

Bundesrat

Drucksache 451/96

13.06.96

EU - A

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG)
Nr. 2847/93 zur Einführung einer Kontrollregelung für die gemeinsame Fischereipolitik

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat und das Europäische
Parlament über die Einführung eines Systems zur Satellitenüberwachung von Fischereifahr-
zeugen der Gemeinschaft

KOM(96) 232 endg.; Ratsdok. 7701/96

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 13. Juni 1996 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 29. Mai 1996 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Interne Fischereipolitik" beraten.

Die Kommission strebt eine möglichst baldige Beschlußfassung durch den Rat an.

Hinweis: vgl. Drucksache 723/92 = AE-Nr. 922776 und
Drucksache 442/95 = AE-Nr. 952114.

BEGRÜNDUNG

Mit diesem Vorschlag für eine Verordnung des Rates soll die Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 des Rates zur Einführung einer Kontrollregelung für die gemeinsame Fischereipolitik (nachstehend die "Kontrollverordnung" genannt) dahingehend geändert werden, daß die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, Systeme zur Satellitenüberwachung von Fischereifahrzeugen einzurichten.

1992 legte die Kommission den Vorschlag für eine neue Kontrollregelung vor, die die Einführung eines Systems der kontinuierlichen Ortung von Fischereifahrzeugen mit Hilfe von Satellitenübertragung vorsah, um die Wirksamkeit der Fischereikontrollen zu verbessern. Im damaligen Stadium aber nahm der Rat den Vorschlag der Kommission nicht an. Stattdessen einigten sich der Rat und die Kommission im Rahmen einer umfassenden Kompromißlösung auf Rechtsvorschriften, denen zufolge

- die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, Pilotvorhaben durchzuführen, um bewerten zu können, welche Technologien für die Fischereikontrolle einzusetzen sind, und
- vor dem 1. Juli 1996 entschieden werden muß, ob, inwieweit und wann ein System der kontinuierlichen Ortung von Fischereifahrzeugen eingeführt wird.

Zwischen Juli 1994 und Dezember 1995 haben alle betroffenen Mitgliedstaaten Pilotvorhaben zur Satellitenüberwachung durchgeführt, mit denen bis zu 350 Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft erfaßt wurden. Die Durchführung der Pilotvorhaben ergab, daß die kontinuierliche Satellitenortung von Fischereifahrzeugen die Wirksamkeit der Fischereikontrollen wesentlich verbessert.

Die Schlußfolgerungen aus der Durchführung der Pilotvorhaben sind in dem "Bericht über die Einführung eines Systems zur Satellitenüberwachung von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft" niedergelegt. Dieser Bericht stützt sich auf die Berichte der einzelnen Mitgliedstaaten.

In Anbetracht der erworbenen Erfahrung sieht dieser Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 des Rates vor, daß die Mitgliedstaaten zur

Ortung der unter ihrer Flagge fahrenden Fischereifahrzeuge Systeme zur kontinuierlichen Satellitenüberwachung einführen, damit sich die Flaggenmitgliedstaaten mit Hilfe dieser Systeme mit den Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgewässern die Fahrzeuge ihre Fangtätigkeit ausüben, in Verbindung setzen und ihnen die Position ihrer Fahrzeuge mitteilen können. Dem Vorschlag zufolge sind alle Fischereifahrzeuge, die eine bestimmte Länge überschreiten, dieser Überwachung unterworfen, die schrittweise im Zeitraum 1997-1999 eingeführt werden soll. Anfangs sollen lediglich Fahrzeuge überwacht werden, die in Fischereien mit gefährdeten Beständen tätig sind, doch sollen letztendlich alle Fahrzeuge erfaßt werden. Ferner enthält dieser Vorschlag Bestimmungen, die die Kooperation zwischen den betreffenden Mitgliedstaaten regeln.

Schließlich muß der Rat gemäß Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 vor dem 1. Juli 1996 eine Entscheidung treffen.

**VORSCHLAG FÜR EINE VERORDNUNG DES RATES
zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 zur Einführung
einer Kontrollregelung für die gemeinsame Fischereipolitik**

2610140(CNS)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 43,
auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments²,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Da die Fischbestände in den letzten Jahren überfischt wurden, sind erhebliche Anstrengungen zur Überwachung und Kontrolle der Fischereitätigkeit erforderlich, um Abhilfe zu schaffen.

Es ist notwendig, effiziente Maßnahmen hinsichtlich der Kosten anzuwenden als auch die Verfügbarkeit und Genauigkeit der Daten zum Fischereiaufwand durch die Einführung eines satellitengeseützten Überwachungssystems für Fischereifahrzeuge zu verbessern.

Gemäß Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 des Rates zur Einführung einer Kontrollregelung für die gemeinsame Fischereipolitik⁴ kann der Rat entscheiden, daß für Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft ein System der kontinuierlichen Ortung eingerichtet wird.

1

2

3

⁴ ABl. Nr. L 261 vom 20.10.1993, S. 1.

Die Erfahrung, die bei der Durchführung von Pilotvorhaben der Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 897/94⁵ der Kommission mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 des Rates betreffend Pilotvorhaben zur kontinuierlichen Ortung von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft erworben wurde, hat gezeigt, daß sich mehrere Systeme zur Satellitenüberwachung von Fischereifahrzeugen dazu eignen, die Position von Fischereifahrzeugen festzustellen.

Mit Hilfe der kontinuierlichen Satellitenüberwachung bestimmter Kategorien von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft können die Steuerung des Fischereiaufwands, die Überwachung empfindlicher Gebiete, der Vergleich von Logbücher und die Überwachung von Anlandungen verbessert werden -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 des Rates erhält folgende Fassung:

"Artikel 3

1. Zur Ortung der Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft führt jeder Mitgliedstaat ein System zur Satellitenüberwachung von Fischereifahrzeugen (Vessel Monitoring System VMS) ein, nachstehend "Schiffsüberwachung" genannt.

Unabhängig von der Fahrzeuglänge wird die Schiffsüberwachung bis spätestens 1. Januar 1997 auf alle Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft angewandt, die zu mindestens einer der nachstehend aufgeführten Kategorien gehören:

- auf hoher See außer dem Mittelmeer operierende Fahrzeuge,
 - in Drittlandsgewässern operierende Fahrzeuge,
 - Fahrzeuge, die Fischfang zwecks Herstellung von Fischmehl und -öl betreiben,
 - Fahrzeuge, die Treibnetze mit einer Länge von mehr als einem Kilometer einsetzen,
- sowie spätestens bis 1. Januar 1999 auf alle übrigen Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft mit einer Länge von mehr als 15 m über alles.

⁵ ABl. Nr. L 104 vom 23.4.1994, S. 18.

2. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß Gemeinschaftsfahrzeuge unter ihrer Flagge, die der Schiffsüberwachung unterliegen, mit Satellitenortungsgeräten ausgerüstet werden, die voll betriebsfähig sind. Mit dem Satellitenortungsgerät kann das Fischereifahrzeug seinem Flaggenstaat über Satellit seine geographische Position und erforderlichenfalls die Aufwandsmeldungen gemäß Artikel 19b dieser Verordnung übermitteln. In Fällen von höherer Gewalt werden sachdienliche Auskünfte per Funk über eine Funkstation übermittelt, die nach dem Gemeinschaftsrecht zum Empfang derartiger Angaben berechtigt ist.

Jeder Mitgliedstaat überprüft jährlich die Satellitenortungsgeräte, mit denen die Fischereifahrzeuge unter seiner Flagge ausgerüstet sind.

3. Die Kapitäne der Gemeinschaftsfahrzeuge, die der Schiffsüberwachung unterliegen, stellen sicher, daß die Satellitenortungsgeräte jederzeit voll betriebsfähig sind, und dass die in Absatz 2 genannten Auskünfte übermittelt werden.
4. Von den Mitgliedstaaten werden Fischereiüberwachungszentren (Fisheries Monitoring Centres FMC), nachstehend "Überwachungszentren" genannt, eingerichtet und betrieben, die die Fangtätigkeit und den Fischereiaufwand überwachen. Die Überwachungszentren müssen spätestens am 1. Januar 1997 betriebsfähig sein.

Das Überwachungszentrum eines bestimmten Mitgliedstaates überwacht die unter der Flagge dieses Mitgliedstaats fahrenden Fischereifahrzeuge, unabhängig davon, in welchen Gewässern sie operieren oder in welchem Hafen sie liegen, ebenso wie die Gemeinschaftsfischereifahrzeuge, die die Flagge anderer Mitgliedstaaten führen, die in den Gewässern operieren, die der Hoheit oder der Gerichtsbarkeit des betreffenden Mitgliedstaats unterstehen.

5. Sind die Fischereifahrzeuge eines Mitgliedstaates in den der Hoheit oder der Gerichtsbarkeit eines anderen Mitgliedstaats unterstehenden Gewässern eingesetzt, so trägt der Flaggenmitgliedstaat dafür Sorge, daß die spezifischen Angaben zu deren Position unverzüglich von seinem Überwachungszentrum an das Überwachungszentrum des betreffenden Küstenmitgliedstaates weitergeleitet werden. Der Flaggenmitgliedstaat ist von dieser Verpflichtung entbunden, wenn das Fischereifahrzeug unter seiner Flagge aufgrund eines zwischen dem Flaggenmitgliedstaat und dem betreffenden Küstenmitgliedstaat vereinbarten

Protokolls, das der Kommission übermittelt wird, sämtliche sachdienlichen Angaben unmittelbar an das Überwachungszentrum des Küstenmitgliedstaates weiterleitet.

6. Jeder Flaggenmitgliedstaat bestimmt die für das Überwachungszentrum zuständige Behörde und trifft geeignete Maßnahmen, um sicherzustellen, daß sein Überwachungszentrum über das erforderliche Personal verfügt und mit der notwendigen Hard- und Software für die automatische Datenverarbeitung und die elektronische Datenübertragung ausgestattet ist. Der Mitgliedstaat sieht Sicherungs- und WiederinbetriebnahmeprozEDUREN für den Fall eines Systemausfalls vor.

Die Mitgliedstaaten können ein gemeinsames Überwachungszentrum einrichten.

7. Der Flaggenmitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die von den Fischereifahrzeugen übermittelten Daten in computerlesbarer Form aufgezeichnet und mindestens drei Jahre gespeichert werden. Die Kommission hat jederzeit direkten Zugang zu diesen Computerdateien. Die einschlägigen Vorschriften zum Datenschutz sind zu beachten.
8. Ausführliche Durchführungsbestimmungen betreffend diesen Artikel werden nach dem Verfahren des Artikels 36 erlassen."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am siebten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu

Im Namen des Rates
Der Präsident.

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT
UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

ÜBER DIE EINFÜHRUNG EINES SYSTEMS ZUR
SATELLITENÜBERWACHUNG VON FISCHEREIFAHRZEUGEN DER
GEMEINSCHAFT

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung

1. Hintergrund
2. Internationaler Zusammenhang

II. Pilotvorhaben

1. Beurteilung der Pilotvorhaben
2. Datenaustausch
3. Rechtliche Aspekte

III. Notwendigkeit einer satellitengestützten Schiffsüberwachung zur Durchsetzung der
Fischerei- und Managementvorschriften

Anhang

EINLEITUNG

Für viele Generationen waren die Sterne die einzige Möglichkeit zur Positionsbestimmung auf See und an Land. Die Astronavigation wird heute noch als Aushilfsmittel benutzt, ist jedoch immer mehr durch andere Navigationshilfen ergänzt worden. In den letzten Jahrzehnten hat es einen revolutionären Übergang zu satellitengestützten Systemen gegeben. Die satellitengestützte Navigation ist wohl eine der bekannteren Anwendungen der Raumfahrttechnologie.

Satellitengestützte Systeme finden heute zahlreiche neue Anwendungen im Luftverkehr (z.B. Verkehrsregelung, Anflugs- und Landesysteme), Straßenverkehr (z.B. Privatfahrzeuge, Laster), für den Schienenverkehr und für Prüfungen. Es gibt immer mehr Anwender dieser Systeme, und die wirtschaftlichen Nutzen wachsen ständig dank Liberalisierung und Privatisierung. Im Folgenden werden wir darlegen, daß diese Technologien zur Überwachung und Kontrolle der Fischerei eingesetzt werden können.

Dieser Bericht wird in Erfüllung von Artikel 11 der Kommissionsverordnung EG Nr. 897/94 erstellt, demzufolge die Kommission verpflichtet ist, dem Rat einen Bericht über die von den Mitgliedstaaten durchgeführten Pilotvorhaben über die kontinuierliche Ortung von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft vorzulegen¹. Er basiert zum Teil auf den Abschlußberichten der Mitgliedstaaten, die leider verspätet übermittelt wurden.

¹

Abl. Nr. L 104/18.

1. Hintergrund

1992 schlug die Kommission vor, ein System der kontinuierlichen Ortung von Fischereifahrzeugen via Satellit einzuführen, um die Überwachung der Fischereitätigkeiten zu verbessern².

Später beschloß der Rat, daß die Mitgliedstaaten in Zusammenarbeit mit der Kommission Pilotvorhaben durchführen sollten, um beurteilen zu können, welche Technologie einzusetzen und welche Schiffe in diese Regelung einzubeziehen sind (Artikel 3 der Ratsverordnung EWG Nr. 2847/93 zur Einführung einer Kontrollregelung für die Gemeinsame Fischereipolitik vom 12. Oktober 1993, nachstehend "Kontrollverordnung" genannt). Mit der Kommissionsverordnung (EG) Nr. 897/94 wurden Durchführungsbestimmungen für die Pilotvorhaben festgelegt. Dreizehn Mitgliedstaaten (Belgien, Dänemark, Deutschland, Griechenland, Spanien, Frankreich, Irland, Italien, die Niederlande, Portugal, Finnland, Schweden und das Vereinigte Königreich) haben Pilotvorhaben zur Satellitenüberwachung durchgeführt, an denen gemeinschaftsweit 350 Schiffe beteiligt waren.

Drei kommerzielle Systeme zur Schiffsüberwachung via Satellit (Argos, Euteltracs und Inmarsat) wurden eingesetzt, um die Bewegungen der beteiligten Schiffe zu verfolgen. Einige Mitgliedstaaten haben mehr als ein System getestet.

Für die Pilotvorhaben wurden 10 Millionen ECU aus dem Gemeinschaftshaushalt bereitgestellt. Die Vorhaben begannen im Juli 1994 und sollten im Juni 1995 enden. Auf Antrag mehrerer Mitgliedstaaten, bei deren Vorhaben es zu Verzögerungen gekommen war, wurde dieser Termin bis Dezember 1995 verlängert. Einige Mitgliedstaaten

² KOM(92) 392 endg.

verwenden die Systeme weiterhin als Mittel zur Durchsetzung der Fischereivorschriften und zur Bestandserhaltung, um weitere Erfahrungen damit zu sammeln.

Die Pilotvorhaben wurden von der Europäischen Kommission koordiniert. Die Kommission organisierte regelmäßige Sitzungen der Sachverständigengruppe für Fischereiüberwachung mit den zuständigen nationalen Beamten, um die Fortschritte der Vorhaben zu verfolgen.

Die Kommission hat seit 1992 auch selbst Versuche durchgeführt. Sie hat hierfür ihr Inspektionsschiff im NAFO-Regelungsbereich (internationale Gewässer vor Neufundland) eingesetzt.

2. Internationaler Zusammenhang

Das Dilemma der kommerziellen Fischerei, die begrenzten Fischereiressourcen mit den vorhandenen Überkapazitäten der Fangflotten zu vereinbaren, wird durch die Schwierigkeiten bei der Überwachung einer großen Zahl über alle Ozeane verstreuten Schiffe immens gesteigert. In den letzten Jahren haben viele Staaten neue Technologien genutzt, um ihre Fischereivorschriften besser durchzusetzen und wirkungsvoller zu machen. Hier eine Reihe von Beispielen.

Im April 1990 wurde in einem internationalen Übereinkommen zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, Kanada und Japan festgelegt, daß alle japanischen Tintenfischfänger und Schiffe mit großmaschigen Treibnetzen, die 1990 im Nordpazifik im Einsatz sind, via Satellit überwacht werden.

Ähnliche Vereinbarungen wurden zwischen den USA und Korea sowie zwischen den USA und Taiwan getroffen. Die Vereinigten Staaten haben rund 800 Fischereifahrzeuge auf Hoher See überwacht. Vor kurzem wurde eine Reihe von amerikanischen Schiffen der pelagischen Langleinenfischerei im westlichen Pazifik mit Anlagen für die Satellitenüberwachung ausgerüstet. Die USA bereiten zur Zeit ein Vorhaben für zwei Fischereien in der Region um Neuengland vor (Grundfische und Pilgermuscheln).

Am 1. Januar 1994 hat Australien sein erstes System zur Schiffsüberwachung für etwa 30 Schiffe der Tiefsee-Schleppnetzfischerei auf Orange Roughy eingeführt. Weitere Pläne betreffen die Einbeziehung der Thunfisch-Langleinenfischerei und der Trawl-Fischerei auf Tiefseegarnelen (sowohl Ortung als auch Fangüberwachung).

Neuseeland fordert seit dem 1. April 1984, daß Schiffe bestimmter Kategorien Anlagen für die Schiffsüberwachung mitführen und einsetzen. Zur Zeit sind rund 200 Schiffe entsprechend ausgerüstet.

Weltweit haben zahlreiche andere Länder ähnliche Versuche abgeschlossen oder geplant: Argentinien, Kanada, Chile, französische überseeische Departements (Französisch-Polynesien und Neukaledonien), Indonesien, Iran, Japan, Marokko, Norwegen, Peru, Rußland und Taiwan.

Sowohl das Übereinkommen zur Durchführung der Bestimmungen des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen vom 10. Dezember 1982 über die Erhaltung und Bewirtschaftung gebietsübergreifender Fischbestände und weit wandernder Fischbestände als auch der Verhaltenskodex für verantwortungsvolle Fischerei erwähnen ausdrücklich den Einsatz von Systemen zur Schiffsüberwachung. (Vessel Monitoring System, VMS)

Das Beringsee-Übereinkommen sieht vor, daß alle Vertragsparteien ihren Schiffen, die im Übereinkommensbereich auf Köhler fischen, den Einsatz von Echtzeit-Satelliten-Positionsmeldern vorschreiben, solange sie sich in der Beringsee aufhalten. Andere regionale Organisationen wie CCAMLR (Antarktik), ICCAT (Thunfisch im Atlantik), FFA (Südpazifik) und NAFO (Nordwestatlantik) zeigen ebenfalls Interesse. Vertragsparteien der NAFO werden Pilotvorhaben durchführen, an denen 35 % der im Zeitraum 1996/1997 im NAFO-Regelungsbereich eingesetzten Fischereifahrzeuge beteiligt sind.

Am 21. und 22. November 1995 hat die Kommission in Madrid ein internationales Symposium über die Durchsetzung der Fischereivorschriften organisiert. Ziel dieses Treffens war es, den Einsatz von satellitengestützten Systemen zur Überwachung und Kontrolle zu prüfen. 13 Mitgliedstaaten, vier Drittstaaten, die FAO sowie eine große Anzahl Unternehmen haben teilgenommen. Diese Tagung hat zu einem wertvollen Informationsaustausch geführt.

Die Erfahrungen der Nicht-EU-Länder haben deutlich gezeigt, daß die Satellitenüberwachung konventionelle Methoden bisher zwar nicht ersetzt, dafür aber wirkungsvoller gemacht hat. Vor allem hat diese Technik den für die Durchsetzung der Vorschriften zuständigen Stellen erlaubt, die Probleme nach Prioritäten zu ordnen.

Außerdem haben zahlreiche Neuerungen der Satellitentechnologie den Fischern die Möglichkeit gegeben, effizienter zu arbeiten. So z.B. das Global Positioning System (GPS-Ortungssystem), das eine unmittelbare Bestimmung von Position, Kurs und Geschwindigkeit der Schiffe erlaubt. Andere Neuerungen umfassen die Fernerkundung via Satellit, die eine genaue Lokalisierung besonders produktiver Fischgründe für bestimmte Bestände ermöglicht. Telekommunikationssatelliten haben die Kommunikation zwischen einzelnen Schiffen bestimmter Fangflotten erleichtert und so die Suchzeiten zur

Bestimmung der besten Fanggründe verkürzt und in Notfällen zusätzliche Rettungsmöglichkeiten geboten.

II DIE PILOTVORHABEN

Die Mitgliedstaaten haben im Rahmen ihrer Vorhaben umfassende Versuche mit Schiffsüberwachungssystemen durchgeführt. Insgesamt sind über 300 Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft mit einer "blue box" ausgerüstet worden (30 Argos, 60 Euteltracs und 175 Inmarsat; in Portugal ist MONICAP auf über 100 Schiffen im Einsatz). Finnland und Schweden haben 1995 ein gemeinsames Pilotvorhaben mit Dänemark eingeleitet. Schweden war angesichts der knappen Frist jedoch nicht in der Lage, freiwillige Teilnehmer zu finden.

GPS-INMARSAT ist von allen Mitgliedstaaten getestet worden. Nur ein paar Mitgliedstaaten haben ARGOS und/oder EUTELTRACS getestet. Griechenland hat in einem ergänzenden Vorhaben auch die Datenübermittlung mit VHF/DSC getestet, dessen Einsatz eher auf die Hoheitsgewässer beschränkt ist. Das Vereinigte Königreich hat Versuche mit automatischen Positionsaufzeichnungsgeräten durchgeführt, welche die Angaben an Bord der Fischereifahrzeuge aufzeichnen, ohne sie in Echtzeit weiterzuleiten.

Die wichtigsten Einzelheiten der Vorhaben sind dem Anhang zu entnehmen.

1. Bewertung der Pilotvorhaben

In diesem Abschnitt folgt eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse der Pilotvorhaben, wie sie aus den Berichten der Mitgliedstaaten hervorgehen, sowie der Überlegungen der Sachverständigengruppe für Fischereiüberwachung, die während der Durchführungsdauer der Pilotvorhaben regelmäßig zusammengetreten ist.

Aus den Pilotvorhaben ist zu ersehen, daß auf Fischereifahrzeugen installierte Anlagen zur Echtzeit-Satellitenortung zuverlässig arbeiten und eine wertvolle Ergänzung zu bestehenden Überwachungsverfahren an Land und aus der Luft darstellen, deren Wirksamkeit sie erheblich verstärken werden.

Die Pilotvorhaben der Mitgliedstaaten haben technische Probleme aufgezeigt, aber auch deutlich gemacht, daß diese Probleme durch ein gemeinsames Vorgehen von Projektleitern und Systemanbietern behoben werden können. So ist die Technik der satellitengestützten Schiffsüberwachung im Laufe der Durchführung der Vorhaben stark verbessert worden. Es ist damit zu rechnen, daß diese Tendenz anhält. Die Weiterentwicklung von einsatzbereiten Anlagen und die Verbesserung der Satellitendienste wird zur Verwirklichung des vollen Potentials künftiger Systeme beitragen.

Die Pilotprojekte haben gezeigt, daß Qualität, Belastbarkeit und Zuverlässigkeit der Ausrüstungen im Laufe des Versuchszeitraums erheblich verbessert wurden. Technische Weiterentwicklungen werden neue Funktionen zu niedrigeren Kosten ermöglichen. Die Preise für mobile Anlagen werden mit der Nutzung von Satelliten in erdnahen Umlaufbahnen erheblich zurückgehen, und die Telekommunikationskosten dürften dank Liberalisierung und Privatisierung sinken. Computer-Hardware und Software werden immer billiger. Das Hauptproblem lag im Verlust von Daten aufgrund von Fehlfunktionen

des Systems. Dieses Problem tritt jedoch nicht häufig auf und kann durch geeignete Sicherungs- und Aushilfsverfahren behoben werden.

Alle Mitgliedstaaten haben angegeben, daß GPS in Verbindung mit ARGOS-Transpondern und INMARSAT C für die Zwecke der Fischereiüberwachung präzise genug ist. Auch die Ortungsfunktion von EUTELTRACS wird positiv bewertet.

2. Austausch von Daten

Während der Durchführung der Pilotvorhaben wurden zahlreiche Versuche mit dem Austausch von Daten zwischen den Mitgliedstaaten vorgenommen. Diese Versuche haben gezeigt, welche Schwierigkeiten und Probleme beim Austausch von Positionsdaten bestehen. Sie haben aber auch wertvolle Informationen über Verbesserungsmöglichkeiten vermittelt und gezeigt, wie eine einheitliche Lösung oder Alternativen aussehen könnten.

Für die Pilotvorhaben wurden das von Dänemark vorgeschlagene Datenaustauschformat und das X.25-Datenaustauschprotokoll gewählt. Die verfügbaren X.25-Dienste sind jedoch nicht in allen Mitgliedstaaten gleich. Mehrere Mitgliedstaaten haben es versäumt, regelmäßige Ortungsberichte auszutauschen. Der technische Aufwand, der für die Einrichtung zuverlässiger und wirksamer Datenübermittlungsverfahren im Rahmen der Pilotvorhaben erforderlich ist, wurde von den Mitgliedstaaten offensichtlich unterschätzt. Für die Kommission war dies der am wenigsten gelungene Aspekt des Pilotprojekts.

Die Direktübertragung der Daten vom Fischereifahrzeug an den Küstenstaat ist nur in zwei Mitgliedstaaten getestet worden. Sie kann jedoch als gangbare Alternative zur Kommunikation zwischen Flaggenstaat und Küstenstaat betrachtet werden.

Die Mitgliedstaaten sind sich der Notwendigkeit bewußt, die Verfahren für den Datenaustausch zu vereinheitlichen, und stellen weitere Überlegungen über die Konfiguration des künftigen Satelliten-Überwachungssystems der Gemeinschaft an. In diesem Zusammenhang müssen Fragen der Inter-Operabilität verschiedener mobiler Anlagen für Satellitenkommunikation und Kursverfolgung eingehend untersucht werden. Hierbei ist zu bedenken, daß die Probleme der Datenübermittlung zwischen Mitgliedstaaten ein allgemeines Thema bilden, das nicht nur für die Satelliten-Überwachung gilt.

3. Rechtliche Fragen und Beweisführung

Die Mitgliedstaaten sind in ihren Berichten nicht detailliert auf Fragen des Rechts und der Beweisführung im Zusammenhang mit der Satellitenüberwachung von Schiffen eingegangen. Die Kommission ist sich jedoch der Tatsache bewußt, daß die Schiffe freiwillig an den Pilotvorhaben teilgenommen haben, und daß zahlreiche Probleme, wie z.B. die absichtliche Irreführung der Behörden hinsichtlich der Position eines Schiffes ("cloning") oder die unerlaubte Störung von Anlagen ("ghosting") erst auftreten, wenn das System für bestimmte Kategorien von Schiffen obligatorisch eingeführt wird. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, daß die gesamte Last der Verantwortung für die Anlagen, den Betrieb und die Instandhaltung der Geräte den Schiffen zukommt, und daß der Einsatz auf See ohne entsprechende Ausrüstung untersagt wird. Außerdem müssen unbedingt angemessene Sanktionen zur Verfügung stehen sowie Anreize, mit denen sichergestellt wird, daß die Schiffe den Vorschriften genügen.

In der Regel gibt es in den Mitgliestaaten sehr unterschiedliche Beweisführungsbestimmungen. Die Beweiskraft und Zulässigkeit der Daten, die über ein Satelliten-Überwachungssystem übermittelt werden, könnten daher in jedem Mitgliedstaat unterschiedlich sein - dies ist der Fall bei anderen Informationen, z.B. Fotos, die im Rahmen von Überwachungsflügen gemacht wurden. Für eine wirksame Schiffsüberwachung ist es unerlässlich, daß die zuständigen Stellen des Flaggenstaats und des Küstenstaats zusammenarbeiten. Das kann bedeuten, daß einige Mitgliedstaaten Bestimmungen über die Beweiskraft der mit Hilfe eines satellitengestützten Überwachungssystems zusammengestellten Angaben einführen müssen.

III. NUTZEN DER SATELLITEN-ÜBERWACHUNG FÜR FISCHEREI-KONTROLLE UND -MANAGEMENT

Die Versuche haben gezeigt, daß ein solches System zahlreiche Vorteile für die Überwachung der Fischereien bietet. Aus dem Kontrollbericht der Kommission über die Gemeinsame Fischereipolitik³ geht hervor, daß es zur Zeit zahlreiche Mängel und Unzulänglichkeiten bei der Durchsetzung der Fischereivorschriften gibt. Die Satellitenüberwachung von Fischereifahrzeugen wird die Kontrolle in vielen Bereichen verbessern.

Wichtigste Vorteile:

- Verbesserung der Aufwandsteuerung durch genaue Aufwandsmeldungen;
- bessere Überwachung von Sperrzonen oder empfindlichen Gebieten;
- kostenwirksamer Einsatz von Patrouillen-Booten und Flugzeugen und effizienterer Einsatz der Kontrollen auf See;

³ KOM (96) 100 endg.

- Möglichkeit zur Überprüfung der Logbuch-Eintragungen und zur Verifizierung der Angaben zum Fanggebiet;
- leichtere Feststellung von illegalen oder unerlaubten Anlandungen;
- Überprüfung der Mitteilung geplanter Anlandungen.

Die großen Unterschiede zwischen EU-Fischereien erfordern eine komplizierte Management- und Kontrollstruktur. Langfristig könnte die Satellitenüberwachung der Fischereifahrzeuge jedoch eine Vereinfachung der Vorschriften ermöglichen. So würde sich für die Fischer ein Anreiz zur Befolgung der Vorschriften daraus ergeben, daß im Gegenzug einige der heutigen Auflagen - z.B. im Rahmen des Hail-Systems - reduziert würden.

Satellitengestützte Systeme werden die Überwachung des Fischereiaufwands erleichtern und können - wenn sie mit anderen Mitteln kombiniert werden - die Ausschöpfung der Quoten verfolgen.

Aus der Sicht der Gemeinschaft wird die Schiffsüberwachung via Satellit die einheitliche Anwendung der Rechtsvorschriften verbessern, die Zusammenarbeit zwischen den für Kontrollen zuständigen Stellen verstärken und mehr Transparenz bei der Fischereiüberwachung und der Aufwandsteuerung in den Mitgliedstaaten gewährleisten.

Die Pilotvorhaben der Mitgliedstaaten haben gezeigt, daß sich auch für die Fischwirtschaft zahlreiche Vorteile ergeben. Dazu gehören niedrigere Kommunikationskosten, bessere Rettungsmöglichkeiten bei Notfällen, vertrauliche Übermittlung von Fang- und Marktinformationen sowie besserer Zugang zu Wettermeldungen, Angaben zu den Häfen und anderen Informationen. Aus neuesten Beobachtungen in den Mitgliedstaaten geht

hervor, daß die Fischer bereits in satellitengestützte Telekommunikations-Ausrüstungen und -Dienste investieren.

Die vielversprechenden Ergebnisse der in den Mitgliestaaten durchgeführten Pilotvorhaben sowie Entwicklungen in der internationalen Fischerei zeigen, daß es nunmehr angezeigt ist, die Einführung eines solchen Systems zur Überwachung der Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft vorzubereiten.

Die Kosten der Satelliten-Überwachung von Schiffen hängen in erster Linie von der Anzahl der beteiligten Schiffe ab. Es kann davon ausgegangen werden, daß die Mitgliedstaaten eine möglichst große Flexibilität für die Entwicklung eines nationalen Systems wünschen, das spezifisch auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten ist und die Integration in bestehende Überwachungssysteme ermöglicht.

Die für die Zwecke der Pilotvorhaben angeschaffte Hard- und Software kann bei Bedarf wieder verwendet werden.

Auf der Grundlage einer früheren Studie lassen sich die Kosten für die Satellitenüberwachung einschließlich eines Kontrollzentrums in jedem Mitgliedstaat zur Überwachung einer Fangflotte aus 10.000 Schiffen während fünf Jahren auf rund 80 bis 100 Millionen ECU schätzen. Der wichtigste Teil ist die mobile Ausrüstung an Bord der einzelnen Schiffe. Die Ausgaben dürften nach Maßgabe der Entscheidung des Rates 95/527/EG über eine finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft an bestimmten Ausgaben der Mitgliedstaaten im Rahmen der Durchführung der Kontrollregelung für die Gemeinsame Fischereipolitik⁴ erstattungsfähig sein.

⁴

ABl. Nr. L 301 vom, 14.12.1995, S. 30.
Berichtigt durch ABl. Nr. L 302 vom 15.12.1995, S. 45.

451/96

ÜBERSICHT (Stand 1.5.96)

Mitgliedsstaat	finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft (Mio ECU)	Anzahl Schiffe		Kontrollzentrum	Satellitensystem	Betriebsbeginn (Frist: 1.10.94)	Eingang des Schlußberichts (Frist: 29.2.96)	Bemerkungen
		Mindestzahl	maximale Zahl					
Belgien	0,3	10	21	Dienst voor Seewisserij, Oostende	INMARSAT	März '95	-	- Kosten für Verbindungssoftware mit Niederlanden geteilt - Verlust von INMARSAT-Daten
Dänemark	0,9	10	10	Fiskeridirektoratet, Copenhagen	INMARSAT	April '95	26.03.96	- Schwierigkeiten bei der Suche nach freiwilligen Teilnehmern - Entwicklung des Datenaustauschformats für Positionsmeldungen
Deutschland	0,4	15	22	Bundesanstalt LE, Hamburg	INMARSAT	Oktober '94	04.03.96	- Kein X-25 "fast select mode" für internationale Kommunikation bei Telekom
Griechenland	0,8	10	20	Hellenic Coast Guard Piraeus	INMARSAT	Oktober '94	13.03.96	- In Ergänzungsvorhaben VHF/DSC getestet - Keine individuelle Abfragefunktion bei LES
Spanien	3,0	124	124	IGPM, Madrid	EUTELTRACS INMARSAT	März '94	14.03.96	- Erweiterung für dänisches Datenaustauschformat für Vorgangsmeldungen entwickelt - setzt das System weiterhin zur Aufwandsmeldung ein
Frankreich	0,9	67	45	CROSSA, Eiel	ARGOS EUTELTRACS INMARSAT	Mai '95	19.03.96	- Eutelsat hat technische Lösung für die Integration der Daten dreier Satellitensysteme entwickelt - Setzt das System weiterhin zur Aufwandsmeldung ein
Irland	0,7	10	10	Naval Base, Cork	EUTELTRACS INMARSAT	Oktober '94	-	- Verschlüsselung der Positionsmeldungen - Befürwortet direkte Übermittlung an Küstenstaat - empfiehlt Verwendung einer zentralen Leiteinrichtung
Italien	0,5	17	(20)	Coast Guard, Rome	INMARSAT	-	-	- noch nicht einsatzbereit

Mitgliedsstaat	Finanzielle Beteiligung der Gemeinschaft (Mio ECU)	Anzahl Schiffe		Kontrollzentrum	Satellitensystem	Betriebsbeginn (Frist: 1.10.94)	Eingang des Schlußberichts (Frist: 29.2.96)	Bemerkungen
		Mindestzahl	tatsächliche Zahl					
Niederlande	0,5	14	41	AID, Kerkrade	ARGOS EUTELTRACS INMARSAT	Oktober '95	20.03.96	- Kosten der Verbindungssoftware mit Belgien geteilt - Verlust von INMARSAT-Daten - frühere Erfahrung mit Vorhaben "Verre Visserijen" - Kein X.25 "fast select mode" bei PTT Telecom
Portugal	-	47	104	IGP, Lissabon	INMARSAT	-	26.03.96	- Portugal hat kein besonderes Pilotvorhaben durchgeführt, da es bereits über Erfahrungen mit MONICAP verfügt - Satellitenüberwachung ist ein fester Bestandteil der portugiesischen Kontrollregelung
Finnland	0,2	-	5	Department of Fisheries, Helsinki	INMARSAT	nach dem Beitritt	05.03.96	- gemeinsames Projekt mit Dänemark und Schweden
Schweden	0,2	-	3	Fiskeriverket, Göteborg	INMARSAT	nach dem Beitritt	07.03.96	- gemeinsames Projekt mit Dänemark und Finnland - keine freiwilligen Teilnehmer - zwei Schiffe der Küstenwache und ein Forschungsschiff
Vereinigtes Königreich	0,9	19	29	MAFF, London DAFS, Edinburgh	ARGOS EUTELTRACS INMARSAT	September '94	14.03.96	- vollständige Integration von Satellitensystemen im Rahmen des "customized monitoring system" (CTMS) - keine Beteiligung von Fischereiorganisationen - 18 Schiffe mit automatischen Positionsaufzeichnungsgeräten ausgestattet

Beschluß des Bundesrates

Vorschlag einer Verordnung (EG) des Rates zur Änderung der
Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 zur Einführung einer Kontrollregelung
für die gemeinsame Fischereipolitik

Bericht der Kommission der Europäischen Gemeinschaften an den Rat
und das Europäische Parlament über die Einführung eines Systems zur
Satellitenüberwachung von Fischereifahrzeugen der Gemeinschaft

KOM(96) 232 endg.; Ratsdok. 7701/96

Der Bundesrat hat gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG von der Vorlage Kenntnis
genommen.

Der Beschluß ist gemäß § 35 GO BR gefaßt worden.