

Ausschreibung Nachwuchsförderpreis Goldene Eule 2017

Maritime Sicherheit im 21. Jahrhundert Neue Herausforderungen in einer vernetzten Welt



Bilder (v.l.o.n.r.u.): Sailors from USS Pinckney return after providing medical assistance to an injured civilian, 2012, Official U.S. Navy Page, Public Domain, zugeschnitten/ Internationaler Seegerichtshof Hamburg, 2008 © Wmeinhard, CC BY-SA 2.0, zugeschnitten & um Logo ergänzt/ Shipping density (commercial). A Global Map of Human Impacts to Marine Ecosystems, showing relative density (in color) against a black background, 2012 © B.S. Halpern (T. Hengl; D. Groll), CC BY-SA 3.0, zugeschnitten/ The German Navy frigate Hessen (F221) pulls alongside the aircraft carrier USS Dwight D. Eisenhower (CVN-69) for a refueling at sea off the U.S. East Coast, 2009, U.S. Navy, Public Domain, zugeschnitten

Ausschreibung Nachwuchsförderpreis Goldene Eule 2017:



**Maritime Sicherheit im 21. Jahrhundert
Neue Herausforderungen in einer vernetzten Welt**

Der Bundesverband Sicherheitspolitik an Hochschulen würdigt 2017 wieder herausragende wissenschaftliche Qualifikationsarbeiten als sicherheitspolitische Diskursbeiträge mit dem Nachwuchsförderpreis Goldene Eule. Im Rahmen des diesjährigen Themenkomplexes Maritime Sicherheit können Qualifikationsarbeiten in zwei Kategorien eingereicht werden:

B.A.-Abschlussarbeiten (gekürzt)

M.A.-Abschlussarbeiten (gekürzt, im Stil eines Fachzeitschriftenbeitrags)

Voraussetzungen für die Einreichung einer Arbeit sind ein Nachweis über deren Bewertung oder Annahme als Qualifikationsarbeit an einer Hochschule sowie ein Umfang des Beitrags von maximal 30 Seiten Fließtext bei Schriftgröße 12pt und 1,5fachem Zeilenabstand. Die genutzte Zitierweise kann beibehalten werden.

Der Preis wird nach erfolgter Review-Phase innerhalb der letzten beiden Quartale 2017 im feierlichen Rahmen verliehen und ist in jeder Kategorie mit **€1.000,-** dotiert.

Einreichungen werden bis zum **31. Mai 2017** entgegengenommen. Sie sind **(1)** als namentlich gekennzeichnetes sowie separat **(2)** als vollständig anonymisiertes Word-Dokument (.doc/docx) gemeinsam mit **(3)** einem universitären Bewertungs- oder Annahmenachweis zu senden an: publikationen@sicherheitspolitik.de

Wir freuen uns über zahlreiche Einsendungen!

Mit freundlichen Grüßen

Handwritten signature of Johannes Kummerow in black ink.

JOHANNES KUMMEROW
Stv. Bundesvorsitzender

Handwritten signature of René Muschter in black ink.

RENÉ MUSCHTER
Beauftragter Publikationen

Maritime Sicherheit im 21. Jahrhundert – Eine Annäherung

Maritime Sicherheit ist erst seit Beginn des 21. Jahrhunderts ein eigenständiger Teil von nationalen Sicherheitsprogrammen geworden. In den letzten Jahren ist diese somit vermehrt auf der Agenda von Staaten sowie nationalen und internationalen Institutionen zu finden. Die North Atlantic Treaty Organization (NATO) nahm maritime Sicherheit als Teil der *Alliance Maritime Strategy* im Jahr 2011 auf. 2014 folgten dann u.a. die EU, Großbritannien sowie die Afrikanische Union mit eigenen, tiefgehenden Strategien bezüglich maritimer Sicherheit. Auch Chinas maritime Seidenstraße ("One Belt, One Road") passt in eben dieses Bild.

Das Konzept maritimer Sicherheit kam zunächst in der Zeit nach den Anschlägen vom 11. September als eigenständiger Begriff auf und bezog sich auf die Möglichkeit maritimer Terrorangriffe. Internationale Aufmerksamkeit erlangte das Konzept jedoch erst ab 2008, durch das erneute Erstarken von Piraterie vor der Küste Somalias. Piraterie macht die internationale Staatengemeinschaft auf die Verwundbarkeit ihrer vitalen Handels- und Kommunikationswege (*Sea Lines of Communication, SLOC*) aufmerksam. Besonders die sogenannten *Choke Points* – wie beispielsweise Gibraltar, der Suez-Kanal oder die Straße von Malakka – sind anfällige Standorte von internationaler strategischer und ökonomischer Relevanz. Auch zwischenstaatliche maritime Konflikte sind immer mehr in den Fokus der Weltgemeinschaft gerückt. Ob in der Arktis oder dem Süd- und Ostchinesischen Meer, maritime Sicherheit ist auch ein Thema bei der Bewältigung von Territorial- und Ressourcenkonflikten. Nicht nur Industriestaaten investieren vermehrt in ihre *Blue Water Navy*, sondern auch sich entwickelnde Länder erkennen in einer modernen (Hochsee-)Flotte ein nationales Interesse. Zuletzt hat auch die Bundesrepublik die Beschaffung von fünf neuen Korvetten K130 bekanntgegeben.

Eine weitere Dimension ist die Verrechtlichung des maritimen Raums infolge des *Seerechtsübereinkommens (UNCLOS)* sowie der Einrichtung des Internationalen Seerechtgerichtshofes in Hamburg. Die USA betonen dagegen gegenwärtig die Bedeutung maritimer Sicherheit in Bezug auf den Status der See- und Handelswege als *Global Commons* und auch in Europa ist das Mittelmeer infolge der globalen Fluchtbewegungen wieder in den Fokus der öffentlichen Debatte gerückt. Neue technische Entwicklungen ermöglichen dabei die Erschließung bisher nicht ausgebeuteter Ressourcen oder lassen Fischereiflotten überall auf der Welt agieren. Maritime Sicherheit wird somit auch zu einer Frage globaler Verteilung oder Umweltprobleme.

Es zeigt sich, dass maritime Sicherheit zwar in der aktuellen Sicherheitsdebatte ein stark diskutiertes Thema ist, die genaue theoretische Konzeption bisher jedoch vage bleibt.