

# Seesicherheit ist ein politisches kein juristisches Thema

Seesicherheit ist Teil der komplexen Sicherheitsvorsorge, die ein Staat für seine Bürger leisten muss. Auch wenn die Sicherheit auf See nur in enger internationaler Zusammenarbeit erreicht werden kann, hat jeder souveräne Staat die Verantwortung, die politischen und rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen und dann die Fähigkeiten zu einem konkreten Beitrag bereitzustellen. Es ist aber auch die Aufgabe aller, die um diese Notwendigkeit wissen, dieses den Bürgern zu erklären. Deutschland, als ein wichtiges Land in der Europäischen Union und ein gefragter Partner in fast allen internationalen Angelegenheiten, hat ein nationales Interesse an sicheren Seeverbindungen. Der Staat kann seinen anderen wichtigen Aufgaben nur gerecht nachkommen, wenn die wirtschaftliche Entwicklung die finanziellen Voraussetzungen dafür schafft. Die Warenströme, der Import lebenswichtiger Rohstoffe, von dem wir in Deutschland abhängig sind, werden zu über 90 Prozent über die weltweiten Seewege transportiert. Dies gilt auch für einen großen Teil unserer Energieversorgung. Kohle, Gas und Erdöl werden in den vor uns liegenden Jahrzehnten zu einem großen Teil über See zu uns transportiert. Die Seewege von und nach Europa führen über den Atlantik, sie führen durch das Mittelmeer, das Rote Meer, vorbei am Horn von Afrika, über den Indischen Ozean, zur Straße von Malakka. Sie bilden ein die Welt umspannendes Netz und sind die seeseitige Entsprechung der Kommunikation- und Datenbahnen.



Ausgangs- und Endpunkt der Seeverbindungen sind die Häfen rund um den Globus. Von der sicheren und ungestörten Funktion dieses Systems profitieren nicht nur die Industriestaaten insgesamt, sondern in einem bisher kaum beachteten Maße auch die Staaten denen bisher der Zugang zu den Weltmärkten aus den verschiedensten Gründen nur schwer oder gar nicht möglich war. Dies alles gilt es zu schützen. Angriffe auf Schiffe hat es in den zurückliegenden Jahren gegeben, und ein Ende ist nicht abzusehen. Dabei geht es nicht nur um die Sicherheit der Schiffe, sondern in erster Linie um das Leben der Besatzungen. Insbesondere der unter brutalen Bedingungen stattfindende Transport von Flüchtlingen ist leider eine Tatsache.

**GELD IST NICHT DAS THEMA** Vor allem die Bedrohung durch Terroristen ist hier besonders aufmerksam zu beobachten, denn ihnen geht es nicht um Geld. Das Leben der Menschen auf den Schiffen und in den Häfen ist ihr eigentliches Ziel. Eine Vielzahl von Anschlägen ist ihnen gelungen, viele sind durch eine enge Zusammenarbeit nationaler und internationaler Organisationen verhindert worden. Deutschland ist im Laufe der Jahre vielen Internationalen Vereinbarungen, die der Sicherheit auf See dienen, beigetreten. Als wichtige nenne ich das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen. Aber auch die Initiative gegen die Verbreitung von Massenvernichtungswaffen über See gehört dazu. Bedauerlicherweise hat es aber keine

Gesetzesinitiativen gegeben, diese internationalen Verpflichtungen in nationales Recht umzusetzen.

Dies ist bisher daran gescheitert, dass es eine Ergänzung des Grundgesetzes zur Voraussetzung hat. Da mit diesem Thema auch die Frage der Sicherheitsvorsorge insgesamt verknüpft ist, und es um die sachlich gebotene Neubestimmung von Äußerer und Innerer Sicherheit geht, ist das Thema in erster Linie ein politisches und nicht, wie so häufig geäußert, ein juristisches. Betrachtet man die relevanten Artikel des Grundgesetzes, nämlich die Artikel 35 (Katastrophenhilfe), 24 (Einsatz von Streitkräften in Rahmen kollektiver Sicherheit) und 87a (Einsatz der Streitkräfte zur nationalen Verteidigung), dann ist festzuhalten, dass Verfassungswirklichkeit und Lebenswirklichkeit nicht mehr im Einklang stehen. Eine Ergänzung des Artikels 87a und eine Erweiterung des Artikels 35 sind notwendig, um der Wirklichkeit zu entsprechen.

**HANDLUNGSBEDARF** Handlungsbedarf besteht aber ebenfalls im Zuständigkeitsbereich der eigenen, nationalen Hoheitsgewässer. Es hat hier bei der Bündelung der unübersichtlichen Zuständigkeiten und Kompetenzen zwar Fortschritte gegeben, es fehlt aber eine im Bedrohungsfall für den Erfolg unverzichtbare klare Führungsstruktur. Der Bund könnte auch ohne Änderung des Grundgesetzes schon jetzt eine Küstenwache schaffen, die diesen Namen auch verdient, wenn er seine Kompetenzen in dieser zusammenfassen würde. Dies würde sicher auch die Bereitschaft der Küstenländer fördern, dann ähnliches in ihre Verantwortung zu leisten und im Sinne der Sicherheitsvorsorge auch Kompetenzen an den Bund abzugeben.

Im Sinne der Sicherheit unseres Landes und einer sowohl im nationalen wie auch im internationalen Bereich klaren Rechtslage ist eine Ergänzung des Grundgesetzes geboten. Die dann zu erarbeitenden nationalen Gesetze müssen die Aufgaben einer Küstenwache im Zusammenwirken mit der Deutschen Marine regeln. So haben es jedenfalls unsere Nachbarn und unsere Verbündete geregelt. Also: Packen wir es an!

**Lutz Feldt**  
Vizeadmiral a.D., Präsident des Deutschen Marine Instituts und vormals Inspekteur der Marine  
Vice Admiral retired, President of the German Naval Institute and former Chief of Staff of the Navy  
[email\\_to\\_author@dvvmedia.com](mailto:email_to_author@dvvmedia.com)

## Maritime security is a political, not a legal issue!

Maritime security is part of the complex security management that the state must offer its citizens. Even if security at sea can only be achieved by a close international co-operation, every sovereign state has the obligation to meet the corresponding political and legal requirements and provide the capacities for a specific contribution. But it is also the task of all those who know of this necessity to explain this to the people. Germany, as an important country of the European Union and coveted partner in virtually all international affairs, has a national interest in secure sea routes.

The state can only duly meet its other important tasks, if the economic development ensures that it is in a financial position to do so. Over 90 per cent of merchandise flows, of imports of vital resources, on which we in Germany are dependent, are transported via worldwide seaways. For a large part, this also applies to our energy supply. Coal, gas and oil will mostly be forwarded to us by sea in the coming decades.

The seaways from and to Europe lead across the Atlantic, they lead through the Mediterranean, the Red Sea, past the Horn of Africa, across the Indian Ocean, to the Straits of Malacca. They form a globe-spanning network and are the maritime answer to communication and data highways.

All sea voyages start and end at one of the seaports around the globe. And a secure and undisrupted functioning of this system benefits not only all industrial states but also, albeit in a hitherto scarcely noticed manner, those states that have only had restricted or no access to the world markets so far for a variety of reasons. They all require protection. There have been attacks on ships in the past few years, and there is no end in sight. The focus is not just on the security of vessels but primarily on the life of their crews. In particular, refugee transports, which often take place in brutal conditions, are regrettably a fact.

**MONEY IS NOT THE OBJECT** Especially the threat of terrorist attacks must be carefully observed, as money is not their object. Their real target is the lives of people on board the ships and in the harbours. They have been successful with many attacks, while many of them were prevented by a close co-operation of national and international organisations. Over the years Germany has signed many international treaties to strengthen maritime security, the most important one being the United Nations Convention on the Law of the Sea. But it is also a member of the Proliferation Security Initiative (PSI) against the proliferation of weapons of mass destruction at sea. Unfortunately, there have been no parliamentary bills to incorporate these international obligations in national law.

This has hitherto failed because it would require an amendment to the German Constitution. As this issue is also related to the question of security management in general and concerns the factually imperative redefinition of domestic and international security, it is primarily a political and not, as is often expressed, of a legal nature. A look at the relevant articles of the German constitution - i.e. articles 35 (disaster assistance), 24 (employment of the armed forces in the context of collective security) and 87a (employment of the armed forces for national defence) - shows that constitutional reality is out of tune with living reality. An amendment of Article 87a and extension of article 35 are necessary to make them compatible with reality again.

### THE NEED TO TAKE ACTION

But there is also a need to take action in the purview of our own territorial waters. Progress has been made by focusing the vast array of competencies and powers, but a clear leadership structure is missing that would be crucial for success in a threat situation.

The federal government could already create a coast guard that is truly worthy of the name without amending the constitution, if it focused its powers on such an institution. This would definitely also make states on the coast more willing to accept responsibility and support security management by assigning some of their powers to the federal government.

For the security of our country and a clear legal situation both on a national and international level it is necessary to amend the constitution. The national laws that would then have to be created, would govern the responsibilities of a coast guard and its interaction with the German navy. At least that's how our neighbours and allies did it. So, let's go for it!