

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über das Funknavigationssystem LORAN-C⁽¹⁾

(91/C 159/08)

Der Rat beschloß am 11. Februar 1991, den Wirtschafts- und Sozialausschuß (WSA) gemäß Artikel 84 Absatz 2 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 10. April 1991 an. Berichterstatter war Herr Colombo.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß verabschiedete auf seiner 286. Plenartagung (Sitzung vom 24. April 1991) einstimmig folgende Stellungnahme.

Der Wirtschafts- und Sozialausschuß befürwortet die Kommissionsvorlage unter dem Vorbehalt nachstehender Bemerkungen:

1. Einleitung

1.1. Mit ihrer Vorlage verfolgt die Kommission den Zweck, das Sicherheitsniveau im Bereich der Seeverkehrsnavigation auf das derzeit mögliche Höchstmaß anzuheben.

1.2. Für die Verwirklichung dieser Zielsetzung wurde in Anbetracht der Tatsache, daß die entsprechenden Satellitensysteme erst noch entwickelt werden müssen und voraussichtlich nicht vor 1995 operationell sein werden, LORAN-C als eine der zuverlässigsten Konzeptionen ermittelt, die mithin für die erforderliche Übergangsphase von vitaler Bedeutung ist.

1.3. Aber auch dann, wenn die Satellitensysteme einmal in Betrieb sein werden, wird LORAN-C für die Navigation sehr hilfreich sein, da es sich hierbei um ein landgestütztes System handelt, das — als regional angelegte Konzeption — eine natürliche Ergänzung zu den Satellitensystemen darstellen dürfte.

1.4. Die Komplementarität der Systeme dürfte dazu führen, daß ein doppelt so hohes Sicherheitsniveau erreicht wird, als wenn zwei voneinander unabhängige Technologiearten nebeneinander gestellt würden, vor allem weil es schwerlich zu vermeiden wäre, daß die Satellitensysteme in der Hauptsache zu militärischen Zwecken verwendet werden und solche Systeme von kriegführenden Ländern sehr leicht „abgeschattet“ werden können (wie es kürzlich während des Golfkrieges geschah).

1.5. Für die Entscheidung, dieses Problem auf Gemeinschaftsebene anzugehen, spricht nicht nur die Notwendigkeit, das Sicherheitsniveau der Navigation im Seeverkehr zu verbessern, sondern auch der Beschluß des US-Küstenwachdienstes, Ende 1994 die Finanzierung und Besetzung sämtlicher LORAN-C-Stationen außerhalb der Vereinigten Staaten einzustellen. Zugleich hatte die US Coast Guard angeboten, die Ausrüstung der LORAN-C-Stationen ganz oder teilweise an die Gastnationen kostenlos zu übergeben, wenn diese Stationen geschlossen sind.

1.6. Das LORAN-C-System basiert auf einer Technologie, die bei geringeren Betriebskosten als andere auf dem Markt befindliche Systeme höchste Genauigkeit bietet; außerdem läßt sich das System sehr leicht erweitern, so daß regionale Ketten eingerichtet werden können, die den gesamten europäischen Raum abdecken. Es ist eine reiche Vielfalt an Präzisionsinstrumenten auf dem Markt, die im Vergleich zu der gebotenen Sicherheit verhältnismäßig kostengünstig sind (ein Instrument, das optimale Sicherheitsgarantien und Genauigkeit bietet, gibt es schon ab 1 000 Dollar).

1.7. Die Funktionsweise von LORAN-C basiert auf der Messung der Laufzeitdifferenz der eintreffenden Radiofrequenzimpulse, die von einer Kette synchron geschalteter, im Abstand mehrerer hundert Kilometer voneinander positionierter Sender ausgestrahlt werden.

1.8. Wengleich die LORAN-C-Technologie inzwischen so weit entwickelt ist, daß auch weitere Informationen mit ein und demselben Gerät gewonnen werden können (Fahrgeschwindigkeit des Schiffes, Registrierung einer Route zwischen zwei nautischen Meßpunkten unter automatischer Anzeige der von der Route abgekommenen Schiffe), steht außer Zweifel, daß der Hauptwert dieser Technologie im Sicherheitsbereich angesiedelt ist. Sie ermöglicht es jedem Schiff, jederzeit seine Position relativ genau durchzugeben, was Rettungsaktionen erleichtert, deren Bedarf voraussichtlich steigen wird, da Prognosen zufolge die Vergnügungsschifffahrt sehr stark zunehmen wird.

1.9. Die LORAN-C-Technik unterliegt keinen ausschließlichen Nutzungsrechten. Dies bedeutet, daß auch in Zukunft die Geräte immer weiter verbessert werden können; in Kombination mit Sichtnavigationssystemen (Leuchttürmen, Navigationsbefeuerung, Bojen und dgl.) wird LORAN-C zu einer Steigerung des Sicherheitsniveaus der Navigation im Seeverkehr beitragen.

1.10. Das LORAN-C-System läßt sich entsprechend erweitern, so daß sein Einsatzgebiet über die Sicherheit der Seeverkehrsnavigation hinaus auch auf Luft- und Landnavigation ausgedehnt werden kann.

(¹) ABl. Nr. C 53 vom 28. 2. 1991, S. 71.

2. Bemerkungen des Ausschusses

2.1. Im Lichte des vorstehend geschilderten allgemeinen Kontextes sind die mit der Kommissionsvorlage angestrebten Ziele eines Höchstmaßes an Sicherheit bei der Navigation im Seeverkehr sowie des Schutzes der Meeresumwelt zu begrüßen.

2.2. Für die Weiterentwicklung des LORAN-C-Systems — einer Technologie, für die sich auch die Mitgliedstaaten eingesetzt haben — ist es nach Meinung des Ausschusses von grundlegender Bedeutung, daß die Arbeitsorgane der Gemeinschaft in der Weise tätig werden, daß sie die verschiedenen Initiativen koordinieren und zu einer noch breiter angelegten Beteiligung der Mitgliedstaaten an den diesbezüglichen Tätigkeiten auf europäischer Ebene aktiv ermutigen.

2.2.1. Neben dem Bestreben, immer größere geographische Räume abdecken zu können, muß vor allem eine vernünftige und ausgewogene Verteilung der Kosten auf die verschiedenen Nutzer und Regierungen erreicht werden.

2.2.2. Während die Satellitentechnik für die weltweite Abdeckung am besten geeignet ist, kann durch eine Koppelung von Funkzonen erreicht werden, daß das LORAN-C-System auch größere geographische Räume als Europa abdecken kann.

2.3. Nach Ansicht des Ausschusses müßte vorrangig eine Lösung der Probleme angestrebt werden, die sich im östlichen Mittelmeerraum durch die Schließung der Station in Kargaburun in der Türkei ergeben haben, wodurch ein großes Navigationsgebiet nicht mehr abgedeckt wird.

2.4. Der Ausschuß unterstützt voll und ganz die Koordinierungsbestrebungen der Europäischen Gemeinschaft, durch die die Entwicklung eines kompatiblen Systems unter größtmöglicher europäischer Beteiligung sichergestellt werden soll.

Er hält diese Anstrengungen für einen grundlegenden Faktor für die Sicherheit der Navigation auf europäischen Meeren und angrenzenden Gewässern.

Geschehen zu Brüssel am 24. April 1991.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

François STAEDLIN

Stellungnahme zu der Mitteilung der Kommission „Auf dem Weg zu europaweiten Systemen und Diensten — Grünbuch über ein gemeinsames Vorgehen im Bereich der Satellitenkommunikation in der Europäischen Gemeinschaft“

(91/C 159/09)

Die Kommission beschloß am 29. November 1990, den Wirtschafts- und Sozialausschuß (WSA) gemäß Artikel 198 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu der vorgenannten Mitteilung der Kommission zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 10. April 1991 an. Berichterstatterin war Frau Barrow.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 286. Plenartagung (Sitzung vom 24. April 1991) einstimmig folgende Stellungnahme.

1. Das dem Wirtschafts- und Sozialausschuß von der Kommission übermittelte Vorschlagspaket soll die Nutzung der Satellitenkommunikation erleichtern und fördern. Die Satellitenkommunikation hat in den vergangenen Jahren eine rasche Entwicklung erfahren. Je mehr sich die Europäische Gemeinschaft dem Binnenmarkt des Jahres 1992 nähert, desto mehr wird die Satellitenkommunikation zu einem wesentlichen Bestandteil europaweiter Dienste und Netze, wie sie für den europäischen Binnenmarkt und die neue kontinen-

tale Dimension, die sich aus den revolutionären Umwälzungen in Osteuropa ergibt, erforderlich sind.

2. Einleitung

2.1. Der in den letzten Jahren weltweit vorherrschende Trend im Fernmeldebereich (einschließlich des Rundfunks) ging hin zu einer Liberalisierung und Privatisierung. Einige Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ha-