

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Heinz-Joachim Barchmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/6381 –

Maßnahmen im Kampf gegen Piraterie

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Zahl der Piratenüberfälle auf Handelsschiffe in der internationalen Fahrt wächst. Besonders betroffen von den Übergriffen sind jene Länder, die wie Deutschland über große Schiffsflotten verfügen. Wurde früher die Besatzung eines Schiffes ausgeraubt und die Fracht gestohlen, verlegen sich die Piraten inzwischen zunehmend auf Menschenraub und stellen immer höhere, millionenschwere Lösegeldforderungen. Die Piraterie gefährdet wichtige internationale Schifffahrtsrouten und stellt eine Bedrohung für Leib und Leben der Seeleute dar.

1. Wie hat sich die Zahl der Piratenüberfälle auf Handelsschiffe in der internationalen Fahrt in den vergangenen 20 Jahren entwickelt?

Grundlage der nachfolgenden Übersicht sind die statistischen Daten des vom „International Maritime Bureau“ (IMB) der International Chamber of Commerce (ICC) eingerichteten „Piracy Reporting Centre“ (PRC) in Kuala Lumpur. Das PRC wurde 1991 eingerichtet, so dass erst ab dem Jahr 1992 entsprechende Daten verfügbar sind.

Jahr	Anzahl	Jahr	Anzahl
1992	74	2002	374
1993	103	2003	447
1994	90	2004	329
1995	170	2005	276
1996	178	2006	236
1997	229	2007	263
1998	202	2008	293
1999	300	2009	410
2000	465	2010	445
2001	335		

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 28. Juli 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie hat sich die Zahl der Piratenüberfälle auf Handelsschiffe deutscher Eigner aufgeschlüsselt nach deutscher und fremder Flagge in den vergangenen 20 Jahren entwickelt?

Die Zahlen des PRC weisen für die Jahre 1992 bis 2000 lediglich Angaben zu deutschflaggigen Schiffen aus. Erst ab 2001 wurden auch Angaben zu den Fahrzeugen deutscher Eigner aufgenommen. Die jeweiligen Angaben sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Jahr	92	93	94	95	96	97	98	99			
Deutsche Flagge	–	2	2	5	3	8	5	5			
Deutsche Eigner	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.			
Jahr	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
Deutsche Flagge	6	5	1	1	1	–	1	1	5	5	5
Deutsche Eigner	k. A.	20	31	35	29	19	29	43	41	64	69

3. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Zahl der versuchten und gelungenen Piratenangriffe auf Handelsschiffe deutscher Eigner aufgeschlüsselt nach deutscher und fremder Flagge sowie die Zahl der versuchten und gelungenen Schiffsentführungen in den vergangenen 20 Jahren?

Eine solche differenzierte Betrachtung ist auf der Basis der Angaben des PRC nicht möglich, da die dafür notwendigen Detailinformationen nicht vorliegen. Die Bundesregierung verfügt seit 2010 über eine eigene Datenbasis, die auch solch detaillierte Auswertungen ermöglicht. Allerdings beschränken sich diese Daten auf die den somalischen Piraten zugeschriebenen Vorfälle am Horn von Afrika. Wie aus der nachfolgenden Tabelle hervorgeht, wurden 2010 insgesamt 317 Vorfälle registriert, die den Aktivitäten somalischer Piraten am Horn von Afrika zugeordnet wurden. Die Vorfälle wurden in die nachfolgenden Kategorien eingeordnet:

Stand: 11.02.2011	Annäherung	Angriff	Entführung	Kaperung oder Geiselnahme	Summe
gesamt 2010	61	183	57	16	317
mit deutschem Bezug	15	19	4	7	45

Von den 45 Vorfällen mit deutschem Bezug (deutscher Eigner, deutsche Flagge) entfiel lediglich ein Vorfall auf ein deutschflaggiges Schiff. Dieser Vorfall ist der einzige der insgesamt 688 Passagen deutschflaggiger Schiffe im betroffenen Seegebiet. Die Passagen werden sämtlich durch die Bundespolizei registriert.

Grundsätzlich gilt, dass in dem als Hochrisikogebiet eingestuften Bereich um das Horn von Afrika jedes Schiff, ungeachtet seiner für einen Piraterieangriff wesentlichen Sicherheitsparameter, mit einem Angriff von Piraten rechnen muss. In Einzelfällen kam es sogar schon zu Angriffen auf Kriegsschiffe der internationalen Seestreitkräfte.

4. Wie hoch ist die Anzahl der Piratenangriffe auf Handelsschiffe deutscher Eigner aufgeschlüsselt nach deutscher und fremder Flagge sowie differenziert nach Schiffstypen in diesem Zeitraum?

Zu den betroffenen Schiffstypen sind für den angefragten Zeitraum lediglich die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten weltweiten Gesamtzahlen verfügbar. Diese beträgt 4 952 Fälle. Eine weitergehende Differenzierung hinsichtlich der betroffenen Flaggen und Reedereien ist nicht möglich.

Jahr Schiffstyp	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
Massengut- Frachter	34	39	38	44	78	113	73	91	114	73	81	57	32	48	109	80
Container- Schiffe	19	27	33	19	45	75	59	34	56	48	30	49	53	49	64	74
Fischereischiffe	23	29	7	10	3	10	16	20	28	18	7	18	19	9	16	19
Stückgut- Frachter	35	34	47	39	55	80	59	84	73	38	46	30	36	38	54	63
Tanker (alle Typen)	35	52	54	51	77	125	88	82	105	87	70	48	85	91	118	149
Gesamtzahl aller Vorfälle des Jahres	170	178	229	202	300	465	335	374	447	329	276	236	263	293	410	445

5. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Anzahl der Piratenangriffe auf Handelsschiffe deutscher Eigner unter deutscher und fremder Flagge differenziert nach Langsam- bzw. Schnellläufern vor?

Eine aussagekräftige Untergliederung in die einzelnen Geschwindigkeitseinstufungen der betroffenen Schiffe ist auf Grundlage des vorliegenden Datenmaterials nicht möglich.

6. Treffen nach Einschätzung der Bundesregierung Berichte zu, dass die Geschwindigkeit eines Schiffes wesentlicher Faktor für die Vermeidung eines Überfalles ist, zahlreiche Schiffe aber mit dem Ziel der Kostensenkung auch in sog. gefährlichen Gewässern nicht auf volle Fahrt gehen?

Nach den „Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area“ (BMP) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) (MSC.1/Circ.1337 vom 4. August 2010) wird das Durchqueren des Golfs von Aden und des durch Piraten höchst gefährdeten Seegebiets vor Somalia mit Maximalgeschwindigkeit dringend empfohlen, weil Piraten in diesen Fällen große Schwierigkeiten haben, mit ihren kleinen antriebsschwächeren „Skiffs“ längsseits zu gehen, um an Bord zu gelangen. Auf die BMP, deren Befolgung – so zeigen die Erfahrungen – äußerst wirksam gegen Piratenangriffe schützt, wurden Reeder und Kapitäne in allen Mitteilungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mehrfach hingewiesen, z. B. in den Nachrichten für Seefahrer, auf der Homepage des Bundesamtes für Seeschiffahrt und Hydrographie (BSH) und in mehreren Rundschreiben an jeden Reeder, dessen Schiffe unter deutscher Flagge fahren. Die Einhaltung dieser Empfehlungen liegt in der Verantwortung des Schiffsführers. Inwieweit die Empfehlungen hinsichtlich der maximalen Geschwindigkeit beachtet werden, ist generell allerdings nicht nachprüfbar.

7. Treffen nach Erkenntnissen der Bundesregierung Berichte zu, dass ein deutsches Kreuzfahrtschiff erst kürzlich mit unzureichender Motorleistung durch sog. gefährliche Gewässer gefahren ist?

Ja.

8. Wie stellt sich die Anzahl der Piratenüberfälle auf Handelsschiffe deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge nach Regionen in diesem Zeitraum dar?

Eine auf deutsche Eigner differenzierte Betrachtung ist auf der Basis der Angaben des PRC nicht möglich, da die dafür notwendigen Detailinformationen nicht publiziert werden. Valide eigene Daten liegen nur für den Berichtszeitraum 2006 bis 2010 vor:

	2006	2007	2008	2009	2010
Horn von Afrika			4	9	31
Golf von Guinea				2	1
Brasilien	1				
Indonesien		1			
Sri Lanka		1			

9. Wie verteilen sich die Übergriffe in diesen Seegebieten auf die 12-Seemeilen-Zone nationaler Territorialgewässer und den Bereich der Hohen See?

Alle hier bekannten Übergriffe zum Nachteil deutscher Eigner ereigneten sich auf Hoher See.

10. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, wie viele der Angriffe auf Handelsschiffe deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge außerhalb der besonders gesicherten Transitkorridore erfolgt sind?

Der Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) wurde 2008 nahe der jemenitischen Küste eingerichtet und 2009 gesplittet (in einen Korridor für den westgehenden und einen für den ostgehenden Verkehr) und in die Mitte des Golfs von Aden verlegt. Er wird durch verschiedene Schiffe nationaler und internationaler Missionen geschützt. Ein weiterer Transitkorridor wurde Anfang des Jahres von Kenia in seinen Küstengewässern proklamiert.

Es wird davon ausgegangen, dass mit der Frage der IRTC gemeint ist und sich die Frage auf den Zeitraum 2008 bis 2010 und das Gebiet im Golf von Aden bezieht. Den Berichten des PRC sind die entsprechenden Angaben nicht zu entnehmen. Mit Einrichtung des Pirateriepräventionszentrums der Bundespolizei See wurden ab 2010 auch Positionsdaten durch die Bundespolizei erhoben. Gegenwärtig liegen der Bundesregierung jedoch keine Erkenntnisse vor, wie sich Piratenangriffe zu den IRTC verhalten.

11. Nach welchen Formen der Piraterie lassen sich die Angriffe auf Handelsschiffe deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge unterscheiden (bitte unterscheiden nach Entwendung von Fracht, Beschädigung von Schiffen und Ware, Entführungen von Schiffen und Besatzungen)?

Die Bundesregierung führt hierzu keine eigene Statistik, die eine Aussage darüber möglich macht. Die Piraterieübergriffe am Horn von Afrika dienen in der überwiegenden Zahl der Fälle dem Ziel, Handelsschiffe samt deren Besatzung zu entführen, um ein Lösegeld zu erpressen. Während der Kaperung kommt es auf den Schiffen zu zum Teil schweren Beschädigungen. Bei Piraterieübergriffen in der Straße von Malakka scheinen es die Täter eher auf die schnelle Entwendung der Fracht und etwaiger Wertgegenstände abzusehen.

12. Wie viele Tote oder Verletzte gab es auf Seiten der Besatzungen in den vergangenen 20 Jahren bei Piratenüberfällen auf Handelsschiffe deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge, und in welchen Seegebieten waren die Todesfälle zu verzeichnen?

Valide Daten für Besatzungen von Schiffen deutscher Eigner liegen nur für den Berichtszeitraum 2006 bis 2010 vor:

	Deutsche Flagge	Fremdflagge
Golf von Guinea		1
Horn von Afrika		1 (+2 Vermisste)

Im Zuge der Gewaltanwendung während der Kaperungen kam es gelegentlich zu Verletzungen der Besatzungsmitglieder auf Schiffen deutscher Eigner, die jedoch bisher ohne schwere Folgen blieben.

Die Bundesregierung verfügt im Übrigen über keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung. Es liegen nur Gesamtzahlen des PRC vor, welche nicht nach Seegebiet, Flaggenzugehörigkeit des Schiffes und Nationalität des Eigners differenzieren. Nach Zahlen des PRC ist es zu folgenden Vorfällen gekommen:

Jahr	95	96	97	98	99	00	01	02
Geisel	320	193	419	244	402	202	210	191
Entführt und freigekauft	–	–	–	–	–	–	–	–
Bedroht	59	56	119	68	21	72	45	55
Überfallen	2	9	23	58	22	9	16	9
Verletzt	3	9	31	37	24	99	39	38
Getötet	26	26	51	78	3	72	21	10
Vermisst	–	–	–	–	1	26	–	24
Gesamtzahl	410	293	643	485	473	480	331	327

Jahr	03	04	05	06	07	08	09	10
Geisel	359	148	440	188	292	889	1 050	1 181
Entführt und freigekauft	–	86	13	77	63	42	12	20
Bedroht	65	34	14	17	6	9	14	18
Überfallen	40	12	6	2	29	7	4	6
Verletzt	88	59	24	15	35	32	69	37
Getötet	21	32	–	15	35	32	69	37
Vermisst	71	30	12	3	3	21	8	–
Gesamtzahl	644	401	509	317	433	1 011	1 169	1 270

13. Wie viele Besatzungsmitglieder von Handelsschiffen deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge sind in den vergangenen 20 Jahren als Geiseln genommen worden, und wie lange dauerten diese Geiselnahmen im Durchschnitt?

Es liegen lediglich Zahlen über den Berichtszeitraum von 2006 bis 2010 vor.

	Besatzungsmitglieder	Dauer in Tagen
Deutsche Flagge:	41	ca. 62
Fremdflagge:	146	ca. 60

14. Wie viele deutsche Seeleute, die auf Handelsschiffen deutscher Eigner beschäftigt sind, befinden sich derzeit in Geiselhaft (bitte getrennt angeben nach deutscher oder ausländischer Staatsangehörigkeit der Seeleute und deutscher oder fremder Flagge der Schiffe)?

Nach aktuellen Erkenntnissen der Bundesregierung befinden sich keine deutschen Seeleute in Geiselhaft.

15. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Zahlung von Lösegeldern durch deutsche Reedereien vor, und wenn ja, welche Summe umfassten diese?

Für die Zeit vor 2008 hat die Bundesregierung keine entsprechenden Erkenntnisse. Seit 2008 wurden nach Erkenntnissen der Bundesregierung von deutschen Reedereien ca. 23 Mio. US-Dollar Lösegeld gezahlt.

16. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über Abwehrmaßnahmen von Seiten der Besatzungen bei Piratenüberfällen und deren Erfolg vor?

Die Reedereien sollen sich zur Abwehr von Piraterieangriffen an die „Best Management Practices“ (BMP) halten. Die Einhaltung der BMP ist gesetzlich nicht verpflichtend, sondern freiwillig.

Die Anmeldung bei dem Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) und den United Kingdom Maritime Trade Operations (UKMTO) ist dabei eines der wichtigsten Elemente des Schutzes vor Piraten im Golf von Aden und im Seegebiet vor Somalia, denn nur mit Hilfe genauer Positionsdaten

können Hubschrauber oder Schiffe der Seestreitkräfte im Notfall das Gelingen eines Piratenüberfalls verhindern.

Bei Angriffen von Piraten soll – soweit möglich – sofort die Schiffsgeschwindigkeit erhöht werden. Des Weiteren sollen Ausweichmanöver gefahren werden, falls bauartbedingt dadurch die Maximalgeschwindigkeit beibehalten werden kann. Vor Einfahrt in das Risikogebiet soll um das ganze Schiff entlang der Reling doppelreihiger Stacheldraht angebracht werden. Zudem gehen Reedereien Presseberichten zufolge zunehmend dazu über, bewaffnete Sicherheitsteams einzusetzen.

17. Sieht die Bundesregierung einen Zusammenhang zwischen der Anzahl der auf den Handelsschiffen eingesetzten Wachposten und dem Überfallrisiko?

Das rechtzeitige Entdecken der Annäherung von verdächtigen Fahrzeugen ist essentiell für die Einleitung notwendiger Abwehrmaßnahmen (Ausweichmanöver, Geschwindigkeitserhöhung, Information an UKMTO etc.).

18. Wie viele Schiffsbewegungen sind in den besonders gefährdeten Passagen pro Monat zu verzeichnen, und wie viele Schiffe deutscher Eigener jeweils unter deutscher und fremder Flagge befahren diese Schiffsrouten monatlich?

Schiffsbewegungen und Schiffsstandorte außerhalb des eigenen Küstenvorfeldes können nach dem am 1. Januar 2009 im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens international eingeführten System „Identifizierung und Routenverfolgung von Schiffen über große Entfernungen“ (engl. Long Range Identification and Tracking – LRIT) nur flaggenbezogen durch den Flaggenstaat identifiziert werden.

Über Schiffe deutscher Reeder unter fremder Flagge liegen deshalb keine Informationen vor. Ausweislich der Informationen von EUNAVFOR passieren insgesamt ca. 30 000 Schiffe pro Jahr den Golf von Aden. Die monatliche Verteilung der Passagen der zurückliegenden zwölf Monate von Schiffen unter deutscher Flagge stellt sich nach Auswertung der LRIT-Daten wie folgt dar:

2010/ 2011	Passagen von Schiffen unter deutscher Flagge (LRIT)
Juli	55
August	67
September	70
Oktober	55
November	69
Dezember	101
Januar	122
Februar	95
März	87
April	115
Mai	100
Juni	100
gesamt:	1 036

19. Welchen Anteil haben die von Piratenüberfällen besonders betroffenen Schiffrouten am Gesamtaufkommen des seewärtigen Weltcontainerhandels bzw. am Gesamtvolumen des deutschen Seetransports?

Diese Frage lässt sich nur vage beziffern. Es wird aber davon ausgegangen, dass – bezogen auf Schiffspassagen – knapp die Hälfte aller Passagen deutscher Schiffe durch das Pirateriegebiet vor Somalia durchgeführt wird, sowohl im Ost-West-Verkehr als auch im Nord-Süd-Verkehr.

20. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die ökonomischen Kosten der Piratenüberfälle (durch Frachtdiebstahl, den Verlust oder die Beschädigung von Schiffen und Ware oder durch Lieferverzug) für die deutsche Wirtschaft vor, und wie stehen diese Kosten im Verhältnis zum Wert des deutschen Seefrachthandels?

Hinsichtlich der durch Piraterie verursachten Kosten liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

21. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Dunkelziffer der nicht gemeldeten Piratenübergriffen vor?

Zur Dunkelziffer liegen keine Erkenntnisse vor. Es kann grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden, dass in einigen Fällen von einer Anzeige abgesehen wird. Dennoch ist anzunehmen, dass die Mehrzahl der Pirateriefälle gemeldet wird.

22. Wie interpretiert die Bundesregierung die Regelungen des UN-Seerechtsübereinkommens hinsichtlich eines Schutzes der Schifffahrt vor Piraterie?

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 (SRÜ) definiert Seeräuberei als rechtswidrige Gewalttat oder Freiheitsberaubung oder jede Plünderung, welche zu privaten Zwecken gegen ein anderes Schiff oder gegen Personen oder Vermögenswerte an Bord begangen werden. Die Bekämpfung dieser Straftaten dient dem Schutz der im SRÜ verankerten völkergewohnheitsrechtlichen Freiheit der Schifffahrt. Alle Staaten arbeiten im größtmöglichen Maße zusammen, um die Seeräuberei zu bekämpfen.

23. Bei wem liegt innerhalb der Bundesregierung die Federführung bei der Sicherung der Seewege für die deutsche Handelsflotte?

Das Bundesministerium der Verteidigung kann die deutsche Marine nur im Rahmen einer mandatierten Operation zur Pirateriebekämpfung einsetzen. Bei der aktuellen Beteiligung an der EU-geführten Operation Atalanta kommt der Schutz von Handelsschiffen nur im durch die europäische Operationsführung vorgegebenen Rahmen in Betracht.

Das Bundesministerium des Innern (BMI) ist für alle polizeilichen Maßnahmen zuständig; es wird im Übrigen auf die Antwort zu Frage 37 verwiesen. Ebenso ist die Festlegung der SOLAS-Gefahrenstufen und Ausweisung der Seegebiete, für die die Gefahrenstufen gelten sollen – im Benehmen mit dem BMVBS –, Aufgabe des BMI.

Das BMVBS hat die Federführung für den passiven Schutz (Selbstschutz) von Handelsschiffen wie Ausgestaltung der Gefahrenabwehrpläne von Schiffen und Einhaltung der Sicherheitsvorschriften auf Schiffen.

24. Wann wird die Bundesregierung die Ergebnisse der gemeinsamen Arbeitsgruppe präsentieren, die von den für die Seesicherheit zuständigen Bundesministerien eingerichtet worden ist?

Ein Termin ist nicht festgelegt.

25. Welche Maßnahmen kommen aus Sicht der Bundesregierung im Anti-Piraterie-Kampf grundsätzlich infrage, und welche Maßnahmen umfasst der im Rahmen der ressortübergreifenden Arbeitsgruppe vom Maritimen Koordinator der Bundesregierung vorgelegte Prüfkatalog?

Der Prüfkatalog enthält ein breites Spektrum verschiedener Möglichkeiten. Es hat sich herausgestellt, dass der Einsatz privater bewaffneter Sicherheitskräfte im Kampf gegen die Piraterie ernsthaft zu prüfen sein wird.

26. Schließt die Prüfung die Forderung von Reedervertretern nach einem Einsatz hoheitlicher Kräfte der Marine oder der Bundespolizei an Bord der gefährdeten Schiffe ein?

Ja.

27. Schließt diese Prüfung die vom Maritimen Koordinator der Bundesregierung angeregte engere Kooperation zwischen privaten und staatlichen Sicherheitsdiensten ein, und wie soll diese nach Auffassung der Bundesregierung aussehen?

Nein.

28. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über den Einsatz privater Wach- und Sicherheitsdienste auf Handelsschiffen deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge in internationalen Gewässern vor, und wie beurteilt die Bundesregierung derartige Schutzmaßnahmen?

Die Reedereien gehen Presseberichten zufolge vermehrt dazu über, private Sicherheitsteams einzusetzen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

29. Wie bewertet die Bundesregierung die Bewaffnung von Handelsschiffen deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge, sei es durch zivile Sicherheitsdienste oder durch Bewaffnung der Besatzung, und wie begründet sie ihre Haltung?

Am 20. Juli 2011 hat unter der Leitung des Maritimen Koordinators der Bundesregierung ein Treffen der Ressorts, Verbände und anderer betroffener Einrichtungen zum Thema „Piraterie“ stattgefunden. In diesem Gespräch wurde seitens der Bundesregierung erneut geschildert, dass ein flächendeckender Schutz durch Soldaten oder Bundespolizei für alle deutschen Schiffe logistisch, finanziell und operativ nicht möglich ist. Vor diesem Hintergrund sowie der aktuell geänderten Haltung der IMO bzw. anderer Staaten bestand Einvernehmen auch mit der Wirtschaft, dass sich auch Deutschland gegenüber dem Einsatz privater Sicherheitsdienste öffnen sollte. Die Bundesregierung beteiligt sich konstruktiv an den laufenden Beratungen zu diesem Thema bei der IMO. Damit deutsche Schiffe unter einem geeigneten und sicheren rechtlichen Rahmen private bewaffnete Sicherheitsdienste einsetzen können, wurde vereinbart,

dass die Bundesregierung Anforderungen und gegebenenfalls gesetzlich notwendigen Änderungsbedarf prüft. Hierzu gehört insbesondere die Frage der Zertifizierung privater bewaffneter Sicherheitsdienste. Die Bundesregierung hat aber auch darauf hingewiesen, dass daneben die Eigensicherungsmaßnahmen durch Reedereien und Schiffsführungen entsprechend den Best Management Practices eingehalten werden sollten. Eine mögliche Bewaffnung der Besatzung eines Schiffes ist aus Sicht der Bundesregierung keine geeignete Lösung zur Abwehr von Piraten.

30. Wie bewertet die Bundesregierung Vorschläge, an den Endpunkten der gefährdeten Schiffsrouten Schiffe des Bundes zu stationieren, von denen aus Teams hoheitlicher Sicherheitskräfte auf die einfahrenden Handelsschiffe versetzt werden?

Allein den Golf von Aden passieren etwa 30 000 Schiffe jährlich auf dem Weg von Asien aus dem Mittleren Osten in das Rote Meer und weiter nach Europa oder in Gegenrichtung. Das gesamte Aktionsgebiet der Piraten am Horn von Afrika durchqueren weit mehr Schiffe, nicht zuletzt durch den regionalen Seeverkehr im Indischen Ozean. Aufgrund der großen Anzahl von möglicherweise zu schützenden Handelsschiffen, der geographischen Ausdehnung des Seegebietes sowie des erforderlichen logistischen, operativen und administrativ-rechtlichen Aufwandes im Verhältnis zu den national und international zur Verfügung stehenden Ressourcen werden die o. a. Vorschläge als nicht realisierbar bewertet.

31. Wie bewertet die Bundesregierung die Haltung der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) und des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. in dieser Frage?

In der IMO wurde diese Möglichkeit des Schutzes der Handelsschiffahrt noch nicht offiziell erörtert, wohl auch deshalb, weil international ein solches Versetzungssystem wegen des hohen Aufwandes kaum durchsetzbar sein wird. Eine Position des Verbandes Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e. V. zu dieser Frage ist der Bundesregierung nicht bekannt.

32. Wie bewertet die Bundesregierung Vorschläge, die besonders kontrollierten Transitkorridore entlang des Horns von Afrika auszuweiten?

Entscheidend für die Bewertung sind die national und international verfügbaren Ressourcen. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

33. Für wie viele Handelsschiffe deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge ist die vom Maritimen Koordinator der Bundesregierung vorgeschlagene Umfahrung Afrikas als Alternative zur Schiffspassage durch den Suez-Kanal möglich (bitte in Prozent angeben), und wie würde sich nach den Erkenntnissen der Bundesregierung eine solche Verlängerung von Routen und Fahrtzeiten auf die Treibstoff- und die Transportkosten auswirken?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

34. Spiegelt die Position des Maritimen Koordinators der Bundesregierung, wonach die deutschen Reedereien zunächst mehr Schiffe unter deutsche Flagge bringen sollten, bevor sie staatliche Hilfe fordern, die Haltung der Bundesregierung wider, und wenn ja, wie begründet sie ihre Auffassung?

Ja; es kann dann der im Rahmen des deutschen Rechts mögliche Schutz gewährt werden. Dazu wird auch auf die Antwort zu Frage 45 verwiesen.

35. Welche politischen und organisatorischen Voraussetzungen müssen aus Sicht der Bundesregierung erfüllt sein, um hoheitlichen Schutz der deutschen Handelsschiffe zu gewähren?

Es wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

36. Inwieweit bietet das Atalanta-Mandat aus Sicht der Bundesregierung eine rechtliche Grundlage für den Schutz von zivilen Handelsschiffen, die nicht im Rahmen des Welternährungsprogramms der Vereinten Nationen (United Nations World Food Programme/WFP) unterwegs sind, durch mitfahrende hoheitliche Sicherheitskräfte?

Bisher wurden hoheitliche Sicherheitskräfte (Vessel Protection Detachments – VPD) ausschließlich zum Schutz von Transporten des Welternährungsprogramms (WEP) oder von AMISOM eingesetzt. Die Einschiffung von VPD auf Handelsschiffen, die nicht im Auftrag des WEP oder AMISOM fahren, ist im Rahmen der Operation Atalanta ebenfalls möglich. Unter Berücksichtigung verfügbarer Kräfte (bisher sind lediglich ein bis zwei VPD im internationalen Verband), der Schutzbedürftigkeit des Handelsschiffes (u. a. Geschwindigkeit, Freibord) und der im Mandat politisch festgelegten Prioritäten wird über eine mögliche Einschiffung eines VPD durch die multinationale Operationsführung der EU entschieden.

37. Bedürfte es aus Sicht der Bundesregierung einer ausdrücklichen gesetzlichen Aufgabenzuweisung vergleichbar dem Luftsicherheitsgesetz und dem Bundespolizeigesetz, und wie begründet sie ihre Haltung?

Für eine etwaige Begleitung von Handelsschiffen müsste eine eindeutige Aufgaben- und Befugnisnorm geschaffen werden. Dies ist wegen der Schwere möglicher Eingriffe infolge eines denkbaren Waffeneinsatzes gegen Piraten im Rahmen der Schiffsbegleitung und aus Gründen der Rechtsklarheit und der Rechtssicherheit geboten, um Polizeivollzugsbeamte im originären Auftrag und im Rahmen ihrer regelmäßigen Dienstausbildung einsetzen zu können. Diese Vorgehensweise würde auch die deutsche Staatspraxis berücksichtigen.

38. Prüft die Bundesregierung ein gemeinsames Vorgehen von Bundespolizei und Marine zum Schutz der Handelsschiffe deutscher Eigner sowohl unter deutscher als auch unter fremder Flagge?

Die Bundesregierung hat jeweils getrennt für Bundeswehr und Bundespolizei geprüft, ob entsprechende Kräfte an Bord von Handelsschiffen in piraterie-betroffenen Gebieten eingesetzt werden könnten. Von diesen Überlegungen wurde jedoch Abstand genommen, weil eine entsprechende Einschiffung in der Gesamtbetrachtung kritisch zu bewerten ist. Es gibt nicht genügend Schutzteams, um eine so große Zahl deutscher Schiffe wie von den Reedern gefordert zu begleiten. Ein System, mit dem alle Schiffe unter deutscher Flagge, die besonders gefährdet sind, durch Einschiffung von hoheitlichen Kräften ge-

schützt werden könnte, ist aus logistischer, rechtlicher und administrativer Sicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht praktikabel.

39. Wären aus Sicht der Bundesregierung die bestehenden Kapazitäten der Bundespolizei (Personal, Ausstattung) für einen solchen Einsatz auf Dauer ausreichend, und wie begründet sie ihre Einschätzung?

Es wird auf die Antwort zu Frage 38 verwiesen.

40. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit, eine dem französischen Abkommen zwischen Reedern und Marine vergleichbare Regelung für den Schutz von Handelsschiffen deutscher Eigner zu schaffen?

Der Auslandseinsatz deutscher Streitkräfte ist außer zur Verteidigung nur im Rahmen und nach den Regeln eines Systems kollektiver Sicherheit gemäß Artikel 24 Absatz 2 des Grundgesetzes zulässig. Für den konkreten Einsatz ist zudem eine konstitutive Zustimmung des Deutschen Bundestages erforderlich. Auf dieser Grundlage erfolgt die Beteiligung an der EU-geführten und auf mehreren VN-Sicherheitsratsresolutionen basierenden Operation Atalanta. Außerhalb mandatiertes Operationen ist – abgesehen von Nothilfe – kein Schutz von Handelsschiffen durch deutsche Streitkräfte möglich.

41. Sind der Bundesregierung andere Maßnahmen bzw. Vorschläge von betroffenen Schifffahrtsnationen zur Abwehr von Piratenüberfällen bekannt, und wie bewertet sie diese?

Eine wirksame Pirateriebekämpfung ist nur im internationalen Rahmen möglich. Das Forum für den Kampf gegen die Piraterie ist die IMO sowie die bei der UNO in New York angesiedelte Kontaktgruppe für die Bekämpfung der Piraterie vor der Küste von Somalia (CGPCS). Dort wird auf Expertenebene über alle Möglichkeiten der Eindämmung der Piraterie beraten. Die Bundesregierung hat nationale Alleingänge stets abgelehnt und auch die anderen Nationen halten sich an die internationalen Vorgaben. Unterschiedliche Vorgehensweisen gibt es lediglich in Einzelfragen wie beim Einsatz privater bewaffneter Sicherheitsdienste.

42. Welche Kosten sind dem Bund bisher für die Präsenz der Marine im Rahmen der Operation Atalanta entstanden (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln), und wie viele Bundeswehrsoldaten sind bislang im Rahmen der EU-Mission eingesetzt worden?

Für die Beteiligung bewaffneter deutscher Streitkräfte an der Operation Atalanta wurden seit Mandatserteilung durch den Deutschen Bundestag am 19. Dezember 2008 einsatzbedingte Zusatzausgaben wie folgt geleistet:

2008	2009	2010	2011 (Stand: 30.06.2011)
0,5 Mio. €	59,1 Mio. €	65,0 Mio. €	22,3 Mio. €

Darin enthalten sind die den Einsatz betreffenden EU-Beiträge.

Nach Angaben des Einsatzführungskommandos der Bundeswehr wurden im Rahmen der EU-geführten Operation Atalanta bisher 4 090 Soldaten der Bundeswehr eingesetzt (Zeitraum: 12/2008 bis 6/2011).

43. Welche Summe hat Deutschland im Jahr 2010 in den sog. Trust Fund zur nichtmilitärischen Bekämpfung der Piraterie eingezahlt, und hat die Bundesregierung Kenntnis davon, wofür diese Mittel im Einzelnen verwendet worden sind?

Die Bundesregierung hat im Jahre 2009 eine Einzahlung in Höhe von 1 Mio. US-Dollar in den Trust Fund geleistet; im Jahr 2010 wurde kein weiterer Beitrag geleistet.

Vergabeentscheidungen des Trust Funds trifft der Verwaltungsrat („Fund Board“) unter Vorsitz des UN Department of Political Affairs. Deutschland ist derzeit mit Sitz und Stimme im Verwaltungsrat vertreten und entscheidet somit gemeinsam mit den anderen Mitgliedern über die Vergabe der Mittel. Schwerpunktmäßig liegen die durch den Trust Fund geförderten Projekte in den Bereichen: Strafverfolgung von Piraten sowie Stärkung der Fähigkeiten Somalias und seiner Nachbarstaaten im justiziellen Bereich.

44. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Berichte zu, wonach im Jahr 2010 nur 12 Prozent der Schiffe im deutschen Eigentum beim Schiffsmeldewesen angemeldet waren, obgleich seit Beginn der Atalanta-Operation 2008 kein einziges Schiff entführt wurde, das sich am Schiffsmeldewesen des Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA) und des UK Maritime Trade Operations Office (UKMTO) beteiligt und die Verhaltensempfehlungen der IMO (Best Management Practices to Deter Piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area/BMP) befolgt hat, und wie will die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass dieses Instrument von den Reedereien stärker genutzt wird?

Seit Ende April 2010 erhält das Pirateriepräventionszentrum der Bundespolizei tagesaktuell die von MSCHOA und UKMTO übermittelten Anmelde Daten in dem von diesen betreuten Seegebiet und gleich diese mit den LRIT-Daten ab. Im Falle der Nichtregistrierung nimmt sie unmittelbar Kontakt mit den Sicherheitsbeauftragten der betroffenen Reederei Kontakt auf. Da das Pirateriepräventionszentrum der Bundespolizei rund um die Uhr besetzt ist, ist eine sofortige Kontaktaufnahme möglich. Sollte eine rechtzeitige Anmeldung nicht mehr erfolgen, setzt sich das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie mit der Reederei in Verbindung, um das Bewusstsein der Reeder für die Bedeutung von Präventionsmaßnahmen zu stärken.

Zahlen liegen für die Monate April bis Juni 2011 vor:

Monat	Passagen deutscher Schiffe im Hochrisikogebiet	Fehlende Anmeldung
April	115	9
Mai	100	18
Juni	100	12

Nach den bisherigen Erfahrungen handelt es sich bei den nicht angemeldeten Fahrzeugen um Fälle, in denen häufig technische Probleme oder auch geringfügige Formfehler (z. B. die Nutzung eines veralteten Formulars) zu der fehlenden Registrierung führten.

Hinsichtlich der nicht unter deutscher Flagge fahrenden Fahrzeuge deutscher Reedereien liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

45. Wie häufig wurden seit 2007 von Handelsschiffen deutscher Eigner jeweils unter deutscher und fremder Flagge Alarmmeldungen an den „Point of Contact“ im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven gerichtet?

Da nach internationalem Recht ausschließlich der Flaggenstaat für die unter seiner Flagge fahrenden Schiffe Vorschriften über Alarmmeldungen und ihre Entgegennahme erlassen darf, können sich nur deutschflaggige Schiffe im Notfall an die Zentrale Kontaktstelle („Point of Contact“) im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven wenden. Seit dem Jahr 2007 kam es nur in einem Fall eines deutschflaggigen Handelsschiffes zur Auslösung des „stillen Alarms“, der mit einem Pirateriefall in Verbindung stand. Die Alarme wurden sofort an die Leitstelle der Bundespolizei und der Wasserschutzpolizei weitergeleitet.

46. In wie vielen Fällen konnten dadurch Piratenübergriffe verhindert werden, und aus welchen Gründen ist dies aus Sicht der Bundesregierung in den anderen Fällen nicht gelungen?

In dem der Antwort zu Frage 45 zugrunde liegenden Einzelfall konnte nach Auslösen des Stillen Alarms nicht mehr verhindert werden, dass das Schiff gekapert und entführt wurde.

47. Welche Zeitspanne liegt im Durchschnitt zwischen der Auslösung eines „stillen Alarms“ beim „Point of Contact“ und der Einleitung von Maßnahmen zur Gefahrenabwehr am Ort des Überfalls?

Es liegen keine repräsentativen Erhebungen vor.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 45 und 46 verwiesen.

48. Sind die Sicherheitsanforderungen nach europäischem Recht nach Erkenntnissen der Bundesregierung höher als nach den allgemeinen Vorschriften des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (International Ship and Port Facility Security Code/ISPS-Code)?

Die Sicherheitsanforderungen sind höher, da die EU-Mitgliedstaaten nach Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen mehrere Abschnitte des Teils B des ISPS-Codes, der international nur empfehlenden Charakter hat, verbindlich einhalten müssen.

49. Wie unterscheiden sich in diesem Zusammenhang die Anforderungen an Ausbildung und Mannschaftsstärke bei Handelsschiffen unter deutscher Flagge und ausgeflaggten Handelsschiffen deutscher Eigner?

Die Anforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff gemäß Abschnitt A-VI/5 des STCW-Codes sind durch § 18f der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung umgesetzt. Sie sind nicht höher als die international festgelegten Anforderungen. Vergleiche zu anderen Flaggenstaaten liegen in diesem Zusammenhang nicht vor.

Das Verfahren zur Festlegung der sicheren Besatzung in Deutschland entspricht exakt den von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) empfohlenen Grundsätzen. Die Mannschaftsstärke auf Handelsschiffen unter deutscher Flagge ist in der Regel größer als die danach festgelegte Mindestbesatzung.

Dies belegen allgemeine Erkenntnisse bei der flaggenstaatlichen Kontrolle sowie bei Hafenstaatkontrollen. Belastbare Zahlenangaben für einen internationalen Vergleich liegen nicht vor.

50. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die in den BMP zusammengefassten Präventionsmaßnahmen für die Sicherheit von Handelsschiffen durch deutsche Reedereien und die von ihnen beschäftigten Besatzungen befolgt werden?

Zunächst wird hinsichtlich des Anmeldeverhaltens deutschflaggiger Schiffe bei MSCHOA und UKMTO auf die Antwort zu Frage 44 verwiesen.

Auf die BMP wurden Reeder und Kapitäne in allen Mitteilungen des BMVBS mehrfach hingewiesen, z. B. in den Nachrichten für Seefahrer, auf der Homepage des BSH und in mehreren Rundschreiben an jeden Reeder, dessen Schiffe unter deutscher Flagge fahren. Im Pirateriepräventionszentrum der Bundespolizei See werden betroffene Reedereien beraten, individuelle schiffbauliche Beratungen angeboten sowie Kurse für Abwehr- und Verkehrsmaßnahmen für die Sicherheitsbeauftragten der Reedereien durchgeführt etc. Dieses Angebot stößt bei Reedereien und Interessenverbänden auf eine hohe Resonanz. Die Bundespolizei wirbt im Zuge dieser Arbeiten beständig um die Einhaltung der in den BMP empfohlenen präventiven Schutzmaßnahmen.

Die Einhaltung der Empfehlungen liegt in der Verantwortung des Schiffsführers.

51. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, wie viele Reedereien die empfohlenen präventiven Piraterie-Schutzmaßnahmen anwenden und wie viele Schiffe dies betrifft?

Die Bundesregierung geht grundsätzlich davon aus, dass alle Schiffe unter deutscher Flagge präventive Piraterie-Schutzmaßnahmen anwenden.

Schiffe, die sich nicht bei den militärischen Stellen angemeldet hatten, sind Einzelfälle. Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 44 verwiesen.

Das Bewusstsein für die Bedeutung der präventiven Schutzmaßnahmen an Bord im Kampf gegen die Piraterie wird immer weiter geschärft. Auch Seeleute wollen pirateriegefährdetes Gebiet zunehmend nur noch befahren, wenn Schutzmaßnahmen ergriffen werden.

Dass Reeder und Kapitäne von Schiffen unter deutscher Flagge die Präventivmaßnahmen ernst nehmen, zeigt sich daran, dass seit 2008 nur ein Schiff unter deutscher Flagge vor Somalia gekapert und entführt wurde.

52. Plant die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit Reedervertretern eine Erweiterung der Verhaltensempfehlungen BMP, und welche Kriterien legt sie dabei zugrunde?

Die Best Management Practices sind ein Katalog von präventiven Maßnahmen, der auf internationaler Ebene maßgeblich von Organisationen des Seeverkehrssektors entwickelt wurde. Dieser Katalog wird ständig weiterentwickelt, um ihn den neuen Gegebenheiten im Golf von Aden, im Seegebiet vor der Küste Somalias und in der neuesten Fassung auch in der Arabischen See Rechnung zu tragen. Derzeit wird an der vierten Version der BMP gearbeitet; der Verband Deutscher Reeder ist in diese Arbeiten eingebunden. Die IMO sorgt für die Verbreitung der BMP durch Veröffentlichung in einem Rundschreiben.

53. Wie überprüft das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) die Einhaltung der Gefahrenabwehrpläne und die damit verbundenen regelmäßigen Übungen der Schiffsbesatzungen?

Der ISPS-Code schreibt vor, dass die Gefahrenabwehrpläne von den Beauftragten der Gefahrenabwehr für Schiffe im Unternehmen jährlich überprüft und angepasst/verbessert werden müssen. Die EU-Kommission und die Inspektoren des BSH führen ISPS-Kontrollen aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 324/2008 und der Regel 9 SOLAS Kapitel XI-2 durch. Mit der Umsetzung sind weiter nach einer Bund-Länder-Vereinbarung die Beamten der Wasserschutzpolizeien (WSP) betraut, die vom BSH geschult werden.

ISPS-Kontrollen erfolgen nach einer von der Kommission bzw. vom BSH ausgearbeiteten Checkliste. Hierbei wird auch der Nachweis über die regelmäßig durchzuführenden Übungen und Schulungen der Besatzung kontrolliert.

54. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die zwischen der internationalen Reederschaft und der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) vereinbarten Notfallpläne ab 2011 tatsächlich erarbeitet und umgesetzt werden?

Die Bundesregierung setzt die Richtlinien und Übereinkommen internationaler staatlicher Organisationen wie z. B. die der EU oder der IMO um. Private oder gewerkschaftliche Initiativen werden begrüßt, ihre Erfüllung basiert aber auf Freiwilligkeit.

55. Findet im Falle einer Geiselnahme eine psychologische Nachbetreuung der betroffenen Besatzungsmitglieder statt, und wenn ja, durch wen wird diese veranlasst?

Bei Geiselnahmen von deutschen Besatzungsmitgliedern findet eine umfassende psychologisch-/psychotherapeutische Behandlung statt. Die Maßnahmen der Heilbehandlung werden mit allen geeigneten Mitteln, frühzeitig (§ 26 des Siebten Buches Sozialgesetzbuch – SGB VII) und von Amts wegen (§ 19 SGB IV) erbracht. Die Berufsgenossenschaft Verkehr wird selbständig (ohne Antrag) aktiv und veranlasst die erforderliche Heilbehandlung (Offizialmaxime).

56. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die psychischen Auswirkungen der Geiselopfer unter den deutschen Besatzungsmitgliedern vor, und wenn ja, beruhen diese Erkenntnisse auf einer psychologischen Betreuung unmittelbar nach der Freilassung oder auf im Nachhinein bekannt gewordenen Verfahren zur Anerkennung von Erwerbsminderung oder Berufsunfähigkeit infolge psychischer Gesundheitsbeeinträchtigungen?

Geiselnahmen deutscher Besatzungsmitglieder sind sehr selten. Insofern wurden keine besonderen Untersuchungen außerhalb der in der Antwort zu Frage 55 genannten Heilbehandlung veranlasst.

57. Wie viele Verfahren zur Anerkennung von Erwerbsunfähigkeit oder -minderung bzw. Berufsunfähigkeit aufgrund psychischer Erkrankungen nach Geiselnahmen hat es in den vergangenen 20 Jahren gegeben (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent der Anerkennungen), und in wie vielen Fällen handelte es sich um Opfer von Piratenüberfällen?

Zunächst wird auf die Antwort zu Frage 56 verwiesen. Eine statistische Auswertung der vergangenen 20 Jahre liegt nicht vor. Im Jahre 2011 sind vier Seeleute nach Piratenüberfällen in laufender psychotherapeutischer Behandlung. In einem Fall wurde eine Minderung der Erwerbsfähigkeit von 20 Prozent festgestellt.

58. Wie beurteilt die Bundesregierung Vorschläge der Gewerkschaft ver.di, von deutschen Werften entwickelte technische Innovationen für Präventionsmaßnahmen an deutschen Schiffen steuerlich zu fördern?

Der Vorschlag wurde in der Arbeitsgruppe nicht behandelt.

59. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit der bisherigen multinationalen militärischen Maßnahmen zum Schutz der Besatzungen und Handelsschiffe im weltweiten Verkehr, und wie lässt sich die Kooperation aus ihrer Sicht verbessern?

Die Kräfte der EU-geführten Operation Atalanta haben bisher über 100 mutmaßliche Piraten in Gewahrsam genommen und diese überwiegend an Kenia und die Seychellen zur Strafverfolgung übergeben. Die Reduzierung der Erfolgsquote der Piraten, das Aufbringen von Piratenskiffs und Mutterschiffen sowie die Wiederinbesitznahme von Schiffen sind weitere positive Ergebnisse des militärischen Handelns am Horn von Afrika. Mit nahezu 200 durchgeführten Schutzaufträgen für durch das WEP und AMISOM gecharterte Schiffe und dem sicher begleiteten Transport von über 500 000 Tonnen Hilfsgütern allein für das WEP ist dieser priorisierte Teil des Auftrages der Operation Atalanta ein umfassender Erfolg für die humanitäre Hilfe vor Ort.

Neben der EU engagieren sich die NATO, die USA-geführten Combined Maritime Forces (CMF) und zahlreiche andere Nationen im Indischen Ozean und im Golf von Aden. Die Koordination der verschiedenen Einheiten in See findet zwischen den Führern der maritimen Verbände statt. 2009 wurde das Forum „Shared Awareness and De-Confliction (SHADE)“ mit der Aufgabe der Koordination militärischer Kräfte geschaffen. In Bahrain finden regelmäßig Tagungen dieses Gremiums statt. Auch eine der fünf Arbeitsgruppen der internationalen Kontaktgruppe für die Bekämpfung der Piraterie vor Somalia (CGPCS) beschäftigt sich mit der zivil-militärischen Koordination.

Die vielen verschiedenen multinationalen und zum Teil wechselnden militärischen Maßnahmen auf internationaler Ebene so zu koordinieren, dass sie möglichst schnell und effektiv im Kampf gegen die Piraterie greifen, ist eine permanente Herausforderung an alle an der Koordinierung beteiligten Stellen.

60. Auf welchen politischen Ebenen und in welchen internationalen Gremien setzt sich die Bundesregierung für eine weltweit koordinierte Vorgehensweise gegen das Piraterie-Problem ein, und welche Initiativen hat sie bisher ergriffen?

Die Bundesregierung setzt sich in den Gremien der Internationalen Schifffahrtsorganisation (IMO) für weltweit koordinierte Vorgehensweisen zum Schutz der Reeder und der Schiffe vor Piraterieangriffen ein. Am 2. Dezember 2009 beschloss die IMO-Vollversammlung zwei Resolutionen zur Piraterie. Im Februar dieses Jahres beschloss sie einen sechs Punkte umfassenden Aktionsplan. Bei der letzten Sitzung des Maritimen Sicherheitsausschusses der IMO im Mai 2011 wurden vorläufige Richtlinien zum Einsatz bewaffneter Sicherheitsdienste an Bord angenommen, da immer mehr Flaggenstaaten diese Dienste an Bord zulassen und die Mitgliedstaaten der IMO überwiegend die Auffassung vertraten, dass Richtlinien hilfreich und erforderlich seien.

Darüber hinaus engagiert sich die Bundesregierung in der internationalen Kontaktgruppe für die Bekämpfung der Piraterie vor der Küste Somalias und ihren Arbeitsgruppen. Die CGPCS erfüllt den Auftrag der VN-Sicherheitsresolution 1851 (2008) zu verstärkter Koordinierung bei der Bekämpfung der Piraterie vor Somalia und fördert weitere Anstrengungen der internationalen Gemeinschaft hierbei. Die CGPCS ist das Forum aller an der Pirateriebekämpfung beteiligten Staaten und Organisationen. Auf ihrer Plenarsitzung am 10. September 2009 in New York beschloss die CGPCS auf der Grundlage eines Vorschlages der Bundesregierung die Einrichtung eines Trust Funds zur Unterstützung der Strafverfolgung sowie weiterer Projekte zur Pirateriebekämpfung.

61. Inwieweit wird sich die Bundesregierung für bessere rechtliche Voraussetzungen einsetzen, um die aufgebrachten Piraten durch geeignete Staatsorgane inhaftieren zu lassen und die Piratenboote zu beschlagnahmen, und welche Initiativen hat sie dazu bisher ergriffen?

Die deutschen gesetzlichen Vorschriften reichen für die Durchführung eines Strafverfahrens in Deutschland aus.

62. Auf welchen politischen Ebenen und in welchen internationalen Gremien setzt sich die Bundesregierung für die Einrichtung eines internationalen oder internationalisierten Mechanismus der Strafverfolgung von Piraterie ein, und welche der derzeit diskutierten Varianten präferiert sie?

Die Bundesregierung setzt sich weiterhin bei den Vereinten Nationen und hier insbesondere im Sicherheitsrat der Vereinten Nationen und in der internationalen Kontaktgruppe für die Bekämpfung der Piraterie vor der Küste von Somalia für die Einrichtung eines internationalen bzw. internationalisierten Mechanismus zur Strafverfolgung der Piraterie vor der Küste Somalias ein. In der Staatengemeinschaft wird aktuell auf Grundlage der Resolution 1976 (2011) des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen vom 11. April 2011 und dem Bericht des Generalsekretärs der Vereinten Nationen S/2011/360 vom 15. Juni 2011 der Vorschlag des ehemaligen Sonderberaters des Generalsekretärs der Vereinten Nationen zur Pirateriebekämpfung, Jack Lang, zur Einrichtung eines spezialisierten somalischen Piraterie-Gerichtshofs in einem der Nachbarstaaten Somalias mit internationalen Elementen und internationaler Unterstützung diskutiert und geprüft. Diesen Vorschlag unterstützt die Bundesregierung sowohl im Sicherheitsrat der Vereinten Nationen als auch in der Kontaktgruppe für die Be-

kämpfung der Piraterie vor der Küste von Somalia. Andere ebenfalls von der Bundesregierung unterstützte Vorschläge zur Einrichtung internationaler bzw. internationalisierter Mechanismen zur Strafverfolgung der Piraterie fanden nicht die notwendige internationale Unterstützung.

63. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung auf nationaler und internationaler Ebene, um die Ursachen der Piraterie an Land zu bekämpfen?

Die Bundesregierung unterstützt die Bemühungen der internationalen Gemeinschaft um die Entwicklung tragfähiger Strukturen in Somalia, die mittel- und langfristig auch der Piraterie die Grundlage entziehen können. Wesentlicher Ansatzpunkt ist dabei die Zusammenarbeit mit den somalischen Übergangsinstitutionen (Transitional Federal Institutions, TFI), die auch über den August 2011 hinaus agieren werden. Die seit 2007 in Somalia tätige Mission der Afrikanischen Union in Somalia (AMISOM) wächst derzeit auf eine vom VN-Sicherheitsrat mandatierte Stärke von 12 000 Mann an. Die Mission wird von der EU und in diesem Rahmen auch von der Bundesregierung durch finanzielle Ausbildungs- und Ausrüstungshilfe unterstützt.

Als weiteres Element der landseitigen Stabilisierung und Befriedung der Lage in Somalia beabsichtigt die Bundesregierung die Zusammenarbeit mit lokalen Gebieten besonderer Sicherheit und Stabilität, sogenannten Sicherheitsinseln, zu intensivieren. Dies sind insbesondere die Regionen von Somaliland und Puntland. Eine Zusammenarbeit mit diesen Regionen ist mit den TFI abzustimmen.

