnet. In einem dieser Fälle hatten die Täter zwei Wachleute überwältigt und gefesselt und Schiffsausrüstung gestohlen. In einem Fall war es der alarmierten Küstenwache gelungen, die Täter festzunehmen und das Diebesgut sicherzustellen. In drei Fällen wurden die Täter bereits bei der Annäherung bzw. dem

Boardingversuch entdeckt, woraufhin sie ihr Vorhaben abbrachen. Ein Überfall ereignete sich auf Reede vor Mongla in den Sundarbans, auch hier waren die Täter mit einem Messer bewaffnet und flüchteten, als sie entdeckt wurden, mit gestohlener Schiffsausrüstung.

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 auch nicht gemeldet.

### **8.2.2 Indien**

Wie schon im Vergleichszeitraum des Vorjahres wurden in den ersten sechs Monaten dieses Jahres vor Indien zwei Vorfälle verzeichnet. Beide fanden auf Reede vor Kakinda statt. Den Tätern gelang es in beiden Fällen, Schiffsausrüstung zu stehlen und zu flüchten, als sie entdeckt wurden. 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.

### **8.3 Bewertung/Prognose**

In früheren Jahren wurden die meisten Vorfälle vor Chittagong verzeichnet. Dabei wurden sowohl Schiffe vor Anker als auch beim Einlaufen in den Hafen überfallen. Nachdem die örtlichen Behörden die Überwachung in diesem Bereich verstärkt hatte, war die Zahl der Vorfälle dort gesunken. In 2021 waren vor Bangladesch gar keine Vorfälle gemeldet worden, in 2022 wurden die meisten Vorfälle dann wieder vor Chittagong verzeichnet, nachdem zwischenzeitlich meist die Ankerplätze vor Matarbari und Chattogram, sowie Mongla von Überfällen betroffen waren. 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. Aufgrund der seit Jahresbeginn wieder gestiegenen Zahl von Überfällen haben die Behörden von Bangladesch die Überwachung verstärkt und Beschränkungen für den lokalen Bootsverkehr wie z. B. Fischerboote innerhalb der Häfen und Ankerplätze erlassen. 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 Handelsschiffahrt hiervon nicht betroffen ist, finden diese Vorfälle international weniger Beachtung.

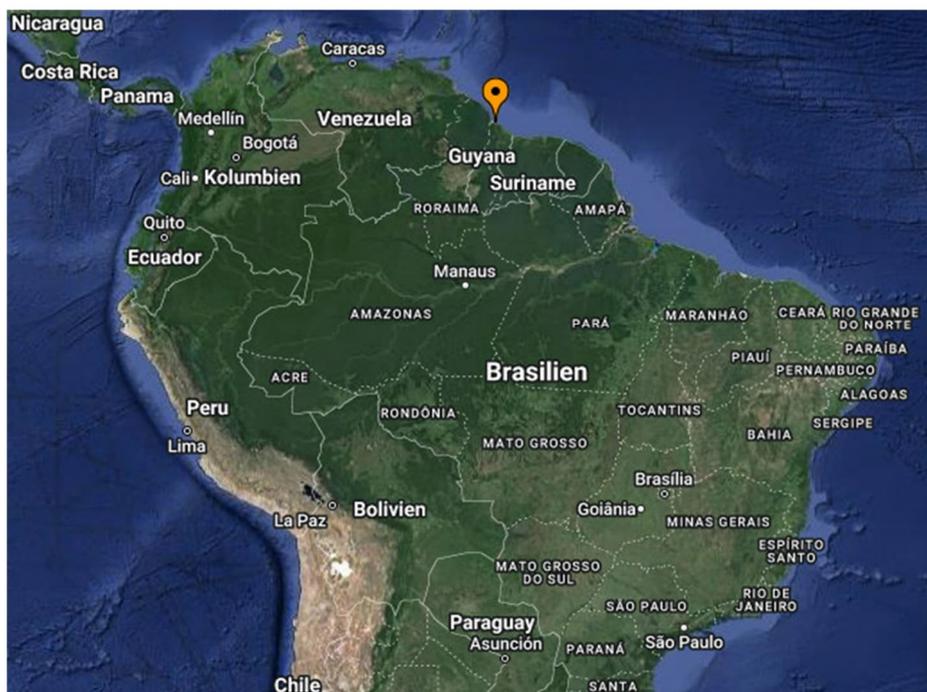
## 9 Südamerika

### 9.1 Statistik

SÜDAMERIKA	Jan – Jun 2023	Jan – Jun 2024
Brasilien	1	0
Ecuador	1	0
Guyana	0	1
Haiti	0	0
Kolumbien	2	0
Mexiko	0	0
Panama	1	0
Peru	8	0
Venezuela	0	0
<b>Gesamt</b>	<b>13</b>	<b>1</b>

Im ersten Halbjahr 2024 wurde für den Bereich Mittel- und Südamerika lediglich ein Vorfall an das IMB PRC gemeldet, während hier im Vorjahreszeitraum noch 13 Vorkommnisse verzeichnet wurden. Auch andere Quellen verzeichnen einen deutlichen Rückgang bei der Zahl der Vorfälle. Die Verteilung der Vorfälle ist auf der nachfolgenden Karte ersichtlich.

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



## 9.2 Aktuelle Situation im Seegebiet/Modus Operandi

Auch wenn die Zahl der vor Süd- und Mittelamerika gemeldeten Vorfälle zuletzt deutlich rückläufig war, kommen Überfälle auf Schiffe vor Anker, aber auch auf in Fahrt befindliche Fahrzeuge weiterhin vor. Insbesondere vor Ecuador, aber auch vor Kolumbien stehen einige dieser Vorfälle im Zusammenhang mit dem Drogenschmuggel und dienen dem Verbringen der Drogen an Bord der betroffenen Schiffe. Dabei sind die Täter oft mit Schusswaffen bewaffnet und setzen diese auch ein. In anderen Fällen haben es die Täter auf Fracht in den Containern abgesehen. Die Überfälle ereignen sich in der Regel während der Flusspassage vom bzw. zum Hafen Guayaquil, aber auch im Bereich der Flussmündung vor Posorja. Die Täter nähern sich in kleinen schnellen Booten an und versuchen, zum Teil auch unter Einsatz ihrer Schusswaffen, an Bord zu gelangen. Zuletzt war die offiziell gemeldete Zahl dieser Vorfälle allerdings rückläufig. Andere Quellen berichteten von einem Überfall auf ein Containerschiff im Februar, der Vorfall steht im Zusammenhang mit dem Verbringen von Drogen an Bord. Dabei waren mehrere bewaffnete, schiffsfremde Personen an Deck gesichtet worden, nachdem der Lotse das Schiff verlassen hatte. Die alarmierte ecuadorianische Küstenwache führte eine Nachsuche an Bord des Frachtschiffs durch, konnte jedoch keine Eindringlinge feststellen. Jedoch konnten in der Folge Drogenpakete an Bord sichergestellt werden. Das Schiff konnte anschließend seine Fahrt zum nächsten Bestimmungshafen fortsetzen. Im Mai wurde von einem weiteren Vorkommnis berichtet, das sich ebenfalls vor Posorja ereignete. Vor Verlassen des Hafens kontrollierten Angehörige der Küstenwache das Schiff auf möglicherweise an Bord verbrachte/versteckte Drogen. Dabei wurde ein kleines Boot beobachtet, das sich dem Containerschiff längsseits näherte. Die Küstenwache feuerte Warnschüsse ab woraufhin sich das Kleinboot wieder entfernte. Anschließend ging die Küstenwache von Bord und das Schiff konnte seine Reise fortsetzen.

Bei Vorfällen vor Kolumbien waren zuletzt meist die Reeden oder Häfen vor Cartagena sowie Puerto Bolivar von Raubüberfällen bzw. Diebstählen betroffen.

Der einzige, an das IMB PRC in der ersten Hälfte des Jahres 2024 gemeldete Vorfall ereignete sich im Hafen von Georgetown/Guyana. Betroffen war ein Containerschiff. Drei mit Messern bewaffnete Täter waren während des Anlegemanövers an Bord gelangt. Als sie entdeckt und der Alarm ausgelöst wurde, flüchteten sie. Die Behörden leiteten eine Nachsuche auf und um das Schiff herum ein.

In den Seegebieten Südamerikas zuletzt am häufigsten von Raubüberfällen betroffen war die Reede vor Callao/Peru. Im vergangenen Jahr wurden hier acht Überfälle an das IMB gemeldet. Dabei hatten es die Täter sowohl auf Schiffsausrüstung, aber auch auf persönliches Eigentum der Crew bzw. Bargeld abgesehen. Nicht selten gingen die Täter

dabei aggressiv gegen die Schiffsbesatzungen vor und wendeten zum Teil auch Gewalt an, dabei kam es auch zu kurzzeitigen Geiselnahmen an Bord. In der ersten Hälfte des Jahres 2024 wurden für Peru keine Vorfälle gemeldet. Es muss dennoch weiterhin mit Überfällen gerechnet werden.

Auch vor Brasilien kam es in den letzten Jahren immer wieder zu Überfällen auf Schiffe vor Anker, betroffen war zumeist die Reede vor Macapa. Deren Zahl war zuletzt ebenfalls rückläufig. Aufgrund hoher Kosten und dem entsprechenden Zeitverzug, die bei einer Untersuchung durch die örtlichen Behörden anfallen, wurden jedoch nicht alle Vorfälle gemeldet.

Im Golf von Mexiko kommt es zu Überfällen und Angriffen auf Versorgungsschiffe und Einrichtungen im Zusammenhang mit der Ölindustrie. Diese Überfälle, von denen 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.

Auch vor Haiti kommt es zu Raubüberfällen auf Schiffe im Bereich vor Port au Prince, dabei sind die Täter oft mit Schusswaffen ausgerüstet und setzen diese auch ein. In den ersten sechs Monaten des Jahres wurde in anderen Quellen von zwei Vorkommnissen berichtet. Dabei war ein Frachtschiff im Hafen Port au Prince beschossen worden, es kam zu Schäden an den Aufbauten. Der Kapitän entschied, den Hafen zu verlassen und vor der Küste zu driften. Lokale Medien berichteten im April zudem von der Kaperung eines Schiffes durch bewaffnete Angreifer, letztlich sollen Sicherheitskräfte das Schiff jedoch wieder befreit haben. Dabei sollen laut dem Medienbericht mehrere Täter verletzt und/oder getötet worden sein, auch zwei Sicherheitskräfte sollen verwundet worden sein. Den Angaben zufolge hatte das Schiff Reis geladen.

In der Karibik kommt es häufig zu Diebstählen oder Raubüberfällen auf Sportboote und Yachten. 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 Beibooten. 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](http://www.noonsite.com) und [www.safetyandsecuritynet.org](http://www.safetyandsecuritynet.org)

Inzwischen finden die Berichterstattung und der Austausch vermehrt in den sozialen Netzwerken statt.

### **9.3 Bewertung/Prognose**

Seit 2022 ist im Bereich Süd- und Mittelamerika ein rückläufiger Trend bei der Zahl der Vorfälle zu verzeichnen. Während im Jahr 2021 noch 36 Vorfälle gemeldet wurden, waren es in 2022 noch 24 und im vergangenen Jahr nur noch 19. Im ersten Quartal 2024 lag die Zahl der Vorfälle laut Erfassung des IMB PRC dann erstmals seit Jahren bei Null. Auch in anderen Quellen wurde lediglich von einem Vorkommnis berichtet. Die genauen Hintergründe für den Rückgang sind nicht bekannt. Zwar ist davon auszugehen, dass viele Überfälle, aufgrund der Kosten-Nutzen-Abwägung im Hinblick auf eine mögliche Verzögerung im Fahrtverlauf, die eine Meldung an die Behörden nach sich ziehen könnte, nicht gemeldet werden. Die fehlende Meldedisziplin dürfte aber nicht die alleinige Ursache sein. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

In früheren Jahren wurden die meisten Vorfälle vor Venezuela verzeichnet, betroffen waren insbesondere die Reeden vor Puerto La Cruz und Puerto José. Zuletzt jedoch führte die Reede vor Callao in Peru die Statistik für Südamerika an. Anders als in Asien, gehen die Täter in Südamerika öfter gewaltsam gegen die Schiffsbesatzungen vor. Darüber hinaus führen sie auch häufiger Schusswaffen mit und setzen diese auch ein, wie die Übergriffe vor Mexiko und Haiti sowie vor Ecuador gezeigt haben.

Die Überfälle im Golf von Mexiko werden eher selten an das IMB gemeldet, da die Handelsschifffahrt hiervon nicht betroffen ist. Verantwortlich für diese Übergriffe sind kriminelle Banden, die sowohl Versorgungsschiffe als auch Produktionsplattformen und Bohrinseln überfallen und es dabei vor allem auf Ausrüstungsgegenstände, aber auch Wertsachen und Bargeld abgesehen haben.

Aufgrund der vorübergehend gestiegenen Zahl der Überfälle auf Containerschiffe vor Ecuador, 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. Bei diesen Überfällen haben die Täter meist die Fracht in den Containern im Visier 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, wie der nicht offiziell gemeldete Vorfall zu Beginn des Jahres gezeigt hat. Dies gilt sowohl bei Flusspassagen in Ecuador als auch in Kolumbien.

Vor Haiti, insbesondere im Hafen von Port au Prince, ist auch zukünftig mit gewaltsamen Überfällen zu rechnen. Aufgrund der katastrophalen Sicherheitslage im Land versuchen die Menschen alle Möglichkeiten zu nutzen um ihr tägliches Auskommen zu sichern.

Bei Überfällen vor Brasilien wird häufig auf eine offizielle Meldung verzichtet, da von den örtlichen Behörden hohe Gebühren für die Untersuchung des Vorfalls verlangt werden. Häufig übersteigen die Kosten den Wert des Diebesgutes. Von einem hohen Dunkelfeld ist auszugehen.

Vor Panama war im vergangenen Jahr, erstmals seit 2015, wieder ein Vorfall verzeichnet worden. Aufgrund der anhaltenden Dürre in der Region und den damit einhergehenden niedrigen Wasserständen in den Stauseen, die den Kanal speisen, hatten die Behörden die Anzahl der durchfahrenden Schiffe im Panamakanal reduziert, inzwischen aber wieder leicht erhöht, da sich die Lage etwas verbessert hat. Aufgrund des daraus resultierenden Staus warten noch immer mehr Schiffe als üblich auf die Kanalpassage und liegen vor Anker.

Trotz der deutlich gesunkenen Fallzahlen ist vor den Küsten Süd- und Mittelamerikas auch weiterhin mit Überfällen 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**

Für den Bereich der restlichen Welt wurde für das erste Halbjahr 2024 kein Vorfall verzeichnet. Auch im Vergleichszeitraum des Vorjahres wurden keine Vorkommnisse 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 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](http://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>

IMO Interim Guidance - MSC\_Circ\_1443

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC.1-Circ.1443.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**

**E-Mail: [bpol.see.ppz@polizei.bund.de](mailto: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](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/de/>
- Bundeskriminalamt (BKA)  
[https://www.bka.de/DE/Home/home\\_node.html](https://www.bka.de/DE/Home/home_node.html)
- Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle  
[www.bafa.de](http://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>
- EU NAVFOR ATALANTA  
<https://eunavfor.eu/>