

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Doris Wagner, Luise Amtsberg, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/1680 –**

Die maritime Sicherheitsstrategie der Europäischen Union**Vorbemerkung der Fragesteller**

In einer Gemeinsamen Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat hat die EU-Außenbeauftragte Lady Catherine Ashton am 6. März 2014 erste „Elemente für eine EU-Sicherheitsstrategie für maritime Sicherheit“ vorgestellt, die der Europäische Rat bereits Ende Juni 2014 verabschieden will. Die griechische Ratspräidentschaft legte am 8. April 2014 einen ersten Textentwurf für die endgültige Fassung der Strategie vor (Ratsdok. 9382/14). Die Mitgliedstaaten sind seither aufgefordert, sich aktiv in die konkrete Ausgestaltung der Sicherheitsstrategie einzubringen. Die Federführung für die Erarbeitung der deutschen Verhandlungsposition liegt beim Auswärtigen Amt.

Angesichts der steigenden Bedeutung der internationalen Schifffahrt für den Welthandel hat die Europäische Union (EU) in den vergangenen Jahren verschiedene Maßnahmen und Strategien beschlossen, um die Sicherheitslage insbesondere vor den afrikanischen Küsten zu verbessern (EU NAVFOR Somalia – Operation ATALANTA, Strategie für das Horn von Afrika, Strategie für den Golf von Guinea). Von zentraler Bedeutung sind dabei vor allem die enge Verzahnung der maritimen Sicherheitspolitik der EU mit den Vereinten Nationen (VN), die Einbettung militärischer Maßnahmen in eine umfassende zivile Strategie, um so die Ursachen für Konflikte und andere Formen der Bedrohung auf See zu bekämpfen, sowie die Beachtung der Menschenrechte, des Völkerrechts und allgemeiner rechtsstaatlicher Grundsätze (etwa im Umgang mit Flüchtlingen, mit Daten, mit Personen, die verdächtig sind, Straftaten begangen zu haben).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Europäische Rat vom 19. Dezember 2013 erteilte den Auftrag zur Erarbeitung einer Maritimen Sicherheitsstrategie. Diese soll der Europäische Rat am 26./27. Juni 2014 annehmen. Die Ausarbeitung der Strategie erfolgt in der Gruppe „Freunde des Vorsitzes“ für Integrierte Meerespolitik. Dort sind alle 28 Mitgliedstaaten vertreten. Die Textverhandlungen dauern an. Zur Implemen-

tierung der Strategie soll bis Ende 2014 unter italienischer Ratspräsidentschaft ein Aktionsplan verabschiedet werden. Die künftige Strategie ist laut Auskunft des Juristischen Dienstes des Europäischen Rates ein politischer Text, der vergleichbar den Ratsschlussfolgerungen keine legislative Wirkung entfaltet.

1. Wie viele Fälle von terroristischen Anschlägen oder Anschlagsversuchen auf international bedeutende Seehäfen oder Hafeneinrichtungen oder den Seeverkehr sind nach Erkenntnissen der Bundesregierung in den Jahren 2011, 2012 und 2013 zu verzeichnen gewesen, bzw. welche Hinweise hat oder hatte die Bundesregierung auf geplante Anschläge der genannten Art (bitte nach Jahren, Orten und Art des Vorfalls aufzulösen)?

Für den angefragten Zeitraum sind folgende Anschläge bzw. Anschlagsversuche bekannt:

Unbekannte Mitglieder dschihadistischer Internetforen riefen im Jahr 2012 zu Angriffen gegen Schiffe in der Bab-el Mandeb-Straße auf. Der Bundesregierung liegen Erkenntnisse vor, wonach sich Al-Qaida im Jahr 2013 mit dem Seeverkehr als möglichem Anschlagsziel beschäftigte. Der Seeverkehr wird dabei sowohl als potenzielles Anschlagsziel als auch als Mittel zum Zweck (Entführung eines Passagierschiffes zur Freipressung von inhaftierten Gleichgesinnten) thematisiert. Eine konkrete Gefährdung des internationalen Seeverkehrs ist diesen Erkenntnissen nicht zu entnehmen. Die Ölindustrie ist in den vergangenen Jahren in den Fokus islamistischer Tätergruppierungen gerückt. In Strategiepapieren thematisiert Al-Qaida-Anschläge auf Öltanker und -förderanlagen.

Am 31. August 2013 wurde auf das unter panamaischer Flagge fahrende Containerschiff COSCO ASIA, im nördlichen Bereich des Suezkanals bei Port Said (Arabische Republik Ägypten), ein Schusswaffenanschlag verübt. Drei mutmaßliche Täter wurden wenig später festgenommen. Die Hintergründe der Tat sind weitgehend unbekannt. Nach Auskunft der für den Suezkanal zuständigen Betreiberbehörde wurden durch den Beschuss weder Schiff noch Fracht beschädigt.

Im Jahr 2013 kam es zu einer Anschlagsserie auf die Hafenanlage Balhaf (Republik Jemen), bei der Einrichtungen der Streit- und Sicherheitskräfte in der Nähe zur Hafenanlage Balhaf Ziel von terroristischen Angriffen waren. Am 20. September 2013 gelang es den zum Schutz der Erdgas- und Erdöleinrichtungen eingesetzten Streit- und Sicherheitskräften, einen offenbar gegen den Hafen Balhaf gerichteten Anschlag wenige Kilometer vor diesem abzuwehren. Am 20. November 2013 näherte sich, aus internationalen Gewässern kommend, ein mutmaßlicher Selbstmordattentäter mit hoher Geschwindigkeit dem Gas-Export-Hafen. Er verwendete dabei ein mit Sprengstoff beladenes Schnellboot. Nachdem der Attentäter die Warnungen der jemenitischen Marine ignorierte und entsprechende Sicherheitslinien überfahren hatte, wurde er von der jemenitischen Marine beschossen. Daraufhin explodierte das Boot und versank. Am 9. Dezember 2013 wurden die Flüssiggas-Verladeterminals des Hafens mit Mörsergranaten beschossen. Ziel des Anschlags soll ein Angriff auf westliche, insbesondere französische Staatsangehörige, welche in der Anlage in Balhaf beschäftigt sind, gewesen sein.

2. Welche konkreten Hinweise auf den Transport von Massenvernichtungswaffen auf dem Seeweg sind der Bundesregierung für die Jahre 2011, 2012 und 2013 jeweils bekannt (bitte Schiffahrtswege bzw. Umschlagshäfen nennen)?

Der Bundesregierung liegen keine konkreten Hinweise auf den Transport von Massenvernichtungswaffen auf dem Seeweg im genannten Zeitraum vor.

3. Wie viele Sabotageakte gegen deutsche Telekommunikationsinfrastruktur auf dem Meeresboden, für Europa relevante Pipelines und andere technische Anlagen oder kritische Infrastruktur auf See (Offshore) waren in den Jahren 2011, 2012 und 2013 nach Erkenntnissen der Bundesregierung jeweils zu verzeichnen?

Der Bundesregierung liegen keine entsprechenden Erkenntnisse vor.

4. Welche Schäden sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch die in Frage 3 genannten Sabotageakte entstanden, und wie groß war der entstandene finanzielle Schaden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Weshalb ist die Bundesrepublik Deutschland, im Gegensatz etwa zu den EU-Staaten Dänemark und Großbritannien, bislang kein Vertragspartner des Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, und aus welchen Gründen haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die an das Pirateriegebiet Malakka-Straße angrenzenden Staaten Malaysia und Indonesien der Vereinbarung noch nicht angeschlossen?

Die Bundesregierung unterstützt regionale Abkommen gegen Piraterie unterhalb der Schwelle einer formalen Mitgliedschaft.

Malaysia und die Republik Indonesien kooperieren bei der Bekämpfung der Piraterie und arbeiten seit dem Jahr 2005 mit dem Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP) Information Centre zusammen. Die bisherige Nichtratifizierung Malaysias und Indonesiens ist nach Kenntnis der Bundesregierung nicht auf eine inhaltliche Ablehnung, sondern in erster Linie auf einen Rückstau bei legislativen Vorgängen zurückzuführen.

6. Stellt das VN-Seerechtsübereinkommen nach Ansicht der Bundesregierung einen wirksamen Regelungsrahmen für die umfassende Sicherheit der Weltmeere dar
 - a) im Hinblick auf die militärische Sicherheit (bewaffnete Konflikte zwischen Staaten, Piraterie, Gewalt gegen maritime Infrastruktur),

Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (SRÜ) erhebt nicht den Anspruch, die Sicherheit auf den Weltmeeren oder maritime bewaffnete Konflikte zwischen Staaten abschließend zu regeln. Der Rechtsrahmen ergibt sich außer aus dem SRÜ insbesondere aus der Charta der Vereinten Nationen (Gewaltverbot, Aufgaben des VN-Sicherheitsrates, etc.), den Regeln des humanitären Völkerrechts und den einschlägigen Menschenrechtsinstrumenten.

Das SRÜ enthält in seinem Teil XV einen umfassenden Mechanismus zur friedlichen Beilegung von Streitigkeiten, einschließlich obligatorischer Verfahren, die zu bindenden Entscheidungen führen (Artikel 286 ff. SRÜ). Es leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Konfliktprävention. Bei der Bekämpfung der Piraterie auf Hoher See verpflichtet es die Staaten, in größtmöglichem Maße zusammenzuarbeiten, und gewährt ihnen hierfür wirksame Eingriffsbefugnisse (Artikel 100 ff. SRÜ).

b) im Hinblick auf die Verschmutzung der Meere,

Das SRÜ stellt einen wirksamen Regelungsrahmen für alle meeresbezogenen Aktivitäten und für die umfassende Sicherheit im Hinblick auf den Umweltschutz der Weltmeere dar. Da das SRÜ als Rahmenabkommen für den Bereich des Meeresumweltschutzes auf Normen und Standards der zuständigen internationalen Organisationen (zum Beispiel der Internationalen Meeresorganisation (IMO) für den Bereich der internationalen Seeschifffahrt) verweist, wird die Zielsetzung des SRÜ durch spezielle völkerrechtliche Übereinkommen konkretisiert, die von diesen Organisationen entwickelt und durch erleichterte Verfahrensregelungen kontinuierlich angepasst werden.

c) im Hinblick auf die Förderung von Rohstoffen?

Das SRÜ (samt Durchführungsübereinkommen zu Teil XI des SRÜ) stellt aus Sicht der Bundesregierung einen wirksamen Regelungsrahmen für die umfassende Sicherheit der Weltmeere im Hinblick auf die Förderung von Rohstoffen dar.

7. Falls nein, worin liegen die wichtigsten Gründe für die unzureichende Wirksamkeit des Abkommens (Schwächen des Vertragstextes, mangelnde Sanktionsmöglichkeiten)?

Im Hinblick auf die Verschmutzung der Meere sieht die Bundesregierung den grundsätzlichen Regelungsmechanismus des SRÜ mit seinen klaren Kompetenzverteilungen in verschiedenen Meereszonen und zwischen Küsten- und Flaggenstaaten sowie seinen wichtigen Grundprinzipien, wie die Freiheit der Seeschifffahrt, als ausreichend wirksam an. Allerdings bestehen vor allem auf der Hohen See (d. h. jenseits nationaler Hoheitsgewalt) noch Regelungslücken zum Schutz und zur nachhaltigen Nutzung der biologischen Vielfalt. So ist es derzeit beispielsweise nicht möglich, von allen Staaten akzeptierte Meereschutzgebiete auf Hoher See auszuweisen.

8. Auf welchen Ebenen und durch welche Maßnahmen will die Bundesregierung ggf. dazu beitragen, dem Abkommen eine größere Wirksamkeit zu verschaffen?

Um die genannten Regelungslücken zu schließen, setzt sich die Bundesregierung gemeinsam mit der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten für einen Beschluss der VN-Generalversammlung ein, Verhandlungen über ein neues SRÜ-Durchführungsabkommen zum Schutz der biologischen Vielfalt auf Hoher See aufzunehmen.

Die Bundesregierung setzt sich konsequent für eine Lösung seerechtlicher Streitigkeiten auf der Grundlage des SRÜ ein, einschließlich der Nutzung seiner vorbildlichen und obligatorischen Streitschlichtungsmechanismen. Zu diesen gehört u. a. der Internationale Seegerichtshof (ISGH) mit Sitz in Hamburg, der durch das SRÜ geschaffen wurde. Dieser Aspekt soll auch in der maritimen Sicherheitsstrategie der EU betont werden.

9. Unterstützt die Bundesregierung die – im Textentwurf der griechischen Ratspräsidentschaft explizit angesprochenen – Bemühungen Griechenlands zur Definition einer ausschließlichen Wirtschaftszone im Mittelmeer (bitte Gründe nennen)?

Die Idee einer ausschließlichen Wirtschaftszone im Mittelmeer wird in dem aktuellen Textentwurf nicht erwähnt.

Nach dem SRÜ, zu dessen Vertragsparteien auch die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten zählen, haben alle Küstenstaaten das Recht, eine ausschließliche Wirtschaftszone jenseits ihres Küstenmeeres in Anspruch zu nehmen. Näheres ergibt sich aus den Artikeln 55 bis 75 SRÜ.

10. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob auch andere Mittelmeer-Anrainer-Staaten, die Mitglieder der EU sind, eine Definition Ausschließlicher Wirtschaftszenen vor ihren Küsten anstreben?

Der Begriff der ausschließlichen Wirtschaftszone ist in Artikel 55 SRÜ definiert. Die Einzelheiten, insbesondere die Rechte und Pflichten, auch anderer Staaten, sind in den Artikeln 56 bis 75 SRÜ geregelt. Die Bundesregierung geht davon aus, dass grundsätzlich alle SRÜ-Vertragsstaaten, einschließlich der EU-Mitgliedstaaten, anstreben bzw. sich vorbehalten, ihre Rechte aus dem SRÜ auszuüben.

11. Sind die eventuelle Definition Ausschließlicher Wirtschaftszenen im Mittelmeer und die sich daraus ergebenden möglichen Konflikte bereits Gegenstand von Beratungen auf EU-Ebene gewesen, und falls ja, mit welchem Ergebnis?

Beratungen zu einer eventuellen Definition ausschließlicher Wirtschaftszenen im Mittelmeer haben auf EU-Ebene bisher nicht stattgefunden. Der aktuelle Entwurf erwähnt die Abgrenzung ausschließlicher Wirtschaftszenen nur an einer Stelle im Zusammenhang mit dem Schutz wirtschaftlicher Interessen als übergeordnetem maritimen Sicherheitsinteresse. Die Androhung oder der Gebrauch von Gewalt, die sich gegen die Rechte der Mitgliedstaaten und ihre Hoheitsgewalt über ihre maritime Zonen richtet, wird darüber hinaus als Sicherheitsrisiko identifiziert.

12. Mit welchen konkreten Vorschlägen will die Bundesregierung in den Verhandlungen den griechischen Textentwurf (Ratsdok. 9382/14) so ergänzen, dass die Maritime Sicherheitsstrategie der EU, für die die Bundesregierung, ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 16 auf Bundestagsdrucksache 18/946 zufolge, einen „umfassenden Ansatz“ anstrebt, tatsächlich einem umfassenden Ansatz folgt?

Die Bundesregierung tritt für eine breit angelegte Maritime Sicherheitsstrategie der Europäischen Union ein, die auf einem umfassenden Ansatz basiert. Eine Verengung auf Sicherheits- und Verteidigungspolitik greift zu kurz. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass ein möglichst breites Sicherheitsverständnis die Strategie prägt. Konkret sollen neben „klassischen“ Bedrohungen für die maritime Sicherheit durch Piraterie, organisierte Kriminalität und Terrorismus auch maritime Interessen wie die Gewähr sicherer Schiffs Routen, Schutz vor Naturkatastrophen und Meeresverschmutzung sowie Vermeidung von Auswirkungen des Klimawandels und illegaler Fischerei Niederschlag in der Strategie finden. Die Bundesregierung argumentiert für die ganzheitliche Betrachtung von Bedrohungen zur See und an Land, da sie sich häufig gegenseitig verstärken. Prävention kann helfen, wirtschaftliches Potenzial auszuschöpfen und Bedrohungen zu vermeiden. Die Bundesregierung regt an, Kernaussagen der Maritime Sicherheitsstrategie in den europäischen Regionalstrategien zu berücksichtigen.

Europäische Antworten auf maritime Bedrohungen müssen sozio-ökonomische, ökologische und im Einzelfall auch Mittel der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (GSVP) zum Gegenstand haben. Die Bundesregierung schlägt vor, dass die Strategie auch durch die der Europäischen Union verfügbaren Instrumente maritimen Kapazitätsaufbau in Drittstaaten und Regionalorganisationen vorsieht, um diese zu befähigen, Krisen vorzubeugen oder sie selbst zu bewältigen – jeweils unter uneingeschränkter Beachtung der geltenden nationalen und internationalen exportkontrollrechtlichen Bestimmungen. Zudem können Entwicklungszusammenarbeit und humanitäre Hilfe beim Umgang mit maritimen Bedrohungen eine zentrale präventive Rolle spielen. Die Bundesregierung weist schließlich auch auf die Risiken hin, denen Meeresökosysteme ausgesetzt sind und betont die Notwendigkeit des Meeresschutzes. Sie fordert daher, dass ein Bekenntnis zu den Grundsätzen der „Blue Economy“ in die Strategie aufgenommen wird. Hierzu zählen Investitionen in nachhaltigen Fischfang, ein verantwortungsvoller Abbau von Unterseeressourcen sowie der Schutz der Meeresbiodiversität. Die Bundesregierung schlägt ferner vor, dass die Strategie zur Entwicklung nachhaltiger und umweltfreundlicher Technologien auffordert.

13. Welche Synergien bzw. Abgrenzungen bestehen zur Maritimen Strategie der NATO von 2011?

Die Maritime Strategie der NATO bezieht sich auf sämtliche Kernfunktionen des Bündnisses, d. h. sowohl auf kollektive Verteidigung als auch internationales Krisenmanagement und kooperative Sicherheit. Insbesondere bei der Rolle maritimer Fähigkeiten im Bereich kollektiver Verteidigung und internationalen Krisenmanagements sind bislang keine Überschneidungen mit der geplanten Maritimen Sicherheitsstrategie der EU erkennbar.

Im Bereich kooperativer Partnerschaften mit Nicht-EU- bzw. Nicht-NATO-Anrainerstaaten dürfte die EU aufgrund ihrer vielfältigen Instrumente längerfristig eine breitere Wirkung entfalten, insbesondere beim Kapazitätsaufbau. Angeichts der Dimensionen der Herausforderungen im Bereich der maritimen Sicherheit wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass die EU und die NATO ihre Aktivitäten zur Erhöhung der maritimen Sicherheit koordinieren, um in enger Abstimmung Synergien zu erzeugen. Hierfür ist in den derzeit in Vorbereitung befindlichen Entschlussdokumenten (dem aktuellen Entwurf der Maritimen Sicherheitsstrategie der EU und den Arbeitsaufträgen zur Operationalisierung der Maritimen Strategie der NATO) Vorsorge getroffen.

14. Welchen konkreten Beitrag soll die Maritime Sicherheitsstrategie der EU zur „Ökologisierung“ der Meere beitragen?

Im aktuellen Entwurf der Maritimen Sicherheitsstrategie der EU werden Umweltfragen berührt, wenn Bezüge zu sicherheitsrelevanten Fragen erkennbar sind. Die Bundesregierung setzt sich im Rahmen der Verhandlungen über die Maritime Sicherheitsstrategie der EU dafür ein, dass Fragen des Meeresschutzes prominent Beachtung finden.

15. Setzt sich die Bundesregierung in den Verhandlungen dafür ein, dass die Überwachung der Außengrenzen mit Hilfe des Grenzüberwachungssystems Eurosur und der EU-Agentur FRONTEX in den umfassenden Ansatz einer Maritimen EU-Sicherheitsstrategie integriert wird, und wenn ja, in welcher Form, und mit welcher Begründung?

Die Bundesregierung unterstützt das Ziel eines effektiven Grenzmanagements in Bezug auf die Seeaußengrenzen der Europäischen Union. Der Schutz der EU-Außengrenzen obliegt dem jeweiligen Mitgliedstaat in nationaler Souveränität. Der Agentur FRONTEX kommt eine koordinierende Rolle zu. Das europäische Grenzüberwachungssystem Erosur soll das Lagebewusstsein und die Reaktionsfähigkeit der Mitgliedstaaten und der Agentur FRONTEX an den EU-Außengrenzen stärken, um sowohl irreguläre Einwanderung und grenzüberschreitende Kriminalität zu bekämpfen als auch Gefahren für das Leben von Migrantinnen und Migranten, zum Beispiel durch frühzeitiges Erkennen von Seenotsituationen, zu reduzieren.

16. Ist ein Einsatz der Gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik (GSVP) europäischer Marine-Einheiten außerhalb der Hoheitsgewässer eines EU-Staates nach Ansicht der Bundesregierung grundsätzlich an ein entsprechendes VN-Mandat gebunden, und wenn nein, warum nicht?

Ein Staat bedarf zur Ausübung von Hoheitsgewalt, insbesondere von militärischer Gewalt, außerhalb seines eigenen Hoheitsgebiets einer völkerrechtlichen Grundlage. Dies kann, muss aber nicht eine nach Kapitel VII der Charta der Vereinten Nationen verabschiedete Resolution des VN-Sicherheitsrates sein. Völkerrechtlich kann diesbezüglich auch eine Rolle spielen, ob ein Einsatz auf Hoher See oder in Gewässern stattfindet, über die ein anderer Staat ganz oder teilweise Hoheitsrechte ausübt. Nicht jeder GSVP-Einsatz muss auf einem Mandat beruhen, das die Ausübung von Hoheitsgewalt beinhaltet.

17. Ist die Bundesregierung, einen entsprechenden EU-Beschluss vorausgesetzt, bereit, die südlichen EU-Mitgliedstaaten im Rahmen einer GSVP-Mission bei der Bekämpfung illegaler Migration über das Mittelmeer mit deutschen Marine-Schiffen zu unterstützen?
 - a) Wenn ja, in welcher Form?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Überlegungen zu einer möglichen GSVP-Mission zur Bekämpfung illegaler Migration über das Mittelmeer stehen derzeit nicht auf der Tagesordnung. Die Frage nach einer Beteiligung mit Schiffen der deutschen Marine stellt sich daher nicht. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/270 vom 7. Januar 2014 verwiesen.

18. Welche Verpflichtungen zur Seenot- und Lebensrettung ergeben sich nach Auffassung der Bundesregierung aus den aus der Überwachung der See gewonnenen Informationen über Schiffe mit Migrantinnen und Migranten in Seenot?

Die Verpflichtungen zur Seenot- und Lebensrettung auf See richten sich nach den völkerrechtlichen Verpflichtungen zu Suche und Rettung auf See. Die im Jahr 2014 verabschiedete Verordnung zur Festlegung von Regelungen für die Überwachung der Seeaußengrenzen im Rahmen der von der Europäischen Agentur für die operative Zusammenarbeit an den Außengrenzen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union koordinierten operativen Zusammenarbeit stellt rein deklaratorisch klar, dass diese Verpflichtungen ebenfalls im Rahmen Fron-tex-koordinierter Operationen gelten. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestags-

drucksache 18/270 vom 7. Januar 2014 und dort insbesondere auf die Antwort zu den Fragen 11 bis 11c verwiesen.

19. Unterstützt die Bundesregierung die Definition von irregulärer Migration als maritime Sicherheitsgefahr im Textentwurf der griechischen Ratspräsidenschaft?

- a) Wenn ja, mit welcher Begründung?
- b) Wenn nein, hat sie sich dagegen im Rat ausgesprochen?

Nach Auffassung der Bundesregierung enthält der Textentwurf der griechischen Ratspräsidenschaft keine „Definition von irregulärer Migration als maritime Sicherheitsgefahr“, sondern benennt Menschenhandel und Menschen-smuggel sowie organisierte kriminelle Netzwerke zur Erleichterung irregulärer Migration als Beispiele für grenzüberschreitende organisierte Kriminalität.

20. Setzt sich die Bundesregierung im Rat dafür ein, dass sich die Maritime Sicherheitsstrategie der EU auch zur Einhaltung von Menschenrechten und Flüchtlingschutz, wie dem Prinzip der Nichtzurückweisung auf Hoher See, bekennt und die Vorgaben des Europäischen Menschenrechtsgerichtshofs zum Schutz von Bootsflüchtlingen berücksichtigt (Urteil des Europäischen Menschenrechtsgerichtshofs im Fall Hirsi Jamaa und anderen gegen Italien vom 23. Februar 2012), und wenn nein, mit welcher Begründung?

Eine Verpflichtung zur Rettung von Flüchtlingen in Seenot ergibt sich bereits aus geltendem europäischem und internationalem Recht. So besteht eine in internationalen verbindlichen Übereinkommen (etwa dem SRÜ und dem Internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) festgelegte Verpflichtung zur Rettung von Schiffbrüchigen in Lebensgefahr, der sich kein Schiffskapitän entziehen darf. Bei der weiteren Behandlung der Flüchtlinge oder Schiffbrüchigen auf See sind die Vorgaben des einschlägigen Völkerrechts, insbesondere das anerkannte, aus Artikel 3 der Europäischen Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten (EMRK) hergeleitete Non-Refoulement-Prinzip, welches nach Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte auch an Bord von Staats- und Kriegsschiffen, deren Flaggenstaat Vertragspartei der EMRK ist, gilt, sowie der EU-Acquis zum Flüchtlingsrecht uneingeschränkt zu beachten.

Der Entwurf der Maritimen Sicherheitsstrategie der EU beruht auf den Grundprinzipien der EU und benennt explizit die Achtung der Menschenrechte als einen Eckpfeiler der Strategie. Die Bundesregierung unterstützt dieses Leitprinzip in der Strategie ausdrücklich.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

21. Inwieweit hält die Bundesregierung die EU-weite zivil-militärische Kooperation (cross-sectoral approach) in Fragen der Bekämpfung der illegalen Einreise und der Kriminalitätsbekämpfung für vereinbar mit der deutschen Rechtsordnung, in der eine klare Trennung zwischen polizeilichen und militärischen Aufgaben und Befugnissen besteht?

Der aktuelle Entwurf der Maritimen Sicherheitsstrategie der EU betont, dass die Maßnahmen der zivil-militärischen Zusammenarbeit unter Beachtung der internen Organisation der EU-Mitgliedstaaten im Rahmen der bestehenden Befugnisse erfolgen. Diesen Ansatz wird die Bundesregierung auch bei den Beratungen der Pläne zur Umsetzung der Strategie beibehalten.

22. Welche Position hat die Bundesregierung im Hinblick auf den geplanten Informationsaustausch und die zu schaffende Interoperabilität von Informationssystemen, und wie gedenkt die Bundesregierung, sich im Rahmen der Gestaltung der Maritimen Sicherheitsstrategie dafür einzusetzen, dass nicht über die EU-Zusammenarbeit nationale Standards ausgehobelt werden?

Die Bundesregierung unterstützt auf der Grundlage des geltenden Rechts und unter Beachtung der bestehenden Kompetenzen den Ansatz eines sektorübergreifenden („cross-sectoral“), grenzüberschreitenden Datenaustauschs im Bereich der maritimen Sicherheit zur Verbesserung des Lagebewusstseins und der Wahrnehmung der Küstenwachaufgaben in allen Bereichen. Sie beteiligt sich an dem EU-Projekt eines „Common Information Sharing Environment“. Die auf nationaler Ebene vereinbarte Datenplattform für das Maritime Sicherheitszentrum wird parallel im Einklang mit der europaweiten Entwicklung umgesetzt. Damit wird die Homogenität der Systeme sichergestellt.

23. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung der Datenschutz angesichts der bestehenden und künftig verstärkten Überwachung des maritimen Bereichs gewährleistet werden?

Die Strategie der EU hat sich an die geltenden EU-Datenschutzvorschriften zu halten, die auch für EU-Maßnahmen im maritimen Bereich gelten. Die datenschutzrechtlichen Prinzipien müssen in die entsprechenden Rechtsakte und Gesetze einfließen und so für die handelnden Akteure verbindlich sein. Bei der Übermittlung personenbezogener Daten an Drittstaaten ist zudem die Angemessenheit des Datenschutzniveaus im Empfängerstaat zu beachten. Die Bundesregierung setzt sich darüber hinaus dafür ein, dass das hohe deutsche Datenschutzniveau bei den weiteren Verfahrensschritten Berücksichtigung findet. Zur Frage einer legislativen Wirkung der Maritimen Sicherheitsstrategie der EU wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

24. Welche konkreten Pooling- und Sharing-Projekte wird die Bundesregierung im Hinblick auf die Marine in naher Zukunft auf den Weg bringen, um dem erklärten Ziel der EU-Strategie Rechnung zu tragen, die in den EU-Mitgliedstaaten vorhandenen Marine-Kapazitäten stärker zu bündeln, um auf diese Weise Kosten zu sparen?

Es ist nicht vorgesehen, dass die Bundesregierung in naher Zukunft konkrete Pooling & Sharing-Projekte im Hinblick auf die Marine vorschlägt. Die Bundesregierung behält sich vor, im Lichte des die Maritime Sicherheitsstrategie der EU umsetzenden Aktionsplans konkrete Projekte zu entwickeln.

25. In welcher Phase der Umsetzung befindet sich das Vorhaben der Bundesregierung, gemeinsam mit Polen so genannte Joint Support Ships zu entwickeln und zu beschaffen?

Die durch die beiden Verteidigungsminister im Jahr 2013 unterzeichnete Absichtserklärung zur Erweiterung der Zusammenarbeit zwischen der polnischen und der deutschen Marine sieht als ein mögliches Kooperationsfeld die Entwicklung, Beschaffung und den Betrieb eines Joint Support Ships (Mehrzwecklandungsschiff) vor. Erste konzeptionelle Vorstellungen zu einer solchen Plattform wurden gegenüber den polnischen Partnern kommuniziert.

26. Inwieweit plant die Bundesregierung Kompetenzerweiterungen beim Gemeinsamen Havariekommando des Bundes und der Küstenländer bzw. befindet sie sich bereits in deren Umsetzung?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10f der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/14305 vom 2. Juli 2013 verwiesen.

27. Inwieweit wird die Bundesregierung die zukünftigen Aufgaben der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) sicherstellen?

Welche zusätzlichen Aufgaben der EMSA sind nach Auffassung der Bundesregierung wünschenswert im Sinne einer europäischen Integration?

Wo ordnet die Bundesregierung den Stellenwert der EMSA in den folgenden zehn bis 20 Jahren ein?

Nach Auffassung der Bundesregierung leistet die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) im Bereich Sicherheit und Gefahrenabwehr im Seeverkehr sowie bei der Verhütung und Bekämpfung von Verschmutzungen durch Schiffe wertvolle Unterstützung und wird in diesem Gebiet auch in den kommenden Jahren wichtige Beiträge leisten. Die Bundesregierung setzt sich unter anderem im Verwaltungsrat der Agentur engagiert für eine strategische Ausrichtung und eine effektive und effiziente Aufgabenwahrnehmung durch die Agentur ein. Zusätzliche Aufgaben sollten nur dann auf die EMSA übertragen werden, wenn diese einen engen inhaltlichen Zusammenhang zu den originären Seeverkehrsaufgaben der Agentur aufweisen und im Einzelfall ein echter „europäischer Mehrwert“ ersichtlich ist.

28. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung bzw. haben die Länder nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Umsetzung des ISPS-Codes (ISPS = International Ship and Port Facility Security Code) zur Gefahrenabwehr in den Häfen seit dessen Bestehen gemacht?

Es wurden insofern gute Erfahrungen gemacht, als dass es seit Inkrafttreten des ISPS-Codes am 12. Dezember 2002 in der Bundesrepublik Deutschland zu keinen terroristischen Angriffen auf Schiffe oder Hafenanlagen gekommen ist.

29. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Sicherung von Warentransporten (EU-Importe/-Exporte) auf anderen Kontinenten nicht nur diesen Warentransporten, sondern dem Aufbau der dortigen Logistik und Warenversorgung vor Ort zu Gute kommt?

Die Stärkung der Fähigkeiten vor Ort ist ein zentraler Bestandteil des Instrumentariums von EU-Initiativen, beispielsweise im Rahmen der GSVP. Der Entwurf der Maritimen Sicherheitsstrategie der EU nimmt ausdrücklich Bezug auf die Aufgabe der EU, regionale Fähigkeiten weiterzuentwickeln. Ähnliches gilt für den Seegüterverkehr der EU nach Übersee, der bereits durch sein Stattdessen in den betroffenen Häfen und Regionen zu einem Aufbau korrespondierender Infrastrukturen bzw. Logistikeinrichtungen führt.

30. Wie kann nach Ansicht der Bundesregierung sichergestellt werden, dass Hafenbehörden weltweit über die nötige technische und personelle Ausstattung verfügen, um Schiffscontainer auf Waffen, Drogen, Menschen

oder andere illegale Inhalte hin zu durchleuchten und eine Verbringung illegaler Inhalte zu unterbinden?

Die Bundesregierung unterstützt das gemeinsam vom Büro der Vereinten Nationen für Drogen- und Verbrechensbekämpfung (UNODC) und der Weltzollorganisation durchgeführte weltweite Containerkontrollprogramm, mit dem an ausgewählten Standorten die dortigen Hafenbehörden in ihrer Überprüfungskapazität von Containern gestärkt werden. Zudem hat sich der ISPS-Code weltweit bewährt. Die Umsetzung seiner Bestimmungen obliegt den jeweiligen Flaggen- und Hafenstaaten.

