

# Internationale Initiativen im Bereich maritimer Sicherheit und die Rolle der Deutschen Marine

**Klaus von Dambrowski**

**D**ie deutschen Behörden sind verantwortlich für eine Küstenlinie von nahezu 2.400 km und ca. 8.000 Quadratkilometer an Territorialgewässern. Ca. 150.000 Schiffe pro Jahr laufen deutsche Häfen an, 400.000 Schiffe bewegen sich pro Jahr in der Deutschen Bucht und in den für uns relevanten Teilen der Ostsee. Dieser Seeverkehr muss sicher durch unsere Wasserstraßen geleitet werden und hat Anspruch auf die Einhaltung seerechtlicher Konventionen.

Die zahlreichen maritimen Aufgaben werden von verschiedensten Behörden des Bundes und der Länder wahrgenommen. Häufig sind die Verantwortlichkeiten entlang den Küstenregionen dezentralisiert. Die Polizeigewalt in den

Küstengewässern liegt grundsätzlich bei den fünf Bundesländern, die ihre Aktivitäten in einem Büro in Cuxhaven abstimmen.

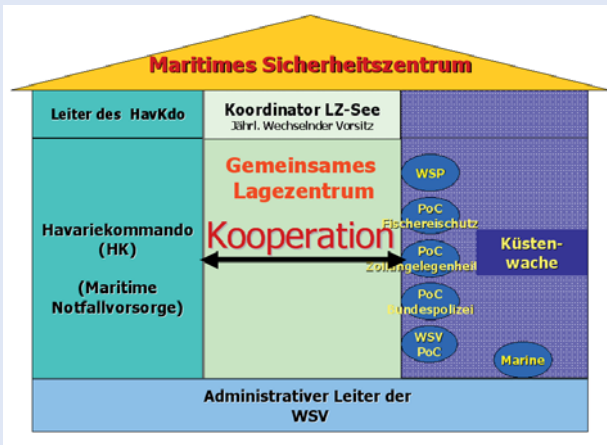
Die Wasserschiffahrtsdirektion (WSD) mit verschiedenen Direktoraten und Büros ist verantwortlich für die Betriebssicherheit der Seeverkehrswege sowie die Betriebssicherheit und den Fluss des Seeverkehrs. Die WSD verfügt über eine dezentrale Organisationsstruktur.

Im Fall sogenannter »Großschadenslagen« oder auch bei sogenannten Sonderlagen liegt die Verantwortung für die Koordination von entsprechenden Maßnahmen beim Havariekommando in Cuxhaven, das von Bund und Ländern gemeinsam betrieben wird. Die Aufgaben der Bundespolizei (Bpol) werden hauptsächlich in Neustadt sowie in Cuxhaven und Warnemünde koordiniert. Ihre Hauptaufgabe

ist der Schutz der Seegrenzen Deutschlands. Dies umfasst z. B. den Kampf gegen illegale Einwanderer. Die Zollverwaltung hat ihre Zentrale in Hamburg. Hauptaufgabe der Zollverwaltung ist die Durchsetzung deutscher Zollbestimmungen. Der Fischereischutz obliegt dem Landwirtschaftsministerium und dessen nachgeordneten Behörden. Es gibt Absprachen und Vereinbarungen zwischen all diesen Behörden, um im Problemfall koordinierte Maßnahmen treffen zu können.

**In Deutschland ist man noch wenig sensibilisiert**

Seit dem 11. September 2001 aber wird offensichtlich, dass die See von all ihren Anrainern noch unter einem weiteren Aspekt gesehen



fangsbetrieb am 16. Jan. 2007 aus einem Übergangsgebäude heraus aufgenommen.

### Die Behörden in Deutschland stehen nach wie vor vor einem rechtlichen Dilemma

Doch trotz dieser Bemühungen stehen die Behörden in Deutschland nach wie vor vor einem rechtlichen Dilemma:

Die für polizeiliche Vollzugsaufgaben zuständige Bpol (außerhalb des Küstenmeeres) und Wasserschutzpolizeien (WSP) der Länder (im Küstenmeer) haben nicht die in allen Bereichen erforderlichen Fähigkeiten zur Bekämpfung terroristischer Angriffe. Es fehlt insbesondere an jeglicher Kapazität im Bereich der Beseitigung von Minen, der ggf. notwendigen Anwendung von Gewaltmitteln zur Bekämpfung größerer See/Luftfahrzeuge, zur Aufbringung eines von Terroristen besetzten Handelsschiffes auf hoher See, zur Erkennung von Massenvernichtungswaffen etc. Der Marine fehlt nach derzeitigem Verständnis der Verfassung die Eingriffsbefugnis.

In vielen Fällen verfügen die übrigen Vollzugsorgane zwar über die rechtliche Verpflichtung und die einhergehenden Befugnisse, nicht aber über die erforderlichen Fähigkeiten und Mittel, um den anfangs dargestellten Aufgaben im Rahmen der Gefahrenabwehr gerecht zu werden.

Dem könnte entweder dadurch begegnet werden, dass die Vollzugsorgane entsprechende Fähigkeiten (z. B. allwetterfähige Fahrzeuge mit entsprechender militärischer oder vergleichbarer Bewaffnung, die Fähigkeit zur Kampfmittelbeseitigung unter Wasser etc.) entwickeln, oder durch eine entsprechende Ergän-

zung des Grundgesetzes, die den Einsatz der Streitkräfte in diesen Fällen gestattet.

Im Hinblick auf die Kosten und die Duplizierung von Fähigkeiten der ersten Variante erscheint die Ergänzung des Grundgesetzes als angemessen und geboten.

### Lösungsvorschlag: Ergänzung des Grundgesetzes Bedrohung innerhalb der Territorialgewässer (Hoheitsgebiet), Lösung: Art. 35 IV (neu):

Reichen zur Abwehr eines besonders schweren Unglücksfalles polizeiliche Mittel nicht aus, so kann die Bundesregierung den Einsatz der Streitkräfte mit militärischen Mitteln anordnen. Soweit es dabei um wirksamen Bekämpfung erforderlich ist, kann die Bundesregierung den Landesregierungen Weisungen erteilen. Die Anordnung nach Satz 1 ist jederzeit auf Verlangen des Bundesrates, im Übrigen unverzüglich nach Beseitigung der Gefahr aufzuheben.

### Bedrohung außerhalb der Territorialgewässer (Hoheitsgebiet), Lösung: Art. 87a V (neu):

Außerhalb des Hoheitsgebiets der Bundesrepublik Deutschland dürfen die Streitkräfte nach den Regeln des Völkerrechts, auch zur Unterstützung der zuständigen Bundesbehörden, eingesetzt werden. Einsätze bedürfen der Zustimmung des Deutschen Bundestages; das Nähere regelt ein Bundesgesetz.

werden muss: Sie ist ein verhältnismäßig offener, nur schwer kontrollierbarer Zugangsweg für Terroristen aus dem hoheitsfreien Raum heraus mitten hinein in die hochempfindliche wirtschaftliche und soziale Infrastruktur einer modernen Industriegesellschaft. Für diesen Aspekt ist man in Deutschland noch wenig sensibilisiert – jedoch nicht etwa, weil die Nutzung dieses Zugangs so unwahrscheinlich wäre, sondern lediglich deshalb, weil es bislang noch keinen groß angelegten seewärtigen Anschlag mit Medienaufmerksamkeit gegeben hat. Dabei ist die typisch terroristische Zielsetzung – nämlich die Erzeugung größtmöglicher Schadenswirkung mit verhältnismäßig schlichten Mitteln – auf See und von See her in verschiedensten Varianten denkbar.

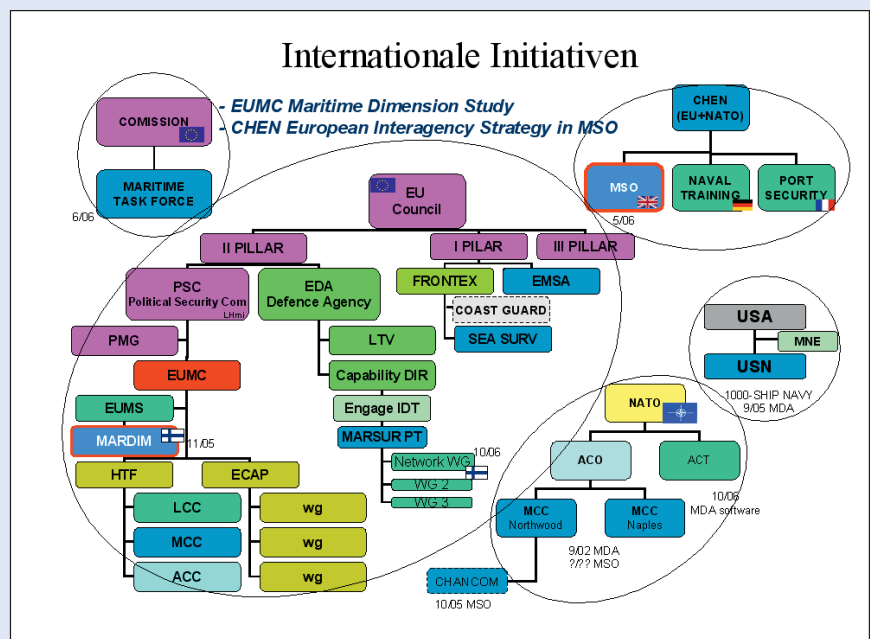
Eine Reaktion infolge des 11. Septembers ist die Einrichtung des Maritimen Sicherheitszentrums in Cuxhaven, in dem erstmals alle zuständigen Behörden zumindest organisatorisch gemeinsam vertreten sind, um auf sogenannte »Sonderlagen« adäquat reagieren zu können.

Am 6. September 2005 wurde in einem Bund-Länder Abkommen vereinbart, dass zur besseren Koordination der zuständigen Behörden ein Maritimes Sicherheitszentrum (MSZ) errichtet wird, dass die Aktivitäten der Bpol, der beiden Küstenwachzentren und des Havariekommandos abstimmt. Die Marine beteiligt sich an dem MSZ mit einem Verbindungsoffizier, der über das Flottenkommando ggf. Unterstützungsleistungen der Marine anfordern kann und zum gegenseitigen Lagebild austausch beiträgt.

Die Organisation des MSZ greift nicht in die originären Zuständigkeiten einzelner Behörden ein, sondern dient vor allem der Kooperation und der Koordination. Dies wird dadurch erreicht, dass alle Behörden unter einem Dach zusammengefasst werden und ein gemeinsames Lagebild erstellen. Im Fall sog. Sonderlagen (Terroranschlag) übernimmt der Verantwortliche (z.B. GSG 9 Polizeiführer) und kann für die Dauer dieser Lage Anweisungen an die übrigen Behörden erteilen. Die Marine ist darauf vorbereitet, in einem solchen Fall personell aufzuwachen und die Mitarbeit schichtfähig zu garantieren. Im Gegensatz zu den früheren Küstenwachzentren Nord- und Ostsee ist die Marine mit einem Verbindungselement permanent eingebunden. Das MSZ hat seinen An-

Die Lösungsvorschläge zur Ergänzung des Grundgesetzes sind sowohl im BMVg mit der Abteilung »Recht« abgestimmt, als auch mit der »Arbeitsebene« von BMI und BMJ. Eine offizielle Ressortabstimmung steht jedoch noch aus.

Die Marine beschränkt sich in ihrer Forderung auf diese beiden Artikel, weil diese den opera-



tiven Bedürfnissen vollumfänglich Rechnung tragen.

Eine Ergänzung des Grundgesetzes zu dem Zweck, hoheitliche Aufgaben auch in den Territorialgewässern von Drittstaaten oder in den Gewässern sogenannter »failed states« durchführen zu können, wird durch die Marine nicht gefordert. Diese seltenen, aber brisanten Fälle (Verletzung des Territoriums eines Drittstaates!) sind ggf. durch Maßnahmen im Rahmen der Nothilfe aufzufangen (z.B. Schutzmaßnahmen für ein deutsches Kreuzfahrtschiff oder einen deutschen Tanker in entsprechenden Gewässern bei Angriff durch organisierte Kriminelle). Die Änderung des Grundgesetzes zu diesem Zweck erscheint nicht angemessen und geboten.

### Viele »Spieler« tummeln sich auf dem Feld maritimer Sicherheit

Nun aber zu den bereits bestehenden multinationalen Initiativen: Ich habe versucht, eine Übersicht über die für Deutschland relevanten Aktivitäten zu erstellen und dabei festgestellt, dass sich inzwischen eine Menge Spieler auf dem Feld maritimer Sicherheit tummeln. Allein – es fehlt auch hier an Koordination. So erschreckend dieses Lagebild auf den ersten Blick auch sein mag, es lässt sich Ordnung in das Chaos bringen. Für uns sind neben den theoretischen Bemühungen der EU-Kommission (MTF = Thinktank, keine Kräfte!) vor allem die Bemühungen der NATO, der EU und einiger Partnerstaaten von Interesse, auf die ich nunmehr näher eingehe.

Blicken wir zunächst über den großen Teich: Unser wichtigster strategischer Partner hat nach dem Schock des 11. September massive Anstrengungen unternommen, um unter dem Oberbegriff »Maritime Domain Awareness« unter Führung eines Zwei-Sterne Admirals mit entsprechendem Personal und einem Budget von über 90 Mio. USD einen strategischen Plan zur Implementierung maritimer Sicherheit in den USA zu erstellen. Das amerikanische Konzept steht wenige Monate vor der Fertigstellung

und sieht »Maritime Sicherheit« als das Produkt von ressortübergreifender Zusammenarbeit unter Einschluss von INTEL Daten. Mit Hilfe aller militärischen aber auch zivilen Kräfte (1.000 Ship Navy) sollen u.a. den USA verpflichtete oder wohlgesonnene Reedereien Ihre Informationen (Radarlagebilder, AIS Transponder) in das Netzwerk der USA einbinden. Die USA streben so eine weltweite Übersicht über potenzielle Bedrohungen an.

Einen räumlich weitaus begrenzteren aber in der Intensität noch gesteigerten Ansatz verfolgt Singapur. Die geografische Lage am Ausgang der Straße von Malakka spricht für sich und ist durch obige Risiken gekennzeichnet.

Daheer hat sich Singapur entschlossen, eine komplexe Strategie zur Bekämpfung potenzieller Bedrohungen umzusetzen. Dazu gehört im Gegensatz zu dem US-amerikanischen Ansatz auch die Erfassung kleinster Seefahrzeuge bis hinunter zum Jet Ski, die über einen Transponder durch die Behörden zu erfassen sein müssen. Singapur setzt u. a. auf massive Präsenz von Kräften, auf Abschreckung und garantiert ausländischen Gästen ein Höchstmaß an Force Protection.

Italien hat vor etwas mehr als zwei Jahren ein Pilotprojekt gestartet, das »Virtual Regional Maritime Traffic Centre« genannt wird. Dort wird unter Federführung der Marine ein Netzwerk betrieben, an dem sich derzeit mehr als zwanzig Nationen aus NATO/EU und dem Mittelmeerraum beteiligen. Auch Deutschland hat sich diesem System angeschlossen, das darauf abzielt, kommerziell verfügbare Daten über den Seeverkehr sowie die den beteiligten Nationen verfügbaren offenen Daten zu einem Gesamtlagebild zu aggregieren, das dann den Betreibern zur Verfügung gestellt wird. Im Unterschied zu den USA werden hier nur offene Informationen und keine Intel-Daten verarbeitet. Im Unterschied zu Singapur werden in der Regel nur Fahrzeuge mit einer Größe von mehr als 300 BRT erfasst, die über einen entsprechenden Transponder verfügen. Dennoch gelingt es mit den vorhandenen Daten, mehr als 90 Prozent des Seeverkehrs im östlichen Mittelmeer zu erfassen und vor allem ist es abschaltbar und manipulierbar. Damit bedürfen AIS Daten der Verifikation, damit sie als zuverlässig eingestuft werden können.

Boardings drastisch zu senken.

Da es sich um offene, nicht eingestufte Daten handelt, werden Fragen der IT-Sicherheit und des Datenschutzes weitestgehend vermieden. Das Projekt wird derzeit weiter ausgebaut und Deutschland profitiert etwa im Rahmen des UNIFIL Einsatzes

von den zur Verfügung stehenden Lageinformationen.

Unter dem Gesichtspunkt der Maritimen Betriebssicherheit, also »safety« nicht »security« als Synonym für die äußere Sicherheit betreibt die EMSA (European Maritime Safety Agency) ein Netzwerk, das »Safe Sea Net« genannt wird. Die Ziele des SSN sind

- ▶ Verbesserte Notfallreaktion,
- ▶ Frühzeitige Erkennung potentieller Gefahren (Entführung/Anschlag),
- ▶ Verbesserung der Hafenlogistik,
- ▶ Statistische Ermittlungen über Schiffsbewegungen und Hafenbesuche.

Es wird offensichtlich, dass Safety und Security nicht immer voneinander zu trennen sind. Wenn ein Schiff das SSN nutzt, um auf einen Piratenangriff aufmerksam zu machen, so berührt dies die äußere Sicherheit. Erkenntnisse aus dem SSN sind also auch für Vollzugsbehörden und die Marine von Interesse.

### Neue Technologien spielen eine Schlüsselrolle in der sicheren Navigation von Schiffen

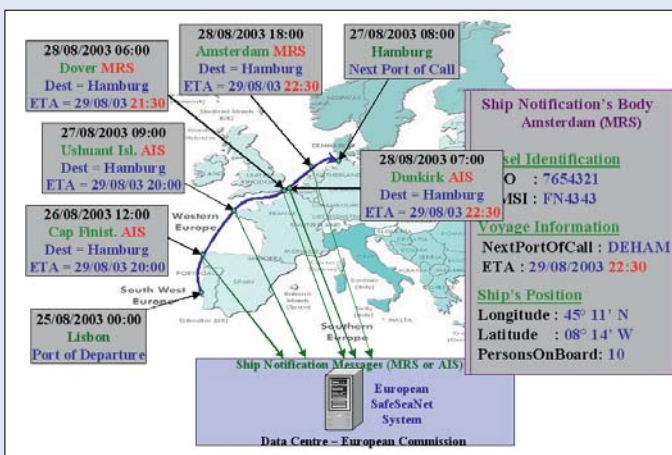
AIS (Universal Shipborne Automatic Identification System) ist ein System, das Schiffe mit Echtzeitinformationen über Identität, Reiseinformationen, Manöver und andere Details aller übrigen Schiffe im Seegebiet informiert, die über einen entsprechenden Transponder verfügen. Auch Flugzeuge und Landstationen, die mit einem Transponder ausgerüstet sind, können diese Daten empfangen bzw. weiterleiten. Mit Hilfe von AIS Informationen kann also auch ein maritimes Lagebild als Grundlage maritimer Sicherheit erstellt werden. Seit dem Juli 2002 ist es durch die IMO (International Maritime Organisation) vorgeschrieben, dass entsprechende Transponder in alle Neubauten eingerüstet werden. Eine Nachrüstung für Schiffe mit mehr als 300 BRT ist seit dem Jahr 2004 Pflicht.

Das System hat jedoch aus dem Blickwinkel der MarSi zwei entscheidende Nachteile: Nur große Seefahrzeuge von mehr als 300 BRT werden erfasst und vor allem ist es abschaltbar und manipulierbar. Damit bedürfen AIS Daten der Verifikation, damit sie als zuverlässig eingestuft werden können.

Eine solche Verifikation von Daten kann z.B. mit Hilfe von Satellitenbildern erfolgen. Dazu steht in Europa beispielsweise das EU-Satellitenzentrum in Torrejon bei Madrid zur Verfügung. Dessen Daten werden bereits im Rahmen eines Global Monitoring for Environment and Security (GMES) Programms für die Kontrolle von Seegrenzen zum Schutz vor illegaler Einwanderung, Drogenschmuggel o.ä. genutzt.

Das Projekt wird durch die European Space Agency (ESA) mit ca. 2 Mio. Euro unterstützt und soll bei entsprechendem Erfolg permanent fortgeführt werden.

Das Projekt wurde im Jahr 2005 begonnen und konzentrierte sich vor allem auf die Kanaren, die Ostsee und das Mittelmeer.

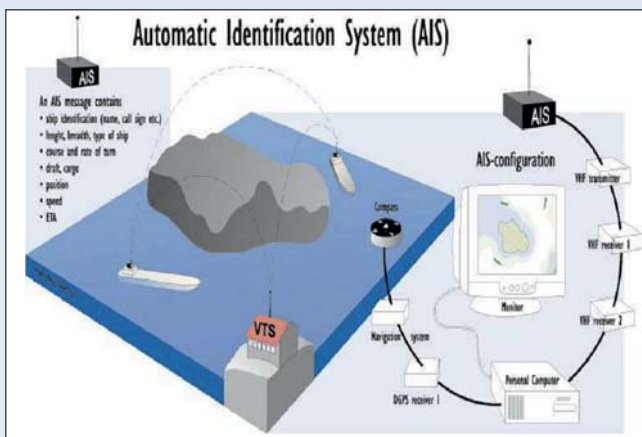


Dieses Bild zeigt, wie SSN mit Hilfe von Meldungen eines Schiffs ein Lagebild erstellen kann. SSN nutzt dabei zwei verschiedene Meldesysteme, das Message Report System und das AIS (Automated Identification System) auf das ich noch näher eingehen werde

## Netzwerk mit 28 Staaten

Die NATO hat sich des Problems der Maritimen Sicherheit durch eigene Initiativen angenommen. Während konzeptionelle Dokumente noch im Mitzeichnungsgang der Nationen stecken, wurde bereits im NATO-HQ in Neapel ein Instrument entwickelt, das das so dringend begehrte Lagebild als Ausgangsbasis aller weiteren Maßnahmen im Bereich maritimer Sicherheit gewährleisten kann.

Hinter dem Begriff Maritime Safety & Security Information System verbirgt sich ein Netzwerk, dem inzwischen 28 Staaten angehören, das auf offenen Daten basiert und das Internet als Übertragungsmedium nutzt. Die Nutzernationen stellen anhand von AIS Daten, die teilweise von digitalen Radarbildern unterstützt werden, Informationen an eine zentrale Umschlagstelle bereit, die dort zu einem Gesamt-



lagebild aggregiert werden, um dann nach entsprechender Auswertung Anomalien und potenzielle Bedrohungen zu ermitteln.

Das Problem: Ein Lagebild allein im Mittelmeer erfordert die Auswertung von mehr als 10.000 Kontakten und Millionen an Detailinformationen mit derzeit nur drei Soldaten rund um die Uhr. Dies ist nicht ohne Algorithmen oder andere technische Unterstützung möglich, die die Untersuchung bzw. Auswertung der Daten weitestgehend automatisiert.

Die Lösung: Eine entsprechende, bereits verfügbare Software kann dieses Problem zu einem großen Teil lösen, indem sie Verhaltensanomalien im Schiffsverkehr aufdeckt. Nur mit einer computerbasierten Unterstützung ist es möglich, die Datenflut sinnvoll zu verwerten und in umsetzbare Handlungsanweisungen an die Vollzugsbehörden bzw. die Flotte umzusetzen.

Doch auch hier gibt es die bereits bekannten Haken: MSSIS nutzt im Wesentlichen Daten, die auf AIS-Informationen beruhen. Diese erfassen nur größere Fahrzeuge und sind manipulierbar.

Das den Nationen bereitgestellte Lagebild differenziert nicht hinsichtlich der Zuverlässigkeit der bereitgestellten Informationen.

Zwar ist MSSIS damit ein wichtiger Baustein, vor allem weil so viele Nationen Beiträge liefern, jedoch ist auch hier eine Verifikation der

Daten durch Satellit, Radar, Optoelektronik o.ä. erforderlich. Die automatisierte Auswertung ist jedoch ein weiterer Schritt in die richtige Richtung.

Die oben dargestellten »Actions« sollen dem Ziel dienen, potenzielle Bedrohungen zu entdecken, sie abzuschrecken und ggf. zu neutralisieren.

## Aktivitäten der Europäischen Union

Nun ein kurzer Blick auf die Aktivitäten der EU: Unter anderem ist dort die European Defense Agency tätig, deren Ansprechpartner unter Führung von Javier Solana die Verteidigungsministerien der Mitgliedstaaten sind.

Die EU-Verteidigungsminister haben auf ihrem Treffen im Nov. 2005 vereinbart, eine Initiative zur Schaffung maritimer Sicherheit unter FF der EU ins Leben zu rufen. Dieser Auftrag wird von der EDA seitdem wahrgenommen. Unter finnischer Führung wird mit 23 Mitgliedsstaaten ein Netzwerk entwickelt, das unter dem Oberbegriff »Maritime Surveillance«, also im Prinzip unter Seeraumüberwachung firmiert. Auch hier geht es in erster Linie wieder um das möglichst in Echtzeit verfügbare RMP, also ein lückenloses

aufgeklärtes Lagebild. Die Partnerstaaten sind sich dahingehend einig, dass es ein »System of systems« werden soll, d.h. bereits bestehende regionale Netzwerke, etwa das Virtual-Regional Maritime Traffic Centre (VRMTC) sollen integriert und nicht dupliziert werden. Vor allem legen die Staaten Wert darauf, dass kein neues Gebäude in Brüssel entsteht, in dem Entscheidungen getroffen werden, die in die nationalen Zuständigkeiten eingreifen. In diesem Oktober wird ein erster Entwurf für ein »MoU« zwischen den Mitgliedsstaaten erwartet.

Ausgangspunkt der EU-Betrachtungen ist das Modell unserer skand. Nachbarn. Finnland (FIN) und Schweden (SWE) haben vor 15 Jahren das SUCFIS (sea surveillance co-operation Fin/Swe) erschaffen, um über ein gemeinsames Lagebild für die östliche Ostsee zu verfügen. Dieses Lagebild dient natürlich neben den Security-Aspekten auch Safety und Umweltschutzzwecken.

Das System arbeitet seit mehr als zehn Jahren absolut reibungslos und gewährleistet eine lückenlose Überwachung des Seegebiets in nahezu Echtzeit durch den Einsatz verschiedenster Sensoren (Opto-Elektronik, Radar, öffentliche Datenbanken – AIS etc.) also aller verfügbaren Quellen. Die Daten werden unter Federführung der jeweiligen Marine ausgewertet und im Rahmen der Ressortzuständigkeit ggf. an andere Behörden zur weiteren Verwen-

dung übermittelt. Dieses SUCFIS-System muss nun natürlich an die Anforderungen der EU adaptiert werden, insbesondere muss das Datennetzwerk erheblich erweitert werden. Daher bietet sich zunächst eine andere Lösung an: Zur Schaffung regionaler Subsysteme (vgl. VRMTC) könnten sich zunächst einige weitere Ostseeanrainerstaaten zusammenschließen, um ein solches Netzwerk für den Ostseeraum zu implementieren. Dann kann mit anderen Partnern eine Erweiterung auf die Nordsee, den Kanal und schließlich das Mittelmeer erfolgen. Dänemark hat bereits Verhandlungen mit FIN und SWE geführt und wird in Kürze »Observer«-Status erhalten.

## Wie sieht die Lösung für Deutschland und die Deutsche Marine aus?

Zunächst kommt es für Deutschland sicher darauf an, die wesentlichen bestehenden Initiativen zu begleiten und wenn immer möglich mitzugestalten. Dann liegt es sicher im deutschen Interesse, darauf zu achten, dass NATO- und EU-Systeme kompatibel bleiben, um eine Duplizierung zu vermeiden. Um mit schnellen Schritten voranzukommen, ist es sicher der beste Weg, sich wie am VRMTC an regionalen Subsystemen zu beteiligen. Dazu sollten mit den Skandinaviern Verhandlungen aufgenommen werden. Dann gilt es zu prüfen, wie kommerzielle Systeme (AIS etc.), deren Daten nicht verifiziert sind, sinnvoll eingebunden werden können. Aufgabe der Marine wird es vor dem Hintergrund möglicher äußerer Bedrohungen auch sein, eigene Intel-Daten mit dem aus offenen Quellen gewonnenen Lagebild zu korrelieren.

Nur die Marine verfügt bereits über ein funktionierendes Netzwerk, das es zu nutzen gilt. In enger Zusammenarbeit mit dem MSZ sollten diesem Lagezentrum, das über keine vergleichbaren Informationen verfügt, dann alle Daten zur Verfügung gestellt werden, die von den dort repräsentierten Behörden zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben benötigt werden.

Um auch weiter weltweit handlungsfähig zu bleiben, muss die Marine nach Möglichkeit durch eine Ergänzung des Grundgesetzes in die Lage versetzt werden, Bedrohungen da zu bekämpfen, wo sie entstehen. Damit meine ich, Piraterie, die Proliferation von Massenvernichtungswaffen und vergleichbare neue Bedrohungen, deren Bekämpfung unstrittig im Einklang mit geltendem Völkerrecht steht, sollte wohl mit einem Parlamentsvorbehalt für die Marine auf hoher See möglich sein. Keine andere Bundesbehörde verfügt über die entsprechenden Kräfte und Mittel. Verstehen sie mich nicht falsch: Die Marine ist mit den laufenden Auslandseinsätzen mehr als ausgelastet und sucht keine neuen Aufträge. Aber dort, wo Marineeinheiten ohnehin im Einsatz sind, etwa am Horn von Afrika oder in der Karibik, dürfen wir uns von den internationalen Initiativen zur Bekämpfung von Piraterie, WMD, Drogenschmuggel etc. nicht verabschieden. ⚓