

November 2011

## **Verbundprojekt PiraT: Ergebnisse der Fragebogenaktion und Kommentierung**

Im Rahmen des PiraT Projekts wurden Ende 2010/Anfang 2011 deutsche Reeder und Transportversicherer zu ihren Einschätzungen von und Erfahrungen mit Piraterie und maritimem Terrorismus befragt. Insgesamt zeigen die Antworten der deutschen Teilnehmer, dass die Unternehmen durch Piraterie betroffen sind und – trotz der eingeleiteten Maßnahmen zur Bekämpfung von Piraterie – auch weiterhin von einer hohen bis sehr hohen Gefahr ausgehen. Demgegenüber stufen die Befragten das Risiko von maritimem Terrorismus als gering bis mittel ein. Die Befragten fordern von den politischen Entscheidungsträgern, sich deutlich und klar für eine Bekämpfung der Piraterie auszusprechen und für eine konsequente Umsetzung der Maßnahmen zu sorgen.

Die Ergebnisse der Befragung von Reedern und Versicherern wurden in PiraT-Arbeitspapieren vorgestellt. Zudem wurden im Juli 2011 in einem Workshop mit Vertretern der maritimen Wirtschaft und weiteren Experten die Ergebnisse der Befragung präsentiert und Handlungsoptionen diskutiert.

Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Ergebnisse der Befragung und des Workshops entlang der in den Fragebögen entwickelten Themenkomplexe zusammengefasst. Anschließend werden die Ergebnisse der Umfrage vor dem Hintergrund von Studien und Daten zu Piraterie und maritimem Terrorismus beleuchtet und kommentiert.

### **1. Ergebnisse der Befragung in Kurzfassung**

#### Themenkomplex 1: Einschätzung der Sicherheitslage

- Das Risiko von Piraterie wird von den Reedern als hoch bis sehr hoch eingestuft. Im Unterschied hierzu wird das Risiko von maritimem Terrorismus von mehr als der Hälfte der Befragten als gering und von etwa 30 % als mittel eingestuft. Die Versicherer schätzen das Risiko von Piraterie etwas geringer und von maritimem Terrorismus etwas höher ein.
- Das Risiko von Piraterie wird aus Sicht der Befragten in den nächsten 3 Jahren steigen, während das Risiko von maritimem Terrorismus eher unverändert bleiben oder nur wenig steigen wird.

#### Themenkomplex 2: Erfahrungen mit Piraterie und maritimem Terrorismus

- Sowohl fast die Hälfte der Befragten als auch die Teilnehmer am Workshop haben angegeben, dass ihr Unternehmen selbst von Piraterie betroffen war.
- Die Anzahl der Piratenangriffe und die Höhe der Schäden haben in den vergangenen Jahren und vor allem im Jahr 2010 zugenommen.
- Als risikoreichstes Gebiet wird derzeit der Golf von Aden, gefolgt von der afrikanischen Ostküste und dem Indischen Ozean genannt.

### Themenkomplex 3: Versicherungsschutz

- Deutsche Versicherer bieten vorwiegend die Seekasko-, Waren- und Kriegswarenversicherung an; die Kidnap & Ransom-Versicherung sowie Kriegskaskoversicherung haben eine noch geringe Bedeutung am deutschen Markt.
- Aus Sicht der Reeder ist das Preis-Leistungsverhältnis ausländischer Versicherungen besser als das Angebot deutscher Transportversicherer.
- Aufgrund von Piraterie und maritimem Terrorismus sind die Reeder vor allem mit erhöhten Versicherungskosten konfrontiert (an zweiter Stelle rangieren steigende Gehälter der Mannschaften).

### Themenkomplex 4: multilaterale Koordinierungsleistungen

- Multilaterale Koordinierungsmaßnahmen wie die EU-Mission Atalanta oder die NATO-Operation Ocean Shield werden eher zurückhaltend bis mangelhaft beurteilt. Aus Sicht der Befragten scheinen die multinationalen Einsatzverbände immer noch unter unklaren Zuständigkeiten zu operieren.
- Der Sicherheitskorridor im Golf von Aden wird von mehr als zwei Drittel der befragten Reeder positiv bewertet und entsprechend von ihren Schiffen genutzt.
- Die Befragten sowie die Teilnehmer des Workshops sprechen sich für bewaffneten Begleitschutz an Bord der Schiffe in gefährdeten Regionen aus, vorzugsweise durch hoheitliches Personal.
- Aus Sicht der Befragten ist die Rechtslage zur Bekämpfung der Piraterie nach wie vor unklar und weist national wie international Defizite auf.
- Laut Umfrage vermissen die Betroffenen ein klares politisches Bekenntnis zur Bekämpfung von Piraterie.

### Themenkomplex 5: Maßnahmen zur Bekämpfung von Piraterie und maritimem Terrorismus

- Von den technischen Maßnahmen werden der Sicherheitszaun, der Elektrozaun und das Engine-Blocking System am besten bewertet.
- Die konventionellen Radare werden als mangelhaft eingestuft, Long Range Identification and Tracking (LRIT) sowie Automatic Identification System (AIS) etwas besser.
- Das Ausweichen vor gefährdeten Gebieten und das Fahren mit maximaler Geschwindigkeit werden bei den organisatorischen Maßnahmen am häufigsten mit „gut/sehr gut“ bewertet.
- Unter den militärischen Maßnahmen gelten gezielter militärischer Begleitschutz, mehr Konvoi-Fahrten, eine Ausdehnung des Einsatzgebietes in den Indischen Ozean sowie des Sicherheitskorridors im Golf von Aden als besonders effektiv.
- Die Befragten stellen klar, dass einzelne Maßnahmen wenig effektiv sind, sondern nur ein Maßnahmenbündel die Piraterie erfolgreich bekämpfen kann. Darüber hinaus äußern die Befragten, dass das Problem der Piraterie nur „an Land“ gelöst werden kann, u.a. durch politische Stabilisierung der Herkunftsländer der Piraten.

## 2. Einschätzung der Befragungsergebnisse vor dem Hintergrund von Studien zu Piraterie und maritimen Terrorismus

Die Antworten der Befragten zum ersten Themenkomplex „Einschätzung der Sicherheitslage“ und zum zweiten Themenkomplex „Erfahrungen mit Piraterie und maritimem Terrorismus“ spiegeln die auch international gestützten Beobachtungen einer zunehmenden Gefahr von Piraterie wieder. Das Risiko von maritimem Terrorismus wird demgegenüber verhaltener eingeschätzt. Dies erklärt sich daraus, dass es zwar langfristig einen zunehmenden Trend von maritimen Terroranschlägen zu geben scheint, diese jedoch nicht so häufig sind und in demselben Maße zunehmen wie Piratenübergriffe. Versicherer schätzen das Risiko von maritimem Terrorismus etwas höher ein als Reeder, was sich dadurch erklärt, dass auch einzelne Anschläge potentiell ein Großschadensereignis auslösen könnten. Wiederholte Drohungen maritimer Anschläge durch Al Qaida führten zudem bislang zu erhöhter Aufmerksamkeit durch die Analysten und Sicherheitsbehörden. Daher wurden vielfältige internationale Maßnahmen insbesondere zur Hafen- und Schiffssicherung ergriffen. Ebenso werden damit auch Marineeinsätze legitimiert.

Die Daten des International Maritime Bureau (IMB) bestätigen eine zunehmende Gefahr von Piraterie. Die Anzahl der versuchten Angriffe hat insbesondere in den letzten Jahren weltweit wieder deutlich zugenommen. Im Jahr 2010 wurden 445 Angriffe gemeldet (vgl. Tabelle 1); eine vergleichbar hohe Anzahl war davor in den Jahren 2000 und 2003 zu verzeichnen. Damals konzentrierte sich Piraterie indes auf die Gewässer Südostasiens. Heutzutage sind es der Golf von Aden und die Gewässer vor Somalia. Im ersten Halbjahr 2011 haben vor allem die Anzahl der Überfälle vor Somalia nochmals deutlich zugenommen, wobei die Piraten allerdings weniger Schiffe erfolgreich entführen konnten als in den vergangenen Jahren. Außerdem stiegen die Angriffsraten im Golf von Guinea stark an, insbesondere vor der Küste Benins.

Laut Angaben des IMB haben Angriffe durch Piraten weltweit in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Dies gilt jedoch nicht für die von der Organisation als sogenannte „actual attacks“-erfolgreiche oder tatsächliche - kategorisierte Angriffe. Denn diese haben sogar leicht abgenommen: Der Höhepunkt war 2003 mit 332 tatsächlichen Angriffen erreicht worden, während es im Jahre 2010 „nur“ noch 249 waren, darunter 47 Angriffe vor Somalia und 17 Angriffe im Golf von Aden. In Südostasien gab es immerhin noch 55 tatsächliche Angriffe. Schiffe deutscher Reedereien sind häufig von Piraterie betroffen (vgl. Tabelle 1). Entsprechend haben deutsche Reeder auch in den vergangenen Jahren eine steigende Anzahl von Überfällen verzeichnet.

Anhand der reinen Anzahl von Angriffen kann die Gefahrenlage allerdings nur unzureichend dargestellt werden. Nach Angaben der Befragten ist nicht nur die Anzahl der Angriffe gestiegen, sondern es haben sich auch die (wirtschaftlichen) Schäden erhöht. Darüber hinaus zeigen die Angaben des IMB, dass die Piraten von reinem Diebstahl vermehrt zur Geiselnahme und Lösegelderpressung übergehen und dabei eine zunehmende Bereitschaft zur Anwendung von Gewalt besteht. Dies gilt vor allem für die im Golf von Aden, vor Somalia und in ostasiatischen Gewässern aktiven Piraten (vgl. Tabelle 2). Die Studie der Financial Action Task Force (FATF)<sup>1</sup> bestätigt für Somalia, dass die Piraten wachsende Lösegeldforderungen stellen. Die Lösegeldzahlungen

---

<sup>1</sup> Financial Action Task Force (FATF) (2011), *Organised Maritime Piracy and Related Kidnapping for Ransom*, Paris. Die FATF wurde 1989 gegründet. Ihre Aufgaben sind die Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung. Das Gremium ist der OECD angegliedert und umfasst 34 Mitglieder, darunter die wichtigsten Industrienationen und Schwellenländer (inkl. BRIC-Staaten).

sind von 5 Millionen US-Dollar im Jahr 2006 auf 180 Millionen US-Dollar im Jahr 2010 gestiegen. Geiselnahme und zunehmende Dauer der Geiselnhaft stellen darüber hinaus eine hohe psychische und physische Belastung für die betroffenen Mannschaften dar.

Zum dritten Themenkomplex „Versicherungsschutz“ gegen Piraterie und maritimen Terrorismus gibt es bislang keine speziellen Studien und auch keine Daten, anhand derer Umfang und Bedingungen der von deutschen Versicherern angebotenen maritimen Transportversicherungen mit Konditionen ausländischer Anbieter verglichen werden könnten. Nach Angaben der FATF sind die meisten (großen) Schiffe im Rahmen ihrer Waren- und Kaskopolicen auch gegen Lösegeldzahlungen versichert. Spezielle Versicherungen gegen Piraterie sind noch selten, nehmen aber zu. Dies deckt sich mit den Antworten der deutschen Reeder zum Versicherungsschutz.

Im Rahmen von Themenkomplex 4 wurden die multilateralen Koordinierungsleistungen bewertet. Die weitgehend negative Beurteilung der multilateralen Militäroperationen zum Schutz der Schifffahrt vor der Küste Somalias kann darauf zurückgeführt werden, dass die Angriffszahlen seit Einsatzbeginn nicht zurückgegangen sind. Auch wenn die Erfolgsquote der Piraten merklich gesenkt werden konnte (von 50% in 2008 auf 20% in 2011), so werden nach wie vor zahlreiche Schiffe durch somalische Piraten angegriffen. Klar ist: Trotz eines Aufgebots von bis zu 40 Militärschiffen ist es nicht möglich, in dem mittlerweile die zehnfache Fläche Deutschlands entsprechenden Risikogebiet hundertprozentigen Schutz für die Schifffahrt bereitzustellen. Angesichts der international angespannten Wirtschaftslage ist auch künftig nicht mit einer Aufstockung der Operationen zur See zu rechnen. Daher ist es essentiell, wie von den Befragten angemahnt, die Koordinierungsleistungen stetig zu verbessern und die wenigen Ressourcen so effizient und effektiv wie möglich einzusetzen. Die Einrichtung des Sicherheitskorridors im Golf von Aden und die (in der Tendenz zunehmend angebotenen) Konvoi-Fahrten können in dieser Hinsicht als Erfolg bewertet werden, eine Einschätzung, die durch die Befragung bestätigt wird. Der Shared Awareness and Deconfliction (SHADE) Mechanismus dient in erster Linie der Koordinierung der militärischen Einheiten und wird von diesen insbesondere aufgrund seiner informellen Struktur, im Gegensatz zum Ergebnis der Umfrage, positiv bewertet. Das Koordinierungszentrum MSC-HOA dient hingegen vor allem der Kooperation zwischen maritimer Industrie und Militär. Dessen Akzeptanz scheint sich seit der Umfrage verbessert zu haben, wie die stetig steigenden Registrierungszahlen deutlich machen. Auf der Webseite ([www.mschoa.org](http://www.mschoa.org)) zeigt eine seit kurzem bereitstehende Erklärung der Zuständigkeiten und Abläufe, dass die Verantwortlichen versuchen, diesbezüglichen Kritikpunkten entgegenzukommen. Deutsch beflaggte Schiffe können sich im Notfall rund um die Uhr an die Zentrale Kontaktstelle im Maritimen Sicherheitszentrum in Cuxhaven wenden oder aber, auch zu Vorbereitungs Zwecken, an das Pirateriepräventionszentrum der Bundespolizei See in Neustadt/Holst.

Um die Sicherheit auch außerhalb des Korridors zu erhöhen sind defensive Maßnahmen auf den Schiffen unerlässlich. Neben der Befolgung der Best Management Practices nehmen immer mehr Reeder bewaffneten Begleitschutz in Anspruch – eine Entwicklung, die sich bei der Befragung bereits durch den hohen Zuspruch für diese Maßnahme abzeichnete. Zwar ziehen sie, genauso wie die Transportversicherer, nach wie vor hoheitliches Personal für Deutsch beflaggte Schiffe vor; allerdings ist die Linie der Bundesregierung hier mittlerweile eindeutig: im Rahmen multilateraler Operationen wird ein militärischer Beitrag geleistet, um das Risiko von Piratenangriffen zu senken. Gleichzeitig sind die Reeder dazu angehalten, auf ihren Schiffen selbst für Sicherheit zu sorgen, was die Anheuerung von privatem Schutzpersonal einschließen kann. Um den auch in der Umfrage deutlich gewordenen Unsicherheiten im Umgang mit privaten Sicherheitsdienstleistungen entgegenzukommen soll nun geprüft werden, wie deren Qualitätsstandards künftig zu sichern sind, eventuell sogar durch Zertifizierungsverfahren von staatlicher Seite. Dessen ungeach-

tet birgt diese Herangehensweise nach wie vor das Risiko, eine Gewaltspirale zur See in Gang zu setzen.

Das vermisste klare politische Bekenntnis zur Bekämpfung von Piraterie kommt nicht von ungefähr: Seit 2008 ist die Piraterie vor Somalia für die betroffenen Reeder, Seefahrer und Versicherer ein drängendes Problem. Während die Teilnahme Deutschlands am von der Europäischen Union geführten Atalanta-Einsatz und in den diversen Koordinationsmechanismen durchaus politische Handlungsfähigkeit beweist, fehlt immer noch eine ressortübergreifende Handlungsstrategie.

Die Rechtslage wird von den Befragten zum großen Teil als unklar und defizitär empfunden. Diese Einschätzung war zu erwarten, spiegelt sie doch jedenfalls teilweise die mediale Diskussion und die Informationspolitik öffentlicher Stellen wieder. So sind beispielsweise Aussagen des Innenministeriums bei den Reedern teils als Verbot der Beschäftigung von Sicherheitsdiensten gewertet worden – ein Standpunkt, der zum jetzigen Völkerrecht und deutschen Recht im Widerspruch steht. Der völkerrechtliche Rechtsrahmen der Pirateriebekämpfung lässt ausreichend Raum für effektive Bekämpfungsmaßnahmen, zumal er im Falle Somalias durch UN-Resolutionen noch erheblich erweitert wurde.

Der nationale Rechtsrahmen hinsichtlich des Atalanta-Einsatzes ist ebenfalls weitestgehend klar. Allenfalls im Verfassungsrecht kamen im Rahmen dieses Einsatzes dieselben Fragen hoch, die bei jedem Auslandseinsatz der deutschen Streitkräfte diskutiert werden. In diesem Zusammenhang ist nochmals zu raten, die politischen Anstrengungen zur Erreichung eines Auslandseinsatzgesetzes der Streitkräfte unter Flankierung einer Ergänzung des Art. 87a GG zu verstärken. Darüber hinaus ist festzustellen, dass weniger die völkerrechtlichen und nationalen Rechtsgrundlagen, als die Kommunikation der Rechtslage mit Blick auf die Rechtsanwender verbessert werden sollten. Auch im Rahmen der jetzigen Diskussion um gesetzgeberische Maßnahmen zur Zertifizierung maritimer Sicherheitsdienste sollte eine solche Informationspolitik betrieben werden und die Expertise von Praktikern und Wissenschaftlern mit einbezogen werden.

Maßnahmen zur Bekämpfung von Piraterie und maritimem Terrorismus (Themenkomplex 5) lassen sich in unterschiedliche Kategorien einteilen. Die Kategorie (1) *Vermeidung* umfasst beispielsweise das Umfahren gefährdeter Gebiete; (2) *Detektion* von Angriffen kann u.a. mithilfe von Radargeräten erfolgen. Die Kategorie (3) *Verzögerung* fasst Maßnahmen zusammen, die einen Angriff hinauszögern (wie beispielsweise ein Elektrozaun an der Schiffsreling). (4) *Reaktionen* auf Angriffe können durch beauftragte Sicherheitskräfte oder die Besatzung selbst mit z.B. Wasserkanonen erfolgen. Durch eine (5) *Nachverfolgung* von erfolgten Angriffen lässt sich ein entführtes Schiff beispielsweise mittels GPS-Technologie orten, um anschließend geeignete weitere Maßnahmen ergreifen zu können. Im Rahmen der Befragung von Reedern und Versicherern wurden einige dieser Maßnahmen als geeignet bewertet, wie z.B. Sicherheitszäune oder Konvoi-Fahrten.

Eine allgemein und langfristig gültige Bewertung der Effektivität der unterschiedlichen Maßnahmen ist kaum möglich. Eine Ursache hierfür ist eine fehlende belastbare Datenbasis, auf deren Grundlage sich die Effektivität einzelner Maßnahmen bestimmen ließe. Darüber hinaus verändern sich die Maßnahmen sowohl auf Seiten der Opfer als auch auf Seiten der Angreifer im Zeitverlauf erheblich. Auf jede Aktion einer der Seiten erfolgt eine Reaktion der anderen. Eine Zitadelle, die in einigen Fällen erfolgreich eingesetzt wurde, galt zwischenzeitlich als besonders effektive Maßnahme. Nachdem sich jedoch die Angreifer darauf eingestellt und Vorgehensweisen angepasst hatten, waren sie teilweise in der Lage diese Schutzräume mit geeignetem Werkzeug zu öffnen. Hieraus könnten sich wiederum eine veränderte Bauweise der Zitadellen oder auch

das Ergreifen anderer Maßnahmen ergeben. Aufgrund dieses wechselseitigen Aufrüstens, besitzt eine Bewertung von Maßnahmen lediglich zu einem bestimmten Zeitpunkt Gültigkeit. Hieraus ergibt sich wiederum die Schwierigkeit der Erlangung einer verlässlichen Datenbasis.

Trotz der Problematik der Bewertung der einzelnen Maßnahmen, ist die Sinnhaftigkeit des Ergreifens von Maßnahmen zum Schutz gegen Piraterie und maritimen Terrorismus unumstritten. Der von Vertretern der maritimen Industrie und den verschiedenen Militärmissionen kooperativ entwickelte und in ständiger Überarbeitung befindliche Best Management Practices Guide spiegelt diesen Befund wider. Insbesondere durch einen kombinierten Ansatz, der mehrere Kategorien der Maßnahmen (1-5) umfasst, ist es möglich, Piraterie und maritimen Terrorismus zu bekämpfen. So ist beispielsweise für die aktive Bekämpfung eines Angriffes eine vorherige Detektion Voraussetzung. Dieser Ansatz geht einher mit der Einschätzung der Reeder und Versicherer, die Maßnahmen in allen Kategorien als sinnvoll erachten und darüber hinaus feststellen, dass nur geeignete Maßnahmenbündel das Risiko von Piraterie und maritimem Terrorismus erfolgreich reduzieren können. Während die Härtung der Schiffe eine notwendige Bedingung zur Abwehr und Bekämpfung von Angriffen ist, ist sie keineswegs hinreichend. Entscheidend für eine Eindämmung der Risiken zur See sind die Maßnahmen an Land, sowohl hinsichtlich der Prävention als auch der Strafverfolgung und des Strafvollzugs.

Insgesamt zeigt sich, dass die Gefährdung durch Piraterie in den vergangenen Jahren zugenommen hat. Nicht nur die Anzahl der Attacken ist gestiegen, sondern auch die Gewaltanwendung durch Piraten hat tendenziell zugenommen. Die subjektiven Einschätzungen der Befragten wurden im Kontext unabhängiger Studien kommentiert. Hierbei konnten punktuelle Wahrnehmungsunterschiede zwischen den Befragungs- und Forschungsergebnissen festgestellt werden. Zusammengenommen kann der beschriebenen Entwicklung nur durch ein geeignetes Maßnahmenbündel sowie ein koordiniertes Handeln der Entscheidungsträger entgegengewirkt werden. Dabei sind die Bekämpfungsstrategien fortlaufend auf ihre Eignung zu prüfen, wobei die von Piraterie betroffenen Akteure einzubeziehen sind.

Dies zu unterstützen, hat sich das PiraT-Projekt zum Ziel gemacht. Die bislang im Rahmen des Verbundprojekts PiraT vorgestellten Studien sind frei unter <http://www.maritimesecurity.eu/de/publikationen/workingpapers.html> abrufbar.

Tabelle 1

Tatsächliche und versuchte Piratenangriffe, 1997 - 2011													
Jahr	Angriff	Weltweit	Südostasien	Ostasien	Indischer Subkontinent	Amerika*	Afrika**	Somalia***	Golf von Aden****	Rotes Meer****	Rest der Welt****	Dt. Flagge	Dt. Management
1997	gesamt	214	89	16	27	33	36	4	0	0	9	8	
	tatsächlich	177	75	10	24	32	27	2	0	0	7		
	versucht	37	14	6	3	1	9	2	0	0	2		
1998	gesamt	191	88	9	22	31	29	9	0	0	3	5	
	tatsächlich	157	65	8	18	29	28	6	0	0	3		
	versucht	34	23	1	4	2	1	3	0	0	0		
1999	gesamt	300	161	9	45	28	41	14	0	0	2	5	
	tatsächlich	242	127	4	40	28	34	7	0	0	2		
	versucht	58	34	5	5	0	7	7	0	0	0		
2000	gesamt	469	242	20	101	31	47	9	0	13	6	6	
	tatsächlich	318	154	13	82	26	39	2	0	0	2		
	versucht	151	88	7	19	5	8	7	0	13	4		
2001	gesamt	335	153	17	53	21	67	8	11	5	5	20	
	tatsächlich	238	107	10	43	15	55	3	1	4			
	versucht	97	46	7	10	6	12	5	10	1			
2002	gesamt	370	153	17	52	65	61	6	11	5	1	31	
	tatsächlich	286	117	14	45	53	47	4	1	5			
	versucht	84	36	3	7	12	14	2	10	0			
2003	gesamt	445	170	19	87	72	72	3	18	4	1	35	
	tatsächlich	332	108	16	78	60	61	2	3	4			
	versucht	113	62	3	9	12	11	1	15	0			
2004	gesamt	329	158	15	32	45	63	2	8	6	1	29	
	tatsächlich	239	108	12	27	37	48	1	2	4			
	versucht	90	50	3	5	8	15	1	6	2			
2005	gesamt	276	102	20	36	25	35	35	10	13	0	19	
	tatsächlich	205	81	14	30	23	31	16	0	10			
	versucht	71	21	6	6	2	4	19	10	3			
2006	gesamt	239	83	5	53	29	41	10	10	8	1	29	
	tatsächlich	176	61	5	41	24	35	5	1	4			
	versucht	63	22	0	12	5	6	5	9	4			
2007	gesamt	263	70	10	30	21	76	31	13	12	1	43	
	tatsächlich	187	55	8	25	19	65	11	1	3			
	versucht	76	15	2	5	2	11	20	12	9			
2008	gesamt	293	54	11	23	14	78	19	92	0	2	5	41
	tatsächlich	200	46	10	21	13	64	10	34	0	2		
	versucht	93	8	1	2	1	14	9	58	0	0		
2009	gesamt	406	45	23	29	37	53	80	116	15	8	5	64
	tatsächlich	202	34	22	24	34	39	27	20	0	2		
	versucht	204	11	1	5	3	14	53	96	15	6		
2010	gesamt	445	70	44	28	40	42	139	53	25	4	5	69
	tatsächlich	249	55	35	24	33	35	47	17	1	2		
	versucht	196	15	9	4	7	7	92	36	24	2		
2011 1. HJ.	gesamt	266	41	15	9	9	28	125	20	18	1	3	33
	tatsächlich	128	38	12	9	9	24	33	1	1	1		
	versucht	138	3	3	0	0	4	92	19	17	0		

\* Angriffe in den Jahren 1999, 2007, 2009 und 2010 nur in Südamerika.  
\*\* ohne Somalia, Golf von Aden, Rotes Meer.  
\*\*\* 1998 - 2004 Somalia und Dschibuti.  
\*\*\*\* 2001 - 2007 Golf von Aden und Rotes Meer.  
\*\*\*\*\* einige Angriffe lassen sich seit 2005 somalischen Piraten zuordnen

Quelle: IMB Annual Piracy Report 1997 - 2011.

Tabelle 2

Arten der Gewalt gegen die Besatzung, 2006 - 2011											
Jahr	Art der Gewalt	Weitweit	Südostasien	Ostasien	Indischer Subkontinent	Amerika	Afrika*	Somalia	Golf von Aden	Rotes Meer	Rest der Welt
2006	Geiselnahme	188	65	0	20	11	5	87	0	0	0
	bedroht	17	5	0	3	2	6	0	1	0	0
	überfallen	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1
	verletzt	15	2	3	3	1	3	2	0	0	1
	getötet	15	5	4	0	1	3	1	0	0	1
	vermisst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	entführt	77	3	0	25	0	49	0	0	0	0
2007	Geiselnahme	292	29	0	0	16	66	154	23		4
	bedroht	6	2	0	0	0	3	0	0		1
	überfallen	29	7	0	0	20	2	0	0		0
	verletzt	35	5	0	3	0	20	6	0		1
	getötet	5	1	0	0	0	2	2	0		0
	vermisst	3	2	1	0	0	0	0	0		0
	entführt	63	2	0	0	1	40	20	0		0
2008	Geiselnahme	889	44	0	1	7	22	186	629	0	0
	bedroht	9	4	4	0	0	1	0	0	0	0
	überfallen	7	1	0	0	6	0	0	0	0	0
	verletzt	32	12	0	1	2	15	0	2	0	0
	getötet	11	7	0	0	0	0	1	3	0	0
	vermisst	21	7	0	0	0	0	0	14	0	0
	entführt	42	0	0	0	0	39	3	0	0	0
2009	Geiselnahme	1052	54	35	5	5	86	506	351	0	10
	bedroht	14	3	1	3	2	5	0	0	0	0
	überfallen	4	0	2	0	2	0	0	0	0	0
	verletzt	68	2	1	0	2	53	6	4	0	0
	getötet	8	1	0	0	1	1	1	3	0	1
	vermisst	8	0	7	0	0	0	0	1	0	0
	entführt	12	2	0	0	0	10	0	0	0	0
2010	Geiselnahme	1181	78	42	0	5	32	723	275	18	8
	bedroht	18	4	0	5	4	4	0	0	0	1
	überfallen	6	1	0	0	2	3	0	0	0	0
	verletzt	37	0	4	2	1	17	13	0	0	0
	getötet	8	0	0	0	0	0	1	7	0	0
	vermisst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	entführt	20	0	0	0	0	20	0	0	0	0
2011 1. HJ.	Geiselnahme	495	51	22	1	2	58	353	8	0	0
	bedroht	21	4	0	0	0	17	0	0	0	0
	überfallen	4	2	0	0	2	0	0	0	0	0
	verletzt	39	3	0	0	0	33	3	0	0	0
	getötet	7	0	0	0	0	0	7	0	0	0
	vermisst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	entführt	13	0	0	0	0	0	13	0	0	0

\* ohne Somalia, Golf von Aden, Rotes Meer.

Quelle: IMB Annual Piracy Report 1997 - 2011.