

Vorwort:

Anlässlich des Jour Fixe des Maritime Industrie Zirkels Bonn/Berlin (MARINBO) hielt KzS Reinhard E.-A. Wollowski vom Bundesministerium der Verteidigung einen bemerkenswerten und sehr informativen Vortrag zum Thema Maritime Sicherheit und dem damit bevorstehenden Einsatz der Deutschen Marine im Rahmen der EU-Mission „**Atalanta**“.

Die EU bediente sich bei der Namensgebung für diesen Einsatz der griechischen Mythologie. **Atalanta** aus **Arkadien** war eine Jägerin, die nur den Mann heiraten wollte, der schneller als sie war. Obwohl sie den Freiern großen Vorsprung ließ, holt sie sie ein und ließ sie töten.

Erst **Melanion** gelang es mit Hilfe der Göttin **Aphrodite** sie zu überlisten, indem er immer wenn sie zum überholen ansetzte einen goldenen Apfel von **Aphrodite** weg warf, dem **Atalanta** dann nach jagte und kam so vor ihr ins Ziel.

Kapitän zur See Wollowski ist im Führungsstab Marine III 2 (Fü M III 2) für Operative Grundsätze verantwortlich.

Klaus-Peter Timm

DMKN-Redaktion



Maritime Sicherheit im 21. Jahrhundert und das Problemfeld Piraterie

Kapitän zur See Reinhard Wollowski
Führungsstab der Marine III 2

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich hoffe, Ihnen in den kommenden Minuten die Bedeutung, die die See für die Bundesrepublik Deutschland hat, zu verdeutlichen, die aktuelle Bedrohungen durch Piraten und die daraus resultierenden, vor allem rechtlichen, Herausforderungen näher zu bringen.

Das Thema meines heutigen Vortrages lautet:

„Maritime Sicherheit im 21. Jahrhundert und das Problemfeld Piraterie“

- Die maritime Dimension der Sicherheit
- Die Bedrohung
- Die Bedrohung - Piraterie
- Beitrag der Marine

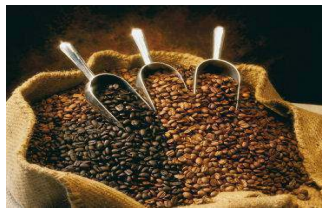
Ausgangspunkt meiner Betrachtung wird die weltweite Bedeutung der Seewege und des Seehandels mit Focus auf die Situation Deutschlands sein.

Die See und die Ozeane sind nicht nur ein riesiger Lebens - und Wirtschaftsraum, nicht nur der Transportweg, der die Weltwirtschaft am Leben hält, nicht nur Nahrungs -, Rohstoff - und Energielieferant, sondern auch ein riesiges Einfallstor für Bedrohungen aller Art, die ich kurz ansprechen möchte. Insbesondere gehe ich auf die Bedrohung durch Piraterie ein.

Zum Abschluss möchte ich Ihnen darlegen, wie der Beitrag der Marine zur internationalen Reaktion auf die Bedrohung durch Piraterie aussieht.



Die maritime Abhängigkeit Deutschlands



BMVg Fü M III 2

Wenn wir heute, im Jahre 2008 über das Thema maritime Sicherheit sprechen, dann können wir nicht mehr ausschließlich von Nord- und Ostsee sowie dem Atlantischen Ozean sprechen. Sicherheitspolitik kann nur noch in einer weltumspannenden Diskussion betrachtet werden.

Globalisierung ist der Ausgangspunkt für jede aktuelle und zukünftige wirtschaftspolitische und sicherheitspolitische Diskussion. Die Globalisierung ist aus meiner Sicht ein Fakt, der heute und in der Zukunft unser Leben in allen Bereichen bestimmen wird!

Unser Bundespräsident Horst Köhler umschreibt das Phänomen der Globalisierung wie folgt:

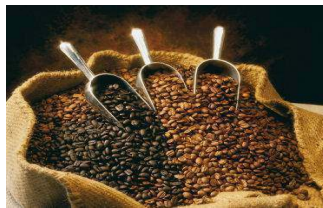
„Im 21. Jahrhundert sind fast alle Nationen für einander Nachbarn geworden. Sie werden verbunden durch rasch wachsende Ströme von Menschen, Wissen, Bildern, Waren und Geld.“

Die immer schneller voranschreitende wissenschaftliche, wirtschaftliche aber auch kriminelle Vernetzung der heutigen Welt bestimmen unsere Sicherheitsempfinden. Vorgänge in den entlegensten Winkeln der Welt können plötzlich direkten Einfluss auf das soziale, politische, wirtschaftliche Gefüge unserer Nation haben.

Globalisierung, in einer positiven Sichtweise, ermöglicht, unter Zuhilfenahme der modernen Kommunikationstechnologie, die globale Arbeitsteilung, in der die schöpferisch intellektuelle Leistung des Einen mit der preisgünstigen materiellen Realisierung des Anderen verknüpft wird.



Die maritime Abhängigkeit Deutschlands



BMVg Fü M III 2

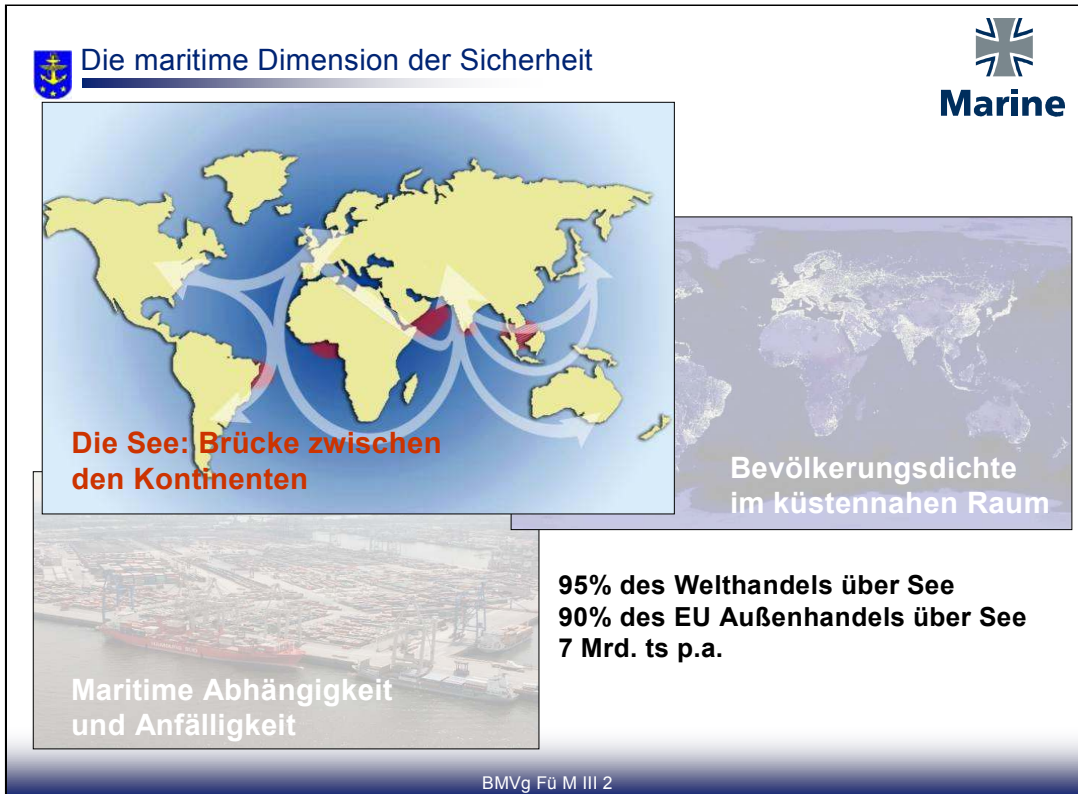
Leider geht Globalisierung auch einher mit einer unmittelbaren Bedrohung unsere bzw. der Sicherheit der sogenannten westlichen Welt. Religiös motivierter, anti-westlicher Terrorismus, die Proliferation von Waffen und zugehöriger Technologie sowie die organisierte Kriminalität einschließlich Menschen- und Drogenhandel sind Aspekte, die derzeit die Ausrichtung unserer Sicherheitspolitik bestimmen. Dabei wird unsere Weltoffenheit, unsere globale wirtschaftliche Verflechtung und die daraus resultierenden Abhängigkeiten zunehmend zur sicherheitspolitischen Achillesferse!

Die genannten aktuelle sicherheitspolitischen Rahmenbedingungen machen deutlich, dass wir heute nicht mehr einer klassischen militärischen Bedrohung gegenüberstehen, sondern dass sich hinter dieser Herausforderung politische, militärische, wirtschaftliche, polizeiliche, diplomatische und humanitäre Aspekte befinden, die einen komplementären, also ressortübergreifenden sowie international abgestimmten Lösungsansatz verlangen.

Berechtigter Weise stellen Sie sich nun die Frage, welche Bedeutung kommt in diesem Kontext der maritimen Dimension zu?

Meine Damen und Herren,

lassen mich kurz die maritimen Abhängigkeiten, die unser tägliches Handeln bestimmen und die entscheidend für die Wohlfahrt unseres Staates sind, skizzieren.



Wenn in Deutschland ein Auto gebaut wird, egal ob in Bremen, Bochum, Ingolstadt oder Stuttgart, dann müssen dafür etwa 40 verschiedene Rohstoffe importiert werden. Und das geschieht in aller Regel auf dem Seeweg. Wenn wir die Nobelkarosse oder den schnellen Flitzer *made in Germany* nach Übersee exportieren wollen, dann geschieht das ganz im Wortsinn *über See*. Und wenn wir das schöne Gefährt selber fahren wollen, dann benötigen wir Sprit, der mit einem Tanker nach Deutschland verschifft wird.

Ähnliches gilt für die vielen mittelständischen Unternehmen im ganzen Land, die mit ihren high-tech-Produkten erheblich zur Spitzenposition Deutschlands auf dem Weltmarkt beitragen.

Die Versorgungssicherheit und die Arbeitsfähigkeit aller importabhängigen Unternehmen ist von der Sicherheit der Transportwege, und hier vor allem der Seewege, abhängig. Just-in-time-Konzepte funktionieren nur bei gesichertem Warenfluss. Dessen Unterbrechung hat unmittelbare Auswirkungen auf die Produktion vieler Unternehmen, aber natürlich auch auf den Absatz der Produkte.

Als dem leistungsfähigsten Transportweg zur Bewältigung dieser Herausforderung kommt der See, als Brücke zwischen den Kontinenten, eine stetig steigende Bedeutung zu. Der Seetransport ist, trotz aller Gefahren, der umweltfreundlichste, billigste und immer noch sicherste Verkehrsträger.

Gut 95% des weltweiten Güterfernverkehrs, 90% des Europäischen Außenhandels werden über See abgewickelt.

In den letzten sechs Jahrzehnten hat sich die Produktion von Gütern verachtfacht! Das Welthandelsvolumen, und somit auch der Transport von Gütern, hat sich dagegen ver27facht.

Ein Indiz dafür können Sie täglich auf unseren Autobahnen, am eigenen Leibe, im Stau erleben. Auf See werden heute innerhalb eines Jahres fast sieben Milliarden Tonnen Güter über mehr als vier Millionen Seemeilen transportiert.

Die maritime Dimension der Sicherheit



Marine



Die See: Brücke zwischen den Kontinenten



Bevölkerungsdichte im küstennahen Raum



Maritime Abhängigkeit und Anfälligkeit

380 Reedereien
3.105 Handelsschiffe
62,1 Mio BRZ

BMVg Fū M III 2

Die Bereitstellung des dafür notwendigen Transportraumes und der dazugehörigen Infrastruktur sind bedeutende Wirtschaftszweige in Deutschland.

Deutsche Eigner unterhalten mit 3105 Schiffen die drittgrößte Handelsflotte der Welt, bei den Containerschiffen sind wir mit 36,1 % der Welttonnage die Nummer 1!

Der Container ist Grundlage und Träger der Globalisierung. Erst die durch den Container ausgelöste enorme Verbilligung der Frachtraten konnte der weltweite Handel einen solchen Aufschwung erfahren. Zugleich verzeichnen die größten Containerhäfen der Welt exorbitante jährliche Zuwachsraten: Shanghai als drittgrößter Hafen 20 %, Hamburg auf Platz 9 immerhin 10%. Mit dem Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven entsteht zurzeit ein neuer Containerhafen, in dem auch die größten der immer größer werdenden Containerschiffe abgefertigt werden können.

Die Werftindustrie nimmt, aus technologischer Sicht eine Spitzenstellung ein, beim Spezialschiffbau sind Deutsche Werften Marktführer!

Aber die See hat natürlich nicht nur in Bezug auf den Handel von herausragender Bedeutung. Auch die Erschließung von Rohstoffen sowie die Nutzung zur Energiegewinnung rücken mehr und mehr in den Mittelpunkt des Interesses!



**2/3 der Weltbevölkerung
1/2 der EU-Bevölkerung <50 km**

BMVg Fü M III 2

Zu guter Letzt sei noch folgende erwähnt:

70 Prozent der Erdoberfläche sind mit Wasser bedeckt. Bereits heute leben 2/3 der Weltbevölkerung in küstennahen Räumen, und der Trend der Ballung von Bevölkerung und Infrastruktur im Küstenbereich nimmt weiter zu.

In der EU lebt die Hälfte der Bevölkerung von 450 Mio. Menschen weniger als 50 km von der Küste entfernt.

Diese Entwicklung, reflektiert vor einer aktuellen Diskussion in der Presse über Erderwärmung, möglicher zukünftiger Überschwemmung der Malediven und von Küstenregionen in aller Welt, lassen mögliche Konfliktszenarien nur erahnen! Kurzum:

Deutschland ist hoch industrialisiert, jedoch rohstoffarm.

Die Bundesrepublik Deutschland ist Exportweltmeister!

Als solcher leben wir von einer erfolgreichen Außenwirtschaft und somit vom sicheren internationalen Warenverkehr, welcher, wie dargestellt, im Schwerpunkt auf dem Seewege stattfindet.

Somit ergibt sich zwangsläufig, dass die See heute und in der Zukunft ein gewaltiges Konfliktpotential in sich birgt.



BMVg FÜ M III 2

Lassen Sie mich einen Blick auf diese drohenden Gefährdungen und Risiken, natürlich mit Schwerpunkt auf den Seeverkehr und die Küsten, werfen.

Unsere Sicherheit – wie auch die unserer Bündnispartner - wird in zunehmendem Maße durch den internationalen Terrorismus, die organisierte Kriminalität, die Weiterverbreitung von Massenvernichtungswaffen und deren Trägermitteln gefährdet. Aber auch die Folgen weit entfernter, regionaler Krisen und Konflikte können unsere Sicherheit beeinträchtigen. Der Export von Konflikten, egal ob nur medial oder in Form von „Stellvertreterkonflikten“ stellt eine akute Bedrohung dar.

Nichtstaatliche Akteure nutzen dabei die See als Verkehrs- und Kommunikationsmittel und bedrohen den internationalen Seeverkehr und damit auch deutsche Schiffe und Güter. Dabei ist die typisch terroristische Zielsetzung – nämlich die Erzeugung größtmöglicher Schadenswirkung mit verhältnismäßig schlichten Mitteln auf und von See – in vielfältigen Varianten denkbar.



BMVg FÜ M III 2

Allein der Anschlag auf den Tanker LIMBURG vor der Küste des Jemen im Jahre 2002 hatte auf das ohnehin arme Land eine massive Wirkung: Die Versicherungsprämien für das Anlaufen jemenitischer Häfen verdreifachten sich, einige Linien stellten den Verkehr ganz ein, der Umschlag sank von monatlich 43.000 Standardcontainers auf 3.000, 3.000 Hafenbedienstete verloren ihre Arbeit.



„Achille Lauro“ Oktober 1985

BMVg Fù M III 2

Am 07.10.1985 wurde das Kreuzfahrtschiff ACHILLE LAURO in Ägypten mit 400 Passagieren entführt. Die Terroristen der palästinensischen Organisation PLF ermordeten einen 69-jährigen als Juden identifizierten US Bürger.

Das Schiff kam nach Verhandlungen frei.

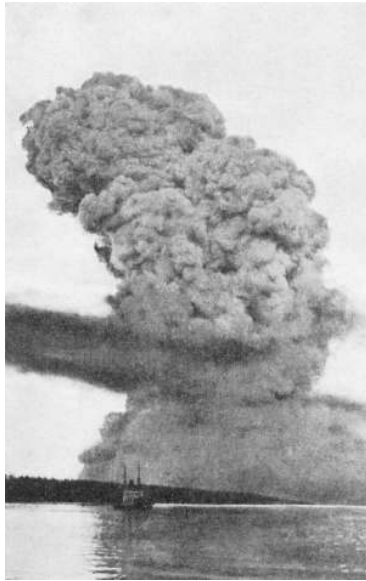
Später wurde ein Passagierflugzeug, in dem die Terroristen unterwegs waren, durch die US Navy identifiziert, zur Landung gezwungen und die Täter in Italien verhaftet.



USS „Cole“ Oktober 2000

BMVg FÜ M III 2

Am 12. Oktober 2000 wurde im Hafen von Aden, Jemen der US Zerstörer USS COLE mit einer Bombe auf einem kleinen Boot angegriffen. 19 Soldaten fanden den Tod, 37 wurden verletzt. Der Sachschaden betrug 250 Mio US\$.



BMVg Fü M III 2

2002 wurden in Marokko mehrere Al-Quaida-Terroristen verhaftet, die Sprengbootanschläge auf Kriegsschiffe in der Straße von Gibraltar planten

Andere Szenarien sind ebenfalls denkbar. Schiffe oder Off-shore Einrichtungen können geentert werden, um Besatzung und Passagiere als Geiseln zu nehmen.

Die Nutzung eines ganzen Schiffes als Bombe ist zwar bisher nur im Roman vorgekommen, die Wirkung einer Schiffsladung zündbarer Mittel ist dagegen historisch belegt: Am 06.12.1917 explodierte im Hafen von Halifax der Munitionstransporter MONT BLANC (Bild links). Ein großer Teil der Stadt existierte nicht mehr. 1900 Menschen wurden getötet, mehr als 9000 verletzt. Ein halbtunnenschwerer Ankerschaft wurde in drei Kilometern Entfernung wieder gefunden. Verglichen mit einem modernen Gastanker hatte die MONT BLANC eine bescheidene Ladekapazität.

Aber nicht nur gegen asymmetrische Bedrohungen bedarf es einer maritimen Sicherheitsvorsorge. Auch militärische Regionalkonflikte zwischen Staaten können die friedliche Nutzung von Seewegen beeinträchtigen, wie etwa der so genannte Tankerkrieg während des Iran-Irak-Kriegs Mitte der 80er Jahre oder die Verminung im Roten Meer 1984.

Ein Terrorist der nordirische IRA hat die Herausforderungen an die moderne Sicherheitspolitik angeblich einmal wie folgt auf den Punkt gebracht:

You have to be successful all the time – we only once!



G8 Gipfel Heiligendamm Juni 2007

BMVg Fü M III 2

Seeschiffahrtsstraßen, Hafenansteuerungen und maritime Infrastruktur lassen sich leicht durch Seeminen und andere billige Kampfmittel, die jedes Fahrzeug verbringen kann, blockieren. Improvisierte U-Boote und Flugzeuge aller Art können als Waffen gegen Handelsschiffe eingesetzt werden. Die Lähmung jeglichen Seeverkehrs in der betroffenen Region wäre die Folge.

Die Dimension der wirtschaftlichen Folgen einer Sperrung der Hauptwege wie z.B. des Suez-Kanals, der Malakka-Straße oder anderer Durchfahrten können die Weltwirtschaft empfindlich und nachhaltig beeinträchtigen.

Doch man braucht nicht in die Ferne zu schweifen. DEU wurde bislang von terroristischen Anschlägen auf See oder von See verschont, aber auch hierzulande existiert eine Vielzahl von Verkehrswegen und kritischer maritimer Infrastruktur, die lohnende Ziele terroristischer Anschläge sein können. Die Liste ist lang. Sie reicht vom Nord-Ostsee-Kanal über die oftmals engen Ansteuerungen unserer Häfen, bis hin zu besonders schutzbedürftigen Veranstaltungen in Küstennähe, die bislang allenfalls mit einer nur wenig strukturierten ad-hoc-Kooperation der zuständigen Behörden abgedeckt werden – wie hier abgebildet.



BMVg Fu M III 2

Neben den direkten Gefahren für den Seeverkehr gibt es Aktivitäten auf See, die unsere Sicherheit auf andere Art gefährden. Dazu gehören unter anderem die illegale Proliferation von Waffen und entsprechender Technologie, illegaler Personentransfer in Form des Menschen schmuggels oder Menschenhandels und der Drogenschmuggel.

Mit der Vorstellung dieser Gefahren will ich kein Horrorszenario entwerfen. Unsere Seewege sind heutzutage vergleichsweise sicher, jedoch nur solange, wir ihren Schutz in angemessener Weise sicherstellen.



„Le Ponant“

Februar 2008



BMVg Fū M III 2

Und auch eine der ältesten Geißeln der Seefahrt ist keineswegs von den Meeren verschwunden, sondern wird in einigen Seegebieten –leider- eifrig betrieben: die Seeräuberei. Medienwirksame Vorfälle wie die hier abgebildete Entführung des „Le Ponant“ sind nur die sichtbare Spitze des Komplexes „Piraterie und bewaffneter Raub auf See“.

Ganz aktuell bewegt uns natürlich die Entwicklung der Piraterie am Horn von Afrika.

Während vor Jahresfrist noch ca. 100 Menschen dem Piratengewerbe in der Region nachkamen, geht man aktuell von ca. 1200 „Arbeitsplätzen“ aus. In den vergangenen 11 Monaten wurden mehr als 60 Schiffe gewaltsam in Besitz genommen. Mit jedem Lösegeld und jedem Stück Beute vergrößert sich die finanzielle Basis und somit auch die Qualität und Quantität der Plattformen und Bewaffnung! Die Gewinnerwartungen in diesem Bereich sind, im Vergleich mit dem zu erwartenden Risiko, hervorragend. Dies wenigstens aus Sicht der internationalen organisierten Kriminalität.

Wer nicht rechtzeitig, energisch und koordiniert gegen diese Entwicklung vorgeht, steht in Kürze vor einer international vernetzten, gut organisierten aber vor allem modern bewaffneten Macht.



Golf von Aden, 2005: FGS „Lübeck“ begleitet „MS Deutschland“



- Ad-hoc Kooperation

- Piraterie kein Thema bis 2008

BMVg FÜ M III 2

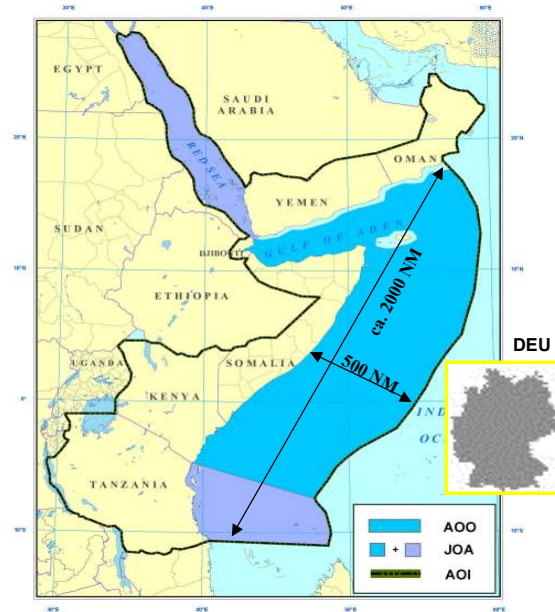
Die Piraterie ist heute in aller Munde. Der Ruf nach Maßnahmen des Staates zum Schutz unserer Handelsschiffe, der Besatzungen, aber auch von maritimen Urlaubern, wird zu Recht immer lauter. Damit ist derzeit natürlich in erster Linie der Ruf nach der Marine verbunden. Das macht mich einerseits stolz und ruft eine gewisse Zufriedenheit hervor. Andererseits stelle ich aber fest, dass die Marine seit mehreren Jahren versucht, die Gefahren für die maritime Sicherheit, auch die der Piraterie, zu verdeutlichen und ein Mindestmaß an maritimen Selbstverständnis zu erzeugen. Leider sind wir lange Zeit auf ablehnende Haltung gestoßen.

Nachdem die Reeder noch im Jahr 2007 das Themenfeld Piraterie totgeschwiegen haben, wird nun überall der Ruf nach Hilfe laut. Die Presse hat sich auch dieser neuen Bedrohung angenommen und berichtet zunehmend von den Vorfällen vor der Küste Somalias.



ESVP Operation "ATALANTA"

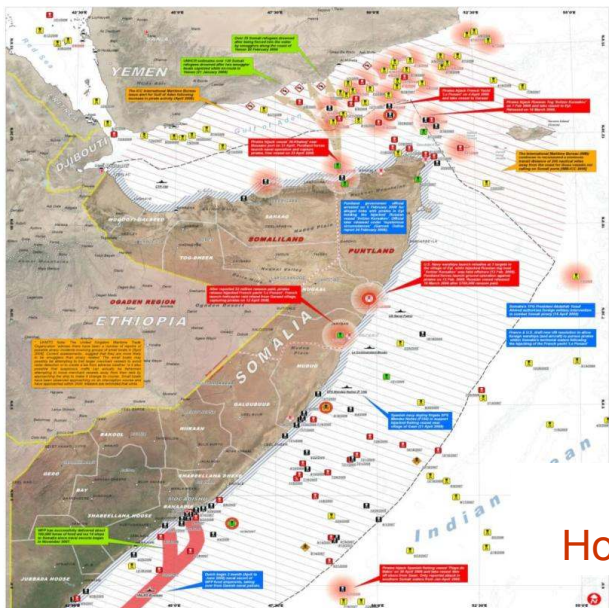
Area of Operations
Joint Operational Area
Area of Interest



BMVg Fü M III 2

Als konkrete Auswirkung dieses, auch international zu verzeichnenden Hilferufes, wird derzeit eine Anti-Piraterie Operation von Schiffen unter ESVP Mandat mit DEU Beteiligung am Horn von Afrika geplant.

In einem Seegebiet vor der Küste Somalias mit einer Ausdehnung von 2000 sm x 500 sm (3500 km x 900 km) soll eine lückenlose Überwachung mit der Möglichkeit eines Zugriffs mit geringem Zeitverzug sichergestellt werden. Dies ist nur mit einem hohen Kräfteansatz darzustellen. Aus diesem Grund wird ein Einsatzprofil entwickelt, in dem der Schwerpunkt der Operation in Maßnahmen zum unmittelbaren Schutz der Handelsschifffahrt besteht. Dies soll durch Begleitung von Handelsschiffe durch Kriegsschiffe zur Abschreckung und/oder Einschiffung von Marineschutzkräften an Bord von Handelsschiffen zur Abwehr von Angriffen ggf. mit Waffengewalt geschehen.



Pirateriefälle Horn von Afrika 2008

BMVg Fü M III 2

Um Änderung der Operationsgebiete und Vorgehensweise der Piraten festzustellen und darauf reagieren zu können, sind weitreichende Aufklärungsmittel wie zum Beispiel Überwachungsflugzeuge notwendig. Durch eine zielgerichtete Überwachung der vorgesehenen Routen der Handelsschiffe, Aufklärung der Abstützpunkte der Piraten an Land und deren Bewegungen in See sowie durch gezielte, proaktive Stationierung von Kriegsschiffen kann Gefahren bereits vorbeugend begegnet werden.

Maßnahmen zur aktiven Suche und Festnahme von Piraten sind nicht vorgesehen. Ferner müssen die dort eingesetzten Einheiten in der Lage sein, auch bei widrigen Wetter- und Seegangsbedingungen ausdauern im Seegebiet einsetzbar zu sein.



Präventiv / Defensiv

Beratung der Handelsschifffahrt, ggf. Lenkung, Umleitung	●
Aufklärung, Seeraumüberwachung	●
Präsenz, Abschreckung	●
Schutz von Handelsschiffen (z.B. Begleitung, Einschiffung von Vessel Protection Detachments)	●

BMVg FÜ M III 2

Für diese Operation kann die Deutsche Marine auf Grund ihres ausgewogenen Fähigkeitsspektrums folgenden Beitrag leisten:

- Beratung der Handelsschifffahrt, ggf. Lenkung oder Umleitung des Schiffsverkehrs
- Aufklärung, Seeraumüberwachung zur Erkennung von seeräuberischen Aktivitäten
- Demonstrative Präsenz, Abschreckung auf See als auch an Land
- Schutz von Schiffen durch Begleitung (Einschiffung eigener Kräfte, Geleit durch Kriegsschiffe).

Diese vorbeugenden und defensiven Maßnahmen dienen dazu, die Verwundbarkeit von Personen, Schiffen, Booten und anderen Rechtsgütern durch Akte der Piraterie oder des bewaffneten Raubs zur See zu mindern.



BMVg Fu M III 2

Diese Aufgabe kann die Deutsche Marine mit dem bestehenden Fuhrpark angemessen wahrnehmen. Diese Feststellung ist jedoch auf die Fähigkeiten zu beziehen, nicht zwangsläufig auf die Umfänge der deutschen Flotte!

Fregatte sind durch Ihre Robustheit und ihre Seeausdauer auch in entfernten Seegebieten unter widrigen Klima-, Seehangs-, und Wetterbedingungen einsetzbar und können mit bordeigenen Sensoren den Seeraum bis zu 25 sm entfernt überwachen. Durch Ihren Bordhubschrauber erweitert sich der Aufklärungs- aber auch den Abschreckungsradius erheblich. Ein hervorragendes Beispiel war der Einsatz der Fregatte Emden in Frühjahr diesen Jahres!

Mit Unterstützung der Aufklärungsflugzeuge P-3C Orion kann der Radius der Aufklärung auch bei Nacht auf 200 sm ausgeweitet werden.

Eingeschiffte Schutz- und Spezialkräfte können auf militärischen wie zivilen Schiffen bei der Abwehr akuter Angriffe energisch und gezielt eingreifen. Die Spezialkräfte können aber auch durch ein umfassendes offensives Fähigkeitspaket die Bewegungsfreiheit der Piraten einschränken bzw. auch gegen Widerstände an Bord von Schiffen gehen. Für den letzten Fall, dass sogenannten „opposed boarding“ bedarf es jedoch noch weiter Beschaffungsmaßnahmen. Diese Fähigkeit ist erst im Ansatz vorhanden.



BMVg FÜ M III 2

Schon allein die bloße Anwesenheit von derartigen Kräften wirkt abschreckend!

So weit zum praktischen Anteil der Operation.

Die ESVP Mission wirkt aber auch wie ein Katalysator für all die offenen Fragen, die nunmehr zu Tage getreten sind. Vor allem rechtliche Fragen sind hier durch die EU und die UN auf internationaler Ebene bzw. durch die Ressorts auf nationaler Ebene zu klären sind.

Dazu gehören Fragen nach den erlaubten Gewaltmitteln, der Mittel-Zweck Relation, dem anwendbaren Recht, der Ingewahrsamnahme, der Beschlagnahme von Vermögensgegenständen etc.



BMVg FÜ M III 2

Um das Ausmaß der Herausforderungen zu erkennen, muss man sich vergegenwärtigen, dass nach deutschem Recht der Einsatz gegen Piraterie grundsätzlich eine Polizeiaufgabe ist. Für derartige Einsätze auf hoher See jenseits der deutschen Territorialgewässer ist die Bundespolizei zuständig, und nicht die Deutsche Marine.

Die Deutsche Marine darf jedoch, nach der Klarstellung des Artikels 24 des Grundgesetzes im Jahr 1994, in einem System kollektiver Sicherheit zum Schutz von Handelsschiffen gegen Piraterie eingesetzt werden.

Ein solcher Einsatz bedarf der Mandatierung durch den Deutschen Bundestag. Die UN als auch die EU gelten als solches System kollektiver Sicherheit.

Auf der Basis der Resolutionen des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen (1814, 1816, 1838, 1846), dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (Art. 100) sowie des Beschlusses der EU dürfen wir, darf die Deutsche Marine am Horn von Afrika gegen Piraten eingesetzt werden.

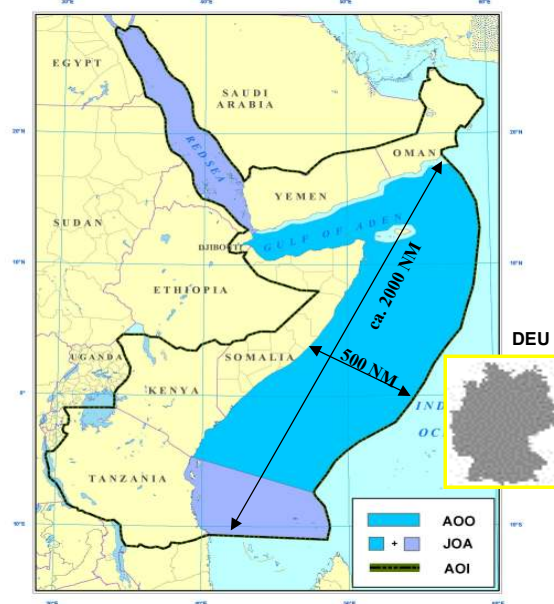
Dieses ist schon ein großer Erfolg für unsere Sicherheit.

Nur leider müssen wir feststellen, dass diese Handlungsoption zeitlich und vor allem räumlich begrenzt ist. Ein vorgehen gegen Piraten in anderen Seegebieten ist weiterhin Aufgabe der Bundespolizei, und die ist bekannter Maßen weder am Horn von Afrika sonst noch irgendwo fernab der deutschen Küstengewässer verfügbar!



ESVP Operation “ATALANTA”

- Grundlage:
VNSR-Resolutionen
1814, 1816,
1838, 1846
- Befristet: 12 Monate



BMVg Fu M III 2

Hier ist dringender Handlungsbedarf, damit wir nicht, wie vor gar nicht allzu langer Zeit einer befreundeten Nation widerfahren, gefangengenommene Piraten wieder auf freien Fuß setzen müssen! Derzeit zeichnet sich dazu folgende Lösung ab: Nach ressortübergreifenden Konferenzen zwischen dem AA, BMI, BMJ und BMVg wird wie folgt verfahren: Die Marine übernimmt alle Aufgaben aus dem ESVP Mandat auf See einschließlich der Festnahme potentieller Piraten und die Beschlagnahme von deren Hab und Gut. Dies tut sie zur Erfüllung eines militärischen Auftrags aus dem ESVP Mandat. Die Strafprozessordnung findet damit auf See noch keine Anwendung. Wenn möglich werden in Gewahrsam genommene Personen dann an Land, ggf. in Djibouti an Beamte der Bundespolizei übergeben. Mit der Übergabe beginnt der Prozess der Strafverfolgung nach bekannten DEU Regeln. An dieser Stelle möchte ich jedoch nochmals betonen, dass die Verhaftung und Strafverfolgung einer möglichst großen Anzahl von einheimischen Bürgern Afrikas und deren Verbringung nach Deutschland nicht das vorrangige Ziel der Operation ist. Dennoch muss es im Einzelfall möglich sein, nach Verletzung DEU Rechtsgüter, etwa durch Gewaltanwendung gegen DEU Soldaten, verantwortliche Täter zur Rechenschaft zu ziehen.

Von dieser Diskussion derzeit noch unbeschadet, läuft die Operation am Horn von Afrika jedoch an! Der Konstrukt, den wir wählen mussten, um die Fregatte Karlsruhe einzusetzen, ist kompliziert, aber leider derzeit die einzige Handlungsoption.



Defizite...



BMVg Fū M III 2

Ich kann aber nur davor warnen, die Erwartungen zu hoch zu schrauben. Riesige Seegebiete und weltweite Seehandelswege können von der Deutschen Marine, aber auch von den Marinen der EU oder der NATO nicht rund um die Uhr geschützt werden. Auch kann die Flotte nicht das politische Problem von Küstenstaaten lösen, die keine effektive Hoheitsgewalt ausüben können.

Marine kann jedoch dazu beitragen, Voraussetzungen zu schaffen, diese Fähigkeiten von Küstenstaaten aufzubauen, kann räumlich und zeitlich begrenzt in Schwerpunktoperationen tätig werden, kann Ausbildungshilfe leisten, kann sich in Sicherheitsnetzwerke einbringen, Aufklärungsergebnisse austauschen, um so im Zusammenwirken mit weltweiten Partnern ressortübergreifende Erfolge zu erzielen.



BMVg Fü M III 2

Wenn wir uns vor Augen führen, dass Deutschland ein maritim geprägter Wirtschaftsstandort mit vitalen maritimen Interessen ist, wenn wir die vielfältigen Aufgaben und Anforderungen an unsere Flotte uns vergegenwärtigen, dann müssen wir uns die Frage stellen, ob die Deutsche Marine in Ihrem jetzigen Umfang und mit ihrer derzeitigen Ausstattung allen Anforderungen des 21. Jahrhunderts, einem maritimen und globalen Jahrhundert, noch gerecht wird. Schon jetzt leistet die Marine mit einem Personalanteil von 7,5 % einen zwischen 10% -15% variierenden Anteil an den Einsätzen der Bundeswehr. Die ESVP Mission gegen Piraterie wird diesen Anteil nochmals erhöhen.



Deutschland ist als einer der führenden Wirtschaftsstandorte in der Welt von der freien Nutzung der See abhängig.

Für den Einsatz gegen die wachsende Piraterie, für unsere Teilhabe am UNIFIL-Einsatz vor dem Libanon, für den Kampf gegen den Internationalen Terrorismus, für unseren sicherheitspolitischen Beitrag in den vier ständigen Einsatzverbänden der NATO sind wir vorbereitet und ausgestattet. Wir sind aber an den Belastungsgrenzen angekommen!

Das Thema maritime Sicherheit umfasst weit mehr als nur die Piraterie. Die Möglichkeiten der Krisenfrüherkennung von See, der Krisenbewältigung von und über See, der Hilfeleistung im Katastrophenfall und vieles mehr gehören zu den Aufgaben die wir als Deutsche Marine wahrnehmen sollen, wollen und können. Es wäre ein abendfüllender Vortrag, wenn ich all diese Aspekte beleuchten würde. Ich hoffe, Sie haben Verständnis, dass ich mich auf das gewünschte Schwerpunktthema reduziert habe.

Lassen Sie mich mit folgendem Statement enden:

Bei der Diskussion von maritimer Sicherheit geht nicht primär um die Deutsche Marine, es geht um die Zukunftsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland. Die Marine ist aber ein Key Player bei der Wahrnehmung der Aufgaben zur Wahrung unserer maritimen Sicherheitsinteressen!



Maritime Sicherheit im 21. Jahrhundert und das Problemfeld Piraterie

Kapitän zur See Reinhard Wollowski
Führungsstab der Marine III 2

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit und stehe Ihnen nun gern für Fragen zur Verfügung.