EMPFEHLUNGEN

EMPFEHLUNG (EU) 2021/1222 DER KOMMISSION

vom 20. Juli 2021

für einen „Leitfaden“ zur europäischen Zusammenarbeit bei den Aufgaben der Küstenwache

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

gestützt auf Verordnung (EU) 2019/473 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2019 über die Europäische Fischereiaufsichtsagentur (EFCA), insbesondere Artikel 8 Absatz 3, ([1])

gestützt auf Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Errichtung einer Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA), insbesondere auf Artikel 2b, ([2])

gestützt auf Verordnung (EU) 2019/1896 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. November 2019 über die Europäische Grenz- und Küstenwache und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1052/2013 und (EU) 2016/1624, insbesondere auf Artikel 69 Absatz 3, ([3])

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß den oben genannten Artikeln in den Gründungsverordnungen der drei EU-Agenturen stellt die Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, der EFCA, der EMSA und Frontex einen Leitfaden zur europäischen Zusammenarbeit bei Aufgaben der Küstenwache (im Folgenden „Leitfaden“) zur Verfügung. Der Leitfaden enthält Leitlinien, Empfehlungen und bewährte Verfahren für den Informationsaustausch.

(2) Die drei Agenturen arbeiten im Rahmen des behördenübergreifenden Kooperationsrahmens gemäß ihren Rechtsakten eng mit direkter Unterstützung der Europäischen Kommission zusammen. ([4]) Sie bieten den nationalen Behörden, die Aufgaben der Küstenwache auf nationaler und EU-Ebene sowie gegebenenfalls auf internationaler Ebene wahrnehmen, verstärkte Unterstützung und Hilfe an.

(3) Die Europäische Kommission beauftragte die drei Agenturen mit der Ausarbeitung des Leitfadens in enger Zusammenarbeit mit Sachverständigen der Mitgliedstaaten.

(4) In dem am 26. Juni 2018 vom Rat angenommenen überarbeiteten Aktionsplan für die Strategie der Europäischen Union für maritime Sicherheit ([5]) wird darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, die Aspekte der Küstenwache im Bereich der maritimen Sicherheit anzugehen, indem Synergien zwischen zivilen und militärischen Akteuren, die Aufgaben der Küstenwache wahrnehmen, gefördert werden. In dem Plan werden die EFCA, die EMSA und Frontex aufgefordert, ihre behördenübergreifende Zusammenarbeit in diesem Bereich weiter zu vertiefen.

HAT FOLGENDE EMPFEHLUNG ABGEGEBEN:

1. Mit dieser Empfehlung wird der Leitfaden als Handbuch für die zivilen und militärischen Behörden der EU bei der Wahrnehmung von Aufgaben der Küstenwache erstellt und eine enge grenz- und sektorübergreifende Zusammenarbeit zwischen ihnen erleichtert.

([1]) ABl. L 83 vom 25.3.2019, S. 18.
([2]) ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 1.
([3]) ABl. L 295 vom 14.11.2019, S. 1.
([4]) Eine dreigliedrige Arbeitsvereinbarung zur Schaffung der behördenübergreifenden Zusammenarbeit zwischen EFCA, EMSA und FRONTEX wurde von den drei Agenturen gemeinsam ausgearbeitet und von ihren jeweiligen Leitungsgremien gebilligt. Sie trat im März 2017 in Kraft und wurde im März 2021 verlängert.
([5]) https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10494-2018-INIT/de/pdf

2. Der Leitfaden bietet eine transparente Zusammenstellung der über die drei Agenturen zur Verfügung stehenden Dienstleistungen und Informationen. Er trägt dazu bei, Synergien zu schaffen und Doppelarbeit und/oder Redundanz bei der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und den drei Agenturen zu vermeiden, was zu Skaleneffekten führt.

3. Der Leitfaden konzentriert sich auf die fünf Bereiche der behördenübergreifenden Zusammenarbeit: Informationsaustausch, Überwachungs- und Kommunikationsdienste, Kapazitätsaufbau, Risikoanalyse und gemeinsame Nutzung von Kapazitäten. Der Leitfaden beschränkt sich hauptsächlich auf sektorübergreifende Themen und deckt die EU-Mitgliedstaaten und die Staaten der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) ab.

4. Die wichtigsten Endnutzer dieses Leitfadens sind die nationalen Behörden für die einzelnen Aufgaben der Küstenwache in den jeweiligen Mitgliedstaaten. Der Leitfaden soll die für die Planung und Koordinierung der Tätigkeiten zuständigen nationalen Behörden unterstützen, die wissen und verstehen müssen, wie ihre Partner organisiert sind und welche Dienstleistungen und Zusammenarbeit sie anbieten.

5. Der „Informationsaustausch" wahrt in vollem Umfang die vereinbarten Zugangsrechte zu Daten, Informationen und Erkenntnissen durch eine Reihe von Mechanismen, und zwar entweder manuell oder durch automatisierte Prozesse/Systeme. Er liegt innerhalb der Grenzen des Rechtsrahmens der Agenturen und steht im Einklang mit den Grundrechten einschließlich der Datenschutzanforderungen.

6. Der Leitfaden soll weder neue Rechte oder Pflichten für die nationalen Behörden, die für Aufgaben der Küstenwache zuständig sind, schaffen, noch soll er Auslegungshilfen für bestehende Aufgaben, Regeln und Zuständigkeiten bieten. Der Leitfaden darf sich nicht auf die rechtlichen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten oder Agenturen auswirken und darf nicht dazu verwendet werden, angestrebte Aktivitäten von Interessenträgern zu fördern.

7. Dieser Leitfaden wird durch praktische Informationen ergänzt, darunter: a) Verzeichnisse von Dienstleistungen, Produkten, Ausbildungskursen sowie Leitlinien und Anleitungen für bewährte Verfahren aller behördenübergreifenden Aktivitäten zur Unterstützung der Küstenwache in den Mitgliedstaaten, b) regionale/internationale/nationale/bilaterale/multilaterale Kooperationsrahmen und c) „Länderinformationsblätter" mit Einzelheiten zu Aufbau und Organisation der Aufgaben der Küstenwache in den EU-Mitgliedstaaten und den EFTA-Staaten.

8. Diese praktischen Informationen sollten von den drei Agenturen auf dem neuesten Stand gehalten werden, wobei die nationalen Behörden einen Beitrag zu den „Länderinformationsblättern" leisten. Die Informationen werden auf einer von der EFCA in enger Zusammenarbeit mit den beiden anderen Agenturen und der Kommission betriebenen Online-Plattform bereitgestellt.

9. Die Mitgliedstaaten sollten sich an die im Leitfaden enthaltenen Leitlinien, Empfehlungen und bewährten Verfahren für den Informationsaustausch halten und untereinander zusammenarbeiten, um die „Länderinformationsblätter" auf dem neuesten Stand zu halten, ohne dass es zu einer doppelten Berichterstattung kommt, wenn die Informationen den Agenturen bereits zur Verfügung gestellt wurden.

10. Diese Empfehlung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 20. Juli 2021

Für die Kommission
Virginijus SINKEVIČIUS
Mitglied der Kommission

ANHANG

1. **EINLEITUNG**

Innerhalb der Europäischen Union gibt es mehr als 300 zivile und militärische Behörden, die für die Wahrnehmung der Aufgaben der Küstenwache zuständig sind. Es ist notwendig, für eine enge grenz- und sektorübergreifende Zusammenarbeit und Koordinierung zwischen diesen Behörden zu sorgen, um Doppelarbeit und Redundanzen zu vermeiden und Synergien zu schaffen. ([1])

In der EU und im Europäischen Wirtschaftsraum unterstützen die Europäische Fischereiaufsichtsagentur (EFCA), die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) und die Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache (Frontex) die nationalen Behörden bei der Wahrnehmung von Aufgaben der Küstenwache. Um diese Unterstützung auf nationaler und EU-Ebene sowie gegebenenfalls auf internationaler Ebene zu leisten, wurden die Gründungsverordnungen der drei Agenturen im Jahr 2016 durch einen gemeinsamen Artikel über die europäische Zusammenarbeit bei Aufgaben der Küstenwache geändert. ([2]) In dem gemeinsamen Artikel werden fünf Bereiche für die Zusammenarbeit genannt:

(1) „Austausch, Zusammenführung und Analyse von Informationen aus Schiffsmeldesystemen und anderen von diesen Agenturen unterhaltenen oder ihnen zugänglichen Informationssystemen im Einklang mit den jeweiligen Rechtsgrundlagen und unbeschadet der Eigentumsrechte der Mitgliedstaaten an den Daten;

(2) Bereitstellung von Überwachungs- und Kommunikationsdiensten auf der Grundlage modernster Technologien, einschließlich Weltraum- und Bodeninfrastrukturen und Sensoren, die auf Plattformen jeglicher Art montiert sind;

(3) Kapazitätsaufbau durch Ausarbeitung von Leitlinien und Empfehlungen und durch die Einführung bewährter Verfahren sowie durch Ausbildung und Austausch von Personal;

(4) Verbesserung des Informationsaustauschs und der Zusammenarbeit im Zusammenhang mit den Aufgaben der Küstenwache, wozu auch die Analyse operativer Herausforderungen und aufkommender Risiken im maritimen Bereich zählt;

(5) gemeinsame Kapazitätsnutzung durch die Planung und Durchführung von Mehrzweckeinsätzen und durch die gemeinsame Nutzung von Ausrüstungsgegenständen und Fähigkeiten, soweit diese Tätigkeiten von diesen Agenturen koordiniert werden und mit der Zustimmung der zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten erfolgen."

Die Entwicklung eines „Leitfadens" für die europäische Zusammenarbeit bei Aufgaben der Küstenwache war auch im gemeinsamen Artikel der geänderten Gründungsverordnungen der drei Agenturen vorgesehen:

„Die Kommission stellt in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, der Europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, der Europäischen Agentur für die Grenz- und Küstenwache und der Europäischen Fischereiaufsichtsagentur einen Leitfaden für die europäische Zusammenarbeit bei Aufgaben der Küstenwache zur Verfügung. Dieser Leitfaden enthält Leitlinien, Empfehlungen und bewährte Verfahren für den Informationsaustausch. Die Kommission nimmt den Leitfaden in Form einer Empfehlung an."

Der Leitfaden bietet in einem Dokument eine transparente Zusammenstellung der über die drei EU-Agenturen verfügbaren Dienstleistungen und Informationen. Somit trägt er dazu bei, Synergien zu schaffen und Doppelarbeit und/oder Redundanz bei der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und den Agenturen zu vermeiden.

2. **HINTERGRUND**

Das Konzept des Leitfadens wurde erstmals von der Europäischen Kommission in einem Diskussionspapier entwickelt, das auf der ersten jährlichen Veranstaltung der Europäischen Küstenwache (AECGE) im April 2018 in Spanien vorgestellt wurde. Die Mitgliedstaaten haben dann über die Verwaltungsräte der einzelnen Agenturen Sachverständige benannt, die bei der Entwicklung des Leitfadens behilflich sein sollten. Parallel dazu wurde eine kleine behördenübergreifende Arbeitsgruppe eingesetzt, um die erste Ausgabe vorzulegen.

Das Projekt wurde im Rahmen eines Auftakt-Workshops in Lissabon gestartet, der am 29. Januar 2019 von der EMSA ausgerichtet wurde und an dem Sachverständige aus den Mitgliedstaaten teilnahmen. Vor dem Workshop wurde von der behördenübergreifenden Arbeitsgruppe ein Diskussionspapier erstellt, das von der Kommission gebilligt und anschließend an die Workshop-Teilnehmer verteilt wurde. Die EU-Mitgliedstaaten und die Mitgliedstaaten der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) benannten 43 Experten, die am Entwurfsprozess teilnehmen sollten. Die Kommission war bei dem Workshop durch die Generaldirektion Migration und Inneres (GD HOME), die Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei (GD MARE) und die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD MOVE) vertreten.

([1]) Der Begriff „sektorübergreifend" wird definiert als Aufgaben der Küstenwache, die in den Zuständigkeitsbereich von mindestens zwei Agenturen der Europäischen Union fallen (z. B. Fischerei und Grenzkontrolle).

([2]) Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2019/473; Artikel 69 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2019/1896; Artikel 2b Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1406/2002 (konsolidierte Fassung vom 6. Oktober 2016).

In dem Diskussionspapier wurden drei Hauptelemente für den Leitfaden vorgeschlagen:

(a) Verzeichnisse von Dienstleistungen, Produkten, Ausbildungskursen sowie Leitlinien und Anleitungen für bewährte Verfahren aller behördenübergreifenden Aktivitäten zur Unterstützung der Küstenwache in den Mitgliedstaaten,

(b) regionale Kooperationsrahmen und

(c) „Länderinformationsblätter" mit Einzelheiten zur Struktur und Organisation der Aufgaben der Küstenwache.

Dieser Ansatz in Bezug auf den Inhalt des Leitfadens wurde von den Vertretern der Mitgliedstaaten und der Kommission allgemein befürwortet. Er bildete die Grundlage für die Ausarbeitung und den ständigen Dialog mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten.

2.1. **Nutzer**

Die wichtigsten Endnutzer des Leitfadens sind die nationalen Behörden für die einzelnen Aufgaben der Küstenwache in den einzelnen Mitgliedstaaten. Der Leitfaden soll die für die Planung und Koordinierung der Tätigkeiten zuständigen nationalen Behörden unterstützen, die wissen und verstehen müssen, wie ihre Partner organisiert sind und welche Dienstleistungen und Zusammenarbeit sie anbieten.

2.2. **Ziele**

Ziele des Leitfadens:

(a) Beschreibung aller über die Agenturen verfügbaren sektorübergreifenden Dienste und Bereitstellung einer Anleitung für die Mitgliedstaaten und Agenturen zum Zugang zu diesen Diensten,

(b) Bereitstellung eines Überblicks über die von den Agenturen entwickelten Ausbildungsmöglichkeiten und Anleitungen sowie über den Zugang zu ihnen,

(c) Bereitstellung eines Überblicks über bestehende Kooperationsmechanismen mit einer Küstenwachfunktion, die sich auf die praktische Arbeit der Mitgliedstaaten beziehen,

(d) Bereitstellung von Informationsblättern für die Mitgliedstaaten, in denen die an den Aufgaben der Küstenwache beteiligten nationalen Behörden einschließlich ihrer Anlaufstellen aufgeführt sind.

Der Leitfaden wurde als Handbuch entwickelt und enthält Verweise auf bewährte Verfahren für Endnutzer. Er zielt nicht darauf ab, alle verfügbaren Dienste abzudecken, sondern dient dazu, diese Dienstleistungen zu beschreiben und den Mitgliedstaaten und Agenturen gegebenenfalls eine Anleitung für den Zugang zu diesen Diensten zur Verfügung zu stellen. Die Verzeichnisse und Informationsblätter, die den Leitfaden ergänzen, können im Laufe der Zeit geändert werden, um Änderungen der Vorschriften oder Veränderungen der Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den Mitgliedstaaten widerzuspiegeln.

Der Leitfaden deckt bestehende Tätigkeiten im Bereich der Küstenwache ab und dient als Einstiegspunkt für die nationalen Behörden der Mitgliedstaaten, um die oben genannten Informationen zu erhalten. Der Leitfaden darf sich nicht auf die rechtlichen Mandate/Verpflichtungen der Mitgliedstaaten oder Agenturen auswirken und darf nicht dazu verwendet werden, angestrebte Aktivitäten von Interessenträgern zu fördern (d. h., er ist keine „Wunschliste" möglicher Tätigkeiten).

Auf nationaler Ebene wird auf alle Einrichtungen Bezug genommen, einschließlich derjenigen, die möglicherweise nicht in der EFCA, der EMSA oder Frontex vertreten sind, d. h. auf Marinen oder Zollbehörden.

2.3. **Anwendungsbereich des Leitfadens**

Der Leitfaden

(a) umfasst die fünf Bereiche der behördenübergreifenden Zusammenarbeit,

(b) beschränkt sich hauptsächlich auf sektorübergreifende Themen,

(c) deckt Einzelfunktionsthemen ab, die in den Zuständigkeitsbereich von mindestens zwei Agenturen fallen können (z. B. Meeresüberwachung),

(d) betrifft die EU-Mitgliedstaaten und die EFTA-Staaten,

(e) umfasst Beiträge der Mitgliedstaaten in Form von Informationsblättern einschließlich der Ermittlung bestehender Mechanismen der regionalen und internationalen Zusammenarbeit,

(f) umfasst alle (zivilen oder militärischen) Einrichtungen, die für Aufgaben der Küstenwache zuständig sind (so ist beispielsweise die Marine eines Mitgliedstaats eingeschlossen, wenn sie eine Küstenwachfunktion hat).

Hinweis: Dieser Leitfaden deckt keine Aufgaben der Küstenwache ab, die nicht unter die Mandate der Agenturen fallen.

2.4. **Inhalt des Leitfadens**

Der Leitfaden, ergänzt durch die Verzeichnisse und Informationsblätter, besteht aus den nachstehend beschriebenen Elementen.

(a) Das Dienstleistungsverzeichnis konzentriert sich auf behördenübergreifende Dienste, die den Interessenträgern der Mitgliedstaaten derzeit zur Verfügung stehen und die Wahrnehmung der Aufgaben der Küstenwache unterstützen.

(b) Das Ausbildungsverzeichnis, das integraler Bestandteil der Maßnahmen der Agenturen zum Kapazitätsaufbau ist, deckt alle von den drei Agenturen angebotenen Ausbildungskurse (in allen maritimen Bereichen) ab, die den Interessenträgern der Mitgliedstaaten derzeit zur Verfügung stehen. Diese Ausbildungskurse werden entweder von einer einzigen Agentur oder gemeinsam von zwei oder drei Agenturen organisiert.

(c) Das Verzeichnis für Leitlinien und Anleitungen für bewährte Verfahren soll alle Leitlinien und Anleitungen für bewährte Verfahren abdecken, die den Interessenträgern über die drei Agenturen zur Verfügung stehen. Diese Leitlinien und Anleitungen für bewährte Verfahren werden entweder von einer einzigen Agentur oder gemeinsam von zwei oder drei Agenturen bereitgestellt. Darüber hinaus gibt es mehrere seit langem bestehende regionale Kooperationsvereinbarungen innerhalb und außerhalb Europas, an denen Interessenträger aus der EU beteiligt sind. Im Rahmen dieser Vereinbarungen wurden zahlreiche Leitlinien und Anleitungen für bewährte Verfahren entwickelt, die für den Leitfaden als relevant erachtet werden, und es wurden entsprechende Verweise in das Anleitungsverzeichnis aufgenommen.

(d) Der Abschnitt über die regionale/internationale/bilaterale/multilaterale Zusammenarbeit bietet eine repräsentative Auswahl einiger Koordinierungs- und Kooperationsmechanismen, die in Europa und darüber hinaus im gesamten Spektrum der Aufgaben der Küstenwache bestehen. In einem speziellen Abschnitt (verfügbar über die spezielle Online-Plattform) sind viele dieser Mechanismen erfasst, die jeweils mit den einzelnen Länderinformationsblättern verknüpft sind (siehe unten). Auf diese Weise kann jedes Land angeben, ob es an jedem dieser Mechanismen teilnimmt.

(e) Anhand der Länderinformationsblätter soll ermittelt werden, welche Organisation an welcher spezifischen Aufgabe der Küstenwache in den einzelnen Ländern beteiligt ist. Die Vorlage für die Informationsblätter wurde in Absprache mit den vom Verwaltungsrat der Agenturen benannten Sachverständigen entwickelt, und die Vorlagen wurden dann von den einzelnen Ländern ausgefüllt.

3. AUFGABEN DER KÜSTENWACHE UND BEREICHE DER BEHÖRDENÜBERGREIFENDEN ZUSAMMENARBEIT

3.1. **Anwendungsbereich**

Für die Zwecke des Leitfadens werden Aufgaben der Küstenwache (CGF, coast guard functions) als diejenigen verstanden, auf die sich die drei Agenturen gemeinhin beziehen. Die Liste wurde ursprünglich vom Forum für Europäische Küstenwachfunktionen (ECGFF) ohne Rangfolge erstellt:

(a) Sicherheit des Seeverkehrs einschließlich Schiffsverkehrsmanagement,

(b) Schiffsunglücke und Seerettungsdienste,

(c) Fischereiaufsicht und -kontrolle,

(d) Überwachung der Seegrenzen,

(e) Schutz der Meeresumwelt und Eingreifen,

(f) Verhütung und Bekämpfung von Menschenhandel und Schleuserkriminalität und damit verbundene Strafverfolgung im Seeverkehr,

(g) Such- und Rettungsdienst auf See,

(h) Überwachung und Aufsicht auf See,

(i) Zolltätigkeiten auf See,

(j) Unfall- und Katastrophenschutz auf See,

(k) Gefahrenabwehr im Seeverkehr, auf Schiffen und in Häfen.

3.2. **Behördenübergreifende Zusammenarbeit**

Im Rahmen des von der EU im September 2016 angenommenen Pakets zur Europäischen Grenz- und Küstenwache wurden die Gründungsverordnungen der drei Agenturen geändert, um die Zusammenarbeit zwischen ihnen zur Unterstützung der nationalen Behörden, die Aufgaben der Küstenwache wahrnehmen, einzubeziehen. Dies erfolgte, um die Wirksamkeit und Effizienz der Unterstützung zu verbessern, die die EFCA, die EMSA und Frontex ihren jeweiligen Interessenträgern leisten.

Die geänderten Verordnungen bilden auch eine ausdrückliche Rechtsgrundlage für die drei Agenturen, um ihre Kräfte zu bündeln und Tätigkeiten zu straffen, um die maritime Lageerfassung und -reaktion zu verbessern und maßgeschneiderte Dienste für nationale Behörden, die Aufgaben der Küstenwache wahrnehmen, bereitzustellen.

Im Mandat werden, wie in Abschnitt 1 dieses Dokuments dargelegt, ausdrücklich fünf Bereiche der Zusammenarbeit festgelegt, doch die Mitgesetzgeber überließen es den Agenturen, festzulegen, wie diese Zusammenarbeit in der Praxis funktioniert und sie in einer Arbeitsvereinbarung zu formalisieren. Diese Arbeitsvereinbarung wurde von den Verwaltungsräten von Frontex, der EFCA und der EMSA gebilligt.

Anschließend wurde von den drei Agenturen gemeinsam eine dreigliedrige Arbeitsvereinbarung (TWA) ausgearbeitet und von ihren jeweiligen Leitungsgremien genehmigt; sie trat im März 2017 in Kraft und wurde im März 2021 verlängert. Die TWA sieht die Einrichtung eines Lenkungsausschusses für die behördenübergreifende Zusammenarbeit in den fünf von den Mitgesetzgebern festgelegten Bereichen vor.

Der Lenkungsausschuss genehmigt vor dem 1. September jedes Jahres den jährlichen Strategieplan zur Umsetzung des TWA. Danach wird der Plan den Leitungsgremien von EFCA, EMSA und Frontex zur Annahme und Aufnahme in die einheitlichen Programmplanungsdokumente der drei Agenturen vorgelegt.

Der jährliche Strategieplan legt die Prioritäten entsprechend den fünf Bereichen der Zusammenarbeit fest. Er dient als Grundlage für die jährlichen Umsetzungspläne, in denen die Tätigkeiten, die jede Agentur im Rahmen der Zusammenarbeit im Bereich der Küstenwache in einem bestimmten Jahr durchführen wird, im Einzelnen festgelegt sind.

Darüber hinaus wurde 2017 vereinbart, dass die Jährliche Veranstaltung der Europäischen Küstenwache (AECGE) von der Agentur ausgerichtet wird, die zu diesem Zeitpunkt den Vorsitz im TWA-Lenkungsausschuss innehat. Ziel der AECGE ist es, nationale Behörden mit Küstenwachfunktionen und andere internationale und EU-Partner zu den Kooperationsmaßnahmen der drei Agenturen zu konsultieren.

3.3. **Dienstleistungsvereinbarungen**

Zwischen den drei Agenturen gibt es bereits eine Reihe von Dienstleistungsvereinbarungen (SLA). Diese SLA betreffen die laufende operative Unterstützung der Agenturen für Aufgaben der Küstenwache.

Nachstehend eine Liste der SLA zwischen den drei Agenturen (Stand: Mai 2020):

(a) SLA zwischen der EFCA und der EMSA, die 2012 eingerichtet und seitdem regelmäßig erneuert und erweitert wurde. Sie wird derzeit automatisch jährlich verlängert und umfasst die Bereitstellung spezieller integrierter Seeverkehrsdienste durch die EMSA für die EFCA sowie Mechanismen für die Nutzung von Schiffen, die von der EMSA für Tätigkeiten der EFCA unter Vertrag genommen wurden. Außerdem kann die EFCA das ferngelenkte Flugsystem (Remotely Piloted Aircraft System, RPAS) der EMSA für die Fischereiüberwachung und -kontrolle und die Zusammenarbeit beim Eingreifen bei Verschmutzungen nutzen.

(b) SLA zwischen der EMSA und Frontex, die 2013 eingerichtet wurde und seitdem regelmäßig erneuert und erweitert wurde. Sie läuft derzeit auf unbestimmte Zeit und deckt die Erbringung spezieller Seeverkehrsdienste durch die EMSA zur Unterstützung von EUROSUR für Frontex und einen Mechanismus für Frontex ab, mit dem das RPAS der EMSA für Grenzkontrolltätigkeiten genutzt werden kann.

(c) SLA zwischen der EFCA und Frontex für die Erbringung von Dienstleistungen zur Unterstützung der Tätigkeiten der EFCA, darunter auch Luftüberwachungsdienste und Einsatz von Offshore-Patrouillenschiffen (OPV). Sie wird automatisch jährlich verlängert.

(d) SLA zwischen der EFCA und Frontex für die Erbringung von Dienstleistungen für die Grenzüberwachung innerhalb von EUROSUR. Sie wird automatisch jährlich erneuert und wurde regelmäßig aktualisiert und geändert.

4. **DIENSTLEISTUNGSVERZEICHNIS**

Im Dienstleistungsverzeichnis sind die Dienstleistungen aufgeführt, die den Mitgliedstaaten und den drei Agenturen zur Verfügung stehen und Beiträge von zwei oder mehr Agenturen zu deren Erbringung umfassen.

Da die Aufgaben der Küstenwache „ereignisgesteuerte“ ([3]) und/oder „überwachungsgesteuerte“ ([4]) Aktionen beinhalten, entwickeln die drei Agenturen Dienste zur Unterstützung solcher Aktionen.

([3]) „Ereignisgesteuert“: Die Behörden stehen bereit, auf Ad-hoc-Situationen, z. B. Such- und Rettungsfälle, zu reagieren.

([4]) „Überwachungsgesteuert“: Die Behörden kontrollieren und überwachen kontinuierlich Meeresbecken, um potenziell rechtswidrige Situationen zu erkennen, z. B. illegale Fischereiaktivitäten oder in Schmuggel oder illegale Ölablässe verwickelte Schiffe.

Die Liste der Dienste mit Informationen darüber, wer auf diese Dienste zugreifen kann, und Einzelheiten dazu, wie diese erfolgen, gibt es auf der begleitenden Online-Plattform. Parallel dazu finden sich nachstehend Beschreibungen der wichtigsten Datensätze, die für die Erbringung dieser Dienstleistungen verwendet werden.

Der Dienst kann aus einer Reihe von Datensätzen, zugehörigen Datenbanken, Plattformen und Instrumenten bestehen. Er kann Prozesse kombinieren, die die Erhebung, Verwaltung, Auswertung und Visualisierung von Daten umfassen.

4.1. **Schiffspositionen, Merkmale und zugehörige Daten**

Für die Erbringung dieser Dienstleistungen wird eine Reihe von Datenquellen verwendet. So basieren beispielsweise die EMSA-Dienste auf einer hochentwickelten Datenverarbeitung, die Daten einsetzt, die entweder direkt über die maritimen Anwendungen der Agentur oder über externe Quellen zur Verfügung stehen. Je nach Nutzer können verschiedene Datenkombinationen direkt in nationale Systeme übertragen, auf einer benutzerfreundlichen grafischen Schnittstelle dargestellt und auf mobilen Geräten bereitgestellt werden. Die Daten werden entsprechend den festgelegten Zugriffsrechten verteilt.

Nachstehend einige der wichtigsten Datenquellen:

(a) Terrestrisches Automatisches Identifikationssystem

Das Terrestrische Automatische Identifikationssystem (T-AIS) ist ein maritimes Rundfunksystem, das auf der Übertragung von sehr hochfrequenten Funksignalen basiert. Die Schiffe übermitteln Berichte mit ihrer Schiffsidentifizierung, ihrer Position und ihrem Kurs sowie Informationen über ihre Ladung. In Europa erfolgt der Austausch von AIS-Nachrichten über das SafeSeaNet-System (SSN).

(b) System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SafeSeaNet)

Das System der Union für den Austausch von Informationen für die Sicherheit des Seeverkehrs (SSN) ([5]) ist ein sektor- und grenzübergreifendes System für den Austausch von Informationen, das integrierte maritime Dienste für die Sicherheit im Seeverkehr, die Gefahrenabwehr in Häfen und auf See, den Schutz der Meeresumwelt, die Effizienz des Seeverkehrs und des Seetransports sowie die Lageerfassung auf See und die Meeresüberwachung bietet; das System verbindet maritime Behörden aus ganz Europa durch ein Netz für den Austausch von Seeverkehrsdaten. SSN umfasst Schiffsinformationen aus AIS, obligatorische Meldesysteme (MRS), Daten über Hafenaufenthalte, gefährliche und umweltschädliche Güter, Sicherheit, Abfälle und Ladungsrückstände sowie Informationen über sicherheitsrelevante Ereignisse.

Die EMSA ist für die Entwicklung, den Betrieb und die Wartung des zentralen SSN-Systems zuständig und arbeitet mit den Nutzern auf operativer Basis zusammen.

(c) Satelliten-AIS

Satelliten können auch AIS-Positionsmeldungen empfangen. Der Austausch von AIS-Informationen über Satellit durch kommerzielle Anbieter hat die geografische Reichweite, über die Schiffe geortet werden können, vergrößert; in einem solchen Fall werden die Daten in weniger als einer Stunde bereitgestellt.

Die über die EMSA verfügbaren und mit der EFCA und Frontex geteilten Satelliten-AIS-Daten sind weltweit verfügbar.

(d) Fernidentifizierung und -verfolgung

Bei der Fernidentifizierung und -verfolgung (LRIT) handelt es sich um ein globales Schiffsidentifizierungs- und Verfolgungssystem, das auf Satellitenkommunikation beruht. Nach den Vorschriften der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) übermitteln Fahrgastschiffe, Frachtschiffe (ab einer BRZ von 300) und mobile Offshore-Bohreinheiten in internationalen Fahrten alle 6 Stunden obligatorische Positionsmeldungen. Die EMSA betreibt das kooperative LRIT-Datenzentrum (Cooperative Data Center, CDC), über das Nutzer von am EU LRIT CDC teilnehmenden Mitgliedstaaten auf die LRIT-Informationen über die Schiffe unter ihrer Flagge weltweit zugreifen können.

Die Mitgliedstaaten erhalten die obligatorischen Positionsmeldungen kostenlos, da die damit verbundenen Kosten von der EMSA aus dem EU-Haushalt bezahlt werden. Es gibt eine Vereinbarung, nach der die Mitgliedstaaten entscheiden können, Daten über Schiffe unter ihrer Flagge mit anderen Mitgliedstaaten kostenlos auszutauschen.

([5]) Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2002 zur Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG des Rates (ABl. L 208 vom 5.8.2002, S. 10) (später geänderte Fassung) „zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs für den Schiffsverkehr, um die Reaktionsfähigkeit der Behörden auf Vorkommnisse, Unfälle oder potenziell gefährliche Situationen auf See, einschließlich von Such- und Rettungsaktionen, zu verbessern und zu einer besseren Verhütung und Aufdeckung von Verschmutzungen durch Schiffe beizutragen".

Darüber hinaus können Nutzer von am EU LRIT CDC teilnehmenden Mitgliedstaaten auf Anfrage, jedoch gegen Gebühr, Daten zu Schiffen aller Flaggen erhalten, die in EU-Gewässer einlaufen oder innerhalb von 1 000 Seemeilen davon fahren.

(e) Zentrale Referenzdatenbanken der EMSA für den Seeverkehr

Die EMSA verwaltet zahlreiche zentrale Datenbanken für den Seeverkehr. Von besonderem aktuellem Interesse (auch in Bezug auf das europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr, EMSWe) sind die zentrale Datenbank der Organisation (COD), die zentrale Hazmat-Datenbank (CHD) und die zentrale Schiffsdatenbank (CSD).

Die COD speichert Informationen über öffentliche Organisationen wie lokale und nationale Behörden, die am SafeSeaNet-Ökosystem beteiligt sind. Der ursprüngliche Zweck der COD bestand darin, als Datenbank der landseitigen Verkehrsüberwachungsinfrastruktur (Shore-based Traffic Monitoring Infrastructure Database, STMID) zu dienen, die den Austausch von Informationen über Behörden und Küstenstationen, die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 22 der Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr benannt wurden, vereinfacht und erleichtert.

Die CSD kann verwendet werden, um Schiffsidentitätsdaten (IMO, MMSI, Name, Rufzeichen und Flagge), die in nationalen Schiffsdatenbanken gespeichert sind oder von den meldenden Parteien empfangen werden, abzugleichen. Angaben zum Schiff (z. B. Tonnage, Länge und Breite) sind ebenfalls verfügbar, wenn relevante Interessenträger diese Angaben machen. Die CSD ist bei der EMSA angesiedelt und bietet einen gemeinsamen Dienst für interne EMSA-Nutzer und alle Mitgliedstaaten an.

Das Hauptziel der CHD ist die Verbesserung der Qualität der Berichterstattung über gefährliche und umweltschädliche Güter im SafeSeaNet-System. Sie enthält eine umfassende Liste aller gefährlichen und umweltschädlichen Güter, die gemäß der geänderten Richtlinie 2002/59/EG über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr gemeldet werden müssen. ([6]) Darüber hinaus bietet sie Zugang zu der Datenbank für marine chemische Informationen (MAR-CIS) über die damit verbundenen Gefahren und Risiken gefährlicher und umweltschädlicher Produkte. Die CHD ist für Behörden der Mitgliedstaaten, die Industrie und die breite Öffentlichkeit zugänglich.

(f) Fischereispezifische Daten und Informationen

Als Teil der gemeinsamen Einsatzpläne und im Rahmen internationaler Verpflichtungen erhält die EFCA eine Reihe von fischereibezogenen Daten und Dienstleistungen von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und internationalen Organisationen.

— Schiffsüberwachungssystem

Das Schiffsüberwachungssystem (Vessel Monitoring System, VMS) ist ein satellitengestütztes Überwachungssystem, das den Fischereibehörden des Flaggenstaats in regelmäßigen Abständen Daten zu Position, Kurs und Geschwindigkeit der Fischereifahrzeuge übermittelt. In der EU ist die Verwendung dieses Systems für Fischereifahrzeuge mit einer Länge über alles von 12 Metern oder mehr vorgeschrieben. ([7])

Die Fischereifahrzeuge sind mit einem manipulationssicheren Terminal an Bord ausgestattet. Dieses Terminal empfängt über Satellit Positionsdaten des Globalen Satellitennavigationssystems (GNSS) und übermittelt die VMS-Daten über Satellit in der Regel alle ein oder (höchstens) zwei Stunden an eine Bodenstation (LES) zur Weiterleitung an das zuständige Fischereiüberwachungszentrum. Das System ist so ausgelegt, dass es vollautomatisch funktioniert und keine manuelle Eingabe erforderlich ist.

Das Schiffsüberwachungssystem (VMS) dient dazu, die näherungsweise Echtzeit-Positionsbestimmung eines Fischereifahrzeugs auf Einhaltung der Fangmeldungen zu überprüfen, die Umsetzung der Rechtsvorschriften über illegale, nicht gemeldete und unregulierte Fischerei (IUU-Fischerei) zu fördern und die Aufgaben der Küstenwache zu unterstützen. Im Rahmen des gemeinsamen Einsatzplans erhält die EFCA VMS-Daten von allen an einem gemeinsamen Einsatzplan beteiligten EU-Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten senden der EFCA auch VMS-Daten, die sie von Drittlandschiffen erhalten haben, die in ihren Gewässern Fischfang betreiben dürfen.

Da die EFCA auch gemeinsame Einsatzpläne in internationalen Gewässern koordiniert, übermitteln die Fischereiorganisationen der EFCA VMS von Fischereifahrzeugen aus Drittländern, die in diesen Gebieten tätig sind.

([6]) Richtlinie 2002/59/EG.

([7]) Ausnahmen gelten gemäß Artikel 9 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 des Rates vom 20. November 2009 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Kontrollregelung zur Sicherstellung der Einhaltung der Vorschriften der gemeinsamen Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 847/96, (EG) Nr. 2371/2002, (EG) Nr. 811/2004, (EG) Nr. 768/2005, (EG) Nr. 2115/2005, (EG) Nr. 2166/2005, (EG) Nr. 388/2006, (EG) Nr. 509/2007, (EG) Nr. 676/2007, (EG) Nr. 1098/2007, (EG) Nr. 1300/2008, (EG) Nr. 1342/2008 sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1627/94 und (EG) Nr. 1966/2006 (ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 1).

— Elektronisches Aufzeichnungs- und Meldesystem

Das elektronische Aufzeichnungs- und Meldesystem (ERS) wird für den automatischen Austausch von Fischereidaten verwendet. Diese Daten werden von den Fischereifahrzeugen an die nationalen Behörden des Flaggenstaats übermittelt und über das ERS unter Verwendung eines Standardformats und eines Standardprotokolls zwischen dem Flaggenstaat und anderen Parteien (Küstenstaat, Kontrollstaat, EFCA) ausgetauscht. Das ERS wird für EU-Fischereilogbücher (einschließlich Fang- und Anlandeerklärungen usw.) verwendet, und die EFCA erhält Daten für eine vorab festgelegte Liste von Schiffen.

4.2. **Erdbeobachtungsquellen**

(a) Copernicus-Dienst zur Meeresüberwachung

(b) Satellitenbilder durch Radar mit künstlicher Apertur (Synthetic Aperture Radar, SAR) Satellitenbilder

SAR-Sensoren verwenden Mikrowellenfrequenzen, um Rückstreumessungen von der detektierten Oberfläche unter ihnen (Meer oder Land) zu erhalten. Die Bilder können unabhängig von Witterungsbedingungen und Bewölkung sowie zu jeder Tages- und Nachtzeit erfasst werden.

SAR-Bilder des Ozeans hängen stark von der Oberflächenrauigkeit ab, die durch die Windbelastung des Meeres verursacht wird. Durch die Messung von Wellenhöhen werden in den erzeugten Bildern Merkmale dargestellt, die sich vom Hintergrund abheben; so erscheinen z. B. Schiffe und andere vom Menschen geschaffene Strukturen als helle Punkte, während Ölverschmutzungen oder Bereiche mit sehr wenig Wind als dunkle Formen erscheinen.

(c) Optische Satellitenbilder

Optische Bilder können eine Fülle von Informationen in verschiedenen Spektralbändern liefern. Sie ermöglichen eine einfachere Bildinterpretation und Objektidentifikation durch die Kombination von Rot-Grün-Blau-Frequenzen (RGB-Frequenzen) und höherem Kontrast, allerdings mit einer sehr hohen Abhängigkeit von Sonnenlicht und Witterungsbedingungen. Optische Sensoren können während der Nacht oder bei Bewölkung keine Bilder erfassen.

d) Copernicus-Dienst zur Überwachung der Meeresumwelt ([8])

e) Ozeanografische Satellitenprodukte

Einige Sentinel-Satelliten dienen der Ozeanüberwachung mit Instrumenten wie Altimetern, Radiometern und optischen Instrumenten mit speziellen Spektralbändern. Diese drei Arten von Sensoren (bordseitig z. B. Sentinel3, Sentinel6) ermöglichen Referenzbeobachtungen, um daraus Informationen über den Zustand und die Physik des Ozeans abzuleiten und Ozeanvorhersagen zu liefern: Strömungen, Seegang, Meeresspiegel, Meereis, Temperatur, Salzgehalt. In Kombination mit vielen Quellen optischer Bilder ermöglichen sie auch Beobachtungen des biogeochemischen Gehalts im Meer (auch für damit verbundene Vorhersagen).

4.3. **Quellen auf Basis einer Plattform in der Luft**

(a) Ferngelenkte Flugsysteme (RPAS)

Die Dienste für ferngelenkte Flugsysteme helfen bei der Meeresüberwachung und unterstützen Behörden, die mit Aufgaben der Küstenwache der Mitgliedstaaten und EU-Agenturen betraut sind, wie z. B.:

— Erkennung von Meeresverschmutzung und Überwachung von Emissionen,

— Aufdeckung von illegalem Fischfang, Bekämpfung von Drogenhandel und illegaler Einwanderung,

— Unterstützung bei Einsätzen zur Bekämpfung der Meeresverschmutzung,

— Such- und Rettungsaktionen,

— Unterstützung von Strafverfolgungsmaßnahmen.

RPAS werden als ergänzendes Werkzeug in der gesamten Überwachungskette eingesetzt und haben die Fähigkeit, lange zu fliegen (je nach System mehr als 10 Stunden). Dies ermöglicht die Überwachung großer Gebiete, und RPAS können bei Bedarf sowohl tagsüber als auch nachts „vor Ort“ bleiben.

Das gegenwärtige RPAS-Portfolio der EMSA umfasst sowohl Systeme für Senkrecht-Start und Landung (VTOL) als auch Starrflügel-RPAS, von denen einige Satellitenkommunikation nutzen, um einen Betrieb jenseits von Sichtrichtfunk zu ermöglichen. VTOL-RPAS sind besonders nützlich für die Fischereikontrolle, die Überwachung von Schiffsemissionen

([8]) http://marine.copernicus.eu/about-us/about-your-copernicus-marine-service/

(mithilfe von „Sniffern“ in der Schiffsfahne) und die Bekämpfung von Umweltverschmutzung. Je nach maximaler Nutzlast können RPAS eine Reihe von Sensoren wie optische und/oder Infrarot-Videokameras für die Tages-/Nachtüberwachung, Infrarotstrahlung (IR) und/oder Radarsensoren für die Erkennung von Schiffen und Öl tragen.

Die durch RPAS gesammelten Live-Videostreams und Daten werden über ein webbasiertes RPAS-Datenzentrum verteilt, das den Zugriff vom Arbeitsplatz und/oder von entlegenen Orten aus ermöglicht. Die Daten werden mit dem Seelagebild zusammengeführt, das bereits durch die Integration anderer Seeüberwachungsdienste verfügbar ist.

(b) Quellen in bemannten Flugzeugen

Die bemannten Dienste ermöglichen u. a. eine Echtzeit-Überwachung der „Grenzvorbereiche“ von Interesse, während die Überwachungsdaten den Anfragenden unmittelbar während des Einsatzes zur Verfügung gestellt werden.

Ein Echtzeit-Video und Informationsströme werden von den auf der Luftplattform installierten Sensoren bereitgestellt und direkt an den Überwachungsraum und die Partnerkoordinationszentren in der EU übermittelt.

Das Hauptziel ist die Unterstützung der nationalen Behörden der Mitgliedstaaten und der assoziierten Schengen-Länder, die mit Aufgaben der Küstenwache betraut sind, sowie der EU-Agenturen und -Einrichtungen bei Überwachungs- und Kontrolltätigkeiten innerhalb eines Gebiets von Interesse (area of interest, AOI) mit Schwerpunkt auf den „Grenzvorbereichen“ der EU.

Die Mehrzweck-Luftüberwachung unterstützt Nutzer, die sich mit folgenden Tätigkeiten befassen:

— Tätigkeiten im Bereich der Meeresüberwachung im Zusammenhang mit Aufgaben der Küstenwache,

— Erkennung von Booten in Seenot, Auslösung von Such- und Rettungseinsätzen und weitere Beiträge für nationale Such- und Rettungsbehörden auf Anfrage,

— Bekämpfung der illegalen Einwanderung und der grenzüberschreitenden Kriminalität.

Frontex und die EFCA erbringen diese Dienste über einen gemeinsamen interinstitutionellen Rahmenvertrag.

4.4. **Sonstige wichtige Datenquellen**

(a) Meteorologisch-ozeanografische Daten

Es steht eine Reihe von meteorologisch-ozeanografischen Daten zur Verfügung, die in die EMSA-Systeme integriert worden sind. Nachstehend sind die Datensätze beschrieben.

— Das Europäische Meeresbeobachtungs- und Datennetzwerk (EMODNet) ([9]) bietet Zugang zu Daten von über 1 500 in-situ-Plattformen. Die Informationen sind geolokalisiert und nach Art der Plattform aufgeteilt.

— Die Europäische Organisation für die Nutzung von meteorologischen Satelliten (EUMETSAT) ([10]) ermöglicht Zugang zu meteorologischen Satelliten, die die Ozeane zwar in grober Auflösung, aber in Echtzeit speziell für Wettervorhersagen und die Überwachung der Meeresoberfläche erfassen.

— Der Copernicus-Dienst zur Überwachung der Meeresumwelt (CMEMS) stützt sich auf Satelliten-, Wetter- und in-situ-Daten, um operative Meeresvorhersagedienste für den blauen Ozean (Temperatur, Ströme, Meeresspiegel, Wind, Wellen), den weißen Ozean (mehr als 10 Seeeisparameter einschließlich Konzentration, Dicke, Drift und Eisberge) und den grünen Ozean (z. B. Chlorophyll, Plankton, optische Eigenschaften, Nährstoffe, kohlenstoffbezogene Produkte und chemischer Gehalt wie Eisen, Phosphat und Nitrat) bereitzustellen.

— Der Copernicus-Dienst zur Überwachung der Atmosphäre (CAMS) ([11]) liefert auf den verschiedenen Ebenen der Atmosphäre Prognosen über ihren Inhalt an

— Schwefeldioxid,

— Stickstoffdioxid

— und Kohlendioxid.

([9]) www.emodnet.eu/what-emodnet
([10]) www.eumetsat.int/website/home/AboutUs/WhoWeAre/index.html
([11]) https://www.ecmwf.int/en/about/what-we-do/environmental-services/copernicus-atmosphere-monitoring-service

(b) Zusätzliche schiffs- und fahrtbezogene Informationen

Die Mitgliedstaaten tauschen darüber hinaus über die EMSA-Systeme zusätzliche Daten (über Schiffe, Fahrten, Inspektionen und andere damit zusammenhängende Informationen) aus. Dazu gehören unter anderem: Inspektionsdaten und Warnmeldungen im Zusammenhang mit internationalen oder EU-Verordnungen (THETIS, THETIS-EU), Unfalluntersuchungsberichte (EMCIP), Daten über Befähigungszeugnisse für Seeleute (STCW-IS), Zulassungen von Schiffsausrüstung (MarED), Meldungen über die Ankunft und Abfahrt im Hafen, die Beförderung gefährlicher Güter und Berichte über Zwischenfälle (SafeSeaNet).

4.5. **Datenanalyseinstrumente und Visualisierung**

Wie bereits erwähnt, besteht die Notwendigkeit, Daten und zugehörige Datenbanken zu nutzen und zu visualisieren. Einige der entsprechenden Instrumente und Plattformen sind nachstehend aufgeführt.

(a) Algorithmen zur automatisierten Verhaltensüberwachung (ABM)/Anomalie-Erkennung

ABM sind auf Algorithmen basierende Tools, die Schiffspositionen analysieren, um ein bestimmtes Schiffsverhalten zu erkennen und den entsprechenden Betreiber zu benachrichtigen. Bislang wurden mehr als 20 Algorithmen entwickelt, darunter Algorithmen für das Einfahren in ein Gebiet von Interesse, eine Begegnung zwischen zwei Schiffen auf See und ein Schiff, das sich der Küste nähert. Alle ABM können direkt vom Nutzer ausgewählt und konfiguriert werden; die Betreiber werden automatisch in Echtzeit per E-Mail oder über die grafische Benutzeroberfläche von SafeSeaNet (SEG) benachrichtigt.

ABM werden von einer ständig wachsenden Zahl von EU-Mitgliedstaaten und -Einrichtungen in verschiedenen operativen Zusammenhängen wie Fischereiaufsicht, Grenzkontrolle, Sicherheit, Sicherheit des Seeverkehrs, Küstenschutz und Umweltschutz eingesetzt.

ABM stehen den Mitgliedstaaten und der EFCA über die Integrierten Seeverkehrsdienste (IMS) der EMSA zur Verfügung. Die zugehörige Plattform ist die „SEG“. Sie werden auch Frontex über die „Joint Operation Reporting Application“ (JORA) auf System-zu-System-Basis bereitgestellt. Auf der Frontex-Plattform werden sie als Dienst zur Anomalie-Erkennung bezeichnet.

(b) Erdbeobachtungsprodukte mit Mehrwert

Mehrwert-Produkte helfen den Nutzern, indem sie besonders wertvolle Informationen aus den grundlegenden Bildprodukten extrahieren, sodass die Behörden schneller und effizienter eine übergeordnete Analyse von Objekten, Merkmalen oder Aktivitäten auf See durchführen können. Die Mehrwert-Produkte können entweder als Schicht auf dem ursprünglichen Satellitenbildprodukt oder als gesonderte Informationsschicht, z. B. als Vektorschicht, als Prognose oder Klimareanalyse/Vorhersage bereitgestellt werden. Die Mehrwert-Produkte, die den Nutzern derzeit angeboten werden, umfassen:

— Schiffsortung,

— Merkmalserkennung,

— Tätigkeitserkennung,

— Erkennung von Ölverschmutzungen und

— Informationen zu Wind und Wellen.

Diese Mehrwert-Erdbeobachtungsprodukte sind über das IMS der EMSA für die Mitgliedsstaaten und die EFCA verfügbar. Sie können zum Zeitpunkt der Nutzung für die Mitgliedstaaten und die EFCA kostenlos sein, da die Finanzierung im Rahmen des Copernicus-Dienstes zur Meeresüberwachung mithilfe des Copernicus-Dienstes zur Überwachung der Meeresumwelt (CMEMS) abgedeckt werden kann. ([12]) Sie können in der SEG visualisiert und auch Frontex auf einer System-zu-System-Basis über JORA zur Verfügung gestellt werden. Auf der Frontex-Plattform werden sie als Schiffsortungsdienst (VDS) und „Activity Detection Service“ bezeichnet.

(c) Korrelation Erdbeobachtung-Schiff

Aus SAR- und optischen Bildern abgeleitete Schiffsortungen werden mit Schiffsdaten (z. B. AIS-, LRIT- und VMS-Daten) korreliert. Dies kann einen Überblick darüber geben, welche Schiffe sich in einem bestimmten Gebiet melden und welche nicht. Diese Informationen werden in zwei Vektorebenen dargestellt:

— VDS korreliert mit Schiffsmeldedaten (ein über Satellit geortetes Schiff kann mit Schiffsmeldedaten abgeglichen und dadurch identifiziert werden) und

— VDS korreliert nicht mit Schiffsmeldedaten (ein über Satellit geortetes Schiff kann nicht mit Schiffsmeldedaten abgeglichen werden, weshalb eine Identifizierung des Schiffes nicht möglich ist).

([12]) https://marine.copernicus.eu/access-data/myocean-viewer

Nutzer erhalten nur Korrelationen von Schiffsmeldedaten, für die ihnen die entsprechenden Zugangsrechte gewährt wurden.

4.6. **Andere Plattformen mit meeresbezogenen Informationen**

Die Agenturen haben verschiedene Informationsplattformen entwickelt, die auf die Bedürfnisse ihrer spezifischen Nutzergruppen und Mandate ausgerichtet sind. Diese Plattformen integrieren je nach Bedarf und Zugangsrechten einige der oben beschriebenen Daten und Instrumente. Nachstehend die wichtigsten Plattformen:

(a) EFCA: Das IMS der EFCA liefert ein integriertes Seelagebild, das speziell auf die Fischereiaufsicht zugeschnitten ist und die Fischereikontrolltätigkeiten der Mitgliedstaaten unterstützt. Es wird über die von der EMSA entwickelte SEG erstellt und baut darauf auf.

Über das IMS der EFCA können Positionsdatensätze, die über Kanäle wie VMS, terrestrisches AIS und satellitengestützte AIS erhoben werden, sowie LRIT- und VDS-Berichte und Satellitenbilder, die über den Copernicus-Dienst zur Meeresüberwachung bereitgestellt werden, in Echtzeit integriert und kombiniert werden.

Die Anwendung umfasst eine Vielzahl von Funktionen und Referenzdatensätzen und kann für spezifische Aufgaben der Fischereiaufsicht eingesetzt werden. Diese Aufgaben reichen von der Überwachung der Fischereitätigkeiten in den Gewässern der EU und der regionalen Fischereiorganisationen (RFO) bis hin zur Bereitstellung einer zuverlässigen Quelle weltweiter Informationen über die Schiffsbewegungen (nicht auf Fischereifahrzeuge beschränkt) für die Überprüfung der IUU-Fangbescheinigungen (IUU-Verordnung ([13])).

Darüber hinaus ermöglicht die Integration fischereispezifischer Informationen über Seegrenzen und Fanggebiete und vor allem über spezifische Merkmale der Fischereitätigkeiten von Fischereifahrzeugen – wie z. B. Schiffstypen der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO), Fanggerätetypen, externe Kennzeichen im Fischereiflottenregister der Union (CFR) und Informationen über Fanggenehmigungen – erweiterte Filter- und Suchfunktionen. Zu den zahlreichen Funktionen gehören:

— Intelligente Suche und erweiterte Suche:

Intelligente Suche von Schiffen in Echtzeit unter Verwendung verschiedener IDs. Erweiterte Suche nach einem breiteren Katalog von Attributen (d. h. der Art des Fanggeräts, ID der Internationalen Kommission für die Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik), die Zugriff auf historische Positionen ermöglicht.

— Herstellung von Einzel- und Mehrfachspuren:

Echtzeit- und/oder historische Spuren können für einzelne und mehrere Schiffe erstellt werden.

Hochfrequenz-Positionsdaten und die Fähigkeit, verschiedene Positionsdatenquellen zu kombinieren, ermöglichen eine umfassende Aktivitätsüberwachung (z. B. Umlade- und Fischereiaktivitäten, Zugangsüberwachung).

— Automatisierte Verhaltensüberwachung (ABM):

ABM-Warnmeldungen basieren auf spezifischen Algorithmen, die entsprechend den operativen Erfordernissen festgelegt werden. ABM sind besonders nützlich für die Erkennung von Schiffen, die in Sperrgebiete einfahren (d. h. RTC), oder von bestimmten Handlungsweisen (z. B. Umladungen).

— Exportieren und Hochladen:

Ergebnisse von Abfragen wie Spurerstellung, Schiffssuchen und ABM-Warnmeldungen können in verschiedene Formate exportiert werden. Schiffspositionen und Gebietsdateien können importiert und mit vorhandenen Schiffen verknüpft werden.

(b) EMSA: Die SEG ist für die meisten Nutzergruppen die wichtigste Plattform für die Visualisierung von SafeSeaNet und der integrierten Seeverkehrsdienste (IMS) einschließlich automatisierter Verhaltensüberwachung. Auf die integrierten Seeverkehrsdienste kann über die grafische Benutzeroberfläche der SEG zugegriffen werden, die auf Desktop-Computern, Laptop und mobilen Geräten (über die IMS-App) verfügbar ist. Diese Dienste stehen auch über System-zu-System-Schnittstellen zur Verfügung, die es den Nutzern ermöglichen, integrierte Daten in ihren eigenen Systemen einzusehen und Warnmeldungen für bestimmte im Voraus festgelegte Überwachungsfälle zu erhalten.

([13]) Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 des Rates vom 29. September 2008 über ein Gemeinschaftssystem zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei (IUU-Verordnung), zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 2847/93, (EG) Nr. 1936/2001 und (EG) Nr. 601/2004 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 1093/94 und (EG) Nr. 1447/1999 (ABl. L 286 vom 29.10.2008, S. 1).

— SEG-Plattform:

Die SEG-Plattform integriert und kombiniert viele verschiedene Arten von Daten einschließlich der von den Endnutzern bereitgestellten Daten, um ein möglichst umfassendes und aktuelles Bild im maritimen Bereich zu vermitteln. Dies bietet einen maßgeschneiderten Dienst, der speziell auf die Bedürfnisse des Nutzers zugeschnitten ist, und die Daten können einfach und selektiv auf der Grundlage einer Reihe einzigartiger Funktionen ausgetauscht werden.

— Quellen der Daten:

Die Daten werden extrahiert aus Schiffsverfolgungssystemen (terrestrisches AIS, LRIT und VMS), einem globalen Datenstrom von satellitengestützten AIS, Satellitenbildern für Erdbeobachtung und zugehörigen Produkten, einer erweiterten Such- und Rettungsfunktion (E-SARSURPIC), zusätzlichen Schiffs- und Fahrtinformationen (Hazmat, Hafen, Abfall, Sicherheit und zwischenfallbezogen), Seekarten und meteorologisch-ozeanografischen Daten. Weitere Einzelheiten sind den Abschnitten 4.1, 4.2 und 4.3 zu entnehmen.

— Daten, die verschiedenen Funktionen dienen:

Integrierte Seeverkehrsdienste werden allen Seeverkehrsbehörden angeboten und entsprechen den Bedürfnissen der Nutzer aus einer Vielzahl unterschiedlicher Funktionen. Die Nutzer können relevante und funktionsspezifische Informationen mit anderen nationalen, regionalen und internationalen Behörden für Missionen auf See austauschen.

— Daten von Nutzern:

Die Nutzer können auch ihre eigenen Daten bereitstellen, die mit anderen Daten korreliert werden können und dann an sie und an diejenigen, mit denen sie sie teilen möchten, zurückgeschickt werden.

— Umfang und geografische Abdeckung:

Unterschiedliche Detaillierungsgrade können auf verschiedenen geografischen Ebenen (national, regional und international) ausgetauscht werden. Die Benutzer können wählen, ob sie einen allgemeinen Überblick oder spezifische Daten zu den Bereichen erhalten möchten, die sie am meisten interessieren. Sie können auch einen bestimmten Zeitpunkt in der Vergangenheit abfragen, der bis zu 36 Monate zurückreichen kann.

— Verwaltung der Zugangsrechte:

Verteilungsrichtlinien werden von den Daten- und Informationseigentümern festgelegt, wobei komplexe Szenarien der Zugriffsrechteverwaltung eingehalten werden.

— Automatisierte Verhaltensüberwachung (ABM):

Das auf Algorithmen basierende ABM-System analysiert Schiffspositionen, um anormales und spezifisches Schiffsverhalten zu erkennen. Die Nutzer werden automatisch und in Echtzeit benachrichtigt, wenn bestimmte Verhaltensmuster erkannt werden.

Darüber hinaus ist die Hauptplattform für die Verwaltung von Erdbeobachtungsprodukten das Erdbeobachtungsdatenzentrum. Für operative RPAS-Daten ist die wichtigste Plattform das RPAS-Datenzentrum.

(c) Frontex:

— EUROSUR:

Gemäß der Verordnung (EU) 2019/1896 über die Europäische Grenz- und Küstenwache bildet das Europäische Grenzüberwachungssystem (EUROSUR) den Rahmen für den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen den Europäischen Grenz- und Küstenwachen bei der Wahrnehmung von Aufgaben der Grenzverwaltung. Es umfasst mehrere Elemente, darunter eine Vielzahl von EUROSUR Fusion Services (EFS), die zur Erstellung des Europäischen Lagebilds (European Situational Picture, ESP) beitragen und die Mitgliedstaaten bei der Festlegung ihrer nationalen Lagebilder (National Situational Pictures, NSP) unterstützen. Sie beruhen auf der gemeinsamen Anwendung von Überwachungsinstrumenten und der behördenübergreifenden Zusammenarbeit auf EU-Ebene einschließlich der Bereitstellung von Copernicus-Sicherheitsdiensten (Copernicus-Dienst zur Grenzüberwachung).

Der EFS erhebt Daten aus verschiedenen Datenquellen und Plattformen, sammelt sie und vereint sie in maßgeschneiderten Informationsdiensten im Zusammenhang mit der integrierten europäischen Grenzverwaltung. Diese Dienstleistungen werden dann für Behörden und andere Partner in EU-Mitgliedstaaten und assoziierten Schengen-Ländern erbracht.

— JORA:

Im Rahmen von EUROSUR wird die Joint Operation Reporting Application für die Verwaltung von Datenströmen und den Austausch sensibler und nicht sensibler, nicht klassifizierter Daten zwischen Frontex und seinen internen und externen Akteuren genutzt.

Frontex hat JORA im Januar 2011 als internetgestützte Lösung für den operativen Informationsaustausch eingeführt; seitdem wurde die Anwendung kontinuierlich weiterentwickelt, und im Laufe der Jahre wurden nach und nach neue Funktionen hinzugefügt. Heute ist sie eine hochmoderne Lösung für den Informationsaustausch einschließlich operativer Statistiken und personenbezogener Daten und bietet den Systemnutzern verschiedene EUROSUR Fusion Services an. Über JORA wurden mehr als eine halbe Million Berichte gesammelt, was erheblich zum europäischen Lagebild (European Situational Picture) beigetragen hat.

5. KAPAZITÄTSAUFBAU UND AUSBILDUNGSVERZEICHNIS

5.1. **Kapazitätsaufbau und Ausbildung**

Gemeinsame, standardisierte und vergleichbare Programme für Kapazitätsaufbau und Ausbildung sind für eine effiziente und wirksame Zusammenarbeit im Bereich der Küstenwache von entscheidender Bedeutung. Um die Herausforderungen im Zusammenhang mit der allgemeinen und beruflichen Bildung in diesem Bereich anzugehen, hat die Generaldirektion Maritime Angelegenheiten und Fischerei der Kommission zwischen 2015 und 2019 ein Projekt für Ausbildungsstätten für Küstenwachaufgaben (European Coast Guard Functions Academies Network Project – ECGFA Net) finanziert. ([14])

Das Hauptziel dieses Projekts bestand darin, die Zusammenarbeit im Bildungsbereich im Bereich der Küstenwache zu verbessern, die Interoperabilität und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Stellen, die diese Aufgaben wahrnehmen, zu erleichtern und die Kohärenz und Wirksamkeit dieser Tätigkeiten zu steigern. Das Projekt umfasste ein Austauschprogramm (einschließlich eines Austauschprogramms für Mitarbeiter am Arbeitsplatz und eines Ausbildungskursprogramms für andere Behörden), die Entwicklung eines sektoralen Qualifikationsrahmens (SQF) und die Entwicklung eines speziellen Portals.

Ziel des SQF ist es, den Ausbildungsstätten der Küstenwache die Mittel zum Vergleich von Qualifikationen bereitzustellen. Es handelt sich um einen freiwilligen Rahmen zur Beschreibung dessen, was die Inhaber verschiedener Qualifikationen auf bestimmten Ebenen wissen, verstehen und können müssen, um Tätigkeiten im Zusammenhang mit den Aufgaben der Küstenwache auszuführen. ([15]) Der SQF könnte daher als Grundlage für die Entwicklung von Bildungs- und Kapazitätsaufbauprogrammen für Ausbildungsstätten der Küstenwache im Bereich der Zusammenarbeit der Küstenwache und gemeinsamer Operationen dienen. Der SQF ist auf dem Schulungsportal der Europäischen Küstenwache verfügbar. ([16])

Da Kapazitätsaufbau und Ausbildung einer der fünf Kooperationsbereiche der Küstenwache ist, integrieren die drei Agenturen die entsprechenden Projektergebnisse und Resultate in ihren bestehenden Kooperationsrahmen.

5.2. **Ausbildungsverzeichnis**

Der Hauptzweck des Ausbildungsverzeichnisses besteht darin, eine Liste aller Ausbildungskurse zur Verfügung zu stellen, die derzeit von den drei Agenturen durchgeführt werden. Wie von den Mitgliedstaaten gefordert, enthält das Verzeichnis alle verfügbaren Kurse und nicht nur diejenigen, an denen zwei oder mehr der Agenturen beteiligt sind. Gegebenenfalls wird in den Listen auch der für diesen Ausbildungskurs relevante Bereich der Zusammenarbeit angegeben.

Anhand eines kurzen Überblicks können die Nutzer feststellen, ob der verfügbare Kurs ihren Bedürfnissen entspricht. Diese Übersicht kann einen oder mehrere der folgenden Punkte umfassen:

— die Zielsetzung des Kurses,

— die Ziele des Kurses und

— die Zielgruppe des Kurses.

Das Verzeichnis (verfügbar über die spezielle Online-Plattform) ist aufgeteilt in Ausbildungskurse, die persönlich stattfinden, und solche, die über eine der E-Learning-Schulungsplattformen der Agenturen angeboten werden. ([17]) Am Anfang jedes Abschnitts des Verzeichnisses finden sich entsprechende Weblinks, über die die Benutzer weitere Details zu den einzelnen aufgeführten Kursen erfahren können, einschließlich der Details, wie man Zugang zu den Kursen erhält bzw. sich für diese Kurse anmelden kann. ([18]) Weitere Einzelheiten können auch über die angegebene E-Mail-Adresse bei der jeweiligen Agentur erfragt werden.

([14]) Das Projekt wurde in drei Phasen finanziert: EASME/EMFF/2014/1.2.1.1, EASME/EMFF/2016/1.2.1.11 und EASME/EMFF/2018/1.2.1.3.

([15]) https://ecgff-trainingportal.efca.europa.eu/pages/100-what-is-sqfcgf-and-its-purpose

([16]) https://ecgff-trainingportal.efca.europa.eu/pages/99-visual-tool-of-the-sqfcgf

([17]) Infolge der Pandemie im Jahr 2020 wurde das Format bestimmter Kurse in Webinare umgewandelt.

([18]) Frontex-Ausbildungskurse werden hauptsächlich zur Vorbereitung der Entsendung von Mitgliedern des Teams der Europäischen Grenz- und Küstenwache organisiert. Daher wird von den Mitgliedstaaten erwartet, dass sie auf die Aufforderung zur Benennung der Teilnehmer und auf die eingegangenen Einladungen reagieren und nicht vorab ihre Präferenzen für die Teilnahme an verschiedenen Ausbildungskursen angeben.

Eine Reihe von Ausbildungskursen wurde von zwei oder sogar allen drei Agenturen ausgearbeitet und kann die Bereitstellung von Ausbildern und/oder Einrichtungen von jeder der Agenturen für die Durchführung der Kurse beinhalten. Ferner ist vorgesehen, dass im Laufe der Zeit zusätzlich zu den bereits angebotenen Fortbildungsveranstaltungen weitere gemeinsame Ausbildungskurse entwickelt werden.

Wie bereits erwähnt, sind weitere Einzelheiten zu all diesen Kursen im Ausbildungsverzeichnis enthalten und werden auf der Online-Plattform verfügbar sein.

6. VERZEICHNIS DER LEITLINIEN UND ANLEITUNGEN FÜR BEWÄHRTE VERFAHREN

Mit dem Verzeichnis der Leitlinien und Anleitungen für bewährte Verfahren soll eine umfassende Liste aller derartigen Dokumente zusammengestellt werden, die innerhalb der drei Agenturen verfügbar sind, und nicht nur derjenigen, die zwei oder mehr der Agenturen betreffen, sowie der Leitlinien, die von Kooperationsforen der Küstenwache verfügbar sind. Das Verzeichnis bietet den Nutzern des Leitfadens einen kurzen Überblick über jedes Dokument.

In diesem Zusammenhang könnte das vom ECGFF entwickelte konzeptionelle Modell der „Multifunction Maritime Operations" (MMO) für die gemeinsame Kapazitätsnutzung durch die Planung und Durchführung von Mehrzweckeinsätzen und durch die gemeinsame Nutzung von Ausrüstungsgegenständen und Fähigkeiten, soweit diese Tätigkeiten von diesen Agenturen koordiniert werden und mit der Zustimmung der zuständigen Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten erfolgen.

Das Verzeichnis, das von der EFCA in enger Zusammenarbeit mit den beiden anderen Agenturen und der Kommission betrieben wird, wird auf einer Online-Plattform verfügbar sein und einen Weblink enthalten, über den weitere Einzelheiten abgerufen werden können.

7. REGIONALE/INTERNATIONALE/BILATERALE/MULTILATERALE ZUSAMMENARBEIT

In ganz Europa gibt es viele langjährige regionale/internationale/bilaterale/multilaterale Kooperationsabkommen und/oder -mechanismen, die ein breites Spektrum an meeresbezogenen Themen abdecken. Die meisten dieser Abkommen decken einige Aspekte der Aufgaben der Küstenwache ab, von denen viele über europäische Grenzen hinausgehen und eine Reihe von Drittländern betreffen können. Daneben gibt es eine große Vielfalt eher lokaler Abkommen und Mechanismen zwischen Nachbarländern auf bilateraler oder multilateraler Ebene.

Die Rechtsgrundlage, der Anwendungsbereich, die Komplexität, die Verpflichtungen, die Sanktionen usw., die mit all diesen Mechanismen verbunden sind, unterscheiden sich erheblich. Einige haben eventuell eine solide Rechtsgrundlage mit klar definierten Verpflichtungen und einer begrenzten Zahl von Vertragsparteien. Andere Mechanismen könnten in Bezug auf die Beteiligung freiwillig, hinsichtlich der Verpflichtungen nicht bindend und für eine breite Gruppe von Interessenträgern offen sein. Der Leitfaden zielt nicht darauf ab, die Mechanismen zu kategorisieren oder die Verpflichtungen der Teilnehmer zu quantifizieren, sondern soll einen Überblick geben, indem die Mechanismen, ihr allgemeines Tätigkeitsfeld und ihre Interessenträger aufgelistet werden.

Um einen Eindruck von der Vielfalt solcher Mechanismen zu vermitteln, werden im Leitfaden und in den begleitenden Verzeichnissen und Informationsblättern einige der wichtigsten Abkommen sowie eine Auswahl anderer bilateraler und multilateraler Vereinbarungen dargestellt und aufgeführt. Diese Liste, die über die spezielle Online-Plattform zur Verfügung gestellt wird, enthält eine kurze allgemeine Beschreibung jedes Mechanismus und ggf. einen Hyperlink zu der entsprechenden Website. Darüber hinaus sind auch die Länder aufgelistet, die an den einzelnen Abkommen teilnehmen oder mit ihnen assoziiert sind.

Die Liste soll zwar kein vollständiges Bild jeder einzelnen bestehenden Vereinbarung vermitteln, bietet aber eine breite repräsentative Auswahl dessen, was bereits entwickelt und umgesetzt wurde. Dadurch bekommen die Benutzer des Leitfadens Elemente an die Hand, die als Grundlage für die Entwicklung ihrer eigenen Mechanismen dienen können, was ein Kernprinzip und eines der Ziele des Leitfadens ist.

Bemerkenswert ist auch die Strategie der Europäischen Union für maritime Sicherheit als eines der übergreifenden Instrumente der EU für den maritimen Multilateralismus. Sie fördert einen umfassenden, sektorübergreifenden und grenzüberschreitenden, kohärenten und kosteneffizienten Ansatz auf europäischer, regionaler und nationaler Ebene.

Seit der Änderung ihrer Gründungsverordnungen haben die drei Agenturen Initiativen zur Zusammenarbeit der Küstenwache auf regionaler Ebene wie das ECGFF und das Forum für Küstenwachdienste im Mittelmeerraum (MCGFF) unterstützt.

Forum für Europäische Küstenwachfunktionen

Das Forum für Europäische Küstenwachfunktionen ist ein selbstverwaltetes, nicht bindendes, freiwilliges, unabhängiges und nicht-politisches Forum mit Erfahrung im Bereich der Grenzkontrolle. ([19]) Es bringt Küstenwachbehörden aus 22 EU-Mitgliedstaaten und zwei assoziierten Schengen-Ländern sowie Vertreter der EU-Organe und -Einrichtungen mit Zuständigkeiten im Bereich der Küstenwache zusammen.

Die Kommission und die Agenturen haben das ECGFF seit seiner Einrichtung im Jahr 2009 unterstützt. Das Forum hat einen turnusmäßig wechselnden Vorsitz, der für die Durchführung eines Jahresprogramms zuständig ist, das zu Beginn des Vorsitzes festgelegt wird. Die Agenturen unterstützen die Umsetzung dieses Arbeitsprogramms durch die gemeinsame Leitung von thematischen Workshops.

Darüber hinaus beteiligen sich die Agenturen an verschiedenen spezifischen Projekten, die vom ECGFF durchgeführt werden, um Kontinuität und Vereinbarkeit mit ihrer Arbeit zu gewährleisten.

8. LÄNDERINFORMATIONSBLÄTTER

8.1. Zweck

Der Hauptzweck der Länderinformationsblätter besteht darin, ein überschaubares Referenzdokument mit folgenden Informationen zur Verfügung zu stellen:

(a) nationale Anlaufstellen (POC) in Ministerien und auf strategischer Ebene mit einschlägigen Kontaktangaben, d. h. E-Mail und Telefon,

(b) die Ministerien/Abteilungen/Agenturen/Organisationen, die an den verschiedenen Aufgaben der Küstenwache beteiligt sind, sowie deren Anschrift, Kontaktdaten rund um die Uhr (Telefon und E-Mail) und gegebenenfalls ihre einschlägige Website,

(c) im Informationsblatt wird auch die „federführende" Organisation genannt, die für die einzelnen Aufgaben der Küstenwache zuständig ist, sowie jede andere Organisation, die im Zusammenhang mit diesen Aufgaben eine Rolle oder Verantwortung übernimmt. Es wird darüber hinaus angegeben, ob und wann sich diese „federführende" Rolle je nach Meeresgebiet/Gerichtsbarkeit (d. h. Küstenmeere, Anschlusszone, ausschließliche Wirtschaftszone und hohe See) ändern wird,

(d) eine Liste der verschiedenen regionalen/internationalen Organisationen, denen das Land angehört oder an denen es beteiligt ist.

Die Länderinformationsblätter werden über die spezielle Online-Plattform zur Verfügung gestellt.

8.2. Aktueller Inhalt

Die Länderinformationsblätter müssen regelmäßig aktualisiert werden, insbesondere wenn die Mitgliedstaaten neue oder geänderte Kontaktdaten übermitteln. Solche Änderungen werden auf der von der EFCA in enger Zusammenarbeit mit den beiden anderen Agenturen und der Kommission betriebenen Online-Plattform angezeigt.

([19]) https://ecgff.emsa.europa.eu/