

EUROPÄISCHE STRATEGIE ZUR MARITIMEN SICHERHEIT VON DR. MARKUS HELLENTHAL, CEO THALES DEUTSCHLAND

7. Kongress zur Europäischen Sicherheit und Verteidigung

2008: Der Weg zu einer Sicherheits- und Verteidigungsunion

Politische Initiativen und Beschaffungen

10.–11. November 2008, Berliner Congress Center

1. EINLEITUNG

Meine Damen und Herren,

vor 20 Jahren, als die Diskussion zur Einführung des Schengener Durchführungsübereinkommens und des grenzenlosen Reisens in Europa begann, sprach man von Europa als einem einheitlichen kriminalgeographischen Raum. Neben all der fortbestehenden Alltagskriminalität, haben wir es heute auch mit international agierenden Terroristen und organisierten Kriminellen zu tun, deren Angriffe die gesamte internationale Gemeinschaft erschüttern und die bislang nicht gekannte Schäden und Verluste durch kriminelles Verhalten verursachen. Insofern können wir inzwischen von einem einheitlichen globalen kriminalgeographischen Raum sprechen.

Bei diesen Bedrohungen handelt es sich nicht bloß um isolierte Einzelereignisse, die jedes für sich und nacheinander bewältigt werden können. Sie betreffen Staaten und Unternehmen über all Landesgrenzen hinweg und stellen die traditionellen Strukturen und klassischen Fähigkeiten der Sicherheitsorganisationen im In- und Ausland vor neue Herausforderungen.

Diese Bedrohungen haben unsere Wahrnehmung und unser Verständnis für objektive und subjektive Sicherheit verändert. Insbesondere ist das Moment der Widerstandsfähigkeit moderner Gesellschaften wieder in das Blickfeld geraten. Die Gewährleistung von Sicherheit für Bürger und Unternehmen ist eine Folge der Rechtsstaatsgarantie. Zur Verteidigung von Freiheit und Sicherheit gegen Terror und Kriminalität müssen daher hinreichend geschulte, ausgestattete und auf nahtlose Zusammenarbeit angewiesene Sicherheitsressourcen vorhanden sein und erforderlichenfalls auch die Gesetze entsprechend angepaßt werden.

Die Verbesserung unserer Widerstandsfähigkeit gegenüber diesen vielfältigen Bedrohungen bedeutet auch, dass öffentliche und private Sicherheitsdienste ihre eigene Leistungsfähigkeit ständig analysieren und ebenfalls weiterentwickeln müssen. Sie müssen nahtlos und umfassend gestaltet sein und alle notwendigen und zweckdienlichen Aktionen zulassen. Zu den Sicherheitsdiensten zählen Strafverfolgungsbehörden, Feuerwehren, Zivil-

schutzorganisationen, Such- und Rettungsorganisationen sowie gegebenenfalls Unterstützungsleistungen durch ansonsten dem Militär vorbehaltene Fähigkeiten. Es macht wenig Sinn, diese, oft nur sporadisch benötigten Fähigkeiten, die oft auch besondere Schulung erfordern, mehrfach und in unterschiedlichen Organisationsformen vorzuhalten. Zu den Sicherheitsdiensten gehören auch private Sicherheitsunternehmen oder Betreiber von kritischen Infrastrukturen wie Häfen und den dazugehörigen Industriestandorten.

Es gibt noch eine andere Dimension, die ebenfalls von höchster Bedeutung und nicht mit dem traditionellen Ansatz zu lösen ist: und zwar die Wechselbeziehung von Terroristen und anderen Kriminellen und ihre Eingliederung in die Globalisierung. Ein Beispiel für dieses wachsende Phänomen ist die markante Beteiligung terroristischer Vereinigungen bei der Herstellung und dem Verkauf von Drogen sowie ihre Beziehung zu verschiedensten kriminellen Aktivitäten und Schlepperbanden, wie Geldwäschern, Waffen- und Menschen-smugglern, Fälschern usw.

Das bedeutet auch, dass die Terrororganisationen immer unabhängiger von staatlicher Unterstützung oder Subventionen und zu eigenen Unternehmen werden. Sie folgen ihren eigenen Plänen, wodurch sie in freien und demokratischen Ländern noch gefährlicher für die Allgemeinheit werden. Und sie nutzen offizielle Transportmittel, wie Container und Schiffe.

Unsere Belastbarkeit und Widerstandsfähigkeit als Staat bzw. Staatengemeinschaft gegen solche und weitere Bedrohungen, seien sie nun symmetrisch oder asymmetrisch, hängt mithin davon ab, ob, und wenn ja, wie intelligent und zielgerichtet wir darauf zu reagieren in der Lage sind.

Im Kern geht es darum, ob wir in der Lage sind, im Falle „ungeplanter Störfälle“ die notwendigen Schritte zu unternehmen, wie zum Beispiel:

- Menschen und Gebiete vor terroristischen und anderen kriminellen Übergriffen sowie vor von Menschen verursachten oder natürlichen Katastrophen bestmöglich zu schützen.
- Terroristen und andere Kriminelle sowie deren Anhänger aufzuspüren, abzuschrecken und zu verfolgen.
- auf die Folgen eines Angriffs vorbereitet zu sein.
- im Fall eines Alarms oder Notfalls die notwendigen Entscheidungen zu treffen.
- auf Angriffe oder andere zerstörerische Ereignisse angemessen zu reagieren.

Es ist wichtig, dass sich diese Aktionen auf entsprechende Verfahren und Techniken des Risikomanagements abstützen, um die relevanten Bedrohungen sachgerecht, entschieden und effektiv vorherzusehen, zu erkennen, zu identifizieren, zu analysieren und ggf. zu entschärfen.

Grundlage dafür ist eine sorgfältige Analyse der nationalen oder unternehmerischen Bedrohungs- und Risikoszenarien, die dokumentiert und kontinuierlich aktualisiert werden müssen. Je verletzlicher unsere Gesellschaften bzw. Unternehmen gegenüber „ungeplanten Störfällen“ sind, desto wichtiger sind ständig verbesserte und überprüfte Risikoeinschätzungen und Reaktionsplanungen.

2. MARITIME SICHERHEIT VERSTEHEN

Diese allgemeinen Bemerkungen zur komplexen Materie der Sicherheitsgewährleistung im Rechtsstaat treffen genauso auf das Gebiet der maritimen Sicherheit zu. Maritime Sicherheit beschränkt sich nicht auf den Küstenschutz. Da mehr als zwei Drittel der Erdoberfläche mit Salzwasser bedeckt sind, hängt die Sicherheit und der Schutz unserer globalisierten Wirtschaftsgesellschaften von der Sicherheit der Weltmeere ab.

Die Meere bieten allen Nationen auch denen, die keine Küsten haben, ein Wasserwegnetz, das von großer Bedeutung für ihre Sicherheit und ihr Wohlergehen ist, und sie mit der Weltwirtschaft verbindet. Die Meere sind gleichermaßen eine Quelle für Nahrung, Bodenschätze und Erholung, und sie ermöglichen den Handel innerhalb der internationalen Gemeinschaft. Sie sind zugleich Grenze und Brücke für Handel und Wandel aber auch die allfälligen Bedrohungen, die die Sicherheit der Nationen und Menschen herausfordern.

Werfen wir den Blick auf Europa, so lässt sich die Bedeutung der maritimen Sicherheit eindrucksvoll in Zahlen ausdrücken. In Deutschland verzeichnet die maritime Wirtschaft jährlich einen Gesamtumsatz von 35,8 Milliarden Euro und beschäftigt ca. 300.000 Arbeitnehmer. Ein Drittel dieser Leistung erbringen die Handelsschifffahrt und der Hafenbetrieb. Etwa 25 Prozent der deutschen Exporte werden verschifft, jährlich werden 265 Millionen Tonnen über Deutschlands Häfen gehandelt. Deutschland führt europaweit beim Bau und bei der Reparatur von Schiffen. Es verfügt über die viertgrößte Handelsflotte und die größte Containerflotte der Welt. Hamburg ist Deutschlands größter Hafenplatz.

Die Europäische Union nimmt weltweit eine führende maritime Stellung ein. 40 Prozent der Welthandelsflotte befinden sich in europäischem Besitz oder werden von Europäern kontrolliert. 90 Prozent des europäischen Außenhandels und 40 Prozent des Binnenhandels erfolgen über Seetransport. Insgesamt leben zwei Drittel aller Europäer an oder in der Nähe der 68.000 Kilometer langen Küstenlinie. Europas Küstenregionen erwirtschaften 40 Prozent des BIP der Union.

Global betrachtet heißt dies: Über 80 Prozent des Welthandels bewegt sich auf dem Wasser. Wertmäßig werden ungefähr die Hälfte des Welthandels und 90 Prozent des allgemeinen Frachtguts in Seecontainern transportiert. Allerdings passieren 75 Prozent des gesamten maritimen Handels und die Hälfte des täglichen Ölverbrauchs nur einige wenige internationale Meerengen und Kanäle.

Entsprechend ist der Bereich der Meeressicherheit durch Komplexität und Mehrdeutigkeit gekennzeichnet. Während das Risiko von größeren Kampfhandlungen zur See sich über die letzten Jahre drastisch verringert hat, kam der Terrorismus als eine nicht-militärische, transnationale und asymmetrische Bedrohung für weite Teile der Meere hinzu, mit der die rechtmäßigen Nutzer der maritimen Ressourcen beständig konfrontiert werden. Anders als in traditionellen militärischen Szenarien, in denen die Feinde klar definiert sind, erfordert es oft mehr als rein militärische Aktionen, um transnationale und insbesondere terroristische Bedrohungen zu besiegen oder zu neutralisieren.

Beispiellose Fortschritte in der Telekommunikation und außergewöhnliche Verbesserungen in der internationalen Handelslogistik haben sowohl den Handlungsspielraum als auch die Auswirkungen gesetzeswidriger Aktivitäten verstärkt, denn sie stellen die physischen Mittel bereit, um auch die sichersten Grenzen zu überschreiten und sich schnell über große Entfernungen zu bewegen.

Widersacher, die ihren Vorteil aus solch transnationalen Ressourcen ziehen, haben das Potenzial, der globalen, politischen und ökonomischen Sicherheit dramatische Schäden zuzufügen. Gerade das Meer ist nicht nur ein Medium, auf dem sich diese Bedrohungen bewegen können, sondern es bietet auch ein breites Spektrum potenzieller Ziele, die für Terroristen interessant sind, wenn viele Menschen zu Schaden kommen sollen und sie der Wirtschaft katastrophale Schäden zufügen wollen.

Die Akteure, die das Meeresgebiet bedrohen, nehmen zahlenmäßig weiter zu und tun das mit immer besserer Technik. Sie lassen sich allgemein in vier Kategorien einordnen (internationaler Terrorismus, organisiertes Verbrechen, Migration und Umweltzerstörung):

1. Kategorie: Bedrohungen durch den internationalen Terrorismus

Terrorgruppen haben in der Vergangenheit wiederholt Schiffe als Transportmittel, für logistische Unterstützung und für die Erzielung von Einkünften genutzt. Sie haben kriminelle Schmuggelnetze ausgenutzt, um Sicherheitsmaßnahmen an den Grenzen zu umgehen.

Terroristen sind in der Lage, relativ schnell wirksame Angriffsfähigkeiten zu entwickeln und dabei verschiedene Plattformen zu nutzen, etwa:

- mit Sprengstoff beladene Selbstmord-Boote oder Leichtflugzeuge, oder
- Handels- und Kreuzfahrtschiffe als bewegliche Waffen, um andere Schiffe, Kriegsschiffe, Hafenanlagen oder Ölplattformen zu rammen, oder
- Handelsschiffe als Ausgangsbasis für Raketenangriffe, oder
- Unterwasserschwimmer, um in Häfen einzusickern, oder
- unbemannte Unterwasserfahrzeuge mit Sprengstoff, oder

- die Ladung eines Schiffs, wie Chemikalien, Erdöl oder Flüssiggas, als explosiver Bestandteil eines Angriffs.
- Auch Minen sind zu einer schlagkräftigen Terrorwaffe geworden, denn sie kosten wenig, sind jederzeit zu haben, leicht einzusetzen, schwierig zu finden und erfordern minimale Ausbildung.

Da unsere Wirtschaftssysteme völlig von der Informationstechnologie und der Informationsinfrastruktur abhängen, könnte es passieren, dass Terroristen mit Cyberangriffen versuchen, wichtige Informationsnetze zu stören, oder Informationssysteme, die für den Betrieb des Seetransport- und Handelssystems wichtig sind, zu beschädigen.

2. Kategorie: Bedrohungen durch transnationales, organisiertes Verbrechen und Piraterie

Das kontinuierliche Wachstum des rechtmäßigen internationalen Handels geht mit der zunehmenden Nutzung der Meere für kriminelle Zwecke einher. Der Schmuggel von Menschen, Drogen, Waffen und anderen Waren sowie die Piraterie und bewaffnete Überfälle auf Schiffe werden für die maritime Sicherheit zu einer wachsenden Bedrohung. Piraterie und Verbrechen zur See treten zunehmend in Gebieten mit großer Handelsaktivität auf – vor allem dort, wo politische und ökonomische Instabilität herrscht, oder aber in Regionen mit geringem oder fehlendem maritimen Strafverfolgungsdruck. Die Fähigkeiten, große fahrende Schiffe zu entern und zu requirieren (wie sich bei verschiedenen Fällen der Piraterie gezeigt hat), können für illegale Aktionen eingesetzt werden. Somalia ist nur ein Synonym für dieses Phänomen.

So wie die Meere der Welt den Überseehandel für eine Nation ermöglichen, so ermöglichen sie auch den Im- oder Export illegaler Waren. Der maritime Drogenhandel generiert große Geldmengen für international organisierte Verbrechersyndikate und terroristische Vereinigungen. Dieses Geld, das im internationalen Finanzsystem gewaschen wird, ist eine große Quelle nahezu unauffindbarer Finanzmittel.

3. Kategorie: Bedrohungen aus der illegalen Einwanderung auf dem Seeweg

Die internationale Migration aufgrund wirtschaftlicher Nöte oder politischer Unruhen ist weit verbreitet. Sie fordert regionale Stabilität und wird in den nächsten Jahren einer der wichtigsten Aspekte für die maritime Sicherheit werden. Die transnationale Migration aufgrund wirtschaftlicher Probleme oder wegen politischer Unruhen ist in den vergangenen Jahrzehnten alltäglich geworden. In einigen Ländern hat der Zusammenbruch der politischen und sozialen Ordnung zu Massenmigrationen auf dem Seeweg geführt. Italien und Spanien sind permanentes Ziel für Immigranten aus Afrika geworden.

Die humanitären und strafrechtlichen Anstrengungen, um diese Migrationsströme zu regeln, erfordern erhebliche Sicherheitsressourcen. Diesbezüglich ist das Potenzial für Kriminelle, die Menschenhändler-Netze auszunutzen und damit Grenzsicherungsmaßnahmen umgehen, nicht zu unterschätzen. Da die Sicherheitsmaßnahmen an Einreisehäfen, Grenzübergängen und Flughäfen weiter verstärkt werden, betrachten illegale Schieber unsere Küsten als eine weniger riskante Alternative für die unrechtmäßige Einreise in unsere Länder.

4. **Kategorie: Bedrohungen durch Umweltzerstörung**

Handlungen, die in einer Umweltkatastrophe enden, können weitreichende negative Auswirkungen auf die ökonomische Lebensfähigkeit und die politische Stabilität einer Region haben. In den letzten Jahren hat der Wettkampf um die Meeresressourcen verstärkt zu gewalttätigen Konfrontationen geführt. Solche Ereignisse unterstreichen, wie viel für die Erde auf dem Spiel steht, wenn zurückgehende Ressourcen, wie z. B. der Fischbestand, Küstennationen verstärkt unter Druck setzen, zu aggressiveren Maßnahmen zu greifen. Gleichermassen führt die massive Verschmutzung der Ozeane zu erheblichen Schäden an den Ökosystemen und unterläuft die nationale und ökonomische Sicherheit der Nationen, die von ihnen abhängen.

3. **MARITIMEN BEDROHUNGEN ENTGEGENWIRKEN**

Diesen Bedrohungen und Krisenpotenzialen effektiv zu begegnen, ist eine höchst komplexe Aufgabe. Die Komplexität und die Herausforderung kommen daher, dass „die Verletzlichkeit der Meere“ simultan und gemeinsam angegangen werden muss.

Das Ziel maritimer Sicherheit besteht darin, maritime Ressourcen effektiv zu kontrollieren: von der traditionellen Küstenüberwachung bis hin zur Bereitstellung umfassender Sicherheit, und zwar nicht nur in den Küstenregionen, sondern bis hin zu den Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) und sogar darüber hinaus. Dazu gehören wichtige Marineeinrichtungen wie Häfen, aber auch Raffinerien, vor der Küste liegende Öl- und Gasplattformen sowie die Pipelines im Meer und in angrenzenden Häfen, Containeranlagen in den Häfen, aber auch die Schifffahrtsrouten sowie die Überwachung von Umweltschutz und Fischerei.

Der bestehende kritische Zustand rührt daher, dass die Gesetze der Seeschifffahrt nicht so strikt sind wie die der Luftfahrt. Die Seeschifffahrt ist im Wesentlichen frei: Abgesehen von Meerengen gibt es keine Kanäle, die Frachtschiffe passieren müssen und in denen sie inspiziert werden könnten.

Die außerordentliche Komplexität in der Kontrolle des Seeverkehrs geht bei weitem über den bloßen Hafenschutz hinaus. Die Sicherheit der Häfen lässt sich, insofern sie begrenzt

te Gebiete darstellen, wie die jeder anderen kritischen Infrastruktur regeln. Dabei müssen natürlich die Besonderheiten des Hochgeschwindigkeitstransports von Gütern und vor allem Containern berücksichtigt werden.

Die enormen Containermengen, die jährlich um 6 bis 7 Prozent zunehmen, bergen große Unsicherheit in Bezug auf ihre Inhalte. Das Schmuggeln von Drogen, Waffen und sogar von Massenvernichtungswaffen, aber auch von Menschen und Schmuggelware wird mit der Benutzung der scheinbar anonymen Container möglich.

Doch die Sicherheit eines Hafens ist nicht garantiert, wenn sich die Maßnahmen nur auf den Hafen beschränken. Daher fordern der ISPS-Code und die Container Security Initiative die durchgehende Kontrolle des Frachtverkehrs und nicht nur eine Kontrolle zwischen den Häfen: und zwar vom Hersteller bis zum Verbraucher und vom ursprünglichen Ausgangsort bis zum letzten Auslieferungsort.

Die Verletzlichkeit des Meeres erfordert eine integrierte Kontrolle der für die Meeresgewässer relevanten Transportmittel. Da das Meer geografisch offen ist, wird die Kooperation zwischen den Regierungen zum entscheidenden Faktor bei der globalen Meeressicherheit. Angesichts des zunehmenden Verkehrs und der Unmöglichkeit umfassender Kontrolle der Meere wird eine Kombination von erweiterten Ressourcen für Überwachung, Erfassung, Koordination und nahtlose Zusammenarbeit in den kommenden Jahren entscheidend sein. Schließlich könnte eine Änderung der Gesetzgebung zu einem sachgerechten Management des Seeverkehrs führen, ähnlich den aktuellen Kontrollen in der Luftfahrt. Dabei könnte die Identifizierung der Schiffe und der Fracht sowie die vorsorgliche Verfolgung ihrer Routen verbessert werden.

Unsere anhaltende Verletzlichkeit gegenüber diesen miteinander verknüpften, transnationalen Bedrohungen verdeutlicht, dass wir es uns unmöglich leisten können, nicht in die Sicherheit der Meere zu investieren, da der Preis für ein mangelndes Vorbereitetsein und ungenügende Ressourcen nicht nur um einiges höher, sondern einfach insgesamt zu hoch ist.

Die Zuständigkeiten in Sachen maritime Sicherheit variieren, wie in fast allen Sicherheitsbelangen, von Staat zu Staat – je nach der politischen und administrativen Organisation für die jeweiligen Sicherheitsanforderungen: von politischen Vertretern, wie Regierungsbeamten und Entscheidungsträgern, bis hin zu militärischen und zivilen Kräften, wie Polizei, Küstenwache oder Marine, und von industriellen Interessenvertretern beispielsweise der Energieunternehmen bis hin zu Such- und Rettungsorganisationen.

Maritime Sicherheit gewährleistet Freiheit und Sicherheit auf den Meeren, die Freiheit der Schifffahrt und des Handels, ökonomisches Wachstum, Wohlstand und politische Stabilität und schützt nicht zuletzt die natürlichen Ressourcen der Ozeane. Alle Nationen haben ein gemeinsames Interesse daran, zwei einander ergänzende Ziele zu erreichen: einen

pulsierenden Seehandel zu ermöglichen, der die ökonomische Sicherheit stärkt, und vor Meeresterrorismus, feindlichen und kriminellen Übergriffen sowie Natur- und Umweltkatastrophen zu schützen.

In Bezug auf die umrissene Verletzlichkeit des Meeresgebiets lassen sich daher vier strategische Zielsetzungen unterscheiden:

1. Terroristische Angriffe und kriminelle oder feindliche Übergriffe aufspüren, abschrecken, unterbinden und bekämpfen.
2. Wichtige industrielle Infrastruktur, Schlüsselressourcen, Transportsysteme, Grenzen, Häfen und – besonders im arabischen Zusammenhang – Ölfelder, Öltraffinerien sowie andere damit in Beziehung stehende Infrastruktur, aber auch Tourismus- und Erholungsgebiete schützen. In diesem Zusammenhang besteht der Hauptzweck aller Maßnahmen darin, fortlaufende Fremdinvestitionen zu gewährleisten.
3. Schäden minimieren und die Regeneration nach Angriffen oder Vorfällen durch gesicherte Befehls-, Kontroll- und Kommunikationsressourcen sowie ein relevantes Common Operational Picture, kurz: Maritime Picture, beschleunigen.
4. Die Ozeane und ihre Ressourcen vor unrechtmäßiger Ausbeutung und Fahrlässigkeit sowie absichtlicher gravierender Schädigung schützen.

4. UMSETZUNG IN RICHTUNG RESSOURCEN

Wie lässt sich das erreichen?

Es beginnt mit dem Verständnis dafür, dass es bei der Sicherung der verletzlichen Meeresgebiete um eine integrierte Kontrolle der für die Meeresgewässer relevanten Transportmittel und Aktivitäten geht. Da das Meer geographisch offen ist, wird die Kooperation zwischen den Regierungen und die öffentlich-private Zusammenarbeit zum entscheidenden Faktor bei der globalen Meeressicherheit. Angesichts des zunehmenden Verkehrs und der Unmöglichkeit umfassender Kontrollen zur See wird eine Kombination von erweiterten Ressourcen zur Überwachung, Erfassung, Koordination und nahtlosen Zusammenarbeit in den kommenden Jahren entscheidend sein.

Im militärischen Bereich konnten sich die Staaten zumindest zu einem gewissen Grad auf die neuen Herausforderungen in der Welt der Verteidigung einstellen. Diese Anpassungen erfolgten relativ schnell durch eine an den Herausforderungen orientierte Transformation der nationalen Verteidigungsorganisationen und ihrer militärischen Allianzen. Das gewährleistet einerseits eine neue Dimension der Kooperation, Eignung und Effektivität

und andererseits einen leistungsbezogenen Ansatz in Bezug auf technologische und betriebliche Mittel. Das Ergebnis sind schließlich wirklich effizienz-orientierte Operationen.

Staaten sollten diesen Ansatz auch auf die neuen zivilen Sicherheitsanforderungen übertragen – allerdings in dem Bewusstsein, dass es sich um eine schwierigere Unternehmung handelt, da sensible Hoheitsrechte betroffen sind, die der Staat-Bürger-Beziehung zugrunde liegen. Zusätzlich ist in den meisten, wenn nicht in allen Staaten die Anzahl der öffentlichen und privaten Sicherheitsorganisationen – darunter oftmals militärische Organisationen, die in die zivile Sicherheit involviert sind – mannigfaltig und zersplittert.

Auf der Grundlage der ermittelten verwundbaren Bereiche muss daher ein leistungsbezogener Ansatz implementiert werden, der sich an den beschriebenen vielfältigen Verwundbarkeiten der Meere orientiert. Das Ziel sollte es sein, eine kohärente und voll integrierte Sicherheitsarchitektur zumindest auf europäischer Ebene zu implementieren, die mindestens diese drei Segmente umfasst: Küste, Hoheitsgewässer (12-Meilen-Zone) und Ausschließliche Wirtschaftszone (200-Meilen-Zone). So könnte letztlich ein sachgerechtes Management des Seeverkehrs, die der aktuellen Kontrolle der Luftfahrt entspricht, sowie ein umfassendes Risikomanagement der Sicherheit der Meere auf europäischer Ebene eingeführt werden. Diese Mittel, die Identifizierung von Schiffen und Fracht sowie das präventive Verfolgen ihrer Route, würden die Sicherheit auf See entscheidend verbessern.

5. WEGBEREITER DES SICHERHEITSPOTENZIALS

Wie kann eine solche Sicherheitsarchitektur zum Erfolg geführt werden, zumal wir in den verschiedenen Staaten nicht bei Null anfangen?

Erforderlich ist eine moderne, innovative und kompatible Unterstützungstechnologie, um optimierte Ressourcen und eine höhere Belastbarkeit zu gewährleisten. Dazu gehört, dass die bereits vorhandenen Systeme der verschiedenen Staaten in die Lage gebracht werden, miteinander zu kommunizieren und auf der Arbeits- wie der Entscheidungsebene nahtlos miteinander zu kooperieren. Da vieles schon vorhanden ist, andererseits eine Vielzahl von Mitspielern und Sicherheitskomponenten eingebunden und politische Entscheidungswege berücksichtigt werden müssen, ist die Implementierung einer umfassenden Lösung sehr komplex.

Die Lösungen, die Thales für die maritime Sicherheit bereitstellt, sind genau auf diese anspruchsvollen Herausforderungen ausgerichtet: umfassender Schutz der blauen Grenze und der Sicherheit zur See. Sie schließen die drei relevanten Segmente Küste, Hoheitsgewässer (12-Meilen-Zone) und Ausschließliche Wirtschaftszone (200-Meilen-Zone) in eine kohärente, voll integrierte Sicherheitsarchitektur ein. Auf diese Weise ermöglichen

wir unseren Kunden die Fähigkeiten, um die angrenzenden Meere, den Meeresgrund sowie die Küstenzonen weiträumig und nachhaltig zu sichern.

Thales kann europäische und weltweite Bedarfsträger darin unterstützen, zusätzlichen Nutzen aus dem breiten Produkt- und Lösungsangebot zu ziehen und so ihre Wirksamkeit zur Gewährleistung konsistenter maritimer Sicherheit zu erhöhen.

Technologische und betriebliche Fachkompetenz sind unerlässliche Voraussetzungen für jedes fortschrittliche Sicherheitssystem, dennoch sind sie nur ein günstiger Ausgangspunkt. Wirklich komplex ist die Entwicklung und Implementierung der umfassenden Lösungen, wobei die Vielzahl einzelner Sicherheitskomponenten in einem kohärenten System zusammengefasst wird.

Wie wir aus unseren Erfahrungen im militärischen Bereich wissen, erfordert ein solches Unterfangen ein umfassendes Umsetzungsprogramm zur erforderlichen Anpassung von Technologien, Prozessen und den beteiligten Menschen. Das gilt nicht nur für Sicherheitsorganisationen, die in diesen Umsetzungsprozess involviert sind, sondern auch für Gesellschaften insgesamt. Wenn wir erfolgreich neue und effektivere Ressourcen und Fähigkeiten einführen und bestehende Hürden in Akzeptanz und Verständnis überwinden wollen, um Freiheit und Unabhängigkeit zu schützen, müssen auch die Menschen „mitgenommen werden“.

So ein umfassendes Umsetzungsprogramm sollte daher von einem befähigten „Security Performance Enabler“ unterstützt werden. Er muss die relevanten Technologien beherrschen, deren Funktionsweise und Spezifikationen verstehen und die jeweiligen Interdependenzen untereinander und mit den erforderlichen Fähigkeiten durchschauen, die auf Endanwenderseite erforderlich sind. Dazu sind Rechts-, Prozeß- und Menschenkenntnis unerlässlich.

Außerdem braucht der „Security Performance Enabler“ ausgeprägte Fähigkeiten in den Bereichen Systemarchitektur, Systemintegration, Programm- und Projektmanagement, Material- und Lieferantenmanagement, Finanzcontrolling und schließlich in Qualitätskontrolle und -sicherung.

Am wichtigsten ist jedoch, dass er sich der operativen und funktionellen Bedürfnisse des Endanwenders voll bewusst ist („Leben, Atmen, Fühlen und Denken wie der Endanwender“). Er muss die relevanten harten und weichen Fakten vom operativen Standpunkt aus berücksichtigen und fähig sein, zwischen diesen und den Systemanforderungen zu vermitteln, damit beide zur Zufriedenheit des Endbenutzers angepasst werden können. Darum ist, bevor die Technologie zum Einsatz kommt, das gemeinsam entwickelte operative Konzept extrem wichtig, das auf einem soliden Verständnis der realen Bedürfnisse der verschiedenen Benutzer und Handelnden basiert.

Gerade hier in Berlin darf ich Ihnen mitteilen, daß THALES sich entschlossen hat, sein globales Kompetenzzentrum für International Maritime Safety and Security in Deutschland aufzubauen, und zwar am Sitz der Unternehmenszentrale von THALES Deutschland in Stuttgart. Damit möchten wir gerade gegenüber unseren deutschen Kunden unterstreichen, wie wichtig wir dieses Thema und die Zusammenarbeit mit Ihnen auf dem Gebiet der maritimen Sicherheit sehen. Mit inzwischen über 6.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland wollen wir auch auf diesem Gebiet tatkräftige Unterstützung und Innovation bieten.

6. SCHLUßBEMERKUNG

Das bringt mich zu meinem abschließenden Gedanken: Die einfache Implementierung eines individuellen Projekts zur Hafensicherung verbessert die maritime Sicherheit nicht. Was gebraucht wird, ist ein übergreifender politischer und operativer Ansatz, um ein global ausgedehntes Sicherheitssystem durchzusetzen, das die unterschiedlichen Bedürfnisse der vielen verschiedenen beteiligten Akteure berücksichtigt. Das gilt nicht nur auf nationaler Ebene, sondern auch auf europäischer und weltweiter Ebene. Es gibt viele individuelle Initiativen im Rahmen von EU, NATO, ASEAN und anderen, aber keinen gemeinsamen Ansatz, wie wir ihn beispielsweise aus dem Bereich der Luftfahrt – mit einer globalen Gesetzgebung zur Luftfahrt – kennen.

Meiner Ansicht nach wäre den Nationen und Europa insgesamt besser mit einem Gesamtansatz gedient, da er mehr und wirksameren Schutz für uns alle bringt. Vor diesem Hintergrund unterstützt Thales nachdrücklich das europäische SEASAME-Projekt, mit dem die Koordination der maritimen Überwachungssysteme in den EU-Staaten verbessert werden soll. Um dieses politische Ziel zu erreichen, haben wir und die italienische Finmeccanica ein „Memorandum of understanding“ unterschrieben, um ein integriertes Projekt für die maritime Sicherheit in Europa zu entwickeln und umzusetzen.

Dies wird ein wesentlicher Beitrag sein, um die Widerstandsfähigkeit unserer Gesellschaften bezüglich der maritimen Sicherheit durch sachgerechte Prozesse, Technologien und Innovation zu erhöhen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

7. THALES DEUTSCHLAND

Vor über einem Jahrhundert gegründet, ist THALES heute ein international führender Systemintegrator, Lösungslieferant und Dienstleister für innovative, zugleich sichere und zuverlässige Hochtechnologien und erfolgskritische Informationssysteme in den Bereichen

Sicherheit und Verteidigung sowie Luft- und Raumfahrt. THALES ist heute in über 50 Staaten der Erde vertreten und orientiert sich mit über 68.000 hoch qualifizierten und engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, davon allein über 22.000 Entwicklungsingenieure, am nachhaltigen Geschäftserfolg unserer Kunden.

THALES erwirtschaftete 2007 weltweit einen Umsatz von mehr als 12 Milliarden Euro. Davon entfielen ca. 1,1 Milliarden Euro auf Deutschland, das damit im Konzernvergleich das dritt wichtigste Heimatland von THALES ist.

In Deutschland ist THALES seit einem halben Jahrhundert präsent und steht in guter deutscher Ingenieurstradition. Die wichtigsten Wurzeln sind das im Jahre 1880 in Berlin gegründete Unternehmen C. Lorenz für Funk, Navigation sowie Leit- und Sicherungstechnik für Bahnen, das AEG Elektronische Röhrenwerk in Ulm, die Niederlassungen der Hollands Signalapparaten in Wilhelmshaven und Kiel sowie die VDO Luftfahrtgeräte. Die weltweit aktiven Thales Kompetenzzentren für die Entwicklung und Produktion von Wanderfeldröhrenverstärkern und elektrischen Antrieben für Raumfahrtanwendungen, für Eisenbahnsignaltechnik und für maritime Sicherheit sind in Ulm bzw. Stuttgart etabliert.

Die über 6.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von THALES Deutschland in Forschung, Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Systemintegration und Kundendienst generieren an 21 Standorten ein hohes Maß an deutscher Wertschöpfung. Ob mit modernsten Funktechnologien für Polizei und Bundeswehr, mit Leit- und Sicherungstechnik für deutsche und ausländische Bahnen, als einer der Systemführer für Galileo, mit neuen Navigationssystemen für die Luftfahrt, mit Feldlagerschutz für die Bundeswehr in Afghanistan oder als Weltmarktführer mit inzwischen 7.000 Leistungsverstärkern für Satelliten sind deutsche THALES Technologien weltweit im Einsatz.

Von den 6.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten über 4.000 in Baden Württemberg, davon ca. 1.400 in Stuttgart, wo sich auch die Unternehmenszentrale von THALES Deutschland befindet.