

Meeressicherheitspolitik als Herausforderung für die UN

In den letzten Jahren wurde die »Freiheit der hohen See« zunehmend herausgefordert, sei es durch Konflikte, Menschen- und Waffenschmuggel, Piratenangriffe, die weltweite Aufrüstung mariner Streitkräfte oder das Aufleben geopolitischer Machtrivalitäten. Diese Entwicklungen erfordern ein Überdenken der bestehenden Meeressicherheitspolitik unter Einbindung der UN.



Kerstin Petretto, geb. 1977, ist Non-Resident Fellow am Institut für Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg (IFSH).

Die Weltmeere zeichnen sich dadurch aus, dass sie die Kontinente miteinander verbinden, grenzüberschreitend sind und größtenteils außerhalb nationaler Jurisdiktion liegen. Damit sind sie ein transnationales Spielfeld für alle Arten von Akteuren – ob Staaten, Bündnisse oder Gruppen.

Grundsatz der Freiheit der Meere

Konflikte auf See ziehen sich durch die Geschichte, von Raubüberfällen über Piraterie bis hin zu kriegerischen Kampfhandlungen um Macht, Einfluss und Ressourcen. Die Frage, wem die Weltmeere gehören, wurde immer wieder gestellt. Durchgesetzt hat sich eine leicht abgeschwächte Form des vom niederländischen Rechtsgelehrten Hugo Grotius im 17. Jahrhundert geprägten Grundsatzes der »Freiheit der Meere«¹, der besagt, dass die hohe See allen offen stehe und keinem einzelnen Staat zuzuordnen sei. Dies galt bis auf einen schmalen Küstenstreifen, die sogenannte Drei-Meilen-Zone,

deren Ausdehnung der Reichweite einer (historischen) Kanonenkugel entsprach.

Die im 20. Jahrhundert rasant fortschreitende Industrialisierung forcierte jedoch den Wettbewerb um die Nutzung der Weltmeere: In den 1950er Jahren liefen die ersten Containerschiffe und Supertanker vom Stapel und sorgten für enorme Steigerungsraten des Seehandels; die Erforschung des Tiefseebergbaus wurde vorangetrieben; der Fischfang wurde auf industriellem Niveau betrieben. Besonders die Begrenzung der nationalen Küstengewässer auf drei Seemeilen wurde zunehmend infrage gestellt und eine Ausweitung der Nutzungsrechte gefordert. Staaten investierten verstärkt in ihre marinen Streitkräfte, um auch im maritimen Teil der Erde Präsenz zu zeigen. Das bestehende Völkergewohnheitsrecht war nicht mehr ausreichend, um diese Konflikte beizulegen.²

Regelung zur friedlichen Nutzung der See

Die Vereinten Nationen boten den Rahmen für die Verhandlungen zu einer friedlichen und regelbasierten Nutzung der Weltmeere. Es dauerte über 20 Jahre, bis im Jahr 1982 das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS) unterzeichnet werden und weitere zwölf Jahre, bis es in Kraft treten konnte. Seitdem bildet es die Grundlage für den Umgang mit den Weltmeeren. Es regelt eine große thematische Bandbreite von

¹ Hugo Grotius, *Mare Liberum* – Von der Freiheit des Meeres, Leiden 1609 (hrsg. und übersetzt von Richard Boschan, Leipzig 1919).

² Rüdiger Wolfrum, Die Umsetzung des Seerechtsübereinkommens in nationales Recht, Vereinte Nationen (VN), 1/1990, S. 20–23; Tim R. Salomon, Rechtliche Dimensionen des maritimen Raumes, in: Sebastian Bruns/Kerstin Petretto/David Petrovic (Hrsg.), *Maritime Sicherheit*, Wiesbaden 2013, S. 53–68, hier: S. 55.

der Nutzung der neu eingeführten Meereszonen über Fragen des Umweltschutzes bis hin zur Sicherheit der Schifffahrt und Seeleute.³ Dabei umfasst es ein komplexes System der friedlichen Streitbeilegung, das vorrangig im Bereich der Meeresbodennutzung und Grenzziehung Anwendung findet. Bestehende Institutionen wie der Internationale Gerichtshof (International Court of Justice – ICJ) wurden durch neue Institutionen und Verfahren ergänzt. Dazu gehören der Internationale Seegerichtshof (International Tribunal for the Law of the Sea – ITLOS), die Internationale Meeresbodenbehörde (International Seabed Authority – ISA),

im Jahr 1948 gegründete Internationale Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organisation – IMO) für die Entwicklung des internationalen Rechtsrahmens der Seeschifffahrt zuständig. Sie hat seit den 1970er Jahren mehrere Übereinkommen verabschiedet, die sich den neuen Herausforderungen annehmen. Diese sind das Internationale Übereinkommen aus dem Jahr 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS 74), das im Jahr 1992 in Kraft getretene Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Seeschifffahrt (Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation – SUA) sowie der im Jahr 2002 infolge der Terroranschläge vom 11. September 2001 verabschiedete Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (International Ship and Port Facility Security Code – ISPS Code). Da die IMO allerdings über keinerlei Sanktionsgewalt verfügt, obliegt die Umsetzung der Übereinkommen allein den Mitgliedstaaten.⁸

Was dem UNCLOS fehlt, sind konkrete Regelungen zum Umgang mit gewaltsamen Konflikten im maritimen Raum.

die Kommission zur Begrenzung des Festlandsockels (Commission on the Limits of the Continental Shelf – CLCS) sowie Sonderschiedsgerichte.⁴ Beim jährlichen Treffen der 168 UNCLOS-Vertragsstaaten werden auf Basis von Berichten dieser Institutionen und des UN-Generalsekretärs bestehende Herausforderungen diskutiert.⁵

Was dem UNCLOS fehlt, sind konkrete Regelungen zum Umgang mit gewaltsamen Konflikten im maritimen Raum. Zwar gilt auch hier das allgemeine Gewaltverbot gemäß der UN-Charta. Angesichts von Bedrohungen durch nichtstaatliche Gewaltakteure wie Piraten, Terroristen oder Drogen-, Waffen- und Menschenschmugglern hat es jedoch keine Durchsetzungskraft. Auch viele gewohnheitsrechtliche Normen gelten in dieser Hinsicht als überholt. Das Seekriegsrecht zum Beispiel wurde für die traditionelle Kriegsführung entworfen und findet heute kaum mehr Anwendung.⁶

Die UN versuchen diese Lücke zu schließen: Zum einen hat der Sicherheitsrat mehrere Resolutionen verabschiedet, die als wegweisend für den Umgang mit moderner Piraterie und maritimem Terrorismus gelten.⁷ Zum anderen ist die bereits

Maritime Sicherheit und ihre begriffliche Einordnung

Angesichts der Bandbreite an maritimen Sicherheitsrisiken ist eine begriffliche Einordnung nötig. Es gibt allerdings keine eindeutige Definition maritimer Sicherheit, sondern verschiedene Blickwinkel auf maritime Bedrohungslagen. Diese orientieren sich am allgemeinen sicherheitspolitischen Diskurs, der sich seit dem Ende des Ost-West-Konflikts stark gewandelt hat: Er wurde erweitert – sowohl in die Breite als auch in die Tiefe.

Eine breitere Perspektive wurde durch die Ausdehnung des bis dato eng militärischen, staatszentrierten Sicherheitsverständnisses auf verschiedene Sektoren erreicht: den politischen, den militärischen, den gesellschaftlichen, den ökonomischen und den ökologischen Sektor. Vertieft wurde der Sicherheitsbegriff insofern, als dass er den Staat nicht mehr als alleinig bedrohtes Objekt erkennt. Auch die Umwelt, die Wirtschaft, die Gesellschaft

³ UN-Dok. A/CONF.62/122 v. 10.12.1982.

⁴ Rüdiger Wolfrum, Der internationale Seegerichtshof in Hamburg, VN, 6/1996, S. 205–210.

⁵ United Nations, Office of Legal Affairs, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Meetings of States Parties to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, www.un.org/depts/los/meeting_states_parties/meeting_states_parties.htm

⁶ Salomon, Rechtliche Dimensionen des maritimen Raumes, a.a.O. (Anm. 2); Zum Wandel des Krieges vgl. Hans-Georg Ehrhart, Kriege und Kriegsführung der Staaten des Globalen Nordens im 21. Jahrhundert, Zeitschrift für Außen- und Sicherheitspolitik (ZfAS), 11. Jg., 1/2018, S. 65–81.

⁷ UN-Dok. S/RES/1814 v. 15.5.2008; S/RES/1816 v. 2.6.2008; S/RES/1851 v. 16.8.2008; S/RES/2077 v. 21.11.2012.

⁸ Hans-Georg Ehrhart/Kerstin Petretto/Patricia Schneider, Security Governance als Rahmenkonzept für die Analyse von Piraterie und maritimem Terrorismus – Konzeptionelle und Empirische Grundlagen, Hamburger Beiträge zur Friedensforschung und Sicherheitspolitik, Heft 155, Januar 2011, S. 33f.

oder einzelne Bevölkerungsgruppen können Referenzobjekte sein. Durch diese Erweiterung erfasst der Sicherheitsdiskurs alle Herausforderungen, die als existenzielle Bedrohung eines Referenzobjekts verbalisiert und für deren Lösung Maßnahmen vorgeschlagen werden, die unter normalen Umständen nicht als notwendig angesehen oder politisch akzeptiert würden.⁹

Gerade im maritimen Raum bietet sich eine derart erweiterte Perspektive auf sicherheitspolitische Herausforderungen an. Darauf aufbauend können vier Bereiche maritimer Sicherheit zur Orientierung aufgefächert werden: nationale Sicherheit, ökonomische Entwicklung, marine Umwelt und menschliche Sicherheit.¹⁰

Sicherheitspolitische Herausforderungen

Spätestens seit dem Aufkommen der Piraterie vor Somalia zu Beginn der 2000er Jahre ist maritime Sicherheit auf dem Radar einer breiteren gesellschaftlichen und politischen Öffentlichkeit erschienen. Neben Piraterie gibt es aber eine Reihe von Herausforderungen, die eine größere Aufmerksamkeit verdienen. Allen ist gemein, dass sie das durch das UNCLOS geschützte völkergewohnheitsrechtliche Prinzip der Freiheit der Meere zunehmend infrage stellen. Die vier Facetten von Sicherheit überlappen sich dabei nicht nur, sondern treten in Konflikt miteinander. Darüber hinaus ist eine deutliche Tendenz zu einer Geopolitisierung und Re-Militarisierung des maritimen Raums zu erkennen. Der folgende Abschnitt bietet einen Einblick in die Vielzahl dieser Herausforderungen.

Nationale Sicherheit

Zu den Kernbereichen staatlicher Sicherheits- und Verteidigungspolitik zur See zählen der auch in Friedenszeiten durch nationale Seestreitkräfte garantierte Schutz der staatlichen Hoheitsrechte, der eigenen Bevölkerung und der Ressourcen sowie die Sicherung der maritimen Handelsrouten. Gerade in Anbetracht der durch das UNCLOS gesicherten Freiheit der hohen See ergeben sich hier vielfältige Anlässe für Verteilungs- und Machtkonflikte. Neben zahlreichen Streitigkeiten auf regionaler und lokaler Ebene – vor allem zur Grenzziehung im

maritimen Raum – ragen drei Konflikte besonders heraus:

Erstens gibt es den seit Jahrzehnten schwelenden Konflikt im Südchinesischen Meer. Obwohl rein geografisch betrachtet regional begrenzt, erreicht er durch die beteiligten Akteure globale Dimensionen. Es handelt sich dabei um einen klassischen Territorialkonflikt mit überlappenden Souveränitätsansprüchen der Anrainerstaaten auf bestimmte Meereszonen, Insel- und Felsengruppen. Die Hauptakteure sind China, Japan, Malaysia, die Philippinen, Taiwan und Vietnam. Weitere Streitpunkte sind die reichen Fischgründe und vermutete Öl- und Gasvorkommen. Zudem ergibt sich eine geostrategische Bedeutung der Region aus den hochfrequentierten maritimen Handelswegen und dem Anspruch der USA, seit dem Zweiten Weltkrieg als externe regional-pazifische Macht die Nachbarstaaten Chinas gegen dessen Ambitionen, einen stärkeren Einfluss in der Region auszuüben, zu stärken. Dadurch stiegen nicht nur die Militärausgaben in den letzten Jahren stetig an, es kommt

Zu erkennen ist eine deutliche Tendenz zur Geopolitisierung und Re-Militarisierung des maritimen Raums.

auch regelmäßig zu Zwischenfällen zwischen Einheiten der chinesischen und US-amerikanischen See- und Luftstreitkräfte. Bislang ist noch keine Einigung in Sicht, denn den im Jahr 2016 zugunsten der Philippinen ausgefallenen Schiedsspruch des Ständigen Schiedshofs (Permanent Court of Arbitration – PCA) in Den Haag lehnte China ab.¹¹

Das Rote Meer und der Golf von Aden mit dem angrenzenden Indischen Ozean ist aktuell der zweite Krisenherd: China, die Europäische Union (EU), Indien, Russland, die USA und viele weitere Staaten sichern hier seit den zahlreichen Schiffsentführungen und Geiselnahmen durch somalische Piraten zwischen den Jahren 2005 und 2015 ihre Handelswege. Das zwischen Jemen und dem Horn von Afrika gelegene Dschibuti dient mehreren Staaten als militärischer Stützpunkt, darunter Deutschland, Frankreich, Japan und die USA. Ebenso hat China hier kürzlich seinen ersten Marinestützpunkt in

⁹ Barry Buzan/Ole Wæver/Jaap de Wilde, *Security: A New Framework for Analysis*, Boulder 1998.

¹⁰ Christian Bueger, *What is Maritime Security?*, *Marine Policy*, 53/2015, S. 159–164; Christian Bueger/Timothy Edmunds, *Beyond Seabindness: A New Agenda For Maritime Security Studies*, *International Affairs*, 93. Jg., 6/2017, S. 1293–1311.

¹¹ PCA, *The South China Sea Arbitration (The Republic of Philippines v. The People's Republic of China)*, www.pcacases.com/web/view/7; Vgl. Patrick Hébrard, *Challenges to Freedom of the Seas and Maritime Rivalry in Asia*, Brüssel 2017; Michael Paul, *Eine ›Große Sandmauer‹ im Südchinesischen Meer?*, SWP-Studie 2016/S 09, Berlin 2016.

Übersee aufgebaut und sichert seine wirtschaftlichen Interessen nun auch militärisch. Im Roten Meer hat die Türkei eine Insel von Sudan gepachtet, die als Militärstützpunkt genutzt werden soll, während arabische maritime Streitkräfte die durch Saudi-Arabien angeführte militärische Intervention in Jemen mit der Blockade jemenitischer Häfen auf das Rote Meer ausweiten. Eine ›Militarisierung des Roten Meeres‹ ist somit in vollem Gange.¹²

Die dritte Herausforderung liegt in der Arktis. Das durch den Klimawandel eingeleitete Abschmelzen der Eisflächen legt Lagerstätten von Öl, Gas und seltenen Metallen frei und eröffnet die Option auf neue Schifffahrtsrouten. Ein Wettbewerb um Besitzrechte, einschließlich des Rechts auf die Bodenschätze zuzugreifen, führt zu Spannungen insbesondere zwischen den Arktisanrainerstaaten

Handelsschifffahrt einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, vor allem in der Nähe von politisch, gesellschaftlich und wirtschaftlich fragilen Küstenstaaten. Die Entführung von Schiffen samt Mannschaften durch somalische Piraten am Horn von Afrika, Raubüberfälle und Geiselnahmen vor der Küste Westafrikas und in asiatischen Gewässern sind hierfür die eindrucklichsten Beispiele.

Entsprechend intensiv fielen auch die Reaktionen aus, vor allem im Golf von Aden und dem westlichen Indischen Ozean. Hier haben sich auf Basis von Resolutionen des Sicherheitsrats seit dem Jahr 2008 viele Staaten in Koalitionen zusammengefunden, um diese Form der Kriminalität einzudämmen. Die Befugnisse reichen angesichts der instabilen Lage in Somalia über jene im UNCLOS heraus und erlauben beispielsweise die Bekämpfung der Piraterie auch in den Küstengewässern Somalias.¹⁵ Das Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechensbekämpfung (United Nations Office on Drugs and Crime – UNODC) und die IMO haben verschiedene Programme und Verfahren zum Umgang mit Piraten entwickelt, zum Beispiel zur Stärkung von Kapazitäten zur Küstensicherung und der Strafverfolgung sowie der Aufdeckung von Geldwäsche.¹⁶ Eine bedeutende Rolle spielt bis heute die Kontaktgruppe für Piraterie vor der Küste Somalias (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia – CGPCS), die im Jahr 2009 eingerichtet wurde.¹⁷ Ihre Aufgabe ist die Koordination der Maßnahmen zwischen Staaten, dem Privatsektor und nichtstaatlichen Organisationen (NGOs).¹⁸ Gerade diese Art der zielgerichteten Kooperation von Akteuren auf der staatlichen, wirtschaftlichen, militärischen, polizeilichen und zivilen Ebene gilt als entscheidender Faktor für den starken Rückgang somalischer Piraterie.

Der stetig zunehmende Schiffsverkehr lockt überdies andere kriminelle Akteure an. Vor allem der Schmuggel von Waffen, Drogen und Menschen hat stark zugenommen. Es ist daher nicht verwunderlich, dass der erste in der Geschichte der Vereinten Nationen eingesetzte Marineeinsatzverband den Schmuggel von Rüstungsgütern und Wehrmaterialien unterbinden soll. Die seit dem Jahr 1978 bestehende Interimstruppe der Vereinten Nationen

Die Verteilung der Meeresressourcen birgt seit jeher großes Konfliktpotenzial.

Dänemark, Finnland, Island, Kanada, Norwegen, Russland, Schweden und den USA. Das internationale Ringen um die Arktis tangiert Fragen der ökologischen und menschlichen Sicherheit in der Region und darüber hinaus. Die Einrichtung des Arktischen Rats, der im Jahr 1996 von den Anrainerstaaten und Vertretungen indigener Gruppen gegründet wurde, um gemeinsam Lösungen zum Klimaschutz und zur Herstellung von Sicherheit in der Region zu erarbeiten, trägt zur Konfliktregulierung bei. Jedoch ist auch hier in den letzten Jahren eine starke Aufrüstung, insbesondere durch Russland, festzustellen. Die Region gilt daher als potenzieller Konfliktherd.¹³

Ökonomische Entwicklung

Die Verteilung der Meeresressourcen birgt seit jeher großes Konfliktpotenzial. Dazu zählt auch der Schutz der weltweiten Handels- und Schifffahrtsrouten, über die 90 Prozent des globalen Güteraufkommens transportiert werden.¹⁴ Dabei ist die

¹² Annette Weber, Das Rote Meer – im Schatten heißer Konflikte, in: Volker Perthes (Hrsg.), Ausblick 2017: ›Krisenlandschaften‹.

Konfliktkonstellationen und Problemkomplexe internationaler Politik, SWP-Studie 2017/S 01, Berlin 2017, S. 47–50.

¹³ Njord Wegge/Kathrin Keil, Between Classical and Critical Geopolitics in a Changing Arctic, *Polar Geography*, 41. Jg., 2/2018, S.87–106;

Themenschwerpunkt ›Die Arktis: regionale Kooperation oder Konflikt?, in: Sicherheit und Frieden (S+F), 33. Jg., 3/2015.

¹⁴ International Chamber of Shipping, Shipping and World Trade, www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade

¹⁵ Siehe dazu Anm. 7.

¹⁶ One Earth Future, Oceans beyond Piracy, Reducing Violence at Sea, www.oceansbeyondpiracy.org

¹⁷ UN-Dok. S/RES/1851 v. 16.12.2008.

¹⁸ Lessons Learned Project (LLP) of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS), www.lessonsfrompiracy.net

in Libanon (United Nations Interim Force in Lebanon – UNIFIL), eine Beobachtermission zur Überwachung des Abzugs der israelischen Armee aus Libanon, wurde vom Sicherheitsrat im Jahr 2006 auf Basis von Kapitel VII der UN-Charta um einen Marineeinsatzverband erweitert.¹⁹ In anderen Regionen wurden zur Unterbindung von Schmuggelaktivitäten Kooperationsvereinbarungen getroffen, wie beispielsweise die ›Partnerschaft der südlichen Route‹ der UNODC-Initiative ›Forum zur maritimen Kriminalität im Indischen Ozean‹.²⁰ Der ›Dschibuti-Verhaltenskodex‹, ursprünglich ein regionaler, durch die IMO initiiertes Verbund zur Bekämpfung von Piraterie, wurde im Jahr 2017 auf transnational organisierte Kriminalität und illegale Fischerei ausgeweitet.²¹

Eine weitere Anfälligkeit ergibt sich dadurch, dass ein Großteil der globalen Handels- und Logistikkette land- wie seeseitig mittlerweile digital organisiert ist. Angriffe auf das digitale Rückgrat der Logistik sind keine Seltenheit mehr.²² Dabei legen Hackerangriffe Computersysteme lahm, sodass es zu teils wochenlangen Unterbrechungen in Hafenanlagen oder der Containerschiffahrt kommt. Dies war im Sommer 2017 der Fall, als es die Container-Reederei Maersk traf. Der Schaden für diesen Angriff wird auf bis zu 300 Millionen Dollar geschätzt.²³ Die IMO hat sich der Herausforderung bereits angenommen und Leitlinien zum ›Maritimen Cybersicherheits-Risikomanagement‹ veröffentlicht.²⁴

Marine Umwelt

Sie beschreibt den gesamten maritimen Lebensraum in den Küstengewässern, der ausschließlichen Wirtschaftszone oder der hohen See. Aus sicherheitspolitischer Perspektive geht es hier um die Vermeidung von Unfällen oder technisch bedingten Sicherheitsmängeln von Schiffen sowie den Schutz von Mannschaften. Auch die zunehmende Umweltverschmutzung durch die Schifffahrt, illegale oder unzureichende Entsorgung von Müll, die maritimen Auswirkungen des Klimawandels, die Überfischung der Meere sowie Fragen der Sicherung der Schifffahrt vor gewaltsamen Angriffen und die



Der Marineeinsatzverband der UNIFIL-Mission unterstützt ihre Operationen vor der libanesischen Küste mit Hubschraubern und Schiffen. Die einzige UN-Operation zur See soll seit dem Jahr 2006 den Schmuggel von Rüstungsgütern im Mittelmeer unterbinden. UN PHOTO: PASQUAL GORRIZ

Rettung von Menschen in Seenot gehören dazu. Es handelt sich somit um den Sektor, der übergreifende – vor allem präventive – Sicherheit für den gesamten maritimen Raum einfordert.

Denn Seeunfälle oder Verschmutzungen des maritimen Raums betreffen nicht nur Besatzung, Eigner und Versicherer von Schiffen, sondern ziehen auch die Umwelt und weitere Personen in Mitleidenschaft, wie beispielsweise die Havarien der Tanker ›Erika‹ und ›Prestige‹ im Dezember 1999 und November 2002 vor Augen führten.²⁵ Überfischung ihrerseits kann zu gewaltsamen Konflikten führen.²⁶ Daher liegt der Schwerpunkt der IMO als verantwortliche Organisation genau auf dem Sektor der marinen Umwelt, wobei sie durch konkrete Regelungen Risiken minimiert und die Schifffahrt sowie die marine Lebenswelt damit sicherer gestaltet.

Menschliche Sicherheit

Das Konzept der menschlichen Sicherheit basiert auf einem Vorschlag des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen (United Nations Development Programme – UNDP) aus den 1990er Jahren.²⁷ Es lenkte die Aufmerksamkeit weg von der

¹⁹ UN-Dok. S/RES/1701 v. 11.8.2006. Vgl. UN-Dok. S/2018/210 v. 8.3.2018.

²⁰ UNODC, Maritime Crime Programme – Indian Ocean, www.unodc.org/unodc/en/piracy/Indian-Ocean.html

²¹ IMO, Djibouti Code of Conduct, www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx

²² Kevin D. Jones/Kimberly Tam/Maria Papadaki, Threats and Impacts in Maritime Cyber Security, Engineering & Technology Reference, Pearl 2016.

²³ Richard Milne, Moller-Maersk puts Cost of Cyber Attack at up to \$300m, Financial Times, 12.8.2017.

²⁴ UN Doc. IMO/MSC-FAL.1/Circ.3 v. 3.7.2017.

²⁵ Michael Höltnann, Schifffahrtssicherheit und Meeresumweltschutz in der EU nach Erika und Prestige, Baden-Baden 2012.

²⁶ Secure Fisheries, Advancing Sustainable Fisheries, www.securefisheries.org

²⁷ UNDP, Human Development Report 1994 (HDR), New Dimensions of Human Security, New York 1994.

Sicherheit von Staaten hin zur Sicherheit von Menschen. Im maritimen Raum sind Fragen der menschlichen Sicherheit ähnlich wie die der Meeresumwelt ein Querschnitt des Gesamtkomplexes maritimer Sicherheit: Regelungen zur Fischerei sind für die Küstenbevölkerung vieler Staaten überlebenswichtige Notwendigkeit, genauso wie der nachhaltige Schutz der marinen Umwelt und Maßnahmen gegen die maritimen Auswirkungen des Klimawandels. Piraterie und Terrorismus betreffen Seeleute gleichermaßen wie die Menschen,

über das Mittelmeer stellen dabei die Dreh- und Angelpunkte der aktuellen politischen Auseinandersetzung auf europäischer Ebene dar. Hier befinden sich die im UNCLOS verankerten Regelungen – und beispielsweise das SOLAS-74-Übereinkommen – in einem Spannungsfeld mit der politischen Debatte in Europa über den Umgang mit Flüchtlingen. Weitaus weniger Beachtung finden in dieser Hinsicht ähnliche Entwicklungen im Golf von Aden, obwohl die Zahl der dortigen See Flüchtlinge die derer im Mittelmeer sogar übertrifft.²⁸

Angesichts der Bandbreite an Problemen kann es die eine globale Antwort zu den sicherheitspolitischen Herausforderungen auf den Weltmeeren nicht geben.

die weltweit auf eine stabile maritime Handels-, Logistik-, und Lieferkette angewiesen sind. Gleichzeitig ist gerade eine Form der Kriminalität wie Piraterie oft Zeichen für die wirtschaftliche Not von Menschen in fragilen Staaten.

Menschliche Sicherheit ist somit vielfältig bedroht im maritimen Raum. In den letzten Jahren wurde dies durch massive maritime Fluchtbewegungen aus Kriegs- und Krisengebieten verstärkt. Kriminelle Netzwerke nutzen die Not der Menschen aus und transportieren sie gegen die Zahlung hoher Summen über das Meer. Die Fluchtrouten

Lösungen für eine globale Meeressicherheitspolitik

Angesichts der Bandbreite an Problemen kann es die eine globale Antwort zu den sicherheitspolitischen Herausforderungen auf den Weltmeeren nicht geben. Eine Überarbeitung des UNCLOS wäre nicht zielführend.

Vielversprechender sind sektorale, problemorientierte Lösungsansätze. Diese müssen in thematisch strukturierten Foren der Konfliktbearbeitung gemeinsam erarbeitet werden. Die Transnationalität der Weltmeere und der Grundsatz der Freiheit der Meere erfordern dabei die Einbindung von Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlicher Ebenen aus Staaten, internationalen Organisationen, der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft. Foren wie die CGPCS haben gezeigt, dass es dabei nicht zwingend einer formalen Institutionalisierung bedarf. Gerade dort, wo ein hoher Grad an Wettbewerbsdenken vorherrscht, wird Vertrauen nicht durch formale Vertragswerke aufgebaut, sondern durch regelmäßigen, sich aus sich selbst heraus entwickelnden und auf verschiedenen Arbeitsebenen stattfindenden Austausch.

Die Vereinten Nationen spielen dabei in mehrfacher Hinsicht eine bedeutende Rolle: Erstens sind sie die einzige Quelle internationaler Legitimität, wenn es um die Bildung von Koalitionen zur Konfliktlösung und Eindämmung von Risiken geht. Zweitens können sie Anstöße zu internationalen Kooperationen geben – begleitet von Empfehlungen des Generalsekretärs, der Generalversammlung oder einer Mandatierung des Sicherheitsrats. Drittens obliegt es den UN als einziger Weltorganisation, sich gemeinsam mit ihren Unter- und Sonderorganisationen dafür einzusetzen, unterschiedliche Stränge zur Sicherung der Meere zusammenzubinden, um die Zielrichtung einer kooperativen und verantwortlichen Meeressicherheitspolitik einzuhalten.

English Abstract

Kerstin Petretto

Ocean Security Governance as a Challenge for the UN pp. 161–166

The freedom of seas doctrine has been under pressure for a certain time now: interstate tensions regarding borders and territories, scarce resources, cyberattacks on maritime logistics, illicit trafficking of arms, narcotics and persons by the sea, as well as pirate attacks on merchant vessels have brought the maritime dimension of security to international attention. The armament of marine forces worldwide and renewed geopolitical rivalries gave rise to the question on how to transform the present system of ocean security governance. This article analyzes current lines of conflict in the maritime sphere and sheds light on the role of the United Nations therewith.

Keywords: Menschliche Sicherheit, Seerecht, International Maritime Organization, Ocean Security Governance, UN Convention on the Law of the Sea

²⁸ Peter Tinti, Migrant smuggling: Paths from the Horn of Africa to Yemen and Saudi Arabia, 11.12.2017, issafrica.s3.amazonaws.com/site/uploads/aitwr-7.pdf