



## **Die maritime Dimension der Sicherheits- und Verteidigungspolitik der Europäischen Union und Deutschlands im 21. Jahrhundert**

### **Maritime Sicherheit der Europäischen Union (MAREU)**

**Prof. Dr. Carlo Masala und Konstantinos Tsetsos, M.A.**

**Mai 2013**

#### **Zusammenfassung**

---

Die vorliegende Studie befasst sich mit den Schwerpunkten und Zielsetzungen der zukünftigen maritimen Sicherheitspolitik Deutschlands und der Europäischen Union (EU) im 21. Jahrhundert.

Das unter dem Arbeitstitel MAREU (Maritime Sicherheit der Europäischen Union) laufende Projekt konzentriert sich auf das maritime sicherheitspolitische Umfeld der EU. Im Rahmen der Untersuchung werden gesellschaftliche und politische Aspekte berücksichtigt. Die strategische Dimension der sicherheitspolitischen Entwicklungen an der Peripherie, die maritime Sicherheit sowie die Energiesicherheit Deutschlands und der EU stehen im Mittelpunkt des Forschungsinteresses. Zudem werden auch ökonomische Entwicklungen, Flüchtlings- und Migrationsströme sowie die Maßnahmen von Bündnissen und internationalen Organisationen im Bereich der maritimen Sicherheit untersucht. Der geographische Fokus liegt auf dem Mittelmeer, der Ostsee, dem Golf von Guinea und der Südchinesischen See. Nach einer Diskussion zukünftiger Bedrohungsszenarien und einer Analyse bestehender nationaler und internationaler Strategien und Maßnahmen wird auf Grundlage der antizipierten Bedrohungen und Risiken der notwendige Rahmen einer deutschen und europäischen maritimen Sicherheitsstrategie erörtert. Die Schlussfolgerungen der Studie skizzieren die benötigten Fähigkeiten der Bundeswehr und ermöglichen es, Empfehlungen und Handlungsanweisungen hinsichtlich der zukünftigen Koordination europäischer und deutscher maritimer Sicherheitspolitik abzuleiten.



## Das ISPSW

---

Das Institut für Strategie- Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung (ISPSW) ist ein privates, überparteiliches Forschungs- und Beratungsinstitut.

In einem immer komplexer werdenden internationalen Umfeld globalisierter Wirtschaftsprozesse, weltumspannender politischer, ökologischer und soziokultureller Veränderungen, die zugleich große Chancen, aber auch Risiken beinhalten, sind unternehmerische wie politische Entscheidungsträger heute mehr denn je auf den Rat hochqualifizierter Experten angewiesen.

Das ISPSW bietet verschiedene Dienstleistungen – einschließlich strategischer Analysen, Sicherheitsberatung, Executive Coaching und interkulturelles Führungstraining – an.

Die Publikationen des ISPSW umfassen ein breites Spektrum politischer, wirtschaftlicher, sicherheits- und verteidigungspolitischer Analysen sowie Themen im Bereich internationaler Beziehungen.

## Bemerkungen

---

Der Beitrag gibt die persönliche Ansicht der Autoren wieder.

Auszüge der vorliegenden Publikation wurden am 4. April 2013 auf der Gegenwartsseite der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* veröffentlicht. Der Beitrag ist unter <http://www.faz.net/aktuell/politik/die-gegenwart/sicherheitspolitik-kein-land-in-sicht-12133854.html> erreichbar.

Die Autoren bedanken sich für die Unterstützung bei der Erstellung der Studie und Publikation bei Vizeadmiral a. D. Lutz Feldt und Vizeadmiral a. D. Hans-Joachim Stricker.

Die vorliegende Studie wurde durch das Deutsche Maritime Institut gefördert. Das Deutsche Maritime Institut wurde 1973 gegründet und versteht sich heute als Netzwerk für maritimes Denken und Handeln. Mitglieder der Marine-Offizier-Vereinigung hatten damals klar erkannt, dass die maritimen Aspekte deutscher Politik, insbesondere deutscher Außen-, Sicherheits- und Wirtschaftspolitik der Öffentlichkeit in deutlicher und fundierter Weise bewusst gemacht werden müssen.

## Über die Autoren dieses Beitrags

---

Prof. Dr. Carlo Masala ist Professor für Internationale Politik an der Universität der Bundeswehr München, Neubiberg sowie Herausgeber der Zeitschrift für Internationale Beziehungen (ZIB).



*Prof. Dr. Carlo Masala*

Konstantinos Tsetsos, M.A. ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Politikwissenschaft der Universität der Bundeswehr München, Neubiberg.



*Konstantinos Tsetsos, M.A.*



## ANALYSE

### I Einleitung

Für die rohstoffarme, von Importen abhängige und auf Export spezialisierte Wirtschaftsnation Deutschland sind sichere Seewege, der freie Zugang zu Rohstoffmärkten, stabile politische Verhältnisse in den Förderländern sowie der ungestörte und verlässliche Warenverkehr unabdingbare Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Volkswirtschaft. Neben der Sicherung der globalen Seehandelswege und der größten nationalen und internationalen Häfen, ist die Sicherheit und freie Durchfahrt durch die für den Welthandel wichtigen maritimen Nadelöhre (maritime *chokepoints*) für Deutschland von existentieller Bedeutung.

Der maritime Raum gewinnt im 21. Jahrhundert zunehmend an strategischer Bedeutung. Dies lässt sich bereits heute statistisch belegen: 70% der Erde sind von Wasser bedeckt; 80% der Weltbevölkerung leben an den Küsten bzw. bis zu 100 Meilen von der Wasserlinie entfernt; 90% des globalen Warenhandels wird über die Weltmeere verschifft, wobei etwa 75% dieser Waren geographische Nadelöhre passieren müssen. Zu diesen für den Welthandel so wichtigen Meerengen gehören: die Straße von Malakka, der Suezkanal, die Straße von Hormuz, die Bab el-Mandeb-Passage zwischen dem Golf von Aden und dem Roten Meer, der Panamakanal sowie die Deutsche Bucht, die Straße von Gibraltar als auch der „English Channel“. Der maritime Raum umfasst somit Transport- und Handelsrouten, Häfen, maritime *chokepoints*, küstennahe Bevölkerungszentren sowie kritische Infrastrukturen wie Pipelines, Öl- und Gasplattformen als auch maritime Rohstoffquellen und Telekommunikations- und Internetverbindungen.<sup>1</sup> Für die Europäische Union (EU), insbesondere auch für Deutschland, spielt der maritime Raum daher im geographischen, sicherheitspolitischen, ökonomischen und kulturellen Sinn eine entscheidende Rolle.

Auch wenn die Erweiterungsrounden der EU den Eindruck erwecken, der geographische Schwerpunkt habe sich weiter in Richtung Kontinent verlagert, ist der geopolitische Schwerpunkt weiterhin dem maritimen Raum zugewandt (Germond 2011: 564). Tatsächlich hat die EU-Erweiterung nicht zu einer Abkehr vom maritimen Raum, sondern nur zu einer Refokussierung vom Atlantik hin zum Mittelmeer, der Ostsee, dem Schwarzen und dem Kaspischen Meer geführt (Suarez de Vivero/Rodriguez Mateos 2006). Die EU verfügt über eine Küstenlinie von 89.000 km und eine ausschließliche Wirtschaftszone (*exclusive economic zone* – EEZ)<sup>2</sup> von über 25 Millionen km<sup>2</sup> (inklusive Überseeterritorien).<sup>3</sup> Zudem werden 90% des Außenhandels und 40% der EU Binnenhandels über den Seeweg abgewickelt, während etwa 80% der europäischen Öl- und Erdgasproduktion aus der Nordsee, dem Mittelmeer und der Adria stammen. Die Europäische Union ist somit ein **global maritime player**.

Die vorliegende Studie mit dem Arbeitstitel MAREU (Maritime Sicherheit der Europäischen Union) widmet sich daher dem maritimem sicherheitspolitischen Umfeld der EU und formuliert auf Basis einer wissenschaftlichen Untersuchung die Schwerpunkte und Zielsetzungen der zukünftigen maritimen Sicherheitspolitik Deutschlands und der EU. Zu diesem Zweck werden zunächst zentrale Begriffe definiert und das sicherheitspolitische Umfeld in den bedeutenden maritimen Räumen (Mittelmeer, Westafrika, Ostseeraum und Südchinesisches Meer) anhand zukünftiger sicherheitspolitischer Herausforderungen (zwischenstaatliche und regionale Konflikte,

<sup>1</sup> Art. 2: Alliance Maritime Strategy. 18. März 2011. Online unter: [http://www.nato.int/cps/en/SID-41426331-6494A785/natolive/official\\_texts\\_75615.htm](http://www.nato.int/cps/en/SID-41426331-6494A785/natolive/official_texts_75615.htm) [Stand: 1.08.2012].

<sup>2</sup> Eine ausschließliche Wirtschaftszone (von 200km) gemäß des Seerechtsübereinkommens (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) Teil V – Art.55-60. Online unter: <http://www.admin.ch/ch/d/as/2009/3209.pdf> [Stand: 1.08.2012].

<sup>3</sup> Vgl. Anhang: EEZ der Europäischen Union.



Piraterie und maritimer Terrorismus, Seewege und maritimer Wirtschaftsraum, Umwelt- und Energiesicherheit und EEZ, Migration und organisierte Kriminalität) vorgestellt. Im Anschluss werden die derzeit geltenden nationalen und europäischen Dokumente, Richtlinien und Verträge hinsichtlich ihrer Aussagekraft zu den strategischen und sicherheitspolitischen Rahmenbedingungen einer deutschen und europäischen maritimen Sicherheitsstrategie (EMSS) untersucht und die national sowie international bereits implementierten Maßnahmen zur Steigerung der maritimen Sicherheit erörtert. Vor dem Hintergrund des dargelegten strategischen Rahmens werden abschließend mögliche Ausprägungen einer deutschen und europäischen maritimen Sicherheitsstrategie diskutiert und sicherheitspolitische Handlungsempfehlungen unterbreitet.

### **Definition zentraler Begriffe**

Angesichts der Komplexität zentraler Begrifflichkeiten (Bedrohung, Risiko, Verwundbarkeit, Gefahr und Sicherheit) bedarf es einer kurzen definitorischen Einführung. **Bedrohungen, Risiken, Verwundbarkeiten und Gefahren** zwingen einen Staat zu Maßnahmen, um die Sicherheit seiner Bürger, aber auch nationale sowie bündnisrelevante Interessen zu wahren.

**Bedrohung:** Vor dem Hintergrund der Analysetriade „Akteur, Intention und Mittel“ ist eine **Bedrohung** eine Situation, in der vergleichsweise klar bestimmbar ist, wer der bedrohliche Akteur ist, was seine Intentionen sind und welche Mittel ihm zur Verfügung stehen.

**Risiko:** Im Unterschied zur Bedrohung spricht man von einem **Risiko**, wenn Akteur, Intention und Mittel weniger klar erkennbar sind (Daase 2002). **Handlungsbezogene Risiken** werden *ex ante* hinsichtlich ihres ambivalenten Charakters (Gewinn oder Verlust) analysiert. Die zeitliche Dimension ermöglicht es, Entscheidungen über die Bewältigung von Risiken zu treffen. Handlungsbezogene Risiken sind daher **spekulative Risiken**. Trotz des im Vergleich zur Bedrohung höheren Grades an Ungewissheit kann ein spekulatives Risiko mit sozialtechnischen Rationalisierungsstrategien „handhabbar“ gemacht und mit Eintrittswahrscheinlichkeiten belegt werden. Im Gegensatz dazu werden **systemperspektivische Risiken** *ex post*, also nach dem Treffen risikoträchtiger Entscheidungen analysiert (Bonß 1995: 30-31). Risikorelevante Entscheidungen sind bereits getroffen und stellen **reine Risiken** dar. Die Verengung des Risikobegriffs auf die „drohende Verlustgefahr, die ihrerseits zumindest als Produkt aus ‚Schadenshöhe‘ und ‚Schadenswahrscheinlichkeit‘ definiert wird,“ (Bonß 1995: 32) greift insgesamt aber zu kurz, da systemperspektivische Risiken – anders als Gefahren – in größerer Abhängigkeit von Entscheidungen des Betroffenen entstehen.

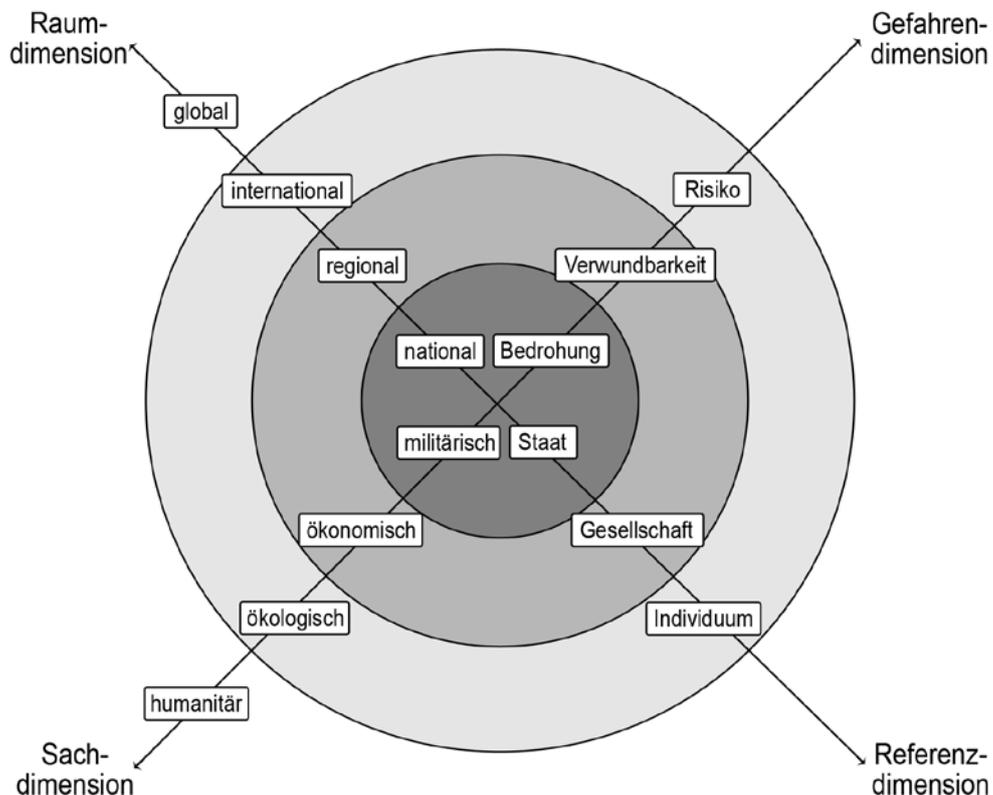
**Verwundbarkeit:** In einem globalisierten Umfeld, welches durch enge ökonomische, soziale und ökologische Verflechtungen geprägt ist, verlieren rein militärische Bedrohungen an Bedeutung. Diese Verflechtungen können zu Abhängigkeitsverhältnissen (empfindliche **Verwundbarkeit**) führen, die die Sicherheit eines Staates gefährden. „Der Effekt zunehmender Interdependenz ist demnach, dass Staaten weniger durch militärische Bedrohungen, aber mehr durch ökonomische Verwundbarkeit in ihrer Sicherheit gefährdet sind“ (Daase 2010: 16). Staaten versuchen deshalb, einseitige Abhängigkeitsverhältnisse zu minimieren, um asymmetrische Interdependenzen (etwa bei der Rohstoffversorgung) zu vermeiden oder durch höheren Schutz ihrer Bürger ihre eigene Verwundbarkeit zu reduzieren.

**Gefahr: Gefahren** unterscheiden sich von Risiken und Bedrohungen durch ihre diffusere Natur. Die Analysetriade „Akteur, Intention und Mittel“ ist hier nicht mehr sinnvoll anwendbar, da Gefahren häufig „natürliche“ Schadenspotenziale sind, die aus der Umwelt entstehen (z.B. Unwetterphänomene). Aus geschichtlicher Per-

spektive ist allerdings die Überführung solcher diffusen Gefahren in handhabbare Risiken ein wesentliches Kennzeichen moderner Gesellschaften (Bonß 1995: 80).

**Sicherheit:** Da der Begriff der **Sicherheit** mit zwei unterschiedlichen Bedeutungen gefüllt wird, gilt es deren Unterscheidung zu berücksichtigen. **Sicherheit im Sinne von „safety“** bedeutet die Gewährleistung technischer Sicherheit durch Kontrollen oder Redundanzen. Diese Betriebssicherheit, etwa von Schiffen und kritischen Infrastrukturen auf See, wird in dieser Studie nicht weiter berücksichtigt. **Sicherheit im Sinne von „security“** bedeutet demgegenüber den Schutz vor Schaden durch böswillige Akteure bzw. die Absicherung komplexer Systeme gegen Missbrauch. Traditionell wird im Rahmen strategischer oder sicherheitspolitischer Studien ein **enger Sicherheitsbegriff** verwendet, der sich vor allem auf militärische Bedrohungen gegen das Territorium eines Nationalstaates oder das Überleben eines Staates reduzieren lässt. Seit Mitte des 20. Jahrhunderts etablierte sich zunehmend ein **erweiterter Sicherheitsbegriff**, der neben rein militärischen Bedrohungen auch ökonomische, ökologische und humanitäre Bedrohungen und Risiken berücksichtigt. Die Erweiterung der sicherheitsrelevanten Politikfelder durch die Sachdimension (Militär, Ökonomie, Ökologie, Humanität) wird auch durch eine Erweiterung der Raumdimension (national, regional, international, global), der Gefahrendimension (Bedrohung, Verwundbarkeit, Risiko) und der Referenzdimension (Staat, Gesellschaft, Individuum) begleitet.

Schaubild 1: Dimensionen des erweiterten Sicherheitsbegriffs (Daase 2010: 3):





Dieser umfassende Sicherheitsbegriff verdeutlicht die Erkenntnis, dass sich Sicherheit nicht mehr rein national oder rein militärisch gewährleisten lässt. Vor diesem Hintergrund wird das Konzept der **vernetzten Sicherheit** (*comprehensive approach*) als Handlungsoption verstanden, die es ermöglicht den Bedrohungen, Risiken und Gefahren des 21. Jahrhunderts zu begegnen. **Vernetzte Sicherheit** beschreibt einen umfassenden Ansatz, der außen- und sicherheitspolitische Ressourcen durch behörden- und ressortübergreifende Kooperation und Arbeitsteilung (*whole of government approach*) national zu optimieren versucht, um so wirksam die Sicherheit eines Staats zu erhöhen. Vernetzte Sicherheit basiert auf ebenbürtiger zivil-militärischer Zusammenarbeit. Über den Staat hinaus gibt es auf regionaler Ebene (*whole of region approach*) gleichartige Ansätze für die EU, NATO oder OSZE, während auf globaler Ebene (*global approach*) die Kooperation von internationalen Organisationen und Nichtregierungsorganisationen (NGO) mit den Vereinten Nationen beschrieben wird.

## II Das sicherheitspolitisches Umfeld im 21. Jahrhundert

„Das sicherheitspolitische Umfeld Deutschlands ist heute stärker durch veränderte Risiken und neue, anders geartete Bedrohungen gekennzeichnet. Derzeit und auf absehbare Zeit gibt es kaum eine ernsthafte Gefährdung des deutschen Territoriums durch konventionelle Streitkräfte, gleichwohl ist das internationale Umfeld Deutschlands nicht frei von neuen Risiken und Bedrohungen, die sich nicht nur destabilisierend auf Deutschlands unmittelbare Umgebung auswirken, sondern auch die Sicherheit der gesamten internationalen Gemeinschaft berühren“ (Flottenkommando Jahresbericht 2011: 25-26).

Zu den asymmetrischen Bedrohungen und Risiken des 21. Jahrhunderts gehören seit dem 11. September 2001 der international agierende Terrorismus, regionale, politische, ökonomische, ethnische und religiöse substaatliche Konflikte in unmittelbarer Nähe von maritimen *chockpoints* und Ressourcenquellen sowie Übergriffe durch Piraten. Auch die Möglichkeit klassisch symmetrischer zwischenstaatlicher Konflikte, die direkte sicherheitspolitische und ökonomische Auswirkungen für die EU und Deutschland zur Folge haben, können nicht vollends ausgeschlossen werden, da sie durch Grenz-, Territorialgewässer- und EEZ-Dispute weiterhin ein direktes Bedrohungsszenario für das europäische Territorium darstellen.

Neben den sicherheits- und verteidigungspolitischen Risiken gefährden zudem ökonomische, energiepolitische und ökologische Entwicklungen die Sicherheit im maritimen Raum. Illegale Einwanderung sowie illegaler Waffen- und Drogenhandel als Ausprägung organisierter Kriminalität werden als jene Risiken bezeichnet, die indirekt die europäischen Bürger von See her bedrohen. Andererseits spricht man von einer Bedrohung europäischer maritimer Ressourcen, wenn die Biodiversität des maritimen Lebensraums durch Umweltzerstörungen und Verseuchung von Gewässern, illegale Fischerei, illegale Ballastwasser- und Rohölentsorgung auf See und maritime Großschadenerscheinungen in Mitleidenschaft gezogen wird. Neben den hier genannten direkten und indirekten Bedrohungen und Risiken sind die EU und ihre Mitgliedsstaaten mit seerelevanten Verwundbarkeiten konfrontiert. Die Abhängigkeit moderner Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften von freien Seewegen aber auch die zunehmende Bedeutung von kritischen Infrastrukturen zur Energiegewinnung sowie Energiequellen auf Hoher See stellen gleichsam ein großes Verwundbarkeitspotenzial dar. Zudem gilt es zu beachten, dass eine Vielzahl von EU-Staatsbürgern im außereuropäischen Ausland leben und arbeiten, zahlreiche europäische Unternehmen fernab der EU agieren und europäische NGOs in allen Krisenregionen der Welt anzutreffen sind. Hinzu kommen noch Millionen europäische Touristen, die jährlich den Globus bereisen und somit ein potenzielles Ziel für Geiselnahmen, Anschläge oder Erpressungsversuche gegenüber EU-Staaten bieten.



Aufgrund der großen Zahl von EU-Bürgern im Ausland ist ihr Schutz und die damit einhergehenden Herausforderungen Bestandteil des neuen sicherheitspolitischen Umfelds und Aufgabenspektrums der EU-Staaten.

Im folgenden Abschnitt werden die eingangs antizipierten sicherheitsrelevanten Entwicklungen für die Seeregionen Mittelmeer, Westafrika, Ostseeraum und Südchinesisches Meer skizziert und ihre Auswirkungen auf das sicherheitspolitische Umfeld im maritimen Raum des 21. Jahrhunderts anhand von möglichen Szenarien erörtert.

## **1. Mittelmeer**

Das Mittelmeer ist als Binnenmeer mit 2,5 Millionen km<sup>2</sup> das größte Binnenmeer der Erde. Über die Straße von Gibraltar ist es mit dem Atlantischen Ozean, über die Dardanellen sowie dem Bosphorus mit dem Schwarzen Meer und über den Suezkanal mit dem Roten Meer verbunden. Traditionell ist das Mittelmeer ein wichtiges Transitmeer für den innereuropäischen Handel und Einfuhren aus Afrika und Asien (vor allem seit Eröffnung des Suez-Kanals 1869). Angesichts der geographischen Nähe, der Spannungen im Nahen und Mittleren Osten, der radikalen politischen Umwälzungen in Nordafrika im Zuge des Arabischen Frühlings und des kürzlich verschärften Syrienkonflikts offenbart der Mittelmeerraum seine historische, politische und ökonomische Bedeutung für die maritime Sicherheit der EU. Daher können folgende sicherheitsrelevante Entwicklungen im 21. Jahrhundert zunehmendes Konfliktpotenzial in sich bergen:

- **Mögliches Szenario: Zwischenstaatliche Konflikte im östlichen Mittelmeer**

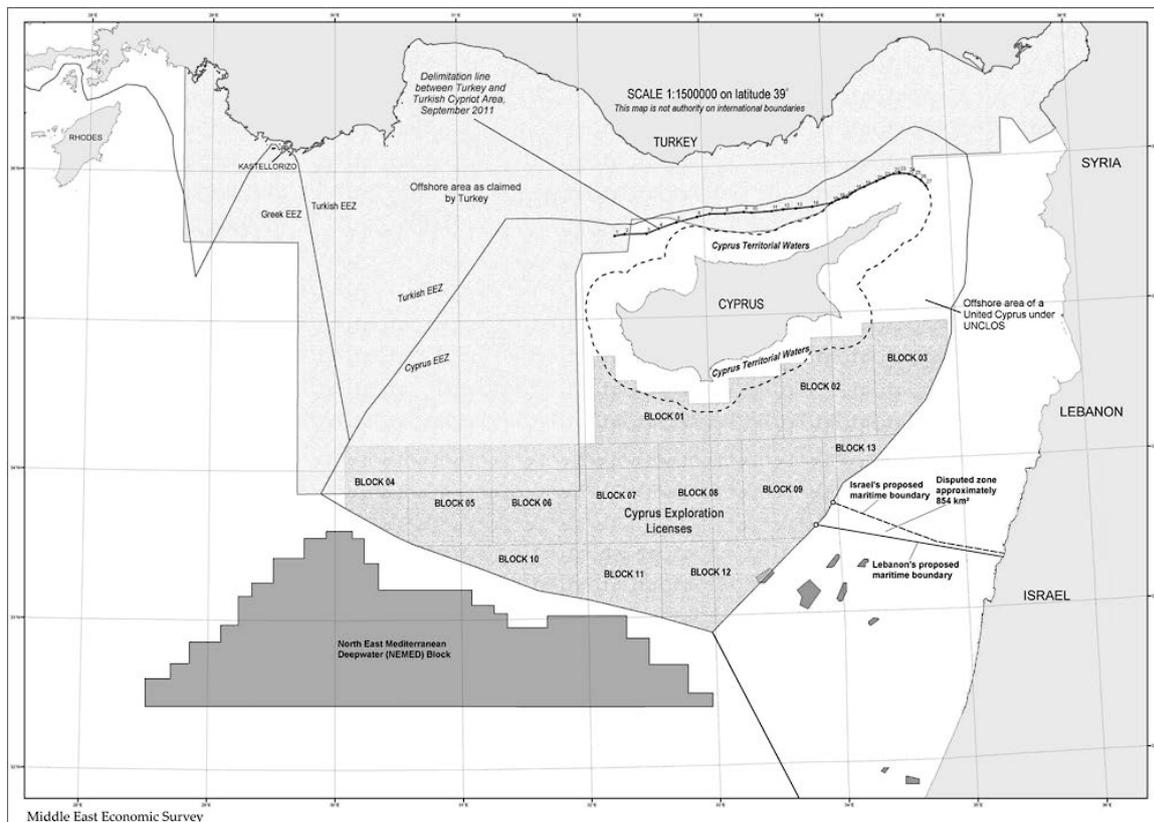
Das östliche Mittelmeer kann sich in den kommenden Jahrzehnten zu einem Krisenherd entwickeln, der die Sicherheit Europas, vor allem die maritime Sicherheit Europas nachhaltig prägen wird. Neben dem Syrienkonflikt, der das Potenzial in sich birgt auf weitere Staaten überzugreifen, sorgen die politische Instabilität mehrerer Mittelmeeranrainer und der israelisch-arabische sowie der israelisch-iranische Konflikt für eine zunehmende Gefahr eines Ausbruchs zwischenstaatlicher und regionaler Konflikte. Auch die weiterhin ungelöste Zypernfrage sowie weitere territoriale Streitigkeiten (etwa Ägäis-Disput) und divergierende Ansichten über die Anerkennung der nationalen EEZ (Griechenland, Türkei, Israel, Zypern, Libanon) bergen ähnliches Konfliktpotenzial. Anhand der sich derzeit abzeichnenden Verschiebung der Allianz- und Machtverhältnisse zwischen Griechenland, Israel, Zypern und der Türkei bietet es sich an, ein mögliches Konfliktszenario zu erörtern.

2009 wurden vor der Küste Israels größere Erdgas- und Ölvorkommen entdeckt (Leviathan-Prospekt), die mit einem Volumen von etwa 3,5 Billionen Kubikmeter Erdgas und 1,7 Milliarden Barrel Öl eine ernsthafte Alternative zur Energieabhängigkeit Europas von Russland darstellen (Faustmann 2012: 19). Zypern und Israel haben daraufhin ihre wirtschaftliche Kooperation intensiviert und ihre EEZ-Grenze bilateral demarkiert. Ziel der Kooperation ist es, in Zypern ein Energiezentrum zu errichten und das dort weiterverarbeitete Erdgas über Pipelines nach Griechenland und in andere EU-Staaten zu exportieren. Zeitgleich hat die Republik Zypern Lizenzen an US-Firmen vergeben, um die angrenzenden Prospekte (Block 12) zu explorieren und ihrerseits die EEZ-Grenzen bilateral mit Ägypten (2003) und dem Libanon (2007)<sup>4</sup> demarkiert. Der Versuch Israels, mit dem Libanon die EEZ-Grenze zu demarkieren führte zu einem Disput zwischen beiden Staaten über eine Fläche von 854 km<sup>2</sup> (vgl. Schaubild 2). Der anhaltende Konflikt zwischen griechischen und türkischen Zyprioten sowie eine fehlende politische Lösung der Zypernfrage, die Nichtanerkennung des EU-Mitglieds Zypern durch die Türkei, die zunehmende Kooperation Zyperns mit Israel und die Explorations- und Nutzbestrebungen der EEZ durch

<sup>4</sup> Das libanesische Parlament hat diesen Vertrag noch nicht ratifiziert (Faustmann 2012: 19).

Zypern führen zu neuen Spannungen im türkisch-griechischen und türkisch-israelischen Verhältnis. Die Türkei beharrt auf eine Aussetzung der Bohrungen und sieht diese als *casus belli*, solange die Zypernfrage nicht gelöst ist, da sie eine ökonomische Benachteiligung der türkischen Zyprioten befürchtet. Zudem ist die Türkei keine Vertragspartei der UNCLOS und erkennt somit weder die Abkommen Zyperns mit anderen Mittelmeeranrainern noch das Anrecht Zyperns auf eine 200 Meilen EEZ an. Vor diesem Hintergrund kann auch der israelisch-türkische Konflikt über die Gaza-Hilfsflotte 2010 und der Bruch der israelisch-türkischen Kooperation im militärischen Bereich primär als Folge divergierender nationaler ökonomischer Interessen verstanden werden.

Schaubild 2: Umstrittene EEZ östliches Mittelmeer (Faustmann 2010: 20):



Dieses Szenario zeigt, dass trotz der im 21. Jahrhundert eher rückläufigen Wahrscheinlichkeit zwischenstaatlicher Konflikte mit maritimer Dimension auch EU-Staaten durch regionale Konfliktherde direkt oder indirekt mit der Möglichkeit eines zwischenstaatlichen Konflikts konfrontiert werden können. Dispute über die Aufteilung der EEZ beschränken sich dabei nicht nur auf das östliche Mittelmeer, wie etwa der Konflikt zwischen Spanien und Marokko im westlichen Mittelmeer verdeutlicht. Aus diesem Grund wird es auch im 21. Jahrhundert bei der Bereitstellung maritimer Sicherheit notwendig sein, über konventionelle maritime Fähigkeiten zu verfügen, um klassische Bedrohungen abzuschrecken oder notfalls militärisch abwenden zu können. Eine EMSS wird auch klassische Konfliktmuster adressieren und zudem offene Fragen der Vertiefung gemeinsamer europäischer maritimer Sicherheit beantworten müssen:



- Wird die EEZ eines EU-Mitgliedstaates als integraler und somit verteidigungsrelevanter Bestandteil der EU-Interessenssphäre verstanden?
- Fällt der Schutz der Ressourcen auf dem Meeresboden innerhalb der gesamteuropäischen EEZ in den Aufgabenbereich einer gesamteuropäischen maritimen Sicherheitsstrategie?

- **Mögliches Szenario: Anstieg maritimer illegaler Migration**

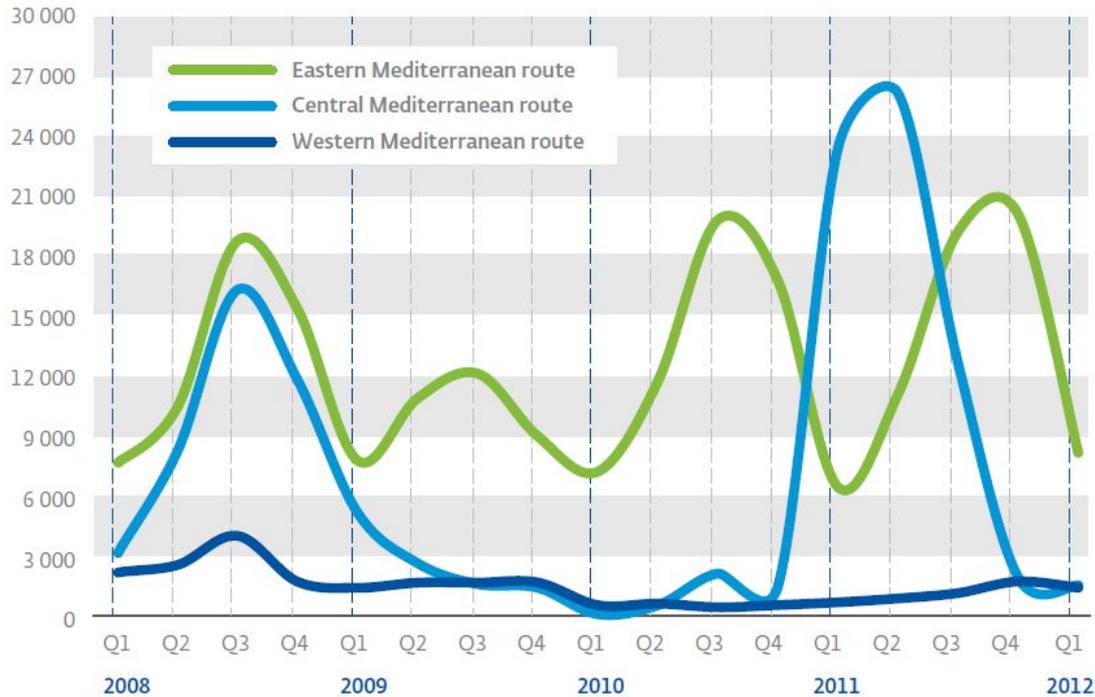
Vor dem Hintergrund der politischen Umwälzungen im Zuge des Arabischen Frühlings, der anhaltenden Konflikte in Afghanistan und dem Irak und des aktuellen Bürgerkriegs in Syrien steigt die Zahl von kriegsflüchtigen und asylsuchenden Nicht-EU-Staatsbürgern zunehmend an. Neben den konfliktbedingten Migrationswellen versuchen, aufgrund der Überbevölkerung und der schlechten Wirtschaftslage in der Dritten Welt, jährlich mehrere hunderttausend arbeitssuchende Menschen aus Afrika und Asien das Territorium der EU in der Hoffnung auf einen Arbeitsplatz und ein besseres Leben zu betreten. Das Gros dieser Immigration ist illegal, da bei Kriegsflüchtigen Asyl nur aufgrund politischer Verfolgung gewährt wird, während ökonomische Immigration nur durch gezielte Anwerbung und Ausweisung einer Aufenthaltserlaubnis durch lokale Behörden erlaubt ist.

Jährlich werden etwa 500.000 illegale Immigranten in den EU-Staaten registriert, verhaftet und sukzessive ausgewiesen. Über die Gesamtzahl der sich in der EU aufhaltenden illegalen Migranten gibt es nur Schätzungen, die zwischen vier und acht Millionen liegen (CLADESTINO FINAL REPORT: 7). Dennoch lässt sich anhand der Anzahl der jährlich registrierten illegalen Einwanderer an den EU-Grenzen die sicherheitspolitische Dimension der Migration ableiten. Während 2009 über 106.000 (48.000 auf dem Seeweg) illegale Grenzüberschreitungen registriert wurden (FRONTEX 2010: 23), waren es 2010 104.000 (24.000/See) (FRONTEX 2011: 29) und 2011 141.000 (71.000/See) registrierte illegale Grenzüberschreitungen (FRONTEX 2012: 40). Der Anstieg kann zwar mit den politischen Ereignissen in Nordafrika und dem damit verbundenem Ausfall staatlicher Kontrollen und polizeilicher Überwachung in den Herkunftsländern in Verbindung gebracht werden, deutet aber dennoch auf einen anhaltenden Wachstumstrend illegaler Migration über das Mittelmeer hin. Einzelne Krisen wie der Umsturz der tunesischen Regierung 2011 können zu Migrationswellen führen (vgl. Schaubild 3), die die bestehenden maritimen Kapazitäten beim Grenzschutz der EU an ihre Belastungsgrenze bringen und zu humanitären Notlagen in den Auffanglagern beitragen.

Auch wenn der Schwerpunkt der illegalen Migration auf dem Landweg (vornehmlich Dreiländereck Bulgarien, Griechenland, Türkei und EU-Ostgrenze) liegt, führt eine Verstärkung der FRONTEX-Operationen auf Land zu einem Anstieg der illegalen Migration über die See.<sup>5</sup> Aufgrund der geographischen Gegebenheiten (vor allem im zentralen und östlichen Mittelmeer) ist ein großflächiger Grenzschutz und eine umfassende Kontrolle aller EU-Seegrenzen unmöglich. An manchen Stellen in der Ägäis liegt der Abstand zwischen EU-Grenze und dem Drittstaat Türkei bei unter 1000 Metern, was einen Übertritt auf EU-Territorium auch ohne Boot ermöglicht. Auch die durch die Dublin II-Verordnung geregelte Asylpolitik ermöglicht es den EU-Staaten an den EU-Außengrenzen nicht, illegale Migranten einfach abzuweisen bzw. zu repatriieren, da – sobald ein Übertritt vollzogen ist – ein Aufnahmestaat auf Anfrage ein Asylantragverfahren von bis zu einem Jahr Dauer durchführen muss (Dublin II-Verordnung 2003, Artikel 10).

<sup>5</sup> Migrants reverting to Aegean route. Ekathimerini.com. 28.8.2012. Online unter: [http://www.ekathimerini.com/4dcgi/\\_w\\_articles\\_wsite1\\_1\\_28/08/2012\\_458676](http://www.ekathimerini.com/4dcgi/_w_articles_wsite1_1_28/08/2012_458676) [1.09.2012].

Schaubild 3: Registrierte illegale Migration im Mittelmeerraum



Die sicherheitsrelevanten Probleme, die direkt durch illegale Migration verursacht werden, sind Grenzverletzungen, ein Anstieg der organisierten Kriminalität in Form der Schleuserkriminalität und Menschenrechtsverletzungen seitens der Schleuser, Migranten und Sicherheitskräfte. Zudem besteht die Gefahr eines Imports von religiösen, ideologischen, ethnischen und politischen Konflikten aus dem Herkunftsland in die EU, was soziale Spannungen zur Folge hat. Auch die Zahl der bei Übersetzungen auf EU-Territorium tödlich verunglückten Einwanderer ist stark gestiegen und wird für den Zeitraum 1988-2009 auf etwa 18.000 (13.000 davon auf See) geschätzt.<sup>6</sup> Aufgrund der hohen Todeszahlen ist die Vermeidung des Verlusts von Menschenleben bei illegaler Migration eines der zentralen Ziele des neu aufzubauenden *European external border surveillance system* (EUROSUR)<sup>7</sup>, welches durch das Forschungsprojekt GMES Dolphin<sup>8</sup> durchgeführt wird. Die ökonomischen Folgekosten für die EU, die durch den benötigten Grenzschutz, die humanitäre Hilfeleistung für illegale Einwanderer und Schwarzarbeit durch illegale Migranten entstehen, sind volkswirtschaftlich kaum abzuschätzen.

Allen maritimen Sicherheitsproblemen, die durch illegale Migration oder Begleiterscheinungen entstehen, wird derzeit nicht durch eine zentrale europäische Strategie begegnet. Offene Fragen bei der Schaffung maritimer Sicherheit im Zusammenhang mit Migration sind:

<sup>6</sup> Auswertung von Pressemeldungen seit 1988 durch den Policy-Blog Fortress Europe. Online unter: <http://fortresseurope.blogspot.de/2006/01/press-review.html> [Stand: 1.08.2012].

<sup>7</sup> EU-Kommission. Prüfung der Schaffung eines Europäischen Grenzkontrollsystems (EUROSUR) KOM(2008) 68. Online unter: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/justice\\_freedom\\_security/free\\_movement\\_of\\_persons\\_asylum\\_immigration/14579\\_de.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/free_movement_of_persons_asylum_immigration/14579_de.htm) [Stand: 1.08.2012].

<sup>8</sup> GMES Dolphin Forschungsprojekt. Online unter: <http://www.gmes-dolphin.eu/node/20> [Stand: 1.08.2012].

- Wie soll der Grenzschutz, die Kontrolle und der Schutz der Außengrenzen der EU in einer maritimen Sicherheitsstrategie verankert werden?
- Dürfen/sollen Schiffe mit illegalen Einwanderern daran gehindert werden, in Territorialgewässer von EU-Staaten einzudringen?
- Benötigt Europa für einen effektiven Grenzschutz eine europäische Küstenwache?
- Wie können internationale Kooperationen und Partnerschaften im Bereich des Grenzschutzes mit maritimen Anrainerstaaten in einer EMSS verankert werden?

## 2. Westafrika

Der Golf von Guinea erstreckt sich auf einer Linie von Cape Palmas in Liberia bis Cape Lopez in Gabun. Die Fläche des Golfs ist nicht genau kartographisch definiert. Im Golf von Guinea befinden sich große Rohölreserven, die bereits jetzt etwa 20% der US-amerikanischen Ölimporte ausmachen (CSIS Report: 9).

- **Mögliches Szenario: Eskalation der Piratenüberfälle in Westafrika**

Die internationalen Bemühungen im Rahmen der Operation ATALANTA zur Bekämpfung der Piraterie am Horn von Afrika haben zu einer Verringerung der erfolgreichen Übergriffe auf die internationale Seeschifffahrt geführt. Trotz des internationalen Einsatzes wurden 2011 aber immer noch 236 Piratenangriffe im Golf von Aden und vor der Küste Somalias registriert (IMB 2011: 5). Zudem steigt die Zahl der Piratenangriffe an anderen Brennpunkten, wie etwa in Südostasien (80 Angriffe) oder an der Küste Westafrikas (52 Angriffe). 2011 wurden im Golf von Guinea mit 52 Angriffen die global drittmeisten Übergriffe registriert. 33 davon wurden mit Handfeuerwaffen durchgeführt, was nach dem Golf von Aden die bewaffnete Piraterie in Westafrika global an zweite Stelle setzt. Beim Verhältnis zwischen Angriffen und dem Einsatz von Handfeuerwaffen rangiert Westafrika global betrachtet an erster Stelle. Nach Somalia (402 Geiseln) liegt Westafrika mit 185 Geiselnahmen von Besatzungsmitgliedern an zweiter Stelle, während es bei gewalttätigen Übergriffen gegenüber Crewmitgliedern mit 35 Verletzten (von 42 global) wiederum an erster Stelle rangiert (IMB 2011: 11-12).<sup>9</sup> Neben den vergleichsweise viel gewalttätigeren Angriffen im Golf von Guinea kommt eine weitere Besonderheit in dieser Region hinzu. Während Geiselnahmen und Schiffsentführungen in Somalia im Durchschnitt etwa sechs Monate andauern, liegt der Durchschnitt im Golf von Guinea bei nur sechs Tagen (IMB 2011: 24). Anders als in Somalia konzentrieren sich die Piraten in der Region zunächst noch auf die Plünderung der Schiffsgüter und deren Veräußerung an Land, was eine Erklärung für die kurze Dauer der Geiselnahmen bietet. Dennoch kann nicht garantiert werden, dass nicht auch hier eine Schattenwirtschaft wie in Somalia entsteht, die durch Erpressung von Geldsummen Reedereien zum Freikaufen ihrer Schiffe und Besatzungen zwingt.

Eine Erklärung für das Erstarken der Piraterie im Golf von Guinea sind die mangelnden maritimen Fähigkeiten der staatlichen Marinen in der Region. Zwar verfügt etwa Nigeria über zwei Fregatten und zahlreiche Korvetten und Patrouillenboote, der Großteil der anderen Staaten besitzt aber eine nahezu vernachlässigbare Zahl von maritimen Einheiten und Küstenwachenkompetenzen. So besitzt Benin – als einer der Brennpunkte westafrikanischer Piraterie 2011 mit 20 Angriffen auf Schiffe – eine Marine mit nur zwei Patrouillenbooten und eine kleine Küstenwache mit einer Gesamtstärke von 200 Mann. Piraten nutzen daher das maritime Machtvakuum für ihre Operationen gegen die lokale und internationale Handelsschifffahrt.

<sup>9</sup> Von acht Toten Crewmitgliedern 2011 entfallen sieben auf Somalia und einer auf den Golf von Aden.

Die französische Marine operiert bereits im Rahmen der Mission *Corymbe*<sup>10</sup> seit 1990 permanent mit einem Kriegsschiff zum Schutz französischer Bürger und Arbeitnehmer in der Region. Zudem nutzt Frankreich die Präsenz zur Früherkennung und Prävention von Krisen, zur Intervention und im Gefahrenfall zur Evakuierung von französischen und europäischen Staatsbürgern. Die französische Marine versucht durch Kooperationen und Unterstützungsmissionen die lokalen Marinen weiter auszubauen. Trotzdem besteht weiterhin die Gefahr, dass sich die Region in den kommenden Jahrzehnten zu einem zweiten Brennpunkt der internationalen Piraterie entwickelt. Aus diesem Grund wird die EU sich in naher Zukunft intensiver für die Verbesserung der maritimen Sicherheit im Golf von Guinea engagieren und folgende Fragen klären müssen:

- Wie soll die interkontinentale Zusammenarbeit zwischen Europa und Afrika strategisch umgesetzt werden?
- Welche Rolle kann die EU bei Aufbau, Ausbildung und Ausrüstung der Marinen afrikanischer Staaten übernehmen?

### 3. Ostseeraum

Die Ostsee (auch Baltisches Meer) ist ein Binnenmeer mit einer Fläche von 413.000 km<sup>2</sup> und erstreckt sich vom Finnischen Meerbusen und Bottnischen Meerbusen bis zum Kattegat. Über den Kattegat und dem Skagerrak ist die Ostsee mit der Nordsee und damit mit der offenen See verbunden. Die Ostsee ist für die angrenzenden Staaten ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Neben klassischen Bereichen wie Seehandel und Fischerei spielt der Ostseeraum vor allem als Transportraum für Energie aus Asien nach Westeuropa und für die Tourismusindustrie eine entscheidendere Rolle. Folgende sicherheitsrelevanten Bedrohungen und Risiken gilt es im Ostseeraum zu berücksichtigen:

- **Mögliches Szenario: Umweltkatastrophe und Einschränkung der Energieversorgung**

Der Ostseeraum wird in den kommenden Jahrzehnten für die Sicherung der Energieversorgung Deutschlands und Westeuropas immer bedeutsamer. Durch die Ostseepipeline North Stream soll ab Ende 2012 Erdgas aus Russland nach Deutschland gefördert werden. Auch wenn die ökologischen Bedenken durch die Betreiber in aufwendigen und kostspieligen Studien als handhabbar und als vernachlässigbar dargestellt werden, kann die Gefahr einer Umweltkatastrophe nicht ausgeschlossen werden. Die gleiche Gefahr geht von Tankern ohne Doppelhülle aus. Rohrbrüche, Schiffs- und Tankerunglücke bedrohen das Ökosystem der Ostsee und können verheerende Folgen für den Wirtschaftsraum Ostsee und die Küstengebiete nach sich ziehen. Vor diesem Hintergrund stellen sich folgende Fragen:

- Wie soll sich eine integrierte Meerespolitik in der EMSS widerspiegeln?
- Wie können ein gemeinsames Lagebild und Überwachungssystem zum Schutz der Umwelt beitragen?
- Welche Kooperationen und multilateralen Mechanismen müssen aufgebaut werden, um den Umwelt- und Katastrophenschutz zu optimieren?

<sup>10</sup> French Navy: Constant Operational Presence. Online unter: <http://www.defense.gouv.fr/english/navy/operations2/constant-operational-presence/constant-operational-presence> [Stand: 1.08.2012].

- Welche Aufgaben sollen durch Küstenwachen bei der Kontrolle von veralteten Schiffen und Schiffen mit umweltgefährdenden Ladungen wahrgenommen werden?

- **Mögliches Szenario: Terroristischer Angriff auf kritische Infrastruktur/Kreuzschifffahrt**

Seit dem 11. September 2001 ist die Zweckentfremdung von öffentlichen Verkehrs- und Transportmitteln als Waffensystem nicht mehr undenkbar. Da terroristische Über- und Angriffe auf Schiffe zwar selten aber kein Novum sind, kann selbiges Vorgehen auch bei der internationalen Schifffahrt nicht ausgeschlossen werden. Im maritimen Wirtschaftsraum befinden sich ebenso wichtige und kritische Infrastrukturen wie an Land. Ein terroristischer Angriff auf einen internationalen Umschlaghafen würde in einer exportorientierten Wirtschaft wie der deutschen einen nicht berechenbaren volkswirtschaftlichen Schaden nach sich ziehen. Auch seebasierte Infrastruktur wie etwa Ölplattformen und *off-shore* Windkraftanlagen können Ziel eines Angriffs unter Verwendung eines Schiffes werden. Auch wenn die Schiffe nicht direkt als Waffe verwendet werden, reicht bereits ein größeres Schiff in Händen böswilliger Akteure, um dem internationalen Handel nachhaltig zu schädigen. Beispielsweise können wichtige maritime *chokepoints* (etwa Nord-Ostsee-Kanal, Straße von Gibraltar, Suez Kanal) Ziel eines terroristischen Anschlags sein und durch gezielte Sprengung, Versenkung oder Auflaufen eines Schiffes zu monatelangen Beeinträchtigungen im maritimen Warenverkehr und der Energieversorgung führen.

Mögliche terroristische Aktivitäten auf See sind:

- die See als Transportweg für Terroristen (vgl. Baltic Sky);
- Kaperung von Schiffen und Geiselnahmen auf See (vgl. Achille Lauro);
- Terrorangriffe auf Schiffe und andere Objekte auf See (z.B. Ölplattformen);
- Terrorangriffe mit Schiffen von See her gegen Landziele (z.B. gegen Hafenanlagen);
- Einsatz von Massenvernichtungswaffen von See her.

Szenarien zu maritimen Terrorismus sind keine unrealistischen Gedankenspiele. Bereits 1985 wurde das Kreuzfahrtschiff Achille Lauro von Terroristen der *Palestine Liberation Front* entführt. Im Zuge der Entführung erschossen die Geiselnahmer einen US-Passagier jüdischer Abstammung. Ziel der Geiselnahme war die Freipressung von palästinensischen Gefangenen. Die Täter wurden in Italien festgenommen und verurteilt. 2000 wurde der US Zerstörer USS Cole durch ein Selbstmordattentat schwer beschädigt, während unter der Besatzung 17 Opfer zu beklagen waren. 2002 war der Öltanker Limburg abermals im Jemen Ziel eines terroristischen Angriffs. Als das Schiff vor der Küste des Jemens wartete um weitere Ladung vom Ölterminal aufzunehmen, wurde es auf der Steuerbordseite von einem kleinen, mit Sprengstoff beladenen Boot, gerammt. Die Explosion führte zum Verlust von Rohöl und beeinträchtigte die internationale Seeschifffahrt für mehrere Wochen.

Das Risiko terroristischer Angriff ist auch in Deutschland nicht zu vernachlässigen. Im Frühjahr 2012 wurde ein Al-Qaida nahestehender Terrorist österreichischer Abstammung in Berlin festgenommen. Er führte einen Datenträger mit sich, der aufwendig verschlüsselt war und bis zu hundert Al-Qaida Dokumente beinhaltete.<sup>11</sup> Die Auswertung der Dokumente ergab, dass Anschläge auf maritime Ziele, allen voran Kreuzfahrt- und Handelsschiffe, mit dem Ziel geplant sind, ökonomischen und politischen Schaden in westlichen Staaten zu verursachen.

Das Verhältnis zwischen Aufwand und Wirkung bei terroristischen Angriffen auf See ist äußerst vorteilhaft für Angreifer. Neben dem direkten Schaden am leiblichen Wohl der Schiffsbesatzungen und Passagiere und der Beschädigung oder Versenkung eines Schiffs können ökonomische Folgekosten in Millionenhöhe entstehen. Zudem ist die psychologische Wirkung eines erfolgreichen Anschlags nicht zu vernachlässigen. „Wie kostengünstig der maritime Terror ist, zeigt auch das Beispiel der USS Cole: Die Terroristen mussten zwecks Vorbereitung des Anschlags ca. 5.000 US-Dollar aufbringen. Dieser Betrag reichte aus, um damit ein 1 Milliarde Dollar teures Kriegsschiff der US-Marine manövrierunfähig zu bomben“ (Tophoven 2008: 26). Eine EMSS muss daher folgende Fragen beantworten:

- Wie kann der Schutz kritischer Infrastrukturen auf strategischer Ebene verbessert werden?
- Wie kann die Verwundbarkeit kritischer Infrastrukturen durch strategische Ausrichtung reduziert oder ausgeschlossen werden?
- Wie lassen sich wichtige maritime *chokepoints* in Europa und in Übersee vor terroristischen Angriffen schützen?
- Wie lässt sich der Schutz vor terroristischen Übergriffen auf Kreuzfahrtschiffe verbessern?

#### 4. Südchinesisches Meer

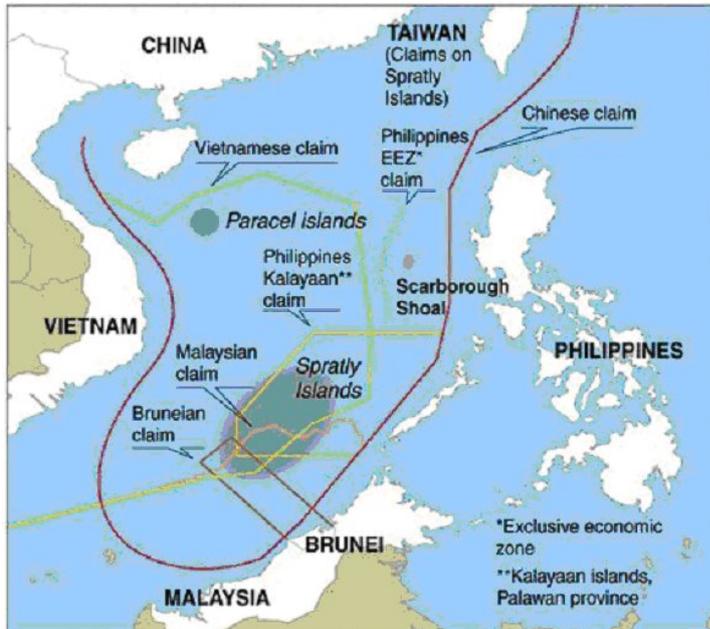
Das Südchinesische Meer ist ein Randmeer des Pazifiks mit einer Gesamtfläche von etwa 3,5 Millionen km<sup>2</sup> und umfasst ein Gebiet, das von der Straße von Malakka bis zur Taiwan Straße (Formosastraße) reicht. Etwa 50% des global maritim transportierten Öls und über 50% des globalen Güterverkehrs passieren jährlich das Südchinesische Meer und die Straße von Malakka, um vor allem die wirtschaftstarken Staaten China, Japan und Südkorea mit Rohstoffen und Gütern zu versorgen und Endprodukte an die weltweiten Absatzmärkte zu liefern. Damit ist das Südchinesische Meer ein so genannter *maritimer Superhighway*.

- **Mögliches Szenario: Territorialdisput um Parcel- und Spratly-Inseln**

Ein seit bereits Jahrzehnten bestehender Konflikt im Südchinesischen Meer wird auch im 21. Jahrhundert die maritime Sicherheit in diesem Raum bestimmen. Mehrere Anrainerstaaten (China, Vietnam, Indonesien, Malaysia, Brunei, Philippinen und Taiwan) erheben Anspruch auf die Parcel- und Spratly-Inselgruppen im Zentrum des Südchinesischen Meers und auf die vom Seerechtsübereinkommen gewährte 200km EEZ (vgl. Schaubild 4).

<sup>11</sup>Robertson, Nick/ Cruickshank, Paul/ Lister, Tim: CNN – Documents reveal al Qaeda's plans for seizing cruise ships, carnage in Europe. 1. Mai 2012. Online unter: [http://edition.cnn.com/2012/04/30/world/al-qaeda-documents-future/?hpt=hp\\_c1](http://edition.cnn.com/2012/04/30/world/al-qaeda-documents-future/?hpt=hp_c1) [1.08.2012].

Schaubild 4: Territorial und EEZ Dispute im Südchinesischen Meer<sup>12</sup>



Dies führt zu einer Vielzahl sich überschneidender Gebiets- und EEZ-Ansprüche, die durch neuere Rohstoff-funde weiter verstärkt werden. Bereits bei der Bezeichnung der See zeigen sich Differenzen auf, die das jeweilige nationale und maritime Interesse untermauern. Das Südchinesische Meer heißt etwa in Vietnam Bien Dong (Ostsee), während die Philippinen das von ihnen beanspruchte Territorial- und EEZ-Gewässer als Dagat Luzon (Luzon Meer) bezeichnen. Mehrere teilweise gewaltsame Zwischenfälle seit 1976 demonstrieren die angespannte Lage. 1976 eroberte China die Paracel-Inseln von Vietnam, 1988 starben 70 Matrosen bei einem Gefecht zwischen chinesischen und vietnamesischen Schiffen in der Nähe der Spratly-Inseln, 1996 kam es zu einem Seegefecht zwischen der vietnamesischen und philippinischen Marine gefolgt von zahlreichen weiteren Zwischenfällen zwischen Patrouillen-, Explorations- und Fischerbooten bis in die späten 2000er Jahre. Seit 2011 ist eine Vielzahl von Zwischenfällen zu verzeichnen, die auf eine weitere Eskalation des Konflikts zwischen den Anrainern hindeutet. Auch das 2012 durch die russische und chinesische Marine durchgeführte Manöver auf der einen Seite als auch die US-philippinische Übung auf der anderen Seite verweisen auf die angespannte Lage im Südchinesischen Meer. In diesem Zusammenhang ergeben sich vor allem zwei Fragen:

- Welche Ausrichtung und Maßnahmen müssen in einer EMSS verankert werden, um Krisen fernab des EU-Einflussgebietes zu bewältigen?
- Wie kann eine EMSS zur Deeskalation von Territorialkonflikten und EEZ-Disputen beitragen?

<sup>12</sup> Disputed claims in South China Sea. Online unter: <http://globalnation.inquirer.net/files/2012/04/scarborough-shoal.jpg> [Stand: 1.08.2012].



### III Die maritime Dimension der Sicherheits- und Verteidigungspolitik der Europäischen Union und Deutschlands im 21. Jahrhundert

Im Folgenden werden einschlägige nationale und europäische Dokumente, Richtlinien und Verträge hinsichtlich ihrer Aussagekraft zu den strategischen Rahmenbedingungen einer deutschen und europäischen maritimen Sicherheitsstrategie behandelt.

#### 1. Strategischer Rahmen für Deutschland

##### a. Weißbuch 2006 - Zur Sicherheitspolitik Deutschlands und zur Zukunft der Bundeswehr

Das Weißbuch (2006) verwendet bei der Beschreibung der Aufgaben der Marine den Begriff der maritimen Sicherheit nicht, sondern spricht vielmehr von seewärtigen Herausforderungen, denen es zu begegnen gilt. „Zu den Herausforderungen für Deutschland gehört es, sowohl konventionellen als auch asymmetrischen seewärtigen Bedrohungen unserer Sicherheit entgegentreten zu können. Die dafür benötigten maritimen Fähigkeiten stellt die Marine bereit“ (Weißbuch 2006: 122). Durch die Entwicklung zu einer „*expeditionary navy*“ soll die im multinationalen Rahmen operierende Deutsche Marine Krisen und Konflikte bereits am Ort ihres Entstehens bewältigen. Dazu gehören die Fähigkeit zu bewaffneten Einsätzen auf See, die Unterstützung von Landstreitkräften, die Durchsetzung von Embargos und Sanktionen, die Durchführung humanitärer Hilfseinsätze sowie Evakuierungsoperationen.

Neben der Krisenintervention und Konfliktregulierung kommt der Marine angesichts der maritimen Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft mit dem Schutz der Küstengewässer und der internationalen Seewege eine weitere besondere Aufgabe hinzu. Diese Aufgabe umfasst die Fähigkeit zur Seeraumüberwachung, zur Abwehr von Seeminen, von Unterseebooten und maritimen terroristischen Bedrohungen, einschließlich der Unterstützung der Polizei von Bund und Ländern in Form der Amtshilfe.

##### b. Verteidigungspolitische Richtlinien 2011

Die Verteidigungspolitischen Richtlinien beschreiben den strategischen Rahmen und die Aufgaben der Bundeswehr und formulieren die sicherheitspolitischen Zielsetzungen und Interessen der Bundesrepublik Deutschland (2011: 1). Die Sicherheitsinteressen Deutschlands im maritimen Raum konzentrieren demnach sich darauf „einen freien und ungehinderten Welthandel sowie den freien Zugang zur Hohen See und zu natürlichen Ressourcen zu ermöglichen“ (2011: 5). Vor diesem Hintergrund zählen zu den Aufgaben der Bundeswehr:

- die Landesverteidigung als Bündnisverteidigung im Rahmen der NATO;
- die internationale Konfliktverhütung und Krisenbewältigung – einschließlich des Kampfes gegen den internationalen Terrorismus;
- die Beteiligung an militärischen Aufgaben im Rahmen der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik der EU;
- Beiträge zum Heimatschutz, d.h. Verteidigungsaufgaben auf deutschem Hoheitsgebiet sowie Amtshilfe in Fällen von Naturkatastrophen und schweren Unglücksfällen, zum Schutz kritischer Infrastruktur und bei innerem Notstand;

- die Rettung und Evakuierung sowie Geiselnbefreiung im Ausland;
- Partnerschaft und Kooperation als Teil einer multinationalen Integration und globalen Sicherheitszusammenarbeit im Verständnis moderner Verteidigungsdiplomatie;
- humanitäre Hilfe im Ausland.

### Zusammenfassung

Das Weißbuch „legt den Schwerpunkt naturgemäß auf die militärischen Aspekte der Sicherheitspolitik“ (Bruhns et al. 2009: 3). Es handelt sich beim Weißbuch deshalb nicht um eine strategische Doktrin Deutschlands im Sinne einer nationalen Sicherheitsstrategie, sondern um ein strategisches Konzept für die Bundeswehr. Das Weißbuch kann daher als wichtiger erster Schritt in Richtung einer gesamtstaatlichen, ressortübergreifenden Sicherheitsstrategie verstanden werden, dass noch weiter ausgebaut und thematisch vertieft werden muss. Auch die nur peripher behandelten sicherheitsrelevanten maritimen Themen werden der wirtschaftlichen und sicherheitspolitischen Bedeutung des maritimen Raums für Deutschland nicht vollends gerecht. Darüber hinaus konzentrieren sich die verteidigungspolitischen Richtlinien primär auf die Aufgaben der Bundeswehr im maritimen Raum und bieten nur bedingt einen Einblick in die strategische Gesamtausrichtung deutscher maritimer Sicherheitspolitik. In Anbetracht der wirtschaftlichen Bedeutung der Handelsmarine für Deutschland als drittgrößte Schifffahrt Nation weltweit und der Abhängigkeit für den Wohlstand der Bevölkerung bedarf es einer nationalen Sicherheitsstrategie auf Grundlage eines holistischen Ansatzes unter besonderer Berücksichtigung maritimer Fragen, Bedrohungen, Risiken und Verwundbarkeiten für Deutschland.

## 2. Strategischer Rahmen für Europa

Die Europäische Sicherheitsstrategie (ESS) von 2003 und der 2008 erschienene Fortschrittsbericht über deren Implementierung bilden derzeit den konzeptionellen Rahmen europäischer Sicherheits- und Verteidigungspolitik. Der Aspekt der maritimen Sicherheit wird in beiden EU-Dokumenten nur peripher behandelt.

### a. Strategische Ziele der Europäischen Sicherheitsstrategie

Die ESS definiert die **Abwehr von Bedrohungen**, die **Stärkung der Sicherheit in unserer Gemeinschaft** und die Etablierung einer **Weltordnung auf der Grundlage eines wirksamen Multilateralismus** als drei zentrale strategische Ziele der Europäischen Union.

Das erste strategische Ziel der ESS widmet sich der **Abwehr von Bedrohungen** und umfasst die Bekämpfung des internationalen Terrorismus (etwa durch Maßnahmen zur Eindämmung der Terrorfinanzierung), die Eindämmung der Nichtverbreitung von Massenvernichtungswaffen durch Erweiterung internationaler Verträge und Stärkung von Abrüstungs- und Verifikationsmechanismen sowie die Krisenintervention und Regulierung regionaler Konflikte, die Stärkung demokratischer Institutionen und den Wiederaufbau von gescheiterten Staaten.

Obwohl sich traditionelle Verteidigung weiterhin als ein Garant für die Sicherheit in Europa darstellt, lassen sich neue Bedrohungen nicht ausschließlich mit militärischen Mitteln lösen und erfordern ein präventives Eingreifen fernab der Grenzen der Union. „Die erste Verteidigungslinie wird oftmals im Ausland liegen“ (ESS 2003: 6). Daher widmet sich das zweite strategische Ziel der ESS der **Stärkung der Sicherheit in unserer Gemeinschaft**. Die Union muss sich für stabile politische Verhältnisse in angrenzenden Staaten einsetzen und mit osteuropäischen Staaten, Kaukasusstaaten, Mittelmeeranrainern und Staaten im Mittleren Osten kooperieren



und freundschaftliche Beziehungen pflegen. Zudem ist eine strategische Priorität der EU, zur Lösung des arabisch-israelischen Konflikts beizutragen.

Das dritte strategische Ziel der ESS befasst sich mit der Schaffung einer **Weltordnung auf Grundlage eines wirksamen Multilateralismus**. Ziel ist es, die Stärkung der internationalen Gemeinschaft und internationaler Institutionen auf Grundlage eines effektiven Multilateralismus sowie die Stärkung völkerrechtlicher Normen, die Vertiefung kooperativen Regierens und die Förderung der Demokratisierungsbestrebungen voranzutreiben, um die Sicherheit der EU nachhaltig zu erhöhen.

#### b. Integrierte Meerespolitik (IMP)

Auf Grundlage des Grünbuchs „Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere“<sup>13</sup> hat die Europäische Kommission im Oktober 2007 „Eine integrierte Meerespolitik der Europäischen Union“<sup>14</sup> verabschiedet. Die IMP bildet den politischen Rahmen und unterstützt die EU-Mitgliedsstaaten, folgende Aufgabenbereiche integrativ umzusetzen:

- Barrierefreier europäischer Seetransport;
- Europäische Strategie für maritime Forschung;
- Europäisches Maritimes Lagebild-Netzwerk;
- Strategie zur Eindämmung ökologischer Folgen des Klimawandel in Küstenregionen;
- Reduktion der CO<sub>2</sub>-Belastung und Meeresverschmutzung durch die Schifffahrt;
- Eindämmung illegaler Fischerei;
- Europäisches maritimes Cluster.

#### c. Maritime Security Operations

Ein Strategiepapier zu **Maritime Security Operations** (MSO) wurde 2007 von den Oberbefehlshabern der europäischen Marinen (*Chiefs of European Navies* – CHENS) mit dem Ziel veröffentlicht, eine gesamteuropäische und interinstitutionelle Strategie zu etablieren.<sup>15</sup> Ziel des Strategiepapiers war es, die Bedeutung des maritimen Raums, die aktuellen maritimen Bedrohungen, die wirtschaftliche Abhängigkeit und Stabilität Europas vom maritimen Raum anzuerkennen und somit einer „*sea blindness*“ entgegenzuwirken. Zusätzlich einigte man sich darauf, dass die europäischen Einzelstaaten diesen Bedrohungen und Risiken nur gemeinsam entgegenzutreten können. MSO sind daher „all jene Maßnahmen, die durch zivile und militärische Behörden und multinationale Organisationen durchgeführt werden, um Bedrohungen zu begegnen und/oder die Risiken illegaler oder bedrohlicher Aktivitäten im maritimen Raum durch Vollzug gängigen Rechts einzudämmen suchen, um die Bürger zu schützen sowie die nationalen und internationalen Interessen zu wahren“ (CHENS MSO 2007: 1).

Anhand von **vier Entwicklungslinien** sollen bei der Ausformulierung einer europäischen Gesamtstrategie einerseits die bestehenden nationalen und internationalen Strukturen integriert und nationale Sonderanforderun-

<sup>13</sup> EU-Kommission: Grünbuch – Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere. KOM (2006) 275 Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0275B:FIN:DE:PDF> [Stand: 1.8.2012].

<sup>14</sup> KOM (2007) 575. Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:DE:PDF> [Stand: 1.8.2012].

<sup>15</sup> Developing a European interagency strategy for maritime security operations (MSO Strategy) – 2007. Online unter: <http://www.chens.eu/products/MSO%20Strategy.pdf> [Stand: 1.08.2012].

gen berücksichtigt werden. Die Entwicklungslinien, die in kurzfristige, mittlere und langzeitige Ziele festgelegt sind und sowohl auf Verbesserungen auf der nationalen als auch internationalen Ebene abzielen, sind:

#### **Diplomatische, zwischenstaatliche und interinstitutionelle Kooperation**

- Definition von MSOs;
- Nationale und internationale interinstitutionelle Kooperation vertiefen;
- Nationaler und internationaler Ausbau von Fähigkeiten;
- Teilnahme an Konferenzen mit MSO-Relevanz;
- Klärung rechtlicher Diskrepanzen vorantreiben.

#### **Informationsaustausch**

- Verbesserung der nationalen und internationalen Informationssysteme;
- Intensivierung des Informationsaustausches durch Bereitstellung von Daten;
- Aufbau eines gemeinsamen Lagebilds.

#### **Operative Ebene**

- Einbindung der Streitkräfte bei der Formulierung einer gesamteuropäischen Sicherheitsstrategie (Schutz kritischer Infrastruktur, Terror- und Pirateriebekämpfung, freier Seeverkehr etc.);
- Verbesserung der Interoperabilität;
- Etablierung einer europäischen „best-practice“ für MSOs.

#### **Ökonomische Ebene**

- Einbindung der zivilen Schifffahrt beim Informationsaustausch;
- Kooperation mit wirtschaftlichen Akteuren zum Schutz von Schiffen und Handelsrouten;
- Einrichtung einer Liaisonposition mit kommerziellen Partnern;
- Schulungen kommerzieller Partner bei der Gefahrenabwehr.

#### *Maritime Security Best Practice Guideline*

Im November 2008 hat CHENS aufbauend auf dem MSO Strategiepapier zur interinstitutionellen Zusammenarbeit eine **Maritime Security Best Practice Guideline** (MSBPG)<sup>16</sup> erarbeitet, die es den europäischen Marinen ermöglichen soll, die MSO-Strukturen und Fähigkeiten anhand von Leitlinien und Konzepten aufzubauen. Das Dokument bietet grundlegende Richtlinien zur taktischen und strategischen Ausrichtung der europäischen Marinen, um die EU-Einzelstaaten auf eine schnelle Implementierung einer zukünftigen EMSS der EU vorzubereiten. Aufgrund unterschiedlicher nationaler Kapazitäten und rechtlicher Auffassungen handelt es sich bei der MSBPG nicht um ein gemeinsames Regelwerk, sondern ausschließlich um einen **Empfehlungsleitfaden für europäische Marinen** zur Umsetzung und Aufbau von MSO-Strukturen (MSBPG 2008: 3).

<sup>16</sup> Maritime Security Best Practice Guidelines 2008. Online unter:  
<http://www.chens.eu/products/MSO%20BEST%20PRACTICE%20GUIDELINES.pdf> [Stand: 1.08.2012].



### *Maritime Capacity Building in Africa*

Das CHENS-Forum stellte im 2010 veröffentlichten Bericht ***Adding value to Maritime Capacity Building*** (MCB)<sup>17</sup> fest, dass Europa und Afrika strategische Interessen teilen. Europa muss daher seine Bereitschaft erhöhen, die Sicherheit und ökonomische Entwicklung in Afrika nachhaltig zu unterstützen. Ziel des MCB ist es, die Gefahr von unkontrollierten und unregierten Seezonen (sogenannte *failed seas*) zu minimieren und die generelle Entwicklung Afrikas über maritime Kooperation und vertrauensbildende Maßnahmen zu fördern. Vor diesem Hintergrund betont das CHENS-Forum die Zusammenarbeit in den vier grundlegenden Bereichen, die für die MCB von Bedeutung sind:

***Strategie, Sicherheit (security), technische Sicherheit (safety) und Lagebewusstsein.*** Der Bereich der ***Strategie*** befasst sich mit der maritimen strategischen Planung, der maritimen Politik, der maritimen Entwicklung und der professionellen Beratung durch Expertengruppen zur Bildung einer Gesamtstrategie. Der ***Securitybereich*** konzentriert sich auf den Bereich der Hafensicherheit, der Pirateriebekämpfung und den illegalen Drogen- und Waffenhandel. Der ***Safetybereich*** widmet sich Fragen der technischen Sicherheit von Häfen, der sicheren Navigation, dem Umweltschutz als auch Such- und Rettungseinsätzen auf See. Der Bereich zum ***Lagebewusstsein*** befasst sich mit dem Informationsaustausch, der Grenzüberwachung, regionalen maritimen Kooperationen und internationaler maritimer Überwachung (vgl. dazu Anhang 2). Das Ziel des MCB-Ansatzes ist es eine integrierte maritime Sicherheitsstrategie für Afrika in Kooperation zwischen der EU und afrikanischen Staaten zu entwickeln, die einerseits unmittelbare Sicherheit Afrikas und Europas erhöht und andererseits einen ***nachhaltigen Beitrag zur politischen Stabilisierung und ökonomischen Entwicklung Afrikas*** leistet.

### *Maritime Operational Concept*

Im August 2010 hat das CHENS-Forum ein ***Maritime Operational Concept*** (MOC)<sup>18</sup> verabschiedet, welches eine gemeinsame Grundlage für die militärischen Aktivitäten der EU-Marinen im maritimen Raum des 21. Jahrhunderts bilden soll. Das Dokument behandelt neben einer Erklärung des maritimen Umfelds der EU und den damit verbundenen wirtschaftlichen Abhängigkeiten und Verwundbarkeiten auch eine Beschreibung der sicherheits- und verteidigungspolitischen Bedrohungen und Risiken der kommenden Jahrzehnte (vgl. dazu Kapitel II der vorliegenden Studie). Zudem erörtert das MOC den notwendigen Beitrag der nationalen Marinen zur Sicherheit der EU und benennt die ***maritimen Rollen und Aufgaben der EU-Marinen***. Diese erste Rolle konzentriert sich zunächst auf die ***maritime Sicherheit***. Die klassische Aufgabe der maritimen Verteidigung wird auch im 21. Jahrhundert durch die EU-Marinen zu erfüllen sein. Dazu gehören der Schutz des Territoriums der Mitgliedstaaten, die Wahrung der nationalen Souveränität und Integrität, die Abschreckungsfunktion und Machtprojektion auf See und an Land sowie die Kontrolle der Seeverbindungen (*sea lines of communication – SLOC*).

Die zweite Rolle betrifft ***Maritime Security Operations***. Die traditionellen Aufgaben der Marinen werden durch MSOs erweitert, so dass asymmetrischen maritimen Bedrohungen wie etwa Terrorismus, Proliferation von Massenvernichtungswaffen, Piraterie, Drogenhandel, illegale Migration, bewaffnete Überfälle auf See und sonstige kriminelle Aktivitäten durch den Einsatz maritimer Kräfte entgegengewirkt werden kann. Zudem

<sup>17</sup> Adding value to Maritime Capacity Building (MCB) - A CHENS approach, August 2010. Online unter: [http://www.chens.eu/products/valueMCB\\_Africa.pdf](http://www.chens.eu/products/valueMCB_Africa.pdf) [Stand: 1.08.2012].

<sup>18</sup> CHENS Maritime Operational Concept (MOC) - August 13, 2010. Online unter: [http://www.chens.eu/products/CHENS\\_MOC\\_2010.pdf](http://www.chens.eu/products/CHENS_MOC_2010.pdf) [Stand: 1.08.2012].



ermöglichen MSOs auch den Schutz nationaler Ressourcen (Meerboden/EEZ), die Gewährleistung der Energiesicherheit (Handelsrouten/maritimer Wirtschaftsraum), die Prävention von Umweltkatastrophen (etwa Kontrolle und Abweisung gefährlicher Schiffe) als auch die Durchführung von Such- und Rettungsoperationen. Aufgrund des breiten Aufgabenspektrums benötigen MSOs eine hohe Synergie ziviler und militärischer Kooperationsaktivitäten, um der Vielzahl unterschiedlicher Bedrohungen und Risiken begegnen zu können. Die Marinen müssen daher die direkte Kooperation mit zivilen Stellen suchen und intensivieren.

Als dritte Aufgabe werden **Krisenreaktionsoperationen (Crisis Response Operations – CRO)** genannt. Europäische Marinen müssen Fähigkeiten als *expeditionary* Marinen weiter ausbauen und für eine Vielzahl von Aufgaben und Operationen gewappnet sein. Diese umfassen von Friedensmissionen (*peacekeeping, peacemaking, peacebuilding*) und Konfliktregulierung (etwa unter UN-Ägide) bis hin zu humanitären Einsätzen, Katastrophenschutz und Evakuierungsoperationen das gesamte Spektrum von Krisenreaktionsoperationen. Die europäischen Marinen benötigen im Rahmen der CROs eine Bandbreite an Fähigkeiten (amphibische Fahrzeuge, Helikopterkapazitäten, Marineinfanterie etc.), um nicht nur auf See, sondern vielmehr auch von See her zu operieren. Diese Fähigkeiten sollten den Einsatz in extremen Umweltsituationen (etwa Polarregionen, tropische Regionen), aber auch in jenen Regionen, in denen es an notwendiger Infrastruktur mangelt, ermöglichen.

Die letzte Aufgabe betrifft die **Maritime Diplomatie**. Eine historisch gewachsene und für vertrauensbildende Maßnahmen maßgeblich bedeutende Aufgabe der europäischen Marinen ist die maritime Diplomatie. Durch maritime Präsenz, maritime diplomatische Missionen, gemeinsamen Fähigkeitsaufbau und Kooperationen können europäische Marinen frühzeitig präventiv agieren und so einen Beitrag leisten Krisen auf diplomatischem Weg beizulegen.

### Zusammenfassung

Obwohl die ESS von 2003 dem Namen nach eine Strategie ist, ist sie zunächst nicht mehr als ein „vorstrategisches Konzept“ (Lindley-French/Algieri 2004: 9). Die ESS 2003 und der Implementierungsreport von 2008 konzeptionalisieren weder, wann, warum, wo und wie die EU im Krisenfall konkret agieren soll. Daraus resultiert ein Fehlen einer allgemein akzeptierten und klar definierten europäischen strategischen Kultur. Zudem verhindert die Aufteilung der Kompetenzen auf europäischer Ebene zwischen der Kommission und den Regierungschefs im Europäischen Rat sowie die unterschiedlichen Zuständigkeiten verschiedener Agenturen und sich teilweise überschneidende Arbeitsfelder eine effektive Weiterentwicklung der ESS (Germond 2011: 566).

Obwohl sich die IMP der EU primär auf ökonomische, ökologische und andere nicht-militärische Bereiche konzentriert, tangiert sie doch sicherheitsrelevante Themenfelder wie die Gewährleistung eines barrierefreien europäischen Seetransports, die Eindämmung illegaler Fischerei und die Eindämmung ökologischer Folgen des Klimawandel in Küstenregionen. Allerdings reicht die IMP als Grundlage für eine maritime Sicherheitsstrategie nicht aus. Die IMP müsste die konzeptionelle Basis für weitere institutionelle Koordination und Kooperation im nicht-militärischen Bereich bilden (etwa im ökonomischen Bereich durch die Errichtung maritimer Cluster und maritimer Forschungsvorhaben), um die Zusammenarbeit auf europäischer Ebene zu vertiefen. Da sich derzeit die Bildung weiterer supranationaler Koordinationsvorhaben und intergouvernementaler Kooperationen im sicherheitspolitischen Bereich als schwierig erweist, stagnieren Vorhaben wie die Schaffung einer europäischen Küstenwache an politischen Widerständen (Germond 2007: 351).



Aufgrund einer unzureichenden und teils defizitären ESS und einer fehlenden europäischen maritimen Sicherheitsstrategie sind die grundsätzlich zu begrüßenden konzeptionellen Dokumente wie das MSO, MSBPG, MCB, MOC nur substrategische Richtliniendokumente, Rahmen- und Maßnahmenvorhaben, die zwar wichtige Impulse und Ansätze anbieten, denen aber ein übergeordnetes strategisches Dokument fehlt. Die Notwendigkeit einer europäischen Gesamtstrategie ist somit offenkundig und führt dazu, dass ihre Schaffung und Implementierung in den kommenden Jahren nachdrücklich verfolgt werden sollte.

### 3. Bisherige Strategien und Maßnahmen maritimer Sicherheits- und Verteidigungspolitik

Aufgrund nationaler und internationaler Bestrebungen haben einzelne Nationalstaaten und internationale Organisationen zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im maritimen Raum initiiert, von denen im Folgenden ausgewählte Ansätze vorgestellt werden.<sup>19</sup>

#### a. Deutschland

In Deutschland wurde, um auf die neuen Sicherheitsanforderungen angemessen reagieren zu können, mit der Gründung eines **maritimen Sicherheitszentrums** eine zentrale Koordinationsstelle für alle für maritime Sicherheit zuständigen Behörden geschaffen.

Der Kernbereich des maritimen Sicherheitszentrums bildet das gemeinsame maritime Lagezentrum in Cuxhaven. Der aus der Bundespolizei, dem Havariekommando, der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, dem Zoll, der Wasserschutzpolizei, der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung/Point of Contact und der Marine (im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten) bestehende Koordinierungsverbund ist ein optimiertes Netzwerk, in dem die einzelnen Auftragsträger zwar ihre jeweiligen Zuständigkeiten behalten, aber im Bereich der Vollzugsaufgaben eng zusammenarbeiten.<sup>20</sup> Das Ziel des maritimen Sicherheitszentrums ist es, schnellere und effektivere Zusammenarbeit der zuständigen Behörden im Einsatzfall zu gewährleisten. Obwohl im Koalitionsvertrag vereinbart, scheiterte der Aufbau einer nationalen Küstenwache an der Bereitschaft der zuständigen Ministerien und Behörden, Kompetenzen abzugeben und die Hoheit über die Seeschutzkräfte in einer zentralen Küstenwache zu konzentrieren. Daher kann das maritime Sicherheitszentrum als Alternativmodell verstanden werden.

#### b. Europäische Union und EU-Staaten

##### *Virtual Regional Maritime Traffic Center*

Das **Virtual Regional Maritime Traffic-Center** (VRMTC) ist ein von der italienischen Marine implementiertes und in Zusammenarbeit mit 29 Staaten operierendes regionales Überwachungssystem für den Mittelmeer und Schwarzmeerraum. Ziel des VRMTC ist es relevante Informationen (Schiffsname, Beflaggung, IMO-Nummer, Position, Destination etc.) über den Schiffsverkehr zu sammeln und diese zu einem **umfassenden Lagebild**

<sup>19</sup> Eine Vielzahl von Institutionen, Agenturen und Organisationen auf europäischer und internationaler Ebene beschäftigen sich mit maritimer Sicherheit oder speziellen Teilaspekten. Die hier vorgestellten Strategiepapiere und Maßnahmen stellen nur einen exemplarischen Überblick dar die nahezu alle international diskutierten strategischen Ansätze und daraus abgeleitete Maßnahmen thematisch abdecken.

<sup>20</sup> Sicherheitskonzept Küste (2012). Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Online unter: [http://www.wsv.de/Schifffahrt/Seeschifffahrt/Sicherheitskonzept\\_Deutsche\\_Kueste/anlagen/Sicherheitskonzept\\_Deutsche\\_Kueste.pdf](http://www.wsv.de/Schifffahrt/Seeschifffahrt/Sicherheitskonzept_Deutsche_Kueste/anlagen/Sicherheitskonzept_Deutsche_Kueste.pdf) [Stand: 1.08.2012], S. 23.



zusammenzufassen, um illegalen Waffen- und Drogenhandel, illegale Migration und terroristische Aktivitäten frühzeitig zu erkennen und abzuwenden. Die im **VRMTC Data Fusion Centre** in Rom zusammenlaufenden Daten werden zu einem gemeinsamen Lagebild zusammengeführt und den Marinen der kooperierenden Staaten zur Verfügung gestellt. Das Lagebild besteht neben Informationen, die von den teilnehmenden Staaten gesammelt werden, auch aus *Automatic Identification System* (AIS)-Daten. Das System erfasst alle Schiffe mit über 300 BRT, die über geeignete Transponder verfügen, und verwaltet ein Volumen von wöchentlich etwa 40.000 Einträgen (VRMTC Annual Report 2008).

In einer parallelen Kooperation (5+5 Network) haben Italien, Frankreich, Spanien, Portugal und Malta einen Informationsaustausch mit Algerien, Libyen, Mauretanien, Marokko und Tunesien vereinbart. Zudem wird das VRMTC seit 2010 mit vergleichbaren Systemen von Anrainerstaaten des Atlantischen und Indischen Ozeans vernetzt und zu einem **Trans-Regional Maritime Network** (TRMN) ausgebaut (vgl. Anhang 3). Ähnliche Systeme werden auch für anderen Regionen entwickelt. Seit 2008 ist die *Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea* (SUCBAS), unter Beteiligung Deutschlands, im Begriff, ein maritimes Überwachungssystem für den Ostseeraum zu entwickeln.<sup>21</sup>

#### *Europäische Verteidigungsagentur*

Zu den generellen Zielen der **Europäischen Verteidigungsagentur** (EDA), die dem Hohen Vertreter der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik (GASP) der EU unmittelbar untersteht, gehören die Unterstützung von Kooperationen zwischen Mitgliedsstaaten, die Initiierung neuer Kooperationsinitiativen und die Verbesserung bestehender Verteidigungsfähigkeiten. Im Zuge des **Capability Development Plan** (CDP) der EDA wurden zahlreiche Projekte angestoßen, die die maritime Sicherheit durch verstärkte Vernetzung, gemeinsame Forschung, intensivere Kooperation, Interoperabilität, koordinierte Rüstungsbeschaffung, sowie *sharing* und *pooling* verbessern sollen. „Vorrangiges Ziel ist, die maritimen Lagebilder der Staaten zu verdichten, zu vernetzen und den Informationsaustausch zu intensivieren“ (Brinkmann/Peters 2008: 23).

Für die maritime Sicherheit von zentraler Bedeutung ist die **Maritime Surveillance** (MARSUR) Initiative. Das Projekt **MARSUR-Maritime Surveillance Networking** befasst sich mit der Entwicklung eines integrierten Systems für die Schaffung eines gemeinsamen maritimen Lagebilds (*Recognized Maritime Picture/RMP*). Zu diesem Zweck werden bestehende maritime Systeme schrittweise zusammengeführt und vernetzt, um im Rahmen von maritimen EU-Missionen taktische und strategische Entscheidungen auf Basis einer besseren Datenlage treffen zu können. Da es sich um ein offenes System handelt, können teilnehmende Staaten sowohl Daten abrufen als auch einpflegen und somit durch Verbesserung des Lagebilds effektiv den Schutz der europäischen Seegrenzen verbessern. Ein weiteres Projekt, das **Maritime Mine Counter Measures**, zur Weiterentwicklung und Verbesserung vorhandener nationaler Kompetenzen im Bereich der Minenabwehr soll unter Führung Frankreichs ab 2018 in Zusammenarbeit mit 13 Staaten initiiert werden.

#### *FRONTEX*

Die **Europäische Agentur für die operative Zusammenarbeit an den Außengrenzen** (FRONTEX) wurde 2004 von Rat der EU gegründet. Zu ihren Hauptaufgaben gehören:<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea (SUCBAS). Online unter: <http://www.sucbas.org/index.php#item3> [Stand: 1.08.2012].

<sup>22</sup> FRONTEX: Mission and tasks. Online unter: <http://www.frontex.europa.eu/about/mission-and-tasks> [Stand: 1.08.2012].

- die Koordination der operativen Zusammenarbeit an den Außengrenzen der EU;
- die Unterstützung der Mitgliedsstaaten bei der Ausbildung von Grenzschützern;
- die Ausarbeitung von Risikoanalysen;
- der Ausbau der Entwicklung und Technologie im Grenzschutz;
- die operative und technische Unterstützung von Mitgliedsstaaten und Drittstaaten;
- der Aufbau eines Informationssystems und eines Informationsaustausches.

Obwohl FRONTEX keine rein auf maritime Sicherheit beschränkte Organisation ist, führt die Agentur eine Vielzahl von Operationen im maritimen Raum durch. Mit der Gründung des **European Patrols Network** (EPN) hat FRONTEX ein Konzept geschaffen, mit dessen Hilfe versucht wird, durch ein koordiniertes Überwachungssystem illegale Immigration im südlichen maritimen Raum der EU einzudämmen. Dabei handelt es sich bei der EPN nicht um eine Art europäische Küstenwache, sondern um einen Mechanismus, der durch die Koordination und Synchronisation nationaler Grenzkontrollmaßnahmen den Grenzschutz Europas effizienter gestalten soll (Geramond 2011: 572). Durch die Gründung von nationalen Koordinationszentren und die damit einhergehende Institutionalisierung des EPN können die im Rahmen der FRONTEX koordinierten gemeinsamen Missionen fernab von den Küsten der Mitgliedsstaaten effektiver Bedrohungen und Risiken abwenden und einen geographisch größeren Raum abdecken.

#### c. USA

##### *Maritime Domain Awareness – Maritime Situational Awareness*<sup>23</sup>

Das Konzept der **Maritime Domain Awareness** (MDA) bezieht sich auf alle den maritimen Raum betreffenden Einflussgrößen und umfasst alle Aktivitäten auf, an und unter Wasser in Meeren und Wasserwegen. Das MDA geht von einem holistischen Sicherheitsverständnis aus, da es sowohl *security*- als auch **safety**-Aspekte umfasst und neben militärischen Einflussgrößen auch wirtschaftliche, infrastrukturelle und ökologische Aspekte einbezieht. Ziel des MDA ist die Entwicklung eines Lagebewusstseins (*maritime situational awareness*) zur Prävention und Bekämpfung von Terrorismus und organisierter Kriminalität. Entscheidungsträgern soll das Lagebild dank detaillierter Informationen die Entscheidungsfindung erleichtern sowie alternative Handlungsoptionen aufzeigen. Zu den Hauptaufgaben des MDA-Konzepts gehören:

- die Überwachung des Schiffsverkehrs, von Ladungen, Besatzungen und Passagieren;
- die Zusammenführung, Vernetzung und Analyse von Daten und deren Verbreitung;
- die Erstellung von Datenbanken.

Das MDA-Konzept verfolgt einen holistischen und globalen Ansatz und greift auf bestehende nationale Kapazitäten und Fähigkeiten zurück, um diese zu einem ganzheitlichen, globalen System zusammenzuführen. Dabei verfolgt es das Ziel, durch Einbeziehung von staatlichen und kommerziellen Akteuren sowie durch erhöhte Transparenz, ständigen Informationsaustausch und offener Systemarchitektur, die Aktualität des Gesamtlage-

<sup>23</sup> Vgl. National Plan to Archive Maritime Domain Awareness for the National Strategy for Maritime Security. Online unter: [http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/HSPD\\_MDAPlan.pdf](http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/HSPD_MDAPlan.pdf) [Stand: 1.08.2012] und Navy: Maritime Domain Awareness Concept 2007. Online unter: [http://www.navy.mil/navydata/cno/Navy\\_Maritime\\_Domain\\_Awareness\\_Concept\\_FINAL\\_2007.pdf](http://www.navy.mil/navydata/cno/Navy_Maritime_Domain_Awareness_Concept_FINAL_2007.pdf) [Stand 1.8.2012].



bilds zu gewährleisten. Das *Office of Global Maritime Situational Awareness* (OGMSA) und das *National Maritime Domain Awareness Coordination Office* sind die zentralen Anlaufstellen, um das MDA-Konzept zwischen kooperierenden Staaten zu koordinieren. Auf eine Initiative des OGMSA geht auch das *Maritime Safety and Security Information System* (MSSIS) zurück.

#### *Maritime Safety and Security Information System*

Bei dem MSSIS handelt es sich um ein von den USA – zunächst für NATO-Operationen im Mittelmeer – entwickeltes Instrument, mit dessen Hilfe ein gemeinsames maritimes Lagebild erstellt werden kann. Teilnehmende Staaten (68 Staaten – Stand 2011) am MSSIS stellen nationale Lageinformationen bereit, die in einem holistischen Gesamtlagebild zusammengeführt werden (vgl. Anhang 2). Das System basiert auf nicht-klassifizierten AIS-Daten, die internetbasiert in Echtzeit ausgetauscht werden und durch Nutzer eingesehen werden können. Das *open maritime data sharing* Konzept basiert daher auf dem Kooperationswillen der beteiligten Staaten. „Da sich MSSIS wesentlich auf AIS Informationen abstützt, die manipulierbar sind und die bislang keine Seefahrzeuge unter 300 BRT erfassen, bedarf dieses System der Weiterentwicklung und Ergänzung“ (Brinkmann/Peters 2008: 22) Trotz der Probleme bildet das MSSIS ein solide Grundlange für ein zukünftiges globales *Maritime Situational Awareness* System.

#### *National Strategy for Maritime Security*

2005 formulierte die Bush Administration eine *National Strategy for Maritime Security*,<sup>24</sup> die zusammen mit acht Unterstützungsplänen den Rahmen der zukünftigen US-Strategie im maritimen Raum darstellt. Daran anknüpfend veröffentlichten die US-Navy, das Marine Corps und die US-Coastguard im Oktober 2007 eine gemeinsame nationale maritime Sicherheitsstrategie mit dem Titel *A Cooperative Strategy for the 21st Century*.<sup>25</sup> Die strategischen Schwerpunkte des Dokuments sind:

- (1) **Vorgezogene Präsenz** zur Abwendung und Prävention von Bedrohungen am Ort ihrer Entstehung; Abwendung von Gefahren vom US-Territorium so frühzeitig wie möglich;
- (2) **Abschreckung** von Großmachtkonflikten durch globale maritime Präsenz und technologische Prädominanz; erweiterte Abschreckung durch Kooperation mit Alliierten und maritimer Beitrag zu einem Raketenabwehrsystem;
- (3) **Seekontrolle** zur Dominanz auf See (*sea control*) und **Aussperrung gegnerischer maritimer Kräfte** (*sea denial*);
- (4) **Machtprojektion an Land (power projection)** zur Unterstützung von Landstreitkräften, Seetransportkapazitäten und Versorgung von See her;
- (5) **Maritime Sicherheit** zur Abwendung von Piraterie, Terrorismus, Proliferation, Drogenhandel sowie sonstige illegale Aktivitäten. Durchsetzung internationalen Rechts unter Anwendung des *Maritime Operational Threat Response Plan* und kooperative Einsätze mit Marinen und Küstenwachen weltweit;

<sup>24</sup> The National Strategy for Maritime Security. September 2005. Online unter: <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/homeland/maritime-security.html> [Stand: 1.08.2012].

<sup>25</sup> A Cooperative Strategy for the 21st Century. Oktober 2007. Online unter: <http://www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf> [Stand: 1.08.2012].



(6) **Humanitäre Missionen und Katastrophenreaktionsmaßnahmen** im Zuge multilateraler Kooperation und Entsendung von Unterstützungskräften weltweit.

Die strategischen Schwerpunkte werden zudem von zwei Implementierungsprinzipien geleitet. Das erste Prinzip sieht eine nachhaltige Steigerung der Interoperabilität sowie eine vertiefte Integration staatlicher Institutionen vor, die im maritimen Raum tätig sind. Des Weiteren wird durch die *Global Maritime Partnership*-Initiative die internationale Interoperabilität im Sinne kooperativer maritimer Sicherheit gefördert. Das zweite Prinzip konzentriert sich auf die Verbesserung und Erweiterung des maritimen Lagebilds. Einerseits soll die interinstitutionelle Zusammenarbeit national vorangetrieben werden, während andererseits die Effektivität des MDA durch internationale Kooperationen gestärkt werden soll. Ziel eines verbesserten Gesamtlagebilds ist es, Entscheidungsträger mit validen und umfangreichen Informationen auszustatten, die es ermöglichen, in Krisensituationen auf Basis belastbarer Informationen die besten Handlungsoptionen abzuwägen.

d. Frankreich

Frankreichs neue maritime Sicherheitsstrategie *Blue book – A French National Strategy for the Sea and Oceans* vom Dezember 2009<sup>26</sup> versucht von Beginn an, eine umfassende und integrierte maritime Strategie und Politik zu definieren, die alle maritimen Themenfelder behandelt. Das Blaubuch gliedert sich in vier Prioritäten maritimer Politik. Die erste bezieht sich auf die **See als Investition in die Zukunft** und umfasst Themen wie maritime Umweltpolitik sowie die See als Arbeitsraum und adressiert die öffentliche Wahrnehmung des maritimen Raumes durch die französische Bevölkerung. Als zweite Priorität widmet sich das Blaubuch dem **Meer als nachhaltigem Wirtschaftsraum** und konzentriert sich auf die geopolitische Bedeutung einer nachhaltigen Nutzung maritimer Rohstoffe und Ressourcen, ökologischer Fischerei, innovativen Schiffsbaus und der Transformation maritimen Handels. Zudem wird die Bedeutung des Besitzes und des Auf- und Ausbaus international signifikanter Umschlagshäfen sowie die ökologische Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit des maritimen Tourismus diskutiert. Die dritte Priorität ergibt sich aus der Notwendigkeit die geopolitische und geographische Dimension des französischen Staatsgebiets zu beachten und konzentriert sich daher auf die **maritime Dimension der Überseeterritorien** Frankreichs. Vor diesem Hintergrund werden die Integration lokaler *stakeholder* in den Überseeterritorien bei der Formulierung maritimer Politik, die überseeischen Umweltfragen als auch die Rolle maritimer Ressourcen bei der Entwicklung zukünftiger Wirtschaftsmodelle thematisiert. Letztlich wird **Frankreichs Rolle auf der internationalen Bühne und Verantwortlichkeiten** behandelt und internationales kooperatives Regieren (*governance*), die Umsetzung der integrierten Meerespolitik und die Stärkung der Verteidigung und maritimen Sicherheit im maritimen Raum diskutiert. Basierend auf dem französischen Weißbuch für Verteidigung und nationaler Sicherheit<sup>27</sup> behandelt das Blaubuch die Sicherheitsaufgaben anhand von drei Kerngebieten: den Schutz von Handelsrouten nach Europa und in die Überseeterritorien, den Schutz des französischen Territoriums und der Bürger sowie diplomatische Maßnahmen zur Konfliktprävention (Bluebook 2009: 57). Bilaterale und multilaterale Kooperation sollen zudem zu mehr Sicherheit im maritimen Raum beitragen und durch die Unterstützung von lokalen Behörden durch die französische Küstenwache den Kampf gegen Piraterie effektiver machen.

<sup>26</sup> Blue book – A French National Strategy for the Sea and Oceans. 2009. Online unter: <http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/2009-12-08 - Blue Book - A national strategy for the sea and oceans.pdf> [Stand: 1.08.2012].

<sup>27</sup> French White Paper on defence and national security. 2008. Online unter: [http://www.ambafrance-ca.org/IMG/pdf/Livre\\_blanco\\_Press\\_kit\\_english\\_version.pdf](http://www.ambafrance-ca.org/IMG/pdf/Livre_blanco_Press_kit_english_version.pdf) [Stand: 1.08.2012].

## e. NATO

*Alliance Maritime Strategy*<sup>28</sup>

Die **Alliance Maritime Strategy** der NATO definiert im Kontext des strategischen Konzepts die strategischen Zielvorgaben für den maritimen Raum anhand von vier – für die maritime Sicherheit der Bündnispartner zentrale – Leitlinien: (1) **Abschreckung und kollektive Verteidigung**, (2) **Krisenmanagement**; (3) **Kooperative Sicherheit durch Partnerschaften, Dialog und Kooperation**; und (4) **maritime Sicherheit**.

Der Bereich der **Abschreckung und kollektiven Verteidigung** bleibt ein essentieller Bestandteil der NATO-Strategie im maritimen Raum. Die NATO-Marinen besitzen den Organisationsgrad, die strategische Kommunikationsfähigkeit, die operative Bereitschaft, die Interoperabilität und Professionalität, um Aggressoren abzuschrecken und Bedrohungen durch kollektive Verteidigung zu begegnen. Zu den besonderen Aufgaben im maritimen Raum im Bereich der **Abschreckung und kollektiven Verteidigung** gehören:

- Beitrag zur nuklearen Abschreckung durch maritime Kräfte;
- Bereitstellung konventioneller Krisenreaktionskräfte zum schnellen Eingriff und zur Konfrontation von Gegnern durch den Einsatz überlegener maritimer Kräfte;
- Aufrechterhaltung einer „*expeditionary navy*“ durch Kontrolle der Seeverbindungen (SLOC), effektive Minenabwehr, Unterstützung durch amphibische Fähigkeiten und Waffenwirkung von See auf Land;
- Sicherung der Handlungsfreiheit durch Aufklärung und Hochpräzisionswerte;
- Beitrag zur seebasierten ballistischen und Einsatzgebiet-Raketenabwehr sowie Schutz des Territoriums und der Bevölkerung vor ballistischen Raketen.

Der Aufgabenbereich **Krisenmanagement** widmet sich der Konfliktprävention, der Krisenreaktion, Embargooperationen, der Friedensdurchsetzung und der Terrorbekämpfung. Der Beitrag maritimer Kräfte umfasst somit die Durchsetzung von Embargos durch Abfangoperationen, die Fähigkeit, Präzisionsschläge an Land durchzuführen und amphibische Operationen zur Anlandung von Streitkräften, Material, Logistik und Entsatz. Zudem befasst er sich mit Seeüberwachung, Aufklärung sowie mit dem Aufbau von Versorgungskapazitäten und Operationsbasen auf See. Der maritime Auftrag zum Krisenmanagement ist daher:

- **Militärisch:** Aufrechterhaltung moderner, flexibler und einsatzbereiter Marinekräfte, um die militärischen Aufgaben (*power projection ashore, sea control* und *sea denial*) unter, über und von See her zu erfüllen;
- **Humanitär:** Fähigkeit zur Bereitstellung dringender humanitärer Hilfe und Unterstützungsaufgaben im Katastrophenmanagement;
- **Krisenreaktion:** Durchsetzung von (UN-)Embargos, Machtdemonstration, Friedensmissionen und Flugverbotszonen;

<sup>28</sup> Alliance Maritime Strategy. 18. März 2011. Online unter: [http://www.nato.int/cps/en/SID-41426331-6494A785/natolive/official\\_texts\\_75615.htm](http://www.nato.int/cps/en/SID-41426331-6494A785/natolive/official_texts_75615.htm) [Stand: 1.08.2012].



- **Logistisch:** Logistische Unterstützung in feindlichen Küstengebieten und Aufbau von Operationsbasen auf Hoher See.

Die Leitlinie der **kooperativen Sicherheit durch Partnerschaften, Dialog und Kooperation** bezieht sich auf die diplomatische Rolle, die Seestreitkräfte bei vertrauensbildenden Maßnahmen mit Partnern spielen und befasst sich mit den entsprechenden Aufgaben:

- Verbesserung des Informationsaustauschs, der Interoperabilität und Transparenz zwischen NATO und Kooperationspartnern;
- Diplomatische Aktivitäten im Rahmen der *Standing NATO Maritime Groups*;
- Unterstützung und Verbesserung der Fähigkeiten von Partnern und Kooperation zur Steigerung der Sicherheit im maritimen Raum;
- Durchführung gemeinsamer Seminare, Ausbildungs- und Übungsoperationen auf See als vertrauensbildende Maßnahmen.

Der Bereich der **maritimen Sicherheit** widmet sich den Möglichkeiten, durch Harmonisierung bestehender nationaler Gesetze und im Rahmen völkerrechtlicher Grundsätze die Sicherheit im maritimen Raum zu erhöhen. Zudem wird durch folgende Maßnahmen versucht, die Kooperationsprozesse und Operationen zu verbessern, um ein gemeinsames Lagebewusstsein zu etablieren:

- Durchführung von Aufklärungs- und Patrouilleaufgaben im Rahmen von NATO-Missionen und gegenseitiger Austausch von Informationen;
- Durchführung von maritimen Abfangmissionen zur Strafverfolgung und Prävention vor Proliferation von Massenvernichtungswaffen;
- Beitrag zur Energiesicherheit und Sicherheit weltweiter Seewege (AMS: 5) etwa durch Schutz kritischer Infrastrukturen und SLOCs (AMS: 7).

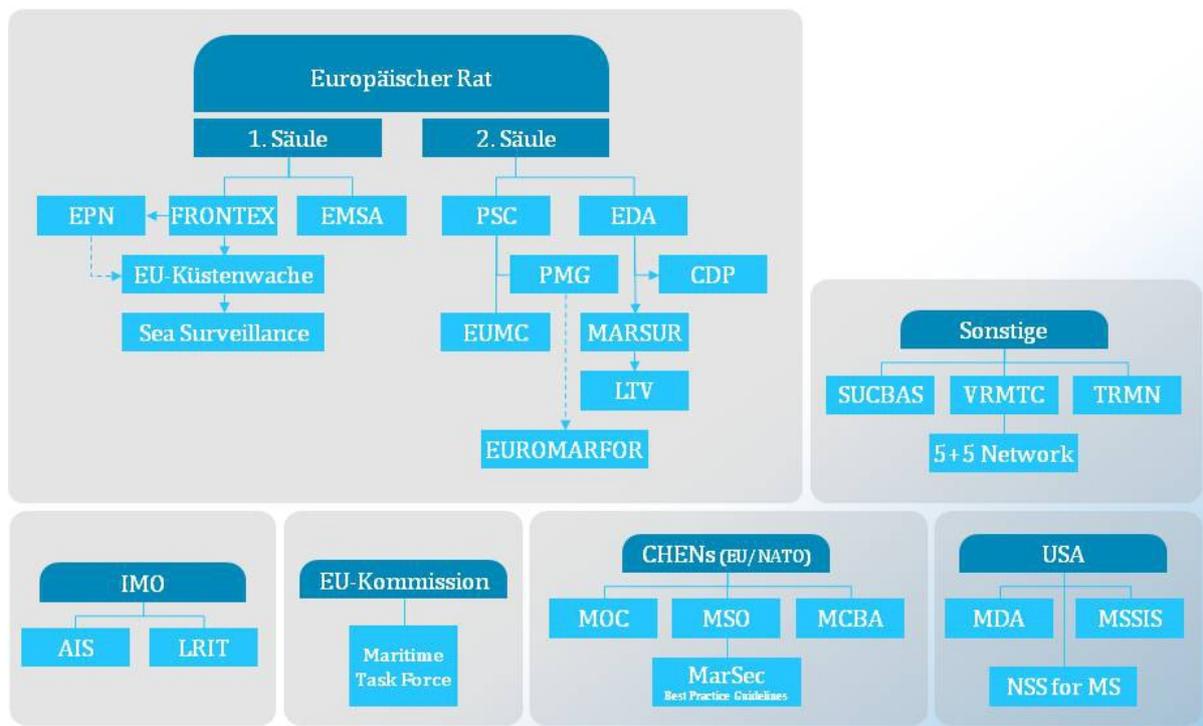
Die Leitlinien der maritimen Strategie der NATO verdeutlichen, dass es einen Konsens zwischen den Alliierten gibt, die maritimen Fähigkeiten der Allianz in nautischen „out-of-area“-Einsätzen als Beitrag zu internationalen Missionen zur Verfügung zu stellen. Daher kann die neue maritime Strategie der Allianz als Schritt hin zu einer potentiell weltweit engagierten NATO verstanden werden.

### *Zusammenfassung*

Die hier vorgestellten Maßnahmen sowie die nationalen maritimen Sicherheitsstrategien der USA und Frankreichs und die multilaterale maritime Sicherheitsstrategie der NATO stecken das breite Spektrum notwendiger Maßnahmen und strategischer Konzeptionen zur Verbesserung der Sicherheit im maritimen Raum ab. Diese maritimen Sicherheitsstrategien können der Europäischen Union beispielhaft als Vorlagen dienen und bei der Formulierung einer europäischen maritimen Strategie impulsgebend und unterstützend wirken. Die maritime Sicherheitsstrategien der USA und der NATO bieten eine grundlegende Blaupause für sicherheits- und verteidigungspolitische Komponenten einer europäischen Gesamtstrategie, erfassen relevante Bedrohungen und Risiken und benennen das zeitgenössische und zukünftige Aufgabenspektrum westlicher Marinen. Wichtig für die

EU sind auch die Impulse der französischen maritimen Strategie, da sie die wirtschaftliche Bedeutung des maritimen Raumes betonen, die öffentliche Wahrnehmung berücksichtigen und die strategischen Herausforderungen beim Schutz und der Integration von Überseebesitzungen in eine umfassende Sicherheitsstrategie integrieren. Teile dieser bestehenden Strategien und die damit einhergehenden und bereits gesammelten Erfahrungen können und sollten bei der Formulierung und Ausarbeitung einer maritimen Strategie für die EU berücksichtigt und ihre politische und praktische Übernahme- und Anpassungsfähigkeit erörtert werden.

Schaubild 5: Übersicht internationaler Initiativen maritimer Sicherheit<sup>29</sup>



Die einzelnen vorgestellten nationalen und internationalen Maßnahmen im Bereich der maritimen Überwachung, Informationsgewinnung und Lagebilderstellung (VRMTC, TRMN, SUCBAS, MARSUR, RMP, MDA, MSSIS) und jene zur Verbesserung der maritimen Sicherheit und maritimen Kooperation (CDP, *Maritime Mine Counter Measures*, EPN, *Global Maritime Partnership*) verdeutlichen aber auch die komplexen und oft redundanten nationalen, regionalen und internationalen Vorhaben bei der Bereitstellung maritimer Sicherheit. Bestehende Programme und Maßnahmen (bspw. VRMTC und MSSIS) basieren in der Regel auf *ad hoc*-Initiativen, werden nicht miteinander koordiniert, sind entgegen ihrer Intention kaum kompatibel und komplementär. Es sind keine Systeme, die auf Basis der Interoperabilität funktionieren und werden zudem mit kulturellen und rechtlichen Schranken konfrontiert, die alle der Erstellung eines gemeinsamen globalen Lagebilds entgegenwirken (Ulrich 2010: 2). Die daraus resultierende Ineffektivität dieser Vorhaben führt zu Informationsdefiziten und letztlich zu einem Verlust an maritimer Sicherheit. Aufgrund des bisherigen Ausbleibens eines „maritimen 11. Septembers“ sind die Maßnahmen der maritimen Sicherheit nicht annähernd auf dem professionellen Niveau wie etwa in der Luftfahrtsicherheit.

<sup>29</sup> Eigene Darstellung, KT.

Der 11. September revolutionierte die Sicherheit der internationalen Luftfahrt und führte zur Implementierung tiefgreifender Maßnahmen (Gepäcküberwachung, *air marshalls*, Austausch von Passagierdaten, biometrische Reisepässe, Körperscanner etc.). Im maritimen Raum sind solche global koordinierten Maßnahmen bisher ausgeblieben und machen einerseits die bestehende Verwundbarkeit und andererseits das frühe Stadium sicherheitsgenerierender Strategien und Maßnahmen globaler Sicherheit im maritimen Raum deutlich.

#### IV Eine Europäische Maritime Sicherheitsstrategie

Eine zukünftige Europäische Maritime Sicherheitsstrategie (EMSS) muss sich im strategischen Rahmen der ESS von 2003 bewegen und diesen für den maritimen Raum inhaltlich füllen und komplettieren. Neben der Kompatibilität sollten die strategischen Ziele einer EMSS zugleich flexibel und zukunftsfähig sein, um den sich stetig ändernden Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht werden zu können und nachhaltig einen Zuwachs an maritimer Sicherheit zu leisten. Die Marinen der EU-Staaten können, wenn auch nicht qualitativ, quantitativ mit den USA (abgesehen von der Zahl strategischer U-Boote und Flugzeugträger) mithalten. Die maritime Dimension der europäischen Sicherheitspolitik spiegelt sich also im militärischen Bereich wider.

Schaubild 6: EU-US Vergleich maritimer Kapazitäten (Germond 2011: 585):

Type of ships	EU	USA
Strategic submarines	8 (France + UK)	14
Attack submarines	75 (17 nuclear powered)	57 (all nuclear powered)
Aircraft carriers	6 (5 light)	12
Principal surface ships	141	100
Amphibious ships	33	36
<i>Patrol boats</i>		
Navies	380	8
Coast guards	More than 1400	162

Ein direkter statistischer Vergleich zwischen den militärischen Fähigkeiten der USA und der EU-Staaten ist jedoch nur ein Hilfsmittel, da es sich bei den Marinen der EU um keine strukturell-integrierte Marine handelt. Auch wenn die maritimen Kapazitäten der EU-Staaten ausreichend erscheinen, fehlt es dennoch an einer gemeinsamen maritimen Strategie, die der EU als **global maritime player** gerecht wird. Im Folgenden sollen auf Grundlage der skizzierten möglichen Szenarien des sicherheitspolitischen Umfelds im 21. Jahrhundert und der Diskussion der bestehenden nationalen und internationalen Sicherheitsstrategien und umgesetzten Maßnahmen die Grundzüge einer EMSS aufgezeigt werden. Zunächst wird der an die neuen Herausforderungen angepasste strategische Rahmen behandelt. Im Anschluss werden der mögliche Aufbau einer EMSS anhand von vier Elementen vorgestellt und schließlich die notwendigen Umsetzungskriterien diskutiert.



### *Angepasster strategischer Rahmen für eine Europäische Maritime Sicherheitsstrategie*

Anhand der in der ESS definierten strategischen Ziele muss eine EMSS die im Folgenden erläuterten strategischen Rahmenbereiche für die Verbesserung der maritimen Sicherheit inhaltlich füllen. Zudem müssten die bestehenden strategischen Ziele der ESS (**Abwehr von Bedrohungen, Stärkung der Sicherheit in unserer Gemeinschaft und Weltordnung auf der Grundlage eines wirksamen Multilateralismus**) vertieft und um den *Umweltschutz* erweitert werden. Daraus ergibt sich folgende Anpassung des strategischen Rahmens einer EMSS für das 21. Jahrhundert:

- **Abwehr von Bedrohungen**

Auch wenn zwischenstaatliche Konflikte zukünftig eher eine Ausnahme bleiben werden, muss die EMSS klassische Verteidigungsaufgaben beinhalten. Auf Grundlage einer Seemachtstrategie muss das notwendige und glaubwürdige militärische Potenzial aufgebaut werden und im Ernstfall vorhanden sein, um durch glaubwürdige **konventionelle Abschreckung** potenzielle Gegner von einem Angriff auf europäisches Territorium abzuhalten. Obwohl sich asymmetrisch operierende Gegner wie Selbstmordattentäter in der Regel nicht konventionell abschrecken lassen, kann das bei anderen Akteuren wie etwa Piraten und Kriminellen durch glaubwürdige Machtdemonstration weiterhin gelingen. Diese Seemachtstrategie umfasst klassische Aufgaben der Marine und beinhaltet **Seekontrolle** (*sea control*), einem potenziellen **Gegner die Nutzung der See entsagen** (*sea denial*) sowie **militärische Machtprojektion** auf See und von See an Land. Zudem muss die Kontrolle über die **Seeverbindungslinien** jederzeit aufrechterhalten werden.

In Anbetracht der potentiellen Zunahme asymmetrischer Bedrohungen im maritimen Raum muss die EMSS zur Abwehr von Bedrohungen **bestehende Verwundbarkeiten minimieren**. Da aller Voraussicht nach die asymmetrisch operierenden Gegner primär landbasiert orientiert sind, muss die EU aufgrund der in der Regel strategischen Entfernung des Einsatzgebiets vom EU-Territorium ihren numerischen und strategischen Nachteil durch einen Aufbau von **spektrumsübergreifenden maritimen Fähigkeiten** (Luft-, See-, Versorgungs- und amphibische Fähigkeiten) kompensieren. Spektrumübergreifende Fähigkeiten sind vor allem deshalb wichtig, weil es ein strategisches Ziel der ESS ist, Bedrohungen und Risiken für die Sicherheit der Union bereits am Ort ihres Geschehens zu begegnen. Die EMSS zielt daher auf die Fähigkeiten der Marinen ab auch in distanzierten und schwerzugänglichen Regionen autark über einen längeren Zeitraum operieren zu können, um Krisen vor Ort bevor sie die EU erreichen bewältigen zu können. Dazu gehören internationale Friedenseinsätze unter UN-Mandat die den robusten Einsatz (*peacemaking*) von militärischen Zwangsmaßnahmen gemäß Art. 42, Verteidigungsmaßnahmen gemäß Art. 51 der UN-Charta oder humanitäre Interventionen auf Basis einer Resolution des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen beinhalten.

Neben den konventionellen Aufgaben einer **expeditionary navy** müssen europäische Marinen auch **constabulary Aufgaben** erfüllen. Dazu gehören Aufgaben wie die Erhaltung der nationalen Integrität der Mitgliedstaaten durch Präsenz in Gewässern sowie die Aufrechterhaltung der Ordnung auf See, der Schutz nationaler und europäischer Ressourcen und der Schutz von Hafenanlagen und ziviler Schifffahrt von symmetrischen und asymmetrischen Bedrohungen (Speller 2008: 170). Des Weiteren umfassen *constabulary* Aufgaben internationale Friedenseinsätze, die nicht-militärische Zwangsmaßnahmen (*peacekeeping*) gemäß Art. 41 UN-Charta wie Embargos und Sanktionen oder einen Waffenstillstand durchsetzen. Ein weiterer Aspekt betrifft die Aufrechterhaltung und den weiteren Ausbau der Fähigkeiten von Marinekräften und zivilen Einsatzkräften, um die Herausforderungen in Katastrophensituationen, humanitären Unterstützungsmissionen und bei nicht-bewaffneten



Evakuierungsmissionen bewältigen zu können. Zudem kommen durch die Solidaritätsklausel in Art. 222 des Vertrags von Lissabon Beistandsverpflichtungen bei terroristischen Angriffen und Naturkatastrophen hinzu.

- **Stärkung der Sicherheit in unserer Gemeinschaft**

Der Beitrag der EMSS zur Stärkung der Sicherheit im Umfeld der EU basiert auf der Fähigkeit, Stabilität und rechtsstaatliche Grundsätze in die angrenzenden Staaten und darüber hinaus zu projizieren. **Capacity building-Maßnahmen** im maritimen Bereich mit afrikanischen Staaten, Mittelmeeranrainern und Staaten im Nahen und Mittleren Osten sind in diesem Zusammenhang ein Mittel zur nachhaltigen Entwicklung friedlicher Kooperation und zum Export von Sicherheit. Diese vertrauensbildenden Maßnahmen umfassen **Entwicklungs- und Aufbauhilfe der zweiten Generation**, die neben der Unterstützung bei Aufbau von Küstenwachen und Polizeieinheiten auch den Aufbau rechtsstaatlicher Institutionen vorantreiben und somit über bloße Hilfslieferungen von Nahrungsmitteln, technisches Material und medizinische Versorgung hinausgehen. Zudem bilden Bildungs- und Ausbildungskooperationen sowie Technologietransfer den Grundstein für den Aufbau von zivilen und militärischen Strukturen, die zu einer Verbesserung des Sicherheitsumfelds Europas beitragen. Diese dürfen jedoch nicht selektiv sein und nur die zivile oder nur die militärische Komponente favorisieren, da inkohärent gewichtete Kooperationen und Entwicklungsmaßnahmen keine nachhaltigen Erfolge versprechen (Wise Pen 2010: 21). Zudem muss sich die EU für stabile politische Verhältnisse in angrenzenden Staaten einsetzen und demokratische Entwicklungen unterstützen. Die EU-Marinen müssen durch diplomatische Hafenbesuche, informelle und formelle Kooperationen und durch den Aufbau von Strukturen kooperativen maritimen Regierens (*maritime Governance*) die freundschaftlichen Beziehungen zu Nachbarstaaten pflegen und die Sicherheit und Stabilität der EU in den maritimen Raum projektieren.

- **Weltordnung auf der Grundlage eines wirksamen Multilateralismus**

Eine EMSS kann einen Beitrag zu einer **Stärkung der internationalen Zusammenarbeit** und internationaler Institutionen auf der Grundlage eines effektiven Multilateralismus leisten. Die Stärkung völkerrechtlicher Normen, die Vertiefung kooperativen Regierens im maritimen Raum innerhalb der EU und Kooperationen mit regionalen und globalen Partnern führen zu einer weiteren Stabilisierung der internationalen Weltordnung. *Governance*-Ansätze zur maritimen Kooperation zwischen der EU und anderen Akteuren müssen daher auf ein kohärentes Fundament von vertrauensbildenden Maßnahmen, der Förderung rechtsstaatlicher Demokratisierung und transparenter Politik basieren, um die Sicherheit der EU und des weiteren europäischen Raumes im maritimen Bereich nachhaltig zu erhöhen.

- **Umweltschutz**

Der **Schutz des maritimen Lebensraums und der maritimen Biodiversität** muss einen zentralen Bestandteil der EMSS bilden. Die zahlreichen, bereits vorhandenen Institutionen und Initiativen auf europäischer Ebene wie etwa die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs und die Europäische Fischereiaufsichtsagentur sind zwar wichtige Unterfangen, jedoch muss eine EMSS beim **Schutz der Umwelt alle maritimen Einzugsgebiete der europäischen Meere miteinbeziehen** und über die Territorialgewässer der EU-Mitgliedsstaaten hinausgehen (Wise Pen 2010: 20). Zudem muss ein gesamteuropäisches maritimes Überwachungs- und Lagebild auch umweltgefährdende Daten erfassen, um durch Früherkennung von Risiken und Gefahren präventive Maßnahmen ergreifen zu können.

Ein weiterer strategischer Fokus der EMSS ist im Bereich der wissenschaftlichen Forschung zur Prävention, dem Verständnis und der Vorhersage von Naturkatastrophen und sicherheitsrelevanten ökologischen Entwicklungen im maritimen Raum verankert. Da die Menschheit weniger über die Meere weiß als über den Mond,<sup>30</sup> ist eine strategische Ausrichtung hin zu mehr Forschungsaktivitäten eine unabdingbare Komponente für eine Verbesserung des Umweltschutzes und des Katastrophenmanagements.

#### *Aufbau einer Europäischen Maritimen Sicherheitsstrategie*

Eine neu zu schaffende EMSS muss (1) **maritime Bedrohungen und Risiken** für die EU definieren, (2) **maritime strategische Aufgaben** benennen, (3) **Implementierungsstrategien** vorgeben und (4) den **maritimen Einsatzraum und potentielle Einsatzgebiete** festlegen. Diese vier Elemente einer neu zu entwickelnden EMSS ermöglichen es eine systematische und effektive maritime Strategie zu formulieren.

Eine EMSS muss zunächst die **Bedrohungen und Risiken** gegen die sie gerichtet werden soll **definieren**. Wie eingangs in der Analyse der möglichen sicherheitspolitischen Zukunftsszenarien bereits aufgeführt sind mindestens sechs zentrale Themengebiete von größerer Relevanz für die maritime Sicherheit in Europa:

- Zwischenstaatliche und regionale Konflikte in der unmittelbaren Nähe Europas;
- Die Einschränkung des Seehandelns durch Piraterie und organisierte Kriminalität;
- Die asymmetrische Bedrohung durch maritimen Terrorismus;
- Internationaler Waffen- und Drogenhandel;
- Illegale maritime Migration;
- Umweltverschmutzung.

Um den maritimen Bedrohungen begegnen zu können müssen die Einsatzkräfte auf See (Marinen und Küstenwachen) über folgende **strategische maritime Fähigkeiten** verfügen:

- Seemacht und maritime Machtdemonstration (Seekontrolle, *sea denial*, amphibische, Versorgungs- und Seetransportoperationen);
- Sicherungsoperationen (Antiterror, Antipiraterie, Kampf gegen Drogen und Waffenhandel, Grenzschutz und Operationen gegen illegale Migration);
- Meeresschutz (*Safety*-Maßnahmen, Fischerei und Umweltschutz).

Nach der Festlegung der maritimen Aufgaben sollte eine EMSS **Implementierungsstrategien** vorschlagen, die es ermöglichen, die strategischen Vorgaben effektiv umzusetzen:

- Komplementäre Kooperation mit der NATO;
- Koordinationsmaßnahmen im Bereich des Grenzschutzes durch FRONTEX;
- Gemeinsame Beschaffungsmaßnahmen unter Leitung der EDA;
- Schaffung eines gemeinsamen europäischen maritimen Sicherheitszentrums;

<sup>30</sup> Beneath the surface of Earth's vital seas. Online unter: <http://oceansci.ucsc.edu/research/> [Stand: 1.08.2012].



- Schaffung eines gemeinsamen europäischen maritimen Lagebilds; Minimierung von Redundanzen und Erhöhung der Interoperabilität;
- Gründung einer europäischen Küstenwache;
- Fähigkeitssharing und -pooling im maritimen Raum;
- Aufbau eines maritimen Flottenverbands und weiterer maritimer Einsatzgruppen nach dem Vorbild der European Maritime Force (EUROMARFOR);
- Unterstützung der Mitgliedsstaaten bei der Klärung rechtlicher Fragen;
- Stärkung und Erweiterung der Seerechtübereinkommens und des Seerechts;
- Intensivierung der Kooperationen mit Nachbarn und Anrainern auf lokaler, regionaler und internationaler Ebene;
- Unterstützung afrikanischer Staaten bei Aufbau maritimer Fähigkeiten als diplomatische und vertrauensbildende Maßnahme;
- Public private partnerships (PPP) im Bereich der maritimen Informationsgewinnung und des maritimen Umweltschutzes;
- Koordination des Umweltschutzes und Katastrophenmanagements;
- Integrative Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und NGOs zur nachhaltigen Verbesserung maritimer Sicherheit.

Da den Bedrohungen für Europa am Ort ihres Entstehens begegnet werden soll, muss die EMSS den **maritimen Einsatzraum und potentielle Einsatzgebiete** festlegen, die als sicherheitsrelevant für Europa eingestuft werden und so die geopolitischen Interessen Europas genauer definieren:

- Mittelmeer (wider Mediterranean)
- Atlantik
- Arktis
- Schwarzes Meer
- Nord- und Ostsee
- Horn von Afrika

#### *Umsetzungskriterien einer Europäischen Maritimen Sicherheitsstrategie*

Grundlage für eine erfolgreiche Entwicklung einer EMSS ist zunächst ein **kollektiver und nachhaltiger politischer Wille** in den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten und auf europäischer Ebene. Es müssen Entschlüsse über eine gemeinsame Erarbeitung durch die zuständigen nationalen Institutionen und Streitkräfte und eine kohärente Führung (etwa durch die CHENS) geschaffen werden, um eine EMSS voranzutreiben. Ein weiteres Verharren in Untätigkeit, ein Vorantreiben der bestehenden redundanten, inkompatiblen und unkoordinierten Sicherheitsmaßnahmen und Initiativen dient nicht der Verbesserung maritimer Sicherheit. Auch das Warten auf ein *window of opportunity* für institutionellen Wandel (etwa initiiert durch ein *9/11 scale event* im maritimen Raum) ist politisch nicht verantwortbar und sollte durch aktives Engagement und nachhaltige Verpflichtung auf nationaler und europäischer Ebene ersetzt werden. Ein weiteres Umsetzungskriterium ist es, **glaubwürdige mari-**

**time Fähigkeiten und Einsatzkräfte** auf europäischer Ebene auszubauen und bereitzustellen. Sollte deren Bereitstellung ausbleiben, droht ein Mangel an Koordination und eine Überlastung bestehender Kräfte die Schaffung maritimer Sicherheit entscheidend zu gefährden. Um die Glaubwürdigkeit und das breite Aufgabenspektrum im maritimen Raum abdecken zu können, müssen in Zeiten der Finanzkrise komplementäre Rüstungs-, Beschaffungs-, Entwicklungs- und Forschungsinitiativen auf Grundlage von *sharing* und *pooling* vorangetrieben werden, um durch Effizienzsteigerung mangelnde finanzielle Ressourcen zu kompensieren. Um einen **holistischen und der vernetzten Sicherheit dienenden Ansatz** zu verfolgen, müssen der Informationsaustausch, Wissenstransfer, kooperative Maßnahmen und Lösungsansätze, gemeinsames Verständnis von *known unknowns* und *unknown unknowns* und weitgreifende interinstitutionelle Transparenz intensiviert werden. Strategien, Entscheidungsträger und sicherheitspolitische Strukturen müssen sich **an die maritimen Herausforderungen, Bedrohungen und Risiken des 21. Jahrhunderts** anpassen. Neue Bedrohungen müssen durch die Linse eines erweiterten Sicherheitsbegriffs, der neben dem militärischen auch den ökonomischen, ökologischen und gesellschaftspolitischen Bereich beachtet, analysiert werden und Lösungsansätze über den nationalen Rahmen hinausgehen. Die Bewältigung der Herausforderungen des 21. Jahrhunderts sollte nicht primär auf sicherheits- und verteidigungspolitische Ansätze und Maßnahmen aus der Zeit des Kalten Krieges zurückgreifen. Zudem ist es wichtig, europäische maritime Sicherheit nicht kontinental isoliert zu denken, sondern sie im Kontext einer dynamischen und stetigem Wandel unterworfenen globalisierten Welt zu verstehen.

Die Umsetzung von Maßnahmen und Programmen zur Förderung maritimer Sicherheit sollte von bürokratischen Traditionen, **institutioneller Stagnation und Inkrementalismus losgelöst** vorangetrieben und die Weiterführung unpassender Zuständigkeiten aus historischen, finanziellen oder politischen Gründen überwunden werden.

Letztlich muss eine **evolutionäre und nachhaltige Förderung, Intensivierung und Erweiterung der Partnerschaften und Kooperationen** mit benachbarten Staaten, internationalen Organisationen, privatwirtschaftlichen Akteuren und NGOs politisch induziert, fortgeführt und intensiviert werden, um den Herausforderungen im maritimen Raum angemessen begegnen und nachhaltig maritime Sicherheit in Europa und der Welt etablieren zu können.

## V Sicherheitspolitische Empfehlungen

### 1. Deutschland

Aufgrund der Bedeutung der Handelsschifffahrt für die deutschen Wirtschafts- und Sicherheitsinteressen als drittgrößte Schifffahrtsnation muss die Bundesrepublik ihr nationales und internationales Engagement im Bereich der maritimen Sicherheit intensivieren und könnte im Anschluss innerhalb der EU in Kooperation mit Frankreich eine führende Rolle spielen. Da das Weißbuch die Rolle einer nationalen Sicherheitsstrategie nur bedingt erfüllt, fehlt Deutschland im Vergleich zu Großbritannien, Frankreich oder den USA, aber ein strategisches Rahmendokument, eine nationale Sicherheitsstrategie, auf deren Basis eine deutsche maritime Sicherheitsstrategie entwickelt werden kann. (vgl. Schaubild 7).

Schaubild 7: Vergleich bestehender Doktrinen und strategischer Konzepte<sup>31</sup>

	UN	NATO	EU	DE	USA
Übergeordnete strategische Doktrin	„In larger freedom“ (2005)	Strategisches Konzept der NATO (2010)	Europäische Sicherheitsstrategie (2003)	✘	National Security Strategy (2010)
Zentrale Strategische Konzepte	✘	Beispiel: Political guidance on ways to improve NATO's involvement in stabilisation and reconstruction (2011)	Military Headline Goal (2010); Civilian Headline Goal (2008)	Weißbuch (2006), Zivile Krisenprävention, Konfliktlösung und Friedenskonsolidierung (2004)	Quadrennial Defense Review (2010); Nuclear Posture Review (2010); Ballistic Missile Defense Review (2010)
Maritime Sicherheitsstrategie	✘	Alliance Maritime Strategy (2011)	✘	✘	National Strategy for Maritime Security

Zunächst ist es für Deutschland wichtig, die wesentlichen bestehenden Initiativen zu begleiten, mitzugestalten und daran mitzuwirken, dass NATO und EU-Systeme kompatibel bleiben, um eine Duplizierung zu vermeiden. Zudem sollte bei regionalen Lagebildsystemen im Nord- und Ostseeraum eine aktive Rolle eingenommen werden, um diese in einem zweiten Schritt in ein gemeinsames europäisches Lagebild zu integrieren. Parallel sollte die Entwicklung einer nationalen Sicherheitsstrategie und einer maritimen Sicherheitsstrategie angestrebt werden, um deutsche Interessen in eine neu zu schaffende EMSS einbringen zu können. In Anbetracht der strategischen und konzeptionellen Rahmenbedingungen, der antizipierten Bedrohungen und Risiken im 21. Jahrhundert und auf Basis des Vergleichs bestehender nationaler und internationaler Strategien und Maßnahmen ergeben sich folgende sicherheitspolitische Empfehlungen für eine Anpassung, Verbesserung und Vertiefung der deutschen maritimen Sicherheitspolitik.

a. Nationale Sicherheitsstrategie

- Aufwertung und Überarbeitung des Weißbuchs zu einer nationalen Sicherheitsstrategie in übergreifender Zusammenarbeit mit allen Ministerien;
- Anpassung des Weißbuchs als strategische Doktrin an neue sicherheitspolitische Herausforderungen und Entwicklungen durch eine Aktualisierung nach jeder Legislaturperiode;
- Ausarbeitung einer spezifischen maritimen Sicherheitsstrategie im Rahmen einer nationalen und europäischen Sicherheitsstrategie;
- Kombination und Umsetzung der europäischen IMP mit der nationalen maritimen Sicherheitsstrategie.

<sup>31</sup> Eigene Darstellung des Autors, KT.

**Vorteile einer nationalen Sicherheitsstrategie:**

- Ressortübergreifendes Dachdokument/Doktrin deutscher Sicherheitspolitik;
- Gesteigerte Transparenz deutscher außen- und sicherheitspolitischer Interessen;
- Einflusstärkung sowie bessere Verhandlungs- und Mitspracheposition bei der Weiterentwicklung der Europäischen Sicherheitsstrategie und einer europäischen maritimen Sicherheitsstrategie;
- Effektiverer Rahmen und Plattform vernetzter Sicherheitspolitik;
- Verbesserte Koordination zivil-militärischer Zusammenarbeit;
- Erfüllung der internationalen Erwartungshaltung gegenüber Deutschland.

b. Gründung eines Bundesministeriums für Handelsschifffahrt und maritime Angelegenheiten

- Bündelung aller maritimen Kompetenzen in einem Ministerium;
- Plattform für PPP für die deutsche Schifffahrts- und Schiffbauindustrie;
- Dachministerium für eine „nationale Küstenwache.“

**Vorteile eines Bundesministeriums für Handelsschifffahrt und maritime Angelegenheiten:**

- Anerkennung der wirtschaftlichen Bedeutung der deutschen Handelsmarine und des maritimen Raums als bedeutendem Wirtschaftsraum;
- Steigerung der öffentlichen Wahrnehmung des maritimen Raumes und Verringerung der „*sea blindness*“ in der deutschen Wirtschafts-, Außen- und Sicherheitspolitik;
- Einheitliche Führungskonzentration aller maritimen Aufgaben;
- Institutioneller Rahmen für Behörden im maritimen Raum, Ansprechpartner für europäische Agenturen, privatwirtschaftliche Akteure und NGOs mit maritimen Hintergrund;

**Alternativ** kann zumindest die **Verlegung des maritimen Koordinators** der Bundesregierung vom Wirtschaftsministerium in das Bundeskanzleramt angestrebt werden;

c. Gründung einer nationalen Küstenwache

- Beteiligung von vier Bundesministerien sowie verschiedener Landesbehörden im maritimen Raum führt zu einer Verantwortungsverteilung;
- Derzeit keine eindeutige Führungskonzentration.

**Vorteile einer nationalen Küstenwache:**

- Verantwortung und Führung in einer Hand (nicht nur im Notfall);
- Gemeinsame Bereitstellung von Material und Ausbildung;
- Gewährleistung hoher und einheitlicher Standards in der Qualität der Vollzugskräfte;
- Einsparpotenzial durch schlankere Verwaltung;



- Senkung von Koordinierungskosten und Reduzierung der Redundanzen;
- Einfachere Integration einer gesamtdeutschen Küstenwache in eine zukünftige gesamteuropäische Küstenwache;

d. Klärung rechtlicher Fragen

- Bilaterale Abkommen mit Staaten in deren Hoheitsgewässer maritime Kräfte operieren könnten (bspw. bei der Verfolgung von Piratenschiffen);
- Trennung von polizeilichen und militärischen Aufgaben in Friedenseinsätzen hinderlich.

**Vorteile einer Klärung rechtlicher Grundlagen:**

- Erfüllbarkeit des militärischen Auftrags wird gewährleistet;
- Rechtssicherheit.

e. Benötigte Fähigkeiten der Bundeswehr

Die in einer EMSS beschriebenen Aufgabenbereiche und Ziele erfordern von den EU-Staaten, ein breites Aufgaben- und Fähigkeitspektrum im maritimen Raum abzudecken. Die Bundeswehr, vor allem die deutsche Marine, muss in der Lage sein, einen Beitrag zur Abschreckung von konventionellen Gegnern und zur Landesverteidigung Deutschlands und der EU an Land, zu Wasser und in der Luft zu leisten. Hierfür sind die vorhandenen Seekräfte und Fähigkeiten der deutschen *expeditionary navy* ausreichend. Um im Rahmen von Friedenseinsätzen zur Konfliktverhütung und Konfliktbewältigung aber beim Kampf gegen die Piraterie und dem maritimen Terrorismus gleichwertige Fähigkeiten bereitstellen zu können, müssen die Elemente einer *constabulary navy* erweitert und ausgebaut werden. Der Einsatz von Fregatten gegen Kleinstboote und zur Kontrolle ist nicht verhältnismäßig und kosteneffizient. Die Entwicklung von kleineren maritimen operativen Einheiten die *mission-tailored* Aufgaben adäquater, kostengünstiger und unter geringerem Personaleinsatz erfüllen können ist daher geboten. Die Korvetten K130 bzw. Braunschweig-Klasse sind in dieser Hinsicht ein erster Schritt zu Optimierung der Fähigkeiten. Auch der Einsatz von unbemannten Drohnen zur Überwachung von Seegebieten ist geboten, da dadurch eine viel kleinere Anzahl von Einheiten einen größeren Operationsraum schützen und überwachen kann. Zudem sollte die Bereitstellung von Hubschrauberträgern durch Kooperationen mit EU-Partnern zur Durchführung von Friedenseinsätzen, humanitären und Evakuierungsmissionen erörtert werden, um die aeronautischen Fähigkeiten der Bundeswehr auf See zu stärken. Zudem müssen die Krisenreaktionskapazitäten und Fähigkeiten bei humanitären Einsätzen evaluiert und gegebenenfalls neuen Situationen angepasst werden.

Die Koordination von sicherheitsrelevanten Beschaffungen sowie das pooling und sharing mit europäischen Partnern müssen vertieft werden, um im Bereich des See- und Lufttransports, des maritimen Versorgungs- und Nachschubwesens und amphibischer Kapazitäten effektiv und effizient die Fähigkeiten der Bundeswehr zu stärken. Des Weiteren sollten gemeinsame europäische Entwicklungs- und Forschungsvorhaben unterstützt und gefördert werden, um für zukünftige Herausforderungen vorbereitet zu sein. Zudem versprechen eine Steigerung der Interoperabilität durch gemeinsame Operationen und Manöver und eine Harmonisierung von Ausbildung und Trainings bessere Ergebnisse bei Einsätzen der Bundeswehr in der Kooperation mit anderen EU-Staaten. Letztlich muss aufgrund neuer asymmetrischer Herausforderungen im maritimen Raum aus beste-

henden Spezialeinheiten wie dem Kommando Spezialkräfte oder den Kampfschwimmern eine Spezialeinheit für den maritimen Raum geschaffen werden, die in der Lage ist, beispielsweise bei Geiselnahmen auf Hoher See zum Einsatz zu kommen.

## 2. Europäische Union

Angesichts der Bedrohungen und Risiken im 21. Jahrhundert braucht Europa eine neue ESS als gesamtstrategischen Rahmen sowie eine EMSS, um seiner Rolle als globaler *maritime player* gerecht zu werden. Auf Grundlage des bestehenden strategischen Rahmens, bisheriger Maßnahmen und der in Kapitel IV vorgeschlagenen Grundzüge europäischer maritimer Sicherheits- und Verteidigungspolitik sind folgende sicherheitspolitische Handlungsempfehlungen für die EU von zentraler Bedeutung, um die notwendige Entwicklung der EMSS voranzutreiben.

### a. Europäische Sicherheitsstrategie

- Anpassung der ESS an neue sicherheitspolitische Herausforderungen;
- Weiterentwicklung des strategischen Rahmens;
- Festlegung des geopolitischen Einsatzgebietes;
- Nachhaltige Kooperationen, Know-how und Technologietransfer mit Afrika.

### b. Europäische Maritime Sicherheitsstrategie

- Definition maritimer Bedrohungen;
- Definition maritimer Aufgaben;
- Schaffung maritimer Einsatzgruppen für militärische und humanitäre Aufgaben;
- Vorschlag von Implementierungsstrategien zur schnellen Umsetzung der EMSS.

### c. European Maritime Surveillance Network

- Integrative Verknüpfung der maritimen Überwachungs- und Lagebildsysteme (VRMT, MARSUR, SUCBAS) in ein interoperatives System zur Schaffung eines gemeinsamen europäischen maritimen Lagebilds;
- Schaffung eines gemeinsamen maritimen Lage- und Sicherheitszentrums der EU;
- Vernetzung land- und weltallbasierter Lagebildsysteme;
- Institutionalisierung des Informationsaustausches;
- Entwicklung von Lagebildsystemen, die auch Seefahrzeuge unter 300 BRT erfassen;
- Aufbauhilfe kompatibler Systeme in Afrika;
- Interkontinentale Vernetzung mit weiteren regionalen Lagebildsystemen.

- d. Gründung einer europäischen Küstenwache
- Gemeinsamer Schutz der maritimen Außengrenzen der EU durch die Küstenwachen;
  - Überwachung und Verfolgung illegaler Fischerei;
  - Überwachung der EEZ der EU-Mitgliedsstaaten;
  - Überwachung von Umweltschutzauflagen;
  - Überprüfung und Kontrolle von veralteten Schiffen und Schiffen mit umweltgefährdender Fracht;
  - Aufgabenwahrnehmung im Kampf gegen illegale Migration und organisierte Kriminalität.
- e. Gemeinsame Rüstungsvorhaben und Einsatzverbände
- Entwicklung von *mission-tailored* maritime Fähigkeiten;
  - Schaffung maritimer Einsatzgruppen (nach dem Vorbild von EUROMARFOR) und maritimer Krisenreaktionskräfte;
  - Aufbau eines europäischen Flottenverbands (bestehend aus einem Flugzeugträger und Begleitfregatten, Korvetten und Versorgern);
  - Entwicklung günstigerer Plattformen im Kampf gegen internationale Piraterie;
  - Intensivierung effizienter gemeinsamer Rüstungs- und Ausbildungscoordination;
  - Kosteneinsparungen durch *sharing* und *pooling*;
  - Kooperation bei Research and Development im Rahmen der EDA;
  - Verbesserung der Interoperabilität europäischer Marinen;
  - Rechtliche Klärung bei notwendiger Amtshilfe für Küstenwachen durch europäische Marinen.
- f. Regionale und internationale Kooperationen, Verrechtlichung
- Maritime Kooperation mit Russland und der Türkei im Schwarzen Meer;
  - Vertiefung der maritimen Kooperation mit nordafrikanischen und asiatischen Mittelmeerrändern im Mittelmeer;
  - Maritime Kooperation mit Nicht-EU-Staaten im Mittelmeer und in der Nord- und Ostsee;
  - Aufbau regionaler Kooperationen zum Schutz von maritimen *chokepoints* (Suez-Kanal, Horn von Afrika, Straße von Hormuz, Straße von Malakka);
  - Förderung von EEZ-Demarkationen zwischen EU-Staaten und benachbarten Staaten und Klärung von Territorial- und EEZ-Disputen;
  - Rechtliche Klärung von Haftungen bei Umweltverschmutzungen durch staatliche und private Akteure im maritimen Raum.



## V Schlussbetrachtungen

Maritime Sicherheit ist ein Garant für die wirtschaftliche Prosperität der EU und der großen europäischen Wirtschaftsnationen. Trotzdem ist *sea blindness* unter einer Vielzahl der maritimen Stakeholder (Regierungen, Institutionen, Behörden) als auch in der breiten Öffentlichkeit weit verbreitet. Wie die vorliegende Studie zeigt, ist die Bedeutung des maritimen Raums in der europäischen Sicherheits- und Verteidigungspolitik zwar fest verankert, jedoch ist eine gemeinsame strategische Ausrichtung durch die Vielzahl der beteiligten Akteure, Institutionen und Agenturen sowie der komplexen institutionellen Verteilung maritimer Aufgaben innerhalb der EU undurchsichtig. Eine Weiterentwicklung der in dieser Studie behandelten nationalen und europäischen Strategien sowie eine effiziente und effektivitätssteigernde Zusammenlegung und Fortentwicklung bestehender nationaler und internationaler Maßnahmen (im Bereich der maritimen Überwachung, gemeinsamer Rüstungs- und Forschungsvorhaben, europäischer Küstenwache und internationaler Kooperationen) ist notwendig, um maritime Sicherheit in der EU und darüber hinaus zu gewährleisten. Europa benötigt eine an die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts angepasste Sicherheitsstrategie, die der Bedeutung der maritimen Dimension für die europäische Sicherheit besondere Aufmerksamkeit schenkt. Auf Grundlage dieser neuen ESS muss eine EMSS entworfen werden, die maritime Bedrohungen und maritime Aufgaben definiert, den maritimen Einsatzraum und die benötigten maritimen Fähigkeiten europäischer Marinen festlegt und schließlich Implementierungsstrategien zur schnellen Umsetzung beinhaltet. Zudem ermöglicht eine EMSS, Redundanzen und Doppelungen von Sicherheitsmaßnahmen zu vermeiden, Investitionen im Bereich der maritimen Sicherheit zu konzentrieren und effektivere Überwachungs-, Schutz und Verteidigungsmechanismen zu schaffen. Nur durch eine neue EMSS kann die zivil-militärische Koordination und internationale Kooperation vertieft und die vertrauensbildenden Maßnahmen zwischen allen maritimen Stakeholdern gestärkt werden, was letztlich zu einer nachhaltigen Verbesserung der Sicherheit im maritimen Raum führt.

Deutschland steht vor einer vergleichbaren Problematik, da das Weißbuch und die verteidigungspolitischen Richtlinien zwar grundlegende strategische Konzepte sind, jedoch von keiner übergeordneten, ganzheitlichen und ressort-übergreifenden nationalen Sicherheitsstrategie überdacht werden. Eine nationale Sicherheitsstrategie ermöglicht es auch eine maritime Sicherheitsstrategie für Deutschland zu formulieren und dient als Grundlage zur Umsetzung europäischer Vorgaben und Maßnahmen. Zudem sollte Deutschland als drittgrößte Seefahrtsnation die Gründung eines Bundesministeriums für Handelsschifffahrt und maritime Angelegenheiten oder zumindest die Versetzung des maritimen Koordinator aus dem Wirtschaftsministerium ins Bundeskanzleramt in Erwägung ziehen, um die Bündelung aller maritimen Kompetenzen an einer zentralen Stelle zu gewährleisten und so nachhaltig der *sea blindness* entgegenzuwirken. Auch die Gründung einer nationalen Küstenwache sollte weiterhin angestrebt werden, um die derzeit geteilte Verantwortung im See- und Küstenschutz und bei der Gefahrenabwehr unter einer Führung zu konzentrieren und zugleich eine Grundlage für eine mögliche Integration in eine europäische Küstenwache zu schaffen. Darüber hinaus bedarf es der Klärung offener rechtlicher Fragen im Zuge von Friedenseinsätzen, der Bekämpfung und Verfolgung von Piraten und bei der Haftung bei Umweltverschmutzungen.

Die Bundeswehr muss ein breites Aufgaben- und Fähigkeitenspektrum im maritimen Raum abdecken. Dazu gehört die Abschreckung von konventionellen Gegnern und die Landesverteidigung sowie im Einsätze zur Konfliktverhütung und Konfliktbewältigung aber auch der Kampf gegen die Piraterie und dem maritimen Terrorismus. Während die Fähigkeiten der deutschen Marine im Bereich der *expeditionary navy* ausreichend sind müssen die Elemente einer *constabulary navy* erweitert und ausgebaut werden. Dazu gehört die Beschaffung und



Entwicklung effizienterer, auf den Auftrag zugeschnittener und flexibler Seeinheiten für Friedens- und Evakuierungsmissionen sowie der Vertiefung der Kooperation mit EU-Partnern (*pooling* und *sharing*), um die Fähigkeiten im Bereich des See- und Lufttransports, des maritimen Versorgungs- und Nachschubwesens und amphibischer Kapazitäten zu stärken.

Um eine Verbesserung der maritimen Sicherheit in Europa herbeizuführen, bedarf es an ausreichend politischem Willen, um einen neuen strategischen Rahmen zu schaffen, eine EMSS zu entwerfen und notwendige Reformen national wie international umzusetzen. Deutschland muss als drittgrößte Seefahrtsnation und größte Volkswirtschaft Europas dabei eine tragende Rolle einnehmen und dem europäischen Entwicklungsprozess im Bereich der maritimen Sicherheit durch nationales Engagement und enge Kooperation mit den anderen EU-Staaten wegweisende Impulse geben.

\*\*\*



## VI Literaturverzeichnis

- A Cooperative Strategy for the 21st Century. Oktober 2007. Online unter: <http://www.navy.mil/maritime/MaritimeStrategy.pdf> [Stand: 1.08.2012].
- Adding value to Maritime Capacity Building (MCB) - A CHENS approach, August 2010. Online unter: [http://www.chens.eu/products/valueMCB\\_Africa.pdf](http://www.chens.eu/products/valueMCB_Africa.pdf) [Stand: 1.08.2012].
- Alliance Maritime Strategy. 18. März 2011. Online unter: [http://www.nato.int/cps/en/SID-41426331-6494A785/natolive/official\\_texts\\_75615.htm](http://www.nato.int/cps/en/SID-41426331-6494A785/natolive/official_texts_75615.htm) [Stand: 1.08.2012].
- Beneath the surface of Earth's vital seas. Online unter: <http://oceansci.ucsc.edu/research/> [Stand: 1.08.2012].
- Blue book – A French National Strategy for the Sea and Oceans. 2009. Online unter: [http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/2009-12-08\\_-\\_Blue\\_Book\\_-\\_A\\_national\\_strategy\\_for\\_the\\_sea\\_and\\_oceans.pdf](http://www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/2009-12-08_-_Blue_Book_-_A_national_strategy_for_the_sea_and_oceans.pdf) [Stand: 1.08.2012].
- BMVg: Weißbuch zur Sicherheitspolitik Deutschlands und zur Zukunft der Bundeswehr, Berlin 2006.
- BMVg: Verteidigungspolitischen Richtlinien des Bundesministeriums für Verteidigung, 2011.
- Brinkmann, Rainer/Peters, Dirk (2008): Herausforderung: Maritime Sicherheit, in: Sicherheit und Frieden, 26:1, S. 19-29.
- Bruhns, Malte et al. (2009): Die strategische Kultur der deutschen Sicherheitspolitik: Brauchen wir eine nationale Sicherheitsstrategie?, in: Policy Brief 08/09. Stiftung neue Verantwortung, S. 1-9.
- Bonß, Wolfgang (1995): Vom Risiko. Unsicherheit und Ungewissheit in der Moderne. Hamburg.
- CHENS Maritime Operational Concept (MOC) - August 13, 2010. Online unter: [http://www.chens.eu/products/CHENS\\_MOC\\_2010.pdf](http://www.chens.eu/products/CHENS_MOC_2010.pdf) [Stand: 1.08.2012].
- CLADESTINO. Final Report (2009); Illegal Migration in Europe. Online unter: [http://clandestino.eliamep.gr/wp-content/uploads/2010/03/clandestino-final-report\\_-\\_november-20091.pdf](http://clandestino.eliamep.gr/wp-content/uploads/2010/03/clandestino-final-report_-_november-20091.pdf) [Stand: 1.08.2012].
- CSIS Report (2005): A Strategic U.S. Approach to Governance and Security in the Gulf of Guinea. Online unter: [http://csis.org/files/media/csispubs/0507\\_gulfofguinea.pdf](http://csis.org/files/media/csispubs/0507_gulfofguinea.pdf) [Stand: 1.08.2012].
- Daase, Christopher (2002): Internationale Risikopolitik. Ein Forschungsprogramm für den sicherheitspolitischen Paradigmenwechsel, in: Daase, Christopher/Feske, Susanne/Peters, Ingo (Hrsg.): Internationale Risikopolitik. Der Umgang mit neuen Gefahren in den internationalen Beziehungen. Baden-Baden, S. 9-35.
- Daase, Christopher (2010): Der erweiterte Sicherheitsbegriff. Herausgegeben vom Projekt: Sicherheitskulturen im Wandel. Workingpaper 1:2010. Online unter: <http://www.sicherheitskultur.org/fileadmin/files/WorkingPapers/01-Daase.pdf> [Stand: 1.08.2012].
- Developing a European interagency strategy for maritime security operations (MSO Strategy) – 2007. Online unter: <http://www.chens.eu/products/MSO%20Strategy.pdf> [Stand: 1.08.2012].
- EU-Kommission: Grünbuch – Die künftige Meerespolitik der EU: Eine europäische Vision für Ozeane und Meere. KOM (2006) 275 Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0275B:FIN:DE:PDF> [Stand: 1.8.2012].
- EU-Kommission. Prüfung der Schaffung eines Europäischen Grenzkontrollsystems (EUROSUR) KOM(2008) 68. Online unter: [http://europa.eu/legislation\\_summaries/justice\\_freedom\\_security/free\\_movement\\_of\\_persons\\_asylum\\_immigration/14579\\_de.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/free_movement_of_persons_asylum_immigration/14579_de.htm) [Stand: 1.08.2012].
- EU-Kommission: Eine integrierte Meerespolitik der Europäischen Union KOM (2007) 574. Online unter: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:DE:PDF> [Stand: 1.8.2012].
- EU-Kommission: Vertrag von Lissabon: Europa auf dem Weg ins 21. Jahrhundert, Lissabon 2009.
- European Security Strategy (ESS): Ein sicheres Europa in einer besseren Welt, Dezember 2003.
- Faustmann, Hubert (2012): Öl- und Gas vor Zypern – Entsteht ein neuer Krisenherd im östlichen Mittelmeer?, in: Wissenschaft und Frieden 2012:2, S. 19-22.
- Flottenkommando: Jahresbericht 2011. Fakten und Zahlen zur maritimen Abhängigkeit der Bundesrepublik Deutschland. 24. Auflage. September 2011.
- French Navy: Constant Operational Presence. Online unter: <http://www.defense.gouv.fr/english/navy/operations2/constant-operational-presence/constant-operational-presence> [Stand: 1.08.2012].
- French White Paper on defence and national security. 2008. Online unter: [http://www.ambafrance-ca.org/IMG/pdf/Livre\\_blanco\\_Press\\_kit\\_english\\_version.pdf](http://www.ambafrance-ca.org/IMG/pdf/Livre_blanco_Press_kit_english_version.pdf) [Stand: 1.08.2012].



- FRONTEX: Mission and tasks. Online unter: <http://www.frontex.europa.eu/about/mission-and-tasks> [Stand: 1.08.2012].
- FRONTEX (2010) FRAN Quarterly. Issue 2. Online unter: [http://www.frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk\\_Analysis/Fran\\_Q2\\_2010.pdf](http://www.frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Fran_Q2_2010.pdf) [Stand: 1.8.2012].
- FRONTEX (2011) FRAN Quarterly. Issue 1. Online unter: [http://www.frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk\\_Analysis/Fran\\_Q1\\_2011.pdf](http://www.frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Fran_Q1_2011.pdf) [Stand: 1.8.2012].
- FRONTEX (2012) FRAN Quarterly. Issue 2. Online unter: [Stand: 1.8.2012].
- Germond, Basil (2007): The naval and maritime dimension of the European Union, in: Bossuat G./Deighton A. (Hrg.): The EC/EU: a world security actor? Paris, S.346-361.
- Germond, Basil (2011): The EU's security and the sea: defining a maritime security strategy, in: European Security 20:4, S. 563-584.
- GMES Dolphin Forschungsprojekt. Online unter: <http://www.gmes-dolphin.eu/node/20> [Stand: 1.08.2012].
- ICC International Maritime Bureau (2011): Piracy and Armed Robbery against Ships. Report for the Period 1 January – 31 December 2011. Online unter: [http://www.icc-deutschland.de/fileadmin/icc/Meldungen/2011\\_Q2\\_UMB\\_Piracy\\_Report.pdf](http://www.icc-deutschland.de/fileadmin/icc/Meldungen/2011_Q2_UMB_Piracy_Report.pdf) [Stand: 1.08.2012].
- Lindley-French, J./Algieri, F. (2004): A European defence strategy. Gütersloh. Online unter: [http://www.cap.uni-muenchen.de/download/2004/2004\\_Venusberg\\_Report.pdf](http://www.cap.uni-muenchen.de/download/2004/2004_Venusberg_Report.pdf) [Stand: 1.08.2012].
- Maritime Security Best Practice Guidelines 2008. Online unter: <http://www.chens.eu/products/MSO%20BEST%20PRACTICE%20GUIDELINES.pdf> [Stand: 1.08.2012].
- Migrants reverting to Aegean route. Ekathimerini.com. 28.8.2012. Online unter: [http://www.ekathimerini.com/4dcgi/w\\_articles\\_wsite1\\_1\\_28/08/2012\\_458676](http://www.ekathimerini.com/4dcgi/w_articles_wsite1_1_28/08/2012_458676) [1.09.2012].
- Navy: Maritime Domain Awareness Concept 2007. Online unter: [http://www.navy.mil/navydata/cno/Navy\\_Maritime\\_Domain\\_Awareness\\_Concept\\_FINAL\\_2007.pdf](http://www.navy.mil/navydata/cno/Navy_Maritime_Domain_Awareness_Concept_FINAL_2007.pdf) [Stand 1.8.2012].
- National Plan to Archive Maritime Domain Awareness for the National Strategy for Maritime Security. Online unter: [http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/HSPD\\_MDAPlan.pdf](http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/HSPD_MDAPlan.pdf) [Stand: 1.08.2012].
- NATO: The Alliance's Strategic Concept, Lissabon, November 2010.
- Robertson, Nick/ Cruickshank, Paul/ Lister, Tim: CNN – Documents reveal al Qaeda's plans for seizing cruise ships, carnage in Europe. 1. Mai 2012. Online unter: [http://edition.cnn.com/2012/04/30/world/al-qaeda-documents-future/?hpt=hp\\_c1](http://edition.cnn.com/2012/04/30/world/al-qaeda-documents-future/?hpt=hp_c1) [1.08.2012].
- Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea (SUCBAS). Online unter: <http://www.sucbas.org/index.php#item3> [Stand: 1.08.2012].
- Seerechtsübereinkommen (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS). Online unter: <http://www.admin.ch/ch/d/as/2009/3209.pdf> [Stand: 1.08.2012].
- Sicherheitskonzept Küste (2012). Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Online unter: [http://www.wsv.de/Schifffahrt/Seeschifffahrt/Sicherheitskonzept\\_Deutsche\\_Kueste/anlagen/Sicherheitskonzept\\_Deutsche\\_Kueste.pdf](http://www.wsv.de/Schifffahrt/Seeschifffahrt/Sicherheitskonzept_Deutsche_Kueste/anlagen/Sicherheitskonzept_Deutsche_Kueste.pdf) [Stand: 1.08.2012].
- Speller, Ian (2008): Contemporary and future naval warfare, in: Jordan, D. et al.: Understanding Modern Warfare. Cambridge, S. 165-177.
- Suarez de Vivero, J.L./Rodríguez Mateos, J.C. (2006): Maritime Europe and EU enlargement. A geopolitical perspective, in: Marine policy 30:2, S. 167-172.
- The National Strategy for Maritime Security. September 2005. Online unter: <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/homeland/maritime-security.html> [Stand: 1.08.2012].
- The Wise Pen Team final report to EDA Steering Board. 26. April 2010.
- Tophoven, Rolf (2008): Maritimer Terrorismus - Gefahr auch durch al-Qaida?, in: Internationales Magazin für Sicherheit, Maritime Sicherheit - Welthandel im Fadenkreuz, Nr. 2, S. 23-26.
- Ulrich, Henry G. III (2010): International Maritime Safety and Security Exchange: A Promising Business Model for Global Maritime Safety and Security. Atlantic Council. Online unter: [http://www.acus.org/files/publication\\_pdfs/3/International-Maritime-Security-Atlantic-Council-Issue-Brief.pdf](http://www.acus.org/files/publication_pdfs/3/International-Maritime-Security-Atlantic-Council-Issue-Brief.pdf) [Stand: 1.08.2012].
- Verordnung (EG) Nr. 343/2003 des Rates vom 18. Februar 2003 zur Festlegung von Kriterien und Verfahren zur Bestimmung des Mitgliedstaats, der für die Prüfung eines Asylantrags zuständig ist, den ein Staatsangehöriger eines Drittlandes in einem Mitgliedstaat gestellt hat. Dublin II Verordnung. Online unter:



[http://europa.eu/legislation\\_summaries/justice\\_freedom\\_security/free\\_movement\\_of\\_persons\\_asylum\\_immigration/l33153\\_de.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/justice_freedom_security/free_movement_of_persons_asylum_immigration/l33153_de.htm) [Stand: 1.08.2012].

VRMTC Annual Report 2008. Online unter: [http://www.marina.difesa.it/attivita/coopint/vrmtc/wider/Documents/VRMTC\\_WMC\\_ANNUAL\\_REPORT\\_2008.pdf](http://www.marina.difesa.it/attivita/coopint/vrmtc/wider/Documents/VRMTC_WMC_ANNUAL_REPORT_2008.pdf) [Stand: 1.08.2012].

#### Abkürzungsverzeichnis

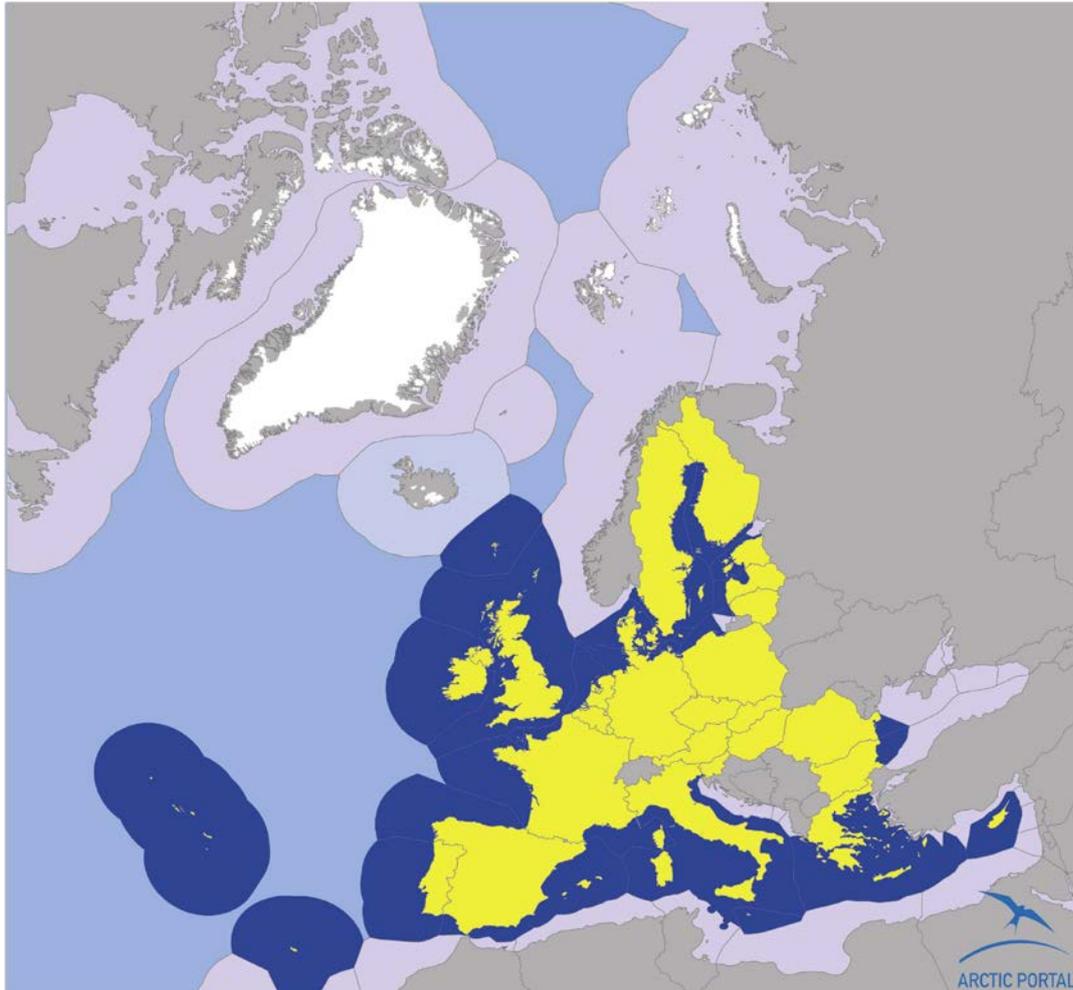
AIS	Automatic Identification System
CDP	Capability Development Plan
CHENS	Chiefs of European Navies
CRO	Crisis Response Operations
EDA	Europäische Verteidigungsagentur - European Defence Agency
EEZ	Exklusiv Ökonomische Zone
EMSS	Europäische Maritime Sicherheitsstrategie
EPN	European Patrol Network
ESS	Europäische Sicherheitsstrategie
EU	Europäische Union
EUROMARFOR	European Maritime Force
EUROSUR	European external border surveillance system
FRONTEX	Europäische Agentur für die operative Zusammenarbeit an den Außengrenzen
GASP	Gemeinsame Außen- und Sicherheitspolitik
GSVP	Gemeinsame Europäische Sicherheits- und Verteidigungspolitik
ISTAR	Intelligence, Surveillance, Target Acquisition, Reconnaissance
MARSUR	Maritime Surveillance
MCB	Maritime Capacity Building
MDA	Maritime Domain Awareness
MOC	Maritime Operational Concept
MSBPG	Maritime Security Best Practice Guideline
MSO	Maritime Security Operations
MSSIS	Maritime Safety and Security Information System
NGO	Non-governmental organisation
OGMSA	Office of Global Maritime Situational Awareness
PPP	Public private partnership
SUCBAS	Sea Surveillance Cooperation Baltic Sea
SLOC	Sea lines of Communication
RPM	Recognized Maritime Picture
TRMN	Trans-Regional Maritime Network
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
VRMTC	Virtual Regional Maritime Traffic-Center

#### Bilderindex

Schaubild 1:	Dimensionen des erweiterten Sicherheitsbegriffs
Schaubild 2:	Umstrittene EEZ östliches Mittelmeer
Schaubild 3:	Registrierte illegale Migration im Mittelmeerraum
Schaubild 4:	Territorial- und EEZ-Dispute im Südchinesischen Meer
Schaubild 5:	Übersicht internationaler Initiativen maritimer Sicherheit
Schaubild 6:	EU-US Vergleich maritimer Kapazitäten
Schaubild 7:	Vergleich bestehender Doktrinen und strategischer Konzepte

## Anhang

### 1) Schaubild: EEZ der Europäischen Union<sup>32</sup>

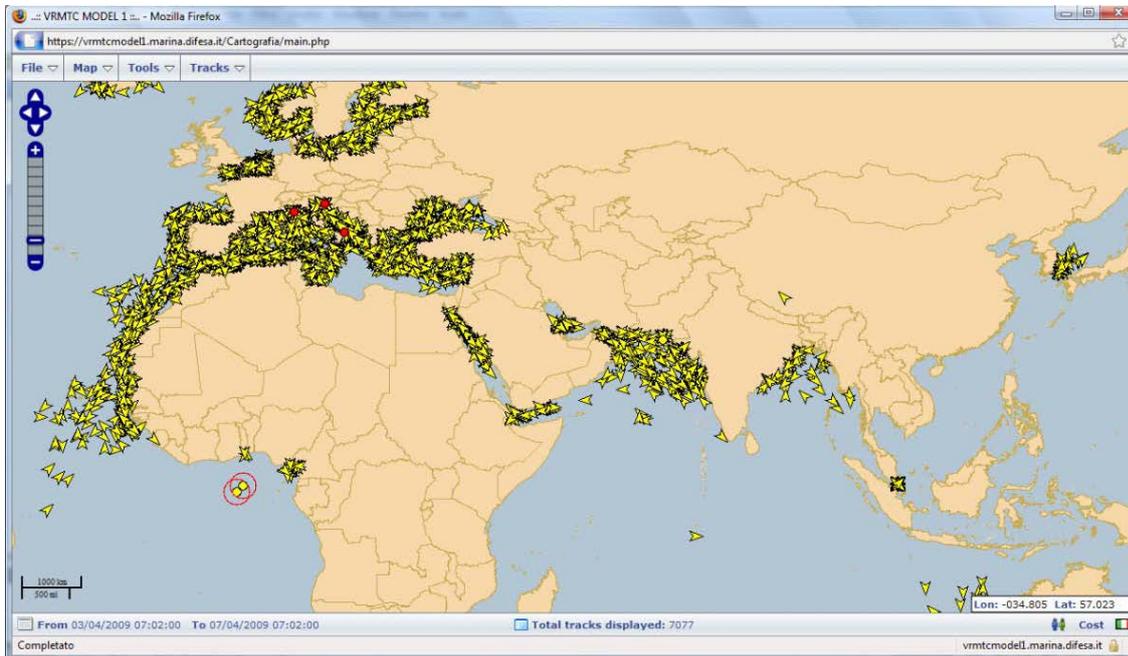


<sup>32</sup> Bildnachweis: Online unter: [www.library.arcticportal.org](http://www.library.arcticportal.org) [Stand: 1.8.2012].

2) Schaubild: CHENS CMB Africa<sup>33</sup>



3) Schaubild: VRMTC/TRMN – Transregionales Gesamtlagebild



<sup>33</sup> Watson, K.J. (2011): Promoting the Creation of an Integrated Maritime Security Capability on the Southern African Coast. S. 5. Online unter: <http://www.nautinst.co.za/papers/watson.pdf> [Stand: 1.08.2012].