

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Christine Buchholz, Heike Hänsel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/3228 –**

Überwachung des Mittelmeers im gemeinsamen Informationsraum CISE (Common Information Sharing Environment)

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat sich an dem kürzlich zu Ende gegangenen „European test bed for the maritime Common Information Sharing Environment in the 2020 perspective“ (EUCISE 2020) beteiligt (https://cordis.europa.eu/project/rcn/192603_de.html). Das EU-Projekt startete im Jahr 2014 mit 37 Partnern aus 15 EU-Mitgliedstaaten, darunter Verteidigungsministerien bzw. Marinen, Innenministerien, staatliche Institute und Universitäten. Projektkoordinator war die italienische Raumfahrtbehörde (ASI). EUCISE 2020 sollte einen Fahrplan für die Umsetzung eines europäischen gemeinsamen Informationsraums (Common Information Sharing Environment, CISE) entwerfen. Der Fokus liegt auf maritimen Informationen bzw. Informationssystemen, die unter anderem für Grenzkontrollen genutzt werden. Das Projekt nahm deshalb Bezug auf frühere Forschungen, Studien und Pilotprojekte, darunter die Sicherheitsforschungsprojekte BluemassMed, MARSUNO, PERSEUS und SEABILLA sowie eine Machbarkeitsstudie zur maritimen Überwachung.

CISE soll die Vernetzung der verschiedenen bestehenden nationalen Überwachungssysteme befördern. Angestrebt wird eine Verbesserung des Informationsaustauschs zwischen EU-Agenturen untereinander, zwischen EU-Agenturen und Behörden der Mitgliedstaaten und zwischen Behörden der Mitgliedstaaten untereinander. Das Vorhaben ist deshalb in den Schlussfolgerungen des Rates zur Überarbeitung des Aktionsplans für die Strategie der Europäischen Union für maritime Sicherheit (EUMSS) ausdrücklich erwähnt (Ratsdokument 9799/18). Zu den nötigen Maßnahmen zählt der Rat die Einhaltung der Richtlinie über die Sicherheit von Netz- und Informationssystemen (NIS-Richtlinie) sowie den sektoren- und grenzübergreifenden Austausch von Verschlusssachen und von nicht als Verschlusssachen eingestuften Informationen zwischen zivilen und militärischen Behörden. Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ist denkbar, dass dieser Beitrag in EUCISE 2020 vom BMVI erbracht wird.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 26. Juli 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Marinen aus 17 EU-Staaten nehmen außerdem am militärischen EU-Projekt „Maritime Surveillance Networking“ (MARSUR) teil, auch die Marinen von Malta und Slowenien haben ihren Beitritt zu MARSUR beantragt (Bundestagsdrucksache 19/2751, Antwort zu Frage 18). Weitere Partner sind das Europäische Satellitenzentrum SatCen und die Europäische Verteidigungsagentur EDA. In MARSUR werden nichtklassifizierte Informationen ausgetauscht, das System wurde von dem US-Ableger CSC Deutschland Solutions GmbH entwickelt und installiert. Das „MARSUR Exchange System“ MEXS dient dem Datenaustausch zwischen den verschiedenen nationalen Informationssystemen der Beteiligten (Kommunikation mit kommerziellem Telefon, Telefax und E-Mail über Internet, außerdem Chat, Voice over IP, Track Streaming und File Transfer). Die Deutsche Marine nutzt zum Informationsaustausch mit MARSUR ein „Maritime Awareness Tactical Information System“ (MATIS). Laut der Bundesregierung ist MARSUR nicht in den gemeinsamen Informationsraum „Common Information Sharing Environment“ (CISE) integriert.

Auch im Rahmen des EU-Erdbeobachtungsprogramms „Copernicus“ wird das Mittelmeer überwacht (Bundestagsdrucksache 19/2751, Antwort zu Frage 7). Zu den angebotenen Diensten gehören ein „Vessel Anomaly Detection Service“, mit dem aus verschiedenen Datenquellen Schiffspositionen zu verschiedenen Zeitpunkten erfasst und mit einem „typischen“ Verhalten verglichen werden. Copernicus-Produkte werden auf Basis frei zugänglicher bzw. kommerziell verfügbarer Satellitendaten erstellt. Die Auflösung der Radarsatelliten TerraSar-X bzw. TanDEM-X beträgt beispielsweise 24 cm.

Schließlich überwacht auch die Grenzagentur Frontex den vorgelagerten Grenzbereich (Pre-Frontier Area) und erstellt und aktualisiert auf Basis der EURO-SUR-Verordnung ein entsprechendes Lagebild (Bundestagsdrucksache 19/2751, Antwort zu Frage 3). Im Rahmen des „EUROSUR Fusion Dienstes“ (EFS) werden ebenfalls Überwachungsdienste für das Mittelmeer angeboten, die das „Copernicus“-Programm ergänzen. Zusätzliche Dienste im EFS sind unter anderem ein maritimes Simulationsmodell und ein System zur Verfolgung von Schiffsrouten. Im Rahmen des Projekts „Frontex Compatible Operational Image“ testet die Grenzagentur Möglichkeiten zur sicheren Übertragung von Einsatzlivedaten aus Luft-, See- und landgestützten Fahrzeugen in Lagezentren. Hierzu müssen die Einsatzmittel der Mitgliedstaaten in Frontex-Operationen mit entsprechenden Sendegeräten ausgerüstet sein. Frontex plant außerdem, Fahrzeuge (Luft, Land und See) mit GPS-Sendern auszustatten, um deren Standort zu protokollieren (Bundestagsdrucksache 19/2751, Antwort zu Frage 15). Hierzu wurden von der Atos SE die Geräte „At20“ beschafft. Frontex plant außerdem einen weiteren Dienst zur „luftgestützten Überwachung“.

1. Mit welchen Aufgaben war das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an dem kürzlich zu Ende gegangenen „European test bed for the maritime Common Information Sharing Environment in the 2020 perspective“ (EUCISE 2020) beteiligt?
 - a) An welchen Arbeitsgruppen („Work Packages“) hat sich das BMVI beteiligt bzw. welche wurden geleitet?
 - b) Welche Beiträge wurden vom BMVI bzw. in dessen Auftrag erbracht?
 - c) Mit welchen weiteren deutschen Behörden hat das BMVI hierzu zusammengearbeitet?
 - d) Welche einzelnen Aufgaben haben das Bundesministerium der Verteidigung, die Marine, das Wasser- und Schifffahrtsamt sowie die Bundespolizei in EUCISE 2020 erbracht?

Die Fragen 1 bis 1d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Projekt EUCISE 2020 endet nach derzeitigem Planungsstand am 31. Dezember 2018. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat sich mit dem Bundesministerium der Verteidigung und der Bundespolizei See für die Beteiligung an EUCISE 2020 zum „Federal German Maritime Safety and Security Consortium“ (FGMSSC) zusammengeschlossen. FGMSSC ist Konsortialpartner in EUCISE 2020. BMVI hat in FGMSSC die Koordinierungsrolle inne. BMVI und sein Geschäftsbereich repräsentieren FGMSSC im Stakeholder Board und arbeiten im Rahmen der bestehenden Vereinbarungen in den Arbeitspaketen mit. FGMSSC hat gemäß Grant Agreement 608385, Anlage 1 „Description of Work“ (DoW) die Koordination der Arbeitsgruppen (work packages) WP 5 „Governance of the Standardization Process“ und WP 10 „Standardization and IPR Proposal“ übernommen. Spezifische Einzelaufgaben an die jeweiligen Partner in FGMSSC wurden nicht vergeben.

2. Auf welche früheren Forschungen, Studien und Pilotprojekte wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in EUCISE 2020 Bezug genommen?
 - a) Welche Funktionen, Erkenntnisse und Schlussfolgerungen wurden aus den Sicherheitsforschungsprojekten Bluemass-Med, MARSUNO, PERSEUS und SEABILLA in EUCISE 2020 berücksichtigt und schließlich übernommen?
 - b) Welche Machbarkeitsstudie zur maritimen Überwachung wurde in EUCISE 2020 ausgewertet?

Die Fragen 2 bis 2b werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In das Projekt EUCISE 2020 fließen anlassbezogen Erkenntnisse aus den genannten Projekten ein und werden in der Arbeit der Arbeitsgruppen berücksichtigt. In den von FGMSSC koordinierten Arbeitsgruppen von EUCISE 2020 wurde keine Machbarkeitsstudie zur maritimen Überwachung ausgewertet. Über eine mögliche Verwendung solcher Studien in Arbeitsgruppen ohne Beteiligung FGMSSC liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

3. Welche Demonstratoren bzw. wesentlichen Ergebnisse wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in EUCISE 2020 entwickelt, und wo werden diese präsentiert?

Im Projekt EUCISE 2020 wird ein gemeinsames Netzwerk entwickelt, welches den Daten- und Informationsaustausch zwischen Behörden im maritimen Umfeld ermöglichen soll. Die Ergebnisse werden nach Abschluss des Projektes präsentiert.

4. Welche Soft- und Hardware zur Übermittlung maritimer Überwachungsdaten wurde nach Kenntnis der Bundesregierung in EUCISE 2020 getestet und/oder entwickelt (<http://gleft.de/2jm>)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung werden in EUCISE 2020 offene und eingestufte (EU-restricted) Netzwerke entwickelt, die den Daten- und Informationsaustausch zwischen Behörden im Rahmen der jeweils geltenden nationalen, sektoralen und behördlichen Regularien ermöglichen sollen. Dazu werden sogenannte „services“ im Rahmen des Projektes EUCISE 2020 getestet. Details über die entwickelte Software liegen der Bundesregierung nicht vor.

5. Welche Kosten entstanden nach Kenntnis der Bundesregierung für das Projekt EUCISE 2020, und wie wurden diese übernommen?

Die EU-Kommission stellt 13 Mio. Euro für das Projekt EUCISE 2020 bereit.

6. Welche existierenden Überwachungssysteme der Bereiche Militär, Zoll, Umwelt, Fischerei, maritime Sicherheit und Strafverfolgung sollen nach Kenntnis der Bundesregierung in CISE integriert werden (vgl. Deloitte Consulting (2012), „Study on the current surveillance IT landscape and the resulting options for the Common Information Sharing Environment for Surveillance in the Maritime Domain“, ISA/DG Mare/DIGIT)?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Mitgliedstaaten nach Veröffentlichung der Rahmenbedingungen für die Implementierung von CISE über eine mögliche Integration nationaler Informationssysteme in CISE entscheiden werden.

7. Welche Anstrengungen unternahm das BMVI, dass im Rahmen von CISE die Richtlinie über die Sicherheit von Netz- und Informationssystemen (NIS-Richtlinie) eingehalten wird und der sektoren- und grenzübergreifende Austausch von Verschlusssachen und von nicht als Verschlusssachen eingestuft Informationen zwischen zivilen und militärischen Behörden ermöglicht wird (Ratsdokument 9799/18)?

An welchen Interoperabilitätslösungen hat das BMVI hierzu gearbeitet?

Nach Veröffentlichung der Rahmenbedingungen zur Implementierung von CISE wird die Bundesregierung die notwendigen Maßnahmen einleiten, um die Einhaltung der für den sektoren- und grenzübergreifenden Austausch von Informationen relevanten Rechtsvorschriften sicher zu stellen.

Eine mögliche Interoperabilitätslösung im Rahmen von CISE stellt das in EUCISE 2020 entwickelte Daten- und Service Modell dar.

8. Welche Maßnahmen enthält der Aktionsplan für die Strategie der Europäischen Union für maritime Sicherheit (EUMSS) hinsichtlich des Außengrenzschatzes und der maritimen Überwachung insbesondere des Mittelmeers für polizeiliche oder grenzpolizeiliche Zwecke (<http://gleft.de/2k6>)?

Hierzu wird auf die öffentlich zugänglichen Schlussfolgerungen des Europäischen Rates (10494/18) verwiesen: <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10494-2018-INIT/de/pdf>.

9. An welchen Maßnahmen des Aktionsplans für die Strategie der Europäischen Union für maritime Sicherheit (EUMSS) wird sich die Bundesregierung beteiligen, und welche führt sie nach gegenwärtigem Stand an?

Die Bundesregierung hat sich an der Ausarbeitung des Aktionsplans beteiligt und plant eine Teilnahme an einer ganzen Reihe von Projekten. In der Umsetzung wird ein besonderer Fokus dabei u.a. auf folgenden Maßnahmen des Aktionsplans liegen: A.4.1., A.4.4., A.4.5., A.4.13. und A.5.2 (vgl. Dokument 10494/18).

10. Von welchem Anbieter stammt das von der deutschen Marine zum Informationsaustausch mit MARSUR genutzte „Maritime Awareness Tactical Information System“ (MATIS)?

Anbieter des „Maritime Awareness Tactical Information System“ (MATIS) der Deutschen Marine ist die Firma Navielektro aus Turku, Finnland.

- a) Welche Datenquellen werden in dem von der deutschen Marine genutzten MATIS zusammengeführt (<http://gleft.de/2jo>; etwa Radar, maritime Überwachung, elektronische Aufklärung, Videoüberwachung, Wetterdaten, funkgebundene Kommunikation)?

In MATIS werden Daten aus dem Automatic Identifikation System (AIS), der Baltic Sea Environment Protection Commission – Helsinki Commission (HELCOM), dem Maritime Safety and Security System (MSSIS), sowie aus den multinationalen Informationsaustausch-Netzwerken Maritime Surveillance Networking (MARSUR) und Surveillance and Cooperation Baltic Sea (SUCBAS) zusammengeführt.

- b) Wer hat das System installiert, und welche Kosten fielen dafür an (inklusive Erwerb und Lizenzen)?

Die Systemintegration MATIS wurde durch CSC Deutschland Solutions GmbH (jetzt: DXC Technology Deutschland GmbH) vorgenommen, mit der Firma Navielektro als Unterauftragnehmer. Die Gesamtkosten für die Realisierung des Systems betragen ca. 16 Mio. Euro.

11. Welche Überlegungen sind der Bundesregierung bekannt, das EU-Projekt „Maritime Surveillance Networking“ (MARSUR) in den gemeinsamen Informationsraum „Common Information Sharing Environment“ (CISE) zu integrieren?

Sofern MARSUR nicht in CISE integriert werden soll, welche Gründe sind der Bundesregierung dazu bekannt?

In den Grundlegendokumenten zum gemeinsamen Informationsraum „Common Information Sharing Environment“ (CISE) wird MARSUR als mögliches sektorales Informationsaustausch-Netzwerk im Systemverbund CISE betrachtet (siehe auch Veröffentlichung COM (2009) 538 Integrated Maritime Surveillance – Common Information Sharing Environment (CISE)).

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Partner in MARSUR nach Veröffentlichung der Rahmenbedingungen zur Implementierung von CISE durch die Europäische Kommission über die Integration von MARSUR in den gemeinsamen Informationsraum entscheiden werden.

12. Welche weiteren Erläuterungen kann die Bundesregierung zum Projekt „MARSUR II – Adaptive Maintenance“ machen, das dazu dienen soll, „die bestehende Netzwerkarchitektur zu erhalten und weiter zu entwickeln“ (Bundestagsdrucksache 19/2751, Antwort zu Frage 19b)?

Im Betrieb der in MARSUR I entwickelten Netzwerkarchitektur wurden von den Partnern operative und technische Unzulänglichkeiten identifiziert. MARSUR II dient dazu, diese Unzulänglichkeiten zu beheben, und die technische Funktionsfähigkeit des Netzwerks im Betrieb sicher zu stellen.

- a) Welche Defizite existieren bei MARSUR, und wie werden diese in MARSUR II ausgeglichen?

Details der Defizite sind der Bundesregierung nicht bekannt.

- b) Welche neuen Funktionen werden entwickelt, bzw. welche bestehenden werden verbessert, und wer ist hierfür jeweils zuständig?

MARSUR II sieht den Erhalt der technischen Leistungsfähigkeit der MARSUR Netzwerk-architektur innerhalb seiner derzeitigen Funktionalitäten vor. Zusätzlich wurde die Installation eines MARSUR Exchange System (MEXS)-Knotens beim Europäischen Satellitenzentrum beschlossen. Zuständig für die Ausführung der technischen Modifikationen ist die Vertragsfirma.

- c) Welche Beiträge werden hierzu von welchen deutschen Behörden bzw. in deren Auftrag erbracht?

Neben der Benennung eventuell auftretender Fehlfunktionen werden im Rahmen von MARSUR II keine weiteren Beiträge erwartet.

13. Welche weiteren Radarsatellitendaten außer von TerraSar-X und TanDEM-X werden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen des EU-Erdbeobachtungsprogramms „Copernicus“ genutzt, und über welche Auflösung verfügen diese (Bundestagsdrucksache 19/2751, Antwort zu Frage 4)?

Welche Auflösung ist der Bundesregierung zu den optischen Satelliten bekannt, die in „Copernicus“ genutzt werden?

Im Rahmen des europäischen Erdbeobachtungsprogramms Copernicus wird der Bedarf an Radardaten vor allem durch die Sentinel-1 Mission mit einer technisch möglichen Auflösung von bis zu fünf Metern gedeckt, der Bedarf an optischen Satelliten über die Sentinel-2 Mission mit einer Auflösung von 60 bis zu zehn Metern. Informationen zu den beitragenden Missionen des Copernicus Programms sind öffentlich verfügbar unter <https://spacedata.copernicus.eu>.

14. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, inwiefern der „Vessel Anomaly Detection Service“ von „Copernicus“ auch über eine Funktion zur Vorhersage/Prädiktion von Anomalien verfügt (Bundestagsdrucksache 19/2751, Antwort zu Frage 6)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

15. Worum handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei dem „maritimen Simulationsmodell“, das im Rahmen des „EUROSUR Fusion Dienstes“ (EFS) angeboten wird (Bundestagsdrucksache 19/2751, Antwort zu Frage 9)?

Das „Maritime Simulationsmodell“ errechnet die mögliche Position eines im Wasser treibenden Fahrzeugs.

- a) Wann und von wem wurde dieser Dienst entwickelt, und welche Beiträge haben deutsche Behörden hierfür erbracht?

Die Bundespolizei hat keine Beiträge hierfür erbracht. Darüber hinausgehende Kenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

- b) Inwiefern verfügt der Dienst auch über eine Funktion zur Vorhersage bzw. Prädiktion von Anomalien?

Dieser Dienst verfügt über keine Funktion zur Vorhersage/Prädiktion von Anomalien.

16. Worum handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei dem „System zur Verfolgung von Schiffsrouten“, das im Rahmen des EFS angeboten wird (Bundestagsdrucksache 19/2751, Antwort zu Frage 9)?

- a) Wann und von wem wurde dieser Dienst entwickelt, und welche Beiträge haben deutsche Behörden hierfür erbracht?

- b) Inwiefern verfügt der Dienst auch über eine Funktion zur Vorhersage bzw. Prädiktion von Anomalien?

Mit dem „System zur Verfolgung von Schiffsrouten“ können Schiffe, die das Automatic Identification System (AIS) eingeschaltet haben, über einen bestimmten Zeitraum, auch retrograd, verfolgt werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

17. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, inwiefern die „Maritime Surveillance Expert Group“ weiterhin existiert, welche Aufgaben sie übernimmt und wer ihr angehört (<http://gleft.de/2jn>)?

Die „Member State Expert sub-Group (MSEsG) on Integration of maritime surveillance (IMS)“ fungiert als Beratergremium für die Europäische Kommission, von der sie anlassbezogen einberufen wird. MSEsG gehören themenbezogen und auf Einladung der Europäischen Kommission Experten aus den Mitgliedstaaten an.

18. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, welche Produkte welcher Unternehmen im Rahmen des Projekts „Frontex Compatible Operational Image“ zur Übertragung von Einsatzlivedaten aus Luft-, See- und landgestützten Fahrzeugen getestet werden (Bundestagsdrucksache 19/2751, Antwort zu Frage 16)?
- In welchem Umfang sind die Einsatzmittel der Mitgliedstaaten in Frontex-Operationen bereits mit entsprechenden Sendegeräten ausgerüstet?
 - Welche deutschen Fahrzeuge sind mit entsprechenden Sendegeräten ausgestattet?
 - In welchen Frontex-Missionen wurde bzw. wird das Projekt getestet?
 - In welche Lagezentren wurden bzw. werden die Daten übertragen?

Deutsche Fahrzeuge sind nicht mit entsprechenden Sendegeräten ausgestattet.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

19. Wann will Frontex nach Kenntnis der Bundesregierung Fahrzeuge (Luft, Land und See) in Frontex-Missionen mit GPS-Sendern ausstatten, um deren Standort zu protokollieren?
- Sofern der Dienst bereits aktiv ist, in welchen Frontex-Missionen wurde bzw. wird dieser genutzt?
 - Welche deutschen Fahrzeuge sind mit den Sendegeräten ausgestattet?
 - In welche Lagezentren werden die Daten übertragen?

Deutsche Fahrzeuge sind nicht mit entsprechenden Sendegeräten ausgestattet.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 15a auf Bundestagsdrucksache 19/2751 verwiesen. Darüber hinaus gehende Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

20. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, welcher Dienst zur „luftgestützten Überwachung“ von Frontex entwickelt wird, welche Flugzeuge hierfür genutzt werden und wann dieser einsatzbereit sein soll?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

21. Wann will Frontex nach Kenntnis der Bundesregierung mit unbemannten Luftfahrzeugen zur Überwachung des Mittelmeers patrouillieren (<http://gleft.de/2jl>)?
- a) Welche Langstreckendrohnen werden hierfür eingesetzt?
 - b) Wo im Mittelmeer finden die Flüge statt?
 - c) Sofern die Flüge im Aufgabengebiet der neuen Operation „Themis“ stattfinden, welche genaueren Ortsangaben sind der Bundesregierung bekannt?
 - d) An wie vielen Kalendertagen sollen die Drohnen in die Luft steigen, und wie viele Flugstunden sind anvisiert?
 - e) In welchen Frontex-Mission werden die Drohnen genutzt, und inwiefern sind daran auch deutsche Behörden beteiligt?
 - f) Welcher Mitgliedstaat ist für die Durchführung der Flüge verantwortlich?
 - g) Von wo werden die Flüge gesteuert?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/888 verwiesen.

22. Für welche Aufgaben ist die libysche Küstenschutzverwaltung nach Kenntnis der Bundesregierung am Kooperationsnetzwerk der Küstenwachen (Coast Guard Cooperation Network) der EU-Grenzagentur Frontex beteiligt, und welche Zwecke verfolgt das Netzwerk (Bundestagsdrucksache 19/3047, Antwort zu Frage 21)?

Auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 21 auf Bundestagsdrucksache 19/3047 wird verwiesen. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

23. Da Italien über das Schiff „Tremiti“ der italienischen Marine schon vor der anvisierten Inbetriebnahme einer libyschen Seenotrettungsleitstelle im Jahr 2020 (Bundestagsdrucksache 19/2021, Antwort zu Frage 15) an der Übernahme von Funktionen einer solchen Leitstelle beteiligt ist (<http://gleft.de/2f2>), inwiefern stellt dies aus Sicht der Bundesregierung einen Verstoß gegen das Völkerrecht dar, da italienische Behörden die Rückführung aufgegriffener Bootsflüchtlinge in ein als unsicher eingestuftes Land begünstigen, initiieren oder unterstützen?

Das Internationale Übereinkommen von 1979 über den Such- und Rettungsdienst auf See verpflichtet alle Vertragsstaaten, darunter auch Italien und Libyen, Seenotrettungsleitstellen einzurichten und zu betreiben.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 19/1118 verwiesen.

24. Inwiefern hat die Bundesregierung die Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 19/3047, in der nach ihrer Haltung zur Resolution 2215 (2018) der Parlamentarischen Versammlung des Europarates gefragt wurde, die verlangt dass jede Kooperation mit der libyschen Küstenwache von deren respektvollen Behandlung Schutzbefohlener abhängig gemacht werden muss, richtig verstanden, da sie lediglich antwortet dass sie andere Teile der Resolution („[...] in der die Abgeordneten dazu aufrufen, mit der libyschen Küstenwache zusammenzuarbeiten und Libyen beim Aufbau einer Seenotrettungsleitstelle und Einrichtung eines Such- und Rettungsbereiches zu unterstützen“) zur Kenntnis nimmt?
- a) Welche Haltung vertritt die Bundesregierung also zur Forderung, dass jede Kooperation mit der libyschen Küstenwache von deren respektvollen Behandlung Schutzbefohlener abhängig gemacht werden muss?
- b) Sofern sie diese Forderung lediglich „zur Kenntnis nimmt“, welche womöglich andere Haltung vertritt sie zu der von der Parlamentarischen Versammlung des Europarates aufgeworfenen Frage?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 19/3047 verwiesen.

25. Welche rechtlichen Konsequenzen drohen Kapitänen von Rettungsschiffen aus Sicht der Bundesregierung, die von einem Suchleiter vor Ort („On-Scene Coordinator“) angewiesen werden, einer Rettung fernzubleiben, einer solchen Anordnung aber nicht Folge leisten, etwa weil das zum Suchleiter bestimmte Schiff noch nicht am Ort des Notfalls eingetroffen ist (Bundestagsdrucksache 19/3047, Antwort zu Frage 1; bitte die Fundstelle für entsprechende Sanktionen angeben)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 19 und 19a auf Bundestagsdrucksache 19/2021 verwiesen.

Sanktionsmöglichkeiten können sich aus dem jeweils anwendbaren nationalen Recht ergeben.

