



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 28.05.1996
KOM(96) 232 endelig udg.

96/0140(CNS)

Forslag til

RÅDETS FORORDNING (EF)

om ændring af forordning (EØF) nr. 2847/93 om indførelse af en kontrolordning under den fælles fiskeripolitik

(forelagt af Kommissionen)

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-
PARLEMENTET**

**VEDRØRENDE RAPPORT OM
INDFØRELSE AF ET SATELLITBASERET SYSTEM
FOR OVERVÅGNING AF EF-FISKERFARTØJER**

BEGRUNDELSE

Dette forslag til rådsforordning tager sigte på at ændre Rådets forordning (EØF) nr. 2847/93 om indførelse af en kontrolordning under den fælles fiskeripolitik (i det følgende benævnt "kontrolforordningen") med det formål at forpligte medlemsstaterne til at etablere satellitbaserede overvågningssystemer for fiskerfartøjer.

Ifølge Kommissionens forslag fra 1992 om en ny kontrolforordning skulle der iværksættes et system med løbende bestemmelse af fiskerfartøjernes position ved hjælp af satellitkommunikation for at forbedre fiskerikontrollens effektivitet. På dette tidspunkt accepterede Rådet imidlertid ikke Kommissionens forslag. I stedet blev Rådet og Kommissionen som led i et samlet kompromis enige om en række retsregler, ifølge hvilke:

- medlemsstaterne skal gennemføre pilotprojekter for at vurdere den teknologi, der skal anvendes til fiskerikontrol
- der inden 1. juli 1996 skal træffes beslutning om, hvorvidt, hvornår og i hvilket omfang der skal indføres et system med løbende bestemmelse af fiskerfartøjers position.

Alle de berørte medlemsstater har fra juli 1994 til december 1995 gennemført pilotprojekter for satellitovervågning med deltagelse af omkring 350 EF-fartøjer. Gennemførelsen af pilotprojekterne har vist, at satellitbaseret løbende overvågning af fiskerfartøjer i høj grad vil forbedre fiskerikontrollens effektivitet.

Konklusionerne af gennemførelsen af pilotprojekterne fremgår af "Rapporten om indførelse af et satellitbaseret system for overvågning af EF-fiskerfartøjer". Denne rapport er baseret på indberetninger fra de enkelte medlemsstater.

På grundlag af de indvundne erfaringer forudses det i dette forslag til rådsforordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 2847/93, at medlemsstaterne skal indføre satellitbaserede overvågningssystemer med løbende positionsbestemmelse for fartøjer, der fører deres flag, således at de kan meddele de medlemsstater, i hvis farvande disse fartøjer udøver deres aktiviteter, fartøjernes position. Ifølge bestemmelserne omfatter denne overvågning alle fiskerfartøjer over

en vis længde, og forpligtelsen skal gennemføres gradvis i perioden 1997-1999. I begyndelsen vil fartøjer, der udøver deres aktiviteter i følsomme fiskerier, blive overvåget, og til sidst vil alle fartøjer være omfattet af overvågningen. Endvidere omfatter dette forslag bestemmelser, som skal sikre et samarbejde mellem de berørte medlemsstater.

I henhold til artikel 3 i forordning (EØF) nr. 2847/93 påhviler det Rådet at træffe en beslutning inden den 1. juli 1996.

26/0140 (CNS)

FORSLAG TIL RÅDETS FORORDNING
om ændring af forordning (EØF) nr. 2847/93 om indførelse af en kontrolordning under den fælles fiskeripolitik

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 43,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,¹

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,²

og

ud fra følgende betragtninger:

Fiskebestandene er i de seneste år blevet overfisket, og det er derfor nødvendigt med en betydelig indsats inden for overvågning og kontrol af fiskeriaktiviteter for at råde bod på denne situation;

det er nødvendigt at anvende omkostningseffektive forvaltningsforanstaltninger og at sørge for, at fiskeriindsatsdata bliver mere nøjagtige og tilgængelige f.eks. ved, at der indføres satellitbaserede overvågningssystemer;

ifølge artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 2847/93 om indførelse af en kontrolordning under den fælles fiskeripolitik⁴ kan Rådet træffe beslutning om, at der skal indføres et system med løbende bestemmelse af EF-fiskerfartøjers position;

1

2

3

4

EFT nr. L 261 af 20.10.1993, s. 1.

erfaringerne fra medlemsstaternes gennemførelse af pilotprojekter i henhold til Kommissionens forordning (EF) nr. 897/94 om gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2847/93 for så vidt angår pilotprojekter vedrørende løbende bestemmelse af EF-fiskerfartøjers position⁵ har vist, at flere forskellige satellitbaserede fartøjsovervågningssystemer kan anvendes til bestemmelse til fiskerfartøjers position;

løbende satellitbaseret overvågning af visse kategorier af EF-fiskerfartøjer vil forbedre forvaltningen af fiskeriindsatsen, overvågningen af følsomme områder, krydscheck af logbøger og overvågning af landinger -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

1. Artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 2847/93 affattes således:

"Artikel 3

1. Medlemsstaterne etablerer et satellitbaseret fartøjsovervågningssystem, i det følgende benævnt FOS, til overvågning af EF-fiskerfartøjers position.

FOS skal senest den 1. januar 1997 omfatte alle EF-fiskerfartøjer, der hører ind under mindst en af følgende kategorier uanset deres længde:

- fartøjer, der udøver deres aktiviteter på det åbne hav, med undtagelse af Middelhavet,
- fartøjer, der udøver deres aktiviteter i tredjelandfarvande
- fartøjer, der driver fiskeri med henblik på forarbejdning af fisk til fiskemel og -olie
- fartøjer, der anvender drivgarn af en længde på over 1 km,

og senest den 1. januar 1999 alle andre EF-fiskerfartøjer af en længde på over 15 m overalt.

⁵ EFT nr. L 104 af 23.4.1994, s. 18.

2. Medlemsstaterne sikrer, at der installeres fuldt operationelle satellitsporingsanordninger på de EF-fiskerfartøjer, der fører deres flag, og som er omfattet af FOS. Satellitsporingsanordningen skal sætte et fiskerfartøj i stand til via satellit at meddele sin flagstat sin geografiske position og i givet fald de indsatsrapporter, som er omhandlet i artikel 19b nedenfor. I tilfælde af *force majeure* meddeles de relevante oplysninger over radioen via en radiostation, der er godkendt til modtagelse af sådanne oplysninger ifølge EF-reglerne.

Medlemsstaterne foretager en årlig inspektion af de satellitsporingsanordninger, der er installeret om bord på fiskerfartøjer, som fører deres flag.

3. Førerne af EF-fiskerfartøjer, der er omfattet af FOS, skal sikre, at satellitsporingsanordningerne til enhver tid er fuldt operationelle, og at de i stk. 2 nævnte oplysninger transmitteres.
4. Medlemsstaterne etablerer og varetager driften af fiskeriovervågningscentre, i det følgende benævnt FOC, som skal overvåge fiskeriaktiviteter og fiskeriindsats. FOC skal være operationelle senest pr. 1. januar 1997.

En given medlemsstats FOC skal overvåge de fiskerfartøjer, der fører den pågældende medlemsstats flag, uanset hvilke farvande de udøver deres aktiviteter i, og uanset hvilken havn de befinder sig i, samt de EF-fiskerfartøjer, der fører andre medlemsstats flag, og som udøver deres aktiviteter i farvande henhørende under den pågældende medlemsstats højhedsområde eller jurisdiktion.

5. Når fiskerfartøjer, der fører en medlemsstats flag, udøver deres aktiviteter i farvande henhørende under en anden medlemsstats højhedsområde eller jurisdiktion, skal flagmedlemsstaten sørge for, at dens FOC straks meddeler specifikke data vedrørende fartøjernes position til den berørte kystmedlemsstats FOC. Flagmedlemsstaten fritages fra denne forpligtelse, hvis de fiskerfartøjer, der fører dens flag, direkte transmitterer alle relevante oplysninger til den berørte kystmedlemsstats FOC på grundlag af en protokol, der skal indgås mellem flagmedlemsstaten og kystmedlemsstaten, og som skal meddeles Kommissionen.

6. Flagmedlemsstaten udpeger de myndigheder, der er ansvarlige for FOC, og træffer passende skridt til at sikre, at dens FOC har det nødvendige personale og er udstyret med maskinel og programmel, således at der kan foretages automatisk databehandling og elektronisk datatransmission. Medlemsstaterne skal sørge for backup-procedurer og genopretningsprocedurer i tilfælde af systemsvigt.

Medlemsstaterne må gerne drive et fælles FOC.

7. Flagmedlemsstaten træffer de nødvendige skridt til at sikre, at de data, der modtages fra dens fiskerfartøjer, registreres i edb-læsbar form i en periode på tre år. Kommissionen skal have direkte adgang til disse edb-filer når som helst. Der skal tages behørigt hensyn til de gældende regler for databeskyttelse.
8. Gennemførelsesbestemmelserne til denne artikel vedtages efter proceduren i artikel 36."

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på syvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i

På Rådets vegne
Formand

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-
PARLEMENTET**

**VEDRØRENDE RAPPORT OM
INDFØRELSE AF ET SATELLITBASERET SYSTEM
FOR OVERVÅGNING AF EF-FISKERFARTØJER**

Indholdsfortegnelse

I. Indledning

1. Baggrund
2. Den internationale sammenhæng

II. Pilotprojekterne

1. Evaluering af pilotprojekterne
2. Udveksling af data
3. Juridiske og bevismæssige spørgsmål

III. Hensigtsmæssigheden af et satellitbaseret FOS i fiskerikontrollen og -forvaltningen

Bilag

I. INDLEDNING

I mange mange generationer har stjernerne været det eneste navigationsmiddel på landjorden og til søs. Navigation efter stjernerne benyttes stadig som opbakning, men er gradvis blevet suppleret med andre navigationsmetoder. I løbet af de sidste årtier er der sket en revolutionerende udvikling med overgangen til rumbaserede systemer. Navigation ved hjælp af satellit er sandsynligvis en af de bedre kendte udnyttelser af rumteknologien.

I dag vinder satellitbaserede systemer indpas inden for mange andre områder, herunder luftrummet (trafikkontrolsystemer, indflyvnings- og landingssystemer, vejnettet (privat transport, styring af lastvognsparken, ...), jernbanenettet og kontrol. Antallet af brugere af disse systemer og de økonomiske fordele er stadigt stigende på grund af liberaliserings- og privatiseringsinitiativer. De teknologier, der er udviklet inden for forskellige områder, kan anvendes til fiskeriovervågning og -kontrol, som det fremgår af det efterfølgende.

Denne rapport er udarbejdet for at opfylde en officiel forpligtelse i henhold til artikel 11 i Kommissionens forordning (EF) nr. 897/94, i henhold til hvilken Kommissionen skal forelægge Rådet en rapport om de pilotprojekter, der er gennemført af medlemsstaterne vedrørende løbende positionsbestemmelse af EF-fiskerfartøjer¹. Den er til dels baseret på de endelige rapporter fra medlemsstaterne, som desværre er blevet fremsendt med forsinkelse.

¹ EFT nr. L 104/18.

1. Baggrund

I 1992 foreslog Kommissionen, at der blev indført et satellitbaseret overvågningssystem med løbende positionsbestemmelse af fiskerfartøjer for at opnå større effektivitet i overvågningen af fiskeriet¹.

Derefter besluttede Rådet, at medlemsstaterne skulle gennemføre pilotprojekter i samarbejde med Kommissionen for at vurdere, hvilken teknologi der skulle anvendes, og hvilke fartøjer der skulle være omfattet af det ovennævnte system (som fastsat i artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 2847/93 af 12. oktober 1993 om indførelse af en kontrolordning under den fælles fiskeripolitik, i det følgende benævnt "kontrolforordningen"). Ved Kommissionens forordning (EF) nr. 897/94 blev der fastsat gennemførelsesbestemmelser vedrørende pilotprojekterne. Tretten EU-medlemsstater (Belgien, Danmark, Tyskland, Grækenland, Spanien, Frankrig, Irland, Italien, Nederlandene, Portugal, Finland, Sverige og Det Forenede Kongerige) har gennemført pilotprojekter for satellitovervågning omfattende indtil 350 fartøjer i hele Fællesskabet.

Tre forskellige satellitbaserede fartøjsovervågningssystemer, der fås i handelen (Argos, Euteltracs og Inmarsat), er blevet anvendt til at spore de deltagende fartøjers bevægelser. Adskillige medlemsstater har afprøvet mere end et af disse systemer.

Pilotprojekterne er blevet finansieret med 10 mio. ECU fra Fællesskabets budget. Projekterne påbegyndtes i juli 1994 og skulle efter planen være afsluttet i juni 1995.

¹ KOM(92) 392 endelig udg.

M

Efter anmodning fra en række medlemsstater, hvis projekter endnu ikke var afsluttet, blev projekternes løbetid forlænget til december 1995. En række medlemsstater anvender stadig systemerne som et middel til at forbedre og udvikle deres forståelse af denne type teknologi inden for fiskerikontrol og bevarelse.

Pilotprojekterne er blevet koordineret af Europa-Kommissionen. Kommissionen har med regelmæssige mellemrum tilrettelagt møder i Ekspertgruppen vedrørende Fiskerikontrol med de nationale ansvarlige i medlemsstaterne for at overvåge projekternes forløb.

Kommissionen har også gennemført forsøg siden 1992. Den har anvendt sit inspektionsfartøj, der opererer i det af Organisationen for Fiskeriet i det Nordvestlige Atlanterhav (NAFO) regulerede område (dvs. de internationale farvande ud for Newfoundland), til dette formål.

2. Den internationale sammenhæng

Dilemmaet i forvaltningen i de kommercielle fiskerier, når det gælder om at afstemme de disponible fiskeressourcer, der er til rådighed, efter overkapaciteten i fangstsektoren, er blevet forværret af kontrolinstansernes problemer med at overvåge et stort antal fartøjer, der er spredt over enormt store havområder. I de senere år har mange nationer grebet til teknologiske innovationer såsom overvågning af fartøjernes position ved hjælp af satellit for at forbedre kontrollen og effektiviteten af deres fiskeriforvaltning. Der er givet en række eksempler herpå nedenfor.

I april 1990 krævede en international aftale mellem USA, Canada og Japan, at der blev indført satellitovervågning af alle de japanske blækspruttefartøjer og stormaskede

drivgarnsfartøjer, der fiskede i den nordlige del af Stillehavet i 1990. Der blev indgået tilsvarende aftaler mellem USA og Korea og USA og Taiwan. USA har overvåget næsten 800 fiskerfartøjers højsøfiskeri. I den senere tid er en snes amerikanske langlinefartøjer blevet udstyret med satellitovervågningsanordninger i det pelagiske langlinefiskeri i den vestlige del af Stillehavet. USA er ved at tilrettelægge en ordning for to specifikke fiskerier i New England-området (bundfisk og kammuslinger).

Den 1. januar 1994 iværksatte **Australien** officielt sit første fartøjsovervågningsystem i et højsøtrawlfiskeri (Orange Roughy) med ca. 30 fartøjer. Den videre udvikling omfatter en udvidelse af systemets dækning til langlinefartøjer til tunfiskeri og trawlere til fiskeri efter dybhavsrejer, både hvad angår position og fangstrapportering.

Siden den 1. april 1994 har **New Zealand** krævet, at visse fartøjskategorier medfører og arbejder med fartøjsovervågningsudstyr. For øjeblikket er ca. 200 fartøjer forsynet med udstyr.

Flere andre lande verden over har gennemført forsøg eller overvejer at gøre det: Argentina, Canada, Chile, de franske oversøiske områder (Fransk Polynesien og Ny Kaledonien), Indonesien, Iran, Japan, Marokko, Norge, Peru, Rusland og Taiwan.

Både De Forenede Nationers aftale om gennemførelsen af bestemmelserne i De Forenede Nationers havretskonvention af 10. december 1982 vedrørende bevarelse og forvaltning af fælles bestande og stærkt vandrende bestande og adfærdskodeksen for

ansvarlige fiskerier omtaler udtrykkeligt anvendelsen af fartøjsovervågningssystemer (FOS).

I henhold til den konvention, der er indgået for Beringshavet, skal hver kontraherende part kræve af sine fiskerfartøjer, der fisker efter sej i konventionsområdet, at de skal benytte tidstro satellitpositioneringssendere, når de befinder sig i Beringshavet. Andre regionale organisationer såsom CCAMLR (Antarktis), ICCAT (Atlantehavstun), FFA (den sydlige del af Stillehavet) og NAFO (Nordvestatlanten) har også interesseret sig for emnet. De kontraherende parter i NAFO vil gennemføre pilotprojekter omfattende 35% af den fiskerflåde, der fisker i det NAFO-regulerede område i 1996/97.

Den 21.-22. november 1995 afholdt Kommissionen et internationalt symposium for fiskerikontrol i Madrid, Spanien. Formålet med symposiet var at overveje anvendelsen af satellitbaseret teknologi til overvågning og kontrol. Tretten medlemsstater, fire tredjelande, FAO og en snes virksomheder deltog. Symposiet resulterede i en nyttig udveksling af oplysninger blandt deltagerne.

Erfaringerne uden for Den Europæiske Union har klart vist, at satellitovervågningen, selv om den ikke har afløst de konventionelle kontrolmetoder, har gjort dem mere effektive. Navnlig har satellitovervågningen gjort det muligt for kontrolinstanserne at indkredse særligt påtrængende problemer i den rigtige rækkefølge.

Ud over anvendelsen af satellitteknologi til kontrolformål har der været mange innovationer inden for det satellitteknologiske område, som har hjulpet fiskerne til at opnå et mere effektivt fiskeri. Et eksempel herpå er GPS-satellitterne, som har gjort det muligt for fiskerfartøjerne straks at bestemme deres position, kurs og fart. En anden udvikling er satellitbaseret fjernmåling, som har gjort det lettere at foretage en præcis

lokalisering af højproduktive biologiske områder for visse bestande. Endvidere har telekommunikationssatellitter forbedret kommunikationen mellem fartøjerne for visse fiskerflåders vedkommende, og dette sparer tid ved lokaliseringen af de optimale fangstpladser og giver ekstra sikkerhed i nødsituationer.

II. PILOTPROJEKTERNE

Medlemsstaterne har foretaget omfattende forsøg med fartøjsovervågningssystemer under gennemførelsen af deres respektive projekter. Over 300 EF-fartøjer er blevet udstyret med en blå kasse (30 Argos, 60 Euteltracs og 175 Inmarsat, og i Portugal er MONICAP blevet installeret på over hundrede fartøjer). I 1995 etablerede Finland og Sverige et fælles pilotprojekt sammen med Danmark. På grund af den korte løbetid lykkedes det dog ikke Sverige at finde frivillige deltagerfartøjer.

Alle medlemsstaterne har afprøvet GPS-INMARSAT. Kun nogle medlemsstater har afprøvet ARGOS og/eller EUTELTRACS. I et supplerende projekt har Grækenland også afprøvet VHF/DSC-datakommunikation, hvis anvendelse mere er begrænset til territorialfarvande. Det Forenede Kongerige har gennemført forsøg med automatisk positionsregistrering (APR), hvor der lagres data om bord på fiskerfartøjer uden tidstro transmission af oplysningerne.

Bilaget indeholder de vigtigste oplysninger om de enkelte projekter.

1. Evaluering af pilotprojekterne

Dette afsnit giver en oversigt over de vigtigste resultater i medlemsstaternes rapporter og overvejelserne i Ekspertgruppen vedrørende Fiskerikontrol, som har holdt møde med regelmæssige mellemrum i hele pilotprojekternes løbetid.

Pilotprojekterne bekræftede pålideligheden af tidstro satellitpositionsovervågningsudstyr om bord på fiskerfartøjer og fastslog, at denne type teknologi indebærer en meget stor forbedring af de eksisterende luft-, hav- og landbaserede ressourcers effektivitet.

Selv om pilotprojekterne i medlemsstaterne afslørede en række tekniske problemer, viste de også klart, at disse problemer kunne løses af projektlederne og systemleverandørerne i fællesskab. Det fremgik særlig klart, at den satellitbaserede fartøjsovervågningsteknologi har udviklet sig betydeligt i projekternes løbetid. Denne tendens vil givetvis fortsætte. Den yderligere udvikling af brugsklare produkter og forbedringen af satellittjenesterne vil i høj grad medvirke til at opnå det fulde udbytte af et fremtidigt driftsklart system.

Pilotprojekterne har vist, at udstyret til brug om bord på fartøjerne har fået en væsentligt bedre kvalitet og er blevet meget mere robust og pålideligt i løbet af forsøgsperioden. De fortsatte teknologiske fremskridt vil til stadighed byde på nye funktioner til lavere priser. Priserne på mobilt udstyr forventes at falde betydeligt, når der indføres satellitsystemer i lavt kredsløb, og liberaliserings- og privatiseringspolitikken skulle mindske telekommunikationsudgifterne. Edb-maskinel og -programmel bliver generelt

billigere. Det vigtigste problem, der er konstateret, er tab af data ved systemsvigt. Dette problem optræder dog kun lejlighedsvis og kan løses ved hjælp af de fornødne backup- og retableringsprocedurer.

Alle medlemsstaterne har rapporteret, at GPS integreret i ARGOS-transponderne og kombineret med INMARSAT C er tilstrækkeligt præcist til fiskerikontrolformål. Positioneringsfunktionen i Euteltracs bedømmes også positivt.

2. Dataudveksling

Der er gennemført et betydeligt antal forsøg med dataudveksling mellem medlemsstaterne i pilotprojekternes operationelle fase. Forsøgene har vist, at det er kompliceret og vanskeligt at udveksle positionsdata. De har dog også givet værdifulde oplysninger om, hvordan dataudvekslingen kan forbedres, og hvordan man kan finde frem til en bestemt løsning eller andre alternativer i et driftsklart system.

Den af Danmark foreslåede dataudvekslingsmodel og X.25-dataudvekslingsprotokollen er blevet godkendt som standarder i forbindelse med pilotprojekterne. De disponible X.25-tjenester er dog ikke de samme i alle medlemsstaterne. En række medlemsstater har ikke udvekslet positionsrapporter med regelmæssige mellemrum. I denne henseende har medlemsstaterne åbenbart undervurderet den tekniske indsats, det kræver at indføre og arbejde med pålidelige og effektive datakommunikationsprocedurer i pilotprojektperioden. Det er Kommissionens opfattelse, at dette var det mindst vellykkede aspekt af pilotprojekterne.

Direkte transmission fra fiskerfartøjet til kyststaten er kun blevet afprøvet af to medlemsstater. Det kan ikke desto mindre betragtes som et holdbart alternativ til kommunikation fra flagstaten til kyststaten.

Medlemsstaterne erkender, at det er nødvendigt at standardisere dataudvekslingsprocedurerne og yderligere overveje, hvordan det fremtidige EF-system for satellitovervågning skal opbygges. I den forbindelse er det nødvendigt at finde frem til en helhedsløsning på spørgsmålet om samkøring af forskellige mobile satellitkommunikations- og sporingsteknologier med jordbaserede net. Det bør bemærkes, at spørgsmålet om datakommunikation mellem medlemsstaterne er et generelt spørgsmål, som ikke er begrænset til satellitsporing.

3. Juridiske og bevismæssige spørgsmål

Medlemsstaterne har ikke foretaget en dybtgående vurdering af de juridiske og bevismæssige spørgsmål i forbindelse med de data, der opnås fra et satellitbaseret fartøjsovervågningssystem, i deres rapporter. Kommissionen er dog klar over, at fartøjerne frivilligt har deltaget i pilotprojekterne, og at mange spørgsmål, såsom manipulering eller misbrug af anordningerne med henblik på kloning (uautoriseret anvendelse af en legitim enhed til at vildlede myndighederne med hensyn til fartøjernes korrekte position) eller brug af fantomer (uautoriseret frakobling af en enhed), er fænomener, som først fuldt ud vil kunne konstateres, når systemet er obligatorisk for visse fartøjskategorier. Det er derfor nødvendigt, at hele ansvaret for installation, drift og vedligeholdelse af det operationelle udstyr lægges over på fartøjerne, og at det gøres ulovligt at være på havet uden at have en operationel enhed om bord. Det er også uomgængeligt nødvendigt at indføre alle de fornødne sanktioner såvel som incitamentter til at sikre, at fartøjerne opfylder de fastsatte krav.

Generelt har medlemsstaterne meget divergerende regler for bevisførelse. Gyldigheden og den bevismæssige værdi af dataene fra et satellitbaseret fartøjsovervågningssystem kan til en vis grad divergere fra medlemsstat til medlemsstat, som det er tilfældet med andre oplysninger, f.eks. fotografier, der tages under inspektioner fra luften. Et effektivt FOS kræver samarbejde mellem de kompetente myndigheder i flagstaten og kyststaten. Dette kan indebære, at visse medlemsstater må indføre regler i deres nationale lovgivning, således at der kan foretages en evaluering af bevis, der er opnået ved satellitbaseret FOS.

III. HENSIGTSMÆSSIGHEDEN AF ET SATELLITBASERET FOS I FISKERIKONTROLLEN OG -FORVALTNINGEN

Forsøgene har vist, at et fuldt operationelt system vil have mange fordele for fiskerikontrollen. Som anført i Kommissionens rapport om kontrollen med den fælles fiskeripolitik¹ er der for øjeblikket mange alvorlige mangler, der mindsker kontrollens effektivitet. Satellitovervågning af fiskerfartøjer vil forbedre kontrollen på mange områder inden for den nuværende fiskeriordning.

Den vil navnlig:

- forbedre indsatsforvaltningen gennem indsatsrapporter af høj kvalitet
- forbedre overvågningen af fredede områder eller følsomme områder

¹ KOM(96) 100 endelig udg.

- muliggøre en mere rentabel anvendelse af inspektionsfartøjer og inspektionsfly og en mere effektiv indsats, når det gælder bordinger til søs
- gøre det muligt at efterprøve logbogsdata og i nogle tilfælde validere fangstområderapporter
- medvirke til at afsløre ulovlige eller ikke tilladte landinger
- gøre det muligt at overvåge overholdelsen af kravet om forudgående meddelelse om landinger.

EU-fiskeriernes forskelligartethed kræver en kompleks forvaltnings- og kontrolstruktur. På lang sigt kan et satellitbaseret fartøjsovervågningssystem dog muliggøre en forenkling af forskrifterne. Det kan navnlig være et incitament for fiskerne til at overholde bestemmelserne, hvilket atter kan resultere i en indskrænkning af nogle af de nuværende krav, som f.eks. hail-kravene.

Satellitbaserede systemer vil være en hjælp ved kontrollen af fiskeriindsatsen og vil, hvis de kombineres med andre kontrolredskaber, forbedre registreringen af fartøjernes fangster.

For EF som helhed vil et satellitbaseret fartøjsovervågningssystem medføre en mere ensartet anvendelse af forskrifterne, øge samarbejdet mellem kontrolinstanser og sikre større gennemsigtighed i fiskerikontrollen og kontrolindsatsen i medlemsstaterne.

Pilotprojekterne i medlemsstaterne har afsløret, at der også er mange fordele for fiskerisektoren. Det drejer sig bl.a. om lavere udgifter til kommunikation, øget sikkerhed i nødsituationer, et lukket meddelelsessystem for fangst- og markedsoplysninger og bedre adgang til oplysninger om vejrforhold, havne mv. Endvidere tyder den seneste tids erfaringer i medlemsstaterne på, at fiskerne allerede investerer i satellittelekommunikationsudstyr og -tjenester.

De opmuntrende resultater af de pilotprojekter, som medlemsstaterne har gennemført, og udviklingen i de internationale fiskerier viser, at det nu er på tide at forberede en operationel ordning gældende for EF-fiskerfartøjerne.

Omkostningerne ved satellitbaserede FOS afhænger hovedsagelig af, hvor mange fartøjer der indgår i systemet. Man kan også gå ud fra, at medlemsstaterne foretrækker størst mulig fleksibilitet til at udvikle et system, der specielt er afpasset efter deres behov, og at integrere systemet med eksisterende kontrolfaciliteter og -procedurer.

Det maskinel og programmel, der blev indkøbt med henblik på pilotprojekterne, kan genbruges, i det omfang det er muligt.

Baseret på en tidligere undersøgelse forventes udgifterne til satellitovervågning, herunder et kontrolcenter i hver enkel medlemsstat til at overvåge en flåde på 10 000 fartøjer, i en periode på fem år at blive på omkring 80 til 100 mio. ECU. Det mobile udstyr om bord på de enkelte fartøjer vil tegne sig for størstedelen af disse udgifter. Udgifterne vil normalt være støtteberettigede i henhold til Rådets beslutning 95/527/EF om Fællesskabets finansielle deltagelse i visse udgifter, som medlemsstaterne afholder ved gennemførelsen af overvågnings- og kontrolordningerne under den fælles fiskeripolitik.

¹ EFT nr. L 301 af 14.12.1995, s. 30.
Berigtiget i EFT nr. L 302 af 15.12.1995, s. 45.

OVERSIGT (situationen pr. 1.5.96)

Medlemsstat	EF's finansielle bidrag (Mio. ECU)	Antal fartøjer		Kontrolcenter	Satellitsystem	Startdato (Frist: 1.10.94)	Modtagelse af endelig rapport (frist: 29.2.96)	Bemærkninger
		Minimum	Faktisk					
Belgien	0,3	10	21	Dienst voer Zeevisserij, Oostende	INMARSAT	Marts 95	-	- Omkostningerne ved tilslutningsprogrammet delt med Nederlandene - INMARSAT-datarapporter er gået tabt
Danmark	0,9	10	10	Fiskeridirektoratet, København	INMARSAT	April 95	26.03.96	- Vanskeligheder ved at finde frivillige deltagere - Har udviklet dataudvekslingsmodel til positionsrapportering
Tyskland	0,4	15	22	Bundesanstalt LE, Hamburg	INMARSAT	Oktober 94	04.03.96	- Telecom støtter ikke X.25 fast select mode til internationale kommunikationer
Grækenland	0,8	10	20	Den hellenske kystbevogtning, Piræus	INMARSAT	Oktober 94	13.03.96	- Har afprøvet VHF/DSC i et supplerende projekt - LES støtter ikke individuel polling
Spanien	3,0	124	124	IGPM, Madrid	EUTELTRACS INMARSAT	Marts 94	14.03.96	- Har udviklet en udbygning af den danske dataudvekslingsmodel med henblik på rapportering af indsejling, udsejling m.v. - Anvender fortsat systemet til indsatsrapportering
Frankrig	0,9	67	45	CROSSA, Etel	ARGOS EUTELTRACS INMARSAT	Maj 95	19.03.96	- Eutelsat har udviklet teknisk løsning til integrering af datastrømmene fra de tre satellitsystemer - Anvender fortsat systemet til indsatsrapportering
Irland	0,7	10	10	Naval Base, Cork	EUTELTRACS INMARSAT	Oktober 94	-	- Kryptografering af positionsrapporter - Går ind for direkte transmission til kyststaten - Foreslår anvendelse af central datadirigeringsfacilitet
Italien	0,5	17	(20)	Kystbevogtningen, Rom	INMARSAT	-	-	- Endnu ikke driftsklart

Medlemsstat	EF's finansielle bidrag (Mio. ECU)	Antal fartøjer		Kontrolcenter	Satellitssystem	Startdato (Frist: 1.10.94)	Modtagelse af endelig rapport (Frist: 29.2.96)	Bemærkninger
		Minimum	Faktisk					
Nederlandene	0,5	14	41	AID, Kerkrade	ARGOS EUTELTRACS INMARSAT	Oktober 94	20.03.96	<ul style="list-style-type: none"> - Omkostningerne ved tilslutningsprogrammet delt med Belgien - INMARSAT-datarapporter er gået tabt - Tidligere erfaringer med projektet "Verre Visserijen" - PTT Telecom støtter ikke X.25 fast select mode
Portugal	-	47	104	IGP, Lissabon	INMARSAT	-	-	<ul style="list-style-type: none"> - Portugal har ikke gennemført et specifikt pilotprojekt, da landet har tidligere erfaringer med MONICAP - Satellitovervågning er et etableret middel ifølge national lov
Finland	0,2	-	5	Fiskeridepartementet, Helsinki	INMARSAT	Efter tiltrædelsen	05.03.96	<ul style="list-style-type: none"> - Fælles projekt med Danmark og Sverige
Sverige	0,2	-	3	Fiskeriverket, Göteborg	INMARSAT	Efter tiltrædelsen	07.03.96	<ul style="list-style-type: none"> - Fælles projekt med Danmark og Finland - Ingen frivillige deltagere - Har udstyret to kystbevogtningsfartøjer og et forsøgsfartøj
Det Forenede Kongerige	0,9	19	29	MAFF, London DAFS, Edinburgh	ARGOS EUTELTRACS INMARSAT	September 94	22.03.96 (foreløbigt udkast)	<ul style="list-style-type: none"> - Fuld integrering af satellitsystemer gennem specialudviklet overvågningssystem (CTMS) - Ingen deltagelse fra fiskeriorganisationernes side - 18 fartøjer udstyret med automatiske positionsregistreringsanordninger

23

KOM(96) 232 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

03 11

Katalognummer : CB-CO-96-242-DA-C

ISBN 92-78-04481-4

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer

L-2985 Luxembourg