

Globale Maritime Sicherheitsstrategie der EU: Lageerfassung; Überwachung und Informationsaustausch im maritimen Bereich

C. Wegener, Ostseeinstitut für Seerecht, Umweltrecht und Infrastrukturrecht, Universität Rostock,
Richard- Wagner-Straße 31, 18119 Rostock, Deutschland

1. ABSTRACT

Der Deutsche Luft- und Raumfahrtkongress steht diesjährig unter dem Sonderthema „*Maritime Sicherheit und Anwendungen in der Luft- und Raumfahrt*“. Obschon die Veranstaltung insofern eher technisch geprägt ist, ergeben sich doch auch in rechtlicher Hinsicht Neuerungen, die zu einem besseren Gesamtverständnis maritimer Sicherheitsfragen beitragen dürften. Insofern ist insbesondere an die im letzten Jahr vom Europäischen Rat angenommene maritime Sicherheitsstrategie zu denken; denn will man sich über Themen der maritimen Sicherheit – gleich, ob technischer oder rechtlicher Genese – austauschen, erscheint es besonders wichtig, zunächst zu klären, was überhaupt unter maritimer Sicherheit zu verstehen ist. Hier ist die EU mit ihrem Strategiepapier einen entscheidenden Schritt gegangen, indem sie den Begriff erstmals einer offiziellen Definition zugeführt hat. Danach handelt es sich um „*eine Situation im globalen maritimen Bereich [...], in der Völkerrecht und nationales Recht durchgesetzt werden, die Freiheit der Schifffahrt gewährleistet wird und Bürger, Infrastruktur, Verkehr, Umwelt und Meeresressourcen geschützt werden.*“¹ Der Begriffsbestimmung sind folglich zwei Aufträge zu entnehmen: Implementierung bestehender Vorschriften und Schutz der genannten Rechtsgüter bzw. Einrichtungen. Vergegenwärtigt man sich den Inhalt der maritimen Sicherheitsstrategie, so wird deutlich, dass letzterer mit rechtlichen Mittel allein nicht zu bewältigen sein wird, sondern es vielmehr eines Ineinandergreifens von Recht und Sicherheitstechnologie bedarf. Das Ostseeinstitut für Seerecht, Umweltrecht und Infrastrukturrecht der Universität Rostock hat die rechtliche Begleitforschung in dem vom BMBF geförderten Verbundprojekt „Echtzeitdienste für die maritime Sicherheit – Security“ („EMSec“) übernommen und nimmt dergestalt gerade jenes Zusammenspiel von Recht und Technik in den Blick. Anhand der maritimen Sicherheitsstrategie soll aufgezeigt werden, welche Stellung die EU im Mehrebenensystem der maritimen Sicherheit einnimmt und wie maritime Sicherheitstechnologien dazu beitragen können, den geforderten Schutz sicherzustellen, aber auch welche datenschutzrechtlichen Erwägungen diesbezüglich anzustellen sind.

¹ Ratsdok. 11205/14, S. 3.

2. ROLLE DER EU IM MARITIMEN SICHERHEITSGEFÜGE

Die EU hat insbesondere mit den ERIKA-Maßnahmenpaketen² einen Grundstein für die Gewährleistung maritimer Sicherheit im europäischen Raum gelegt, indem sie in der Erkenntnis, dass die Internationale Schifffahrtsorganisation (International Maritime Organization – IMO) nicht die Möglichkeit besitzt, in angemessener Weise zu kontrollieren, wie ihre Regeln in der ganzen Welt angewendet werden,³ die europaweit einheitliche Umsetzung von Regeln der IMO forcierte. Dergestalt sieht sie sich in einer Implementierungsrolle. Ihre Tätigkeit erschöpft sich allerdings nicht in der Umsetzung völkerrechtlich aufgestellter Standards, sondern sie übernimmt die weitere Funktion, das maritime Sicherheitsrecht auf Europarechtsebene entsprechend fortzuschreiben. Wegen der vielschichtigen Sicherheitsinteressen, die sich aufgrund der vermehrten Nutzung des Meeres⁴ ergeben, hält die EU insofern ein strategisches Vorgehen für erforderlich.

3. GLOBALE MARITIME SICHERHEITSTRATEGIE DER EU

Dementsprechend hat der Europäische Rat am 24. Juni 2014 eine globale maritime Sicherheitsstrategie angenommen,⁵ mit der ein umfassender, sektorenübergreifender, grenzüberschreitender, kohärenter und kosteneffizienter Ansatz“ in maritimen Sicherheitsfragen verfolgt wird.⁶ Im Hinblick darauf wurden fünf Bereiche der besseren Zusammenarbeit identifiziert, namentlich: „Maßnahmen im Außenbereich“, „Lageerfassung, Überwachung und Informations-

austausch im maritimen Bereich“, „Entwicklung der Fähigkeiten“, „Risikomanagement, Schutz der kritischen maritimen Infrastruktur und Krisenreaktion“ sowie „Forschung, Innovation und Aus- und Fortbildung im Bereich der maritimen Sicherheit“. Angesichts der Forschungsschwerpunkte EMSecs soll besonders dem zweitgenannten Aspekt Aufmerksamkeit gewidmet werden.

So wird für die Gewährleistung maritimer Sicherheit u.a. die Erlangung eines gemeinsamen Seelagebildes als notwendig erachtet, welches die gesammelten Informationen aus mehreren maritimen Datenquellen in sich vereint und dergestalt eine umfassende Lagebetrachtung ermöglicht.⁷ Dies führt zur Schaffung von Synergieeffekten, indem einmal erhobene Daten für unterschiedliche Zwecke verwendet werden können und eine Mehrfachdatenerhebung bzw. –aufbereitung mithin vermieden wird.⁸ Für den operativen Endnutzer bietet ein vollständiges Lagebild den Mehrwert besser koordinierbarer und effizienterer Einsätze, was schließlich auch dem Rechtsgüterschutz dienlich sein sollte.

Doch ein möglichst genaues Lagebild setzt in erster Linie voraus, dass sich die erhobenen Informationen als zuverlässig erweisen. Dass diesbezüglich Forschungsbedarf besteht, soll nachfolgend anhand der Daten des automatischen Schiffsidentifikationssystems „AIS“ (Automatic Identification System)⁹ aufgezeigt werden.

Der originäre Zweck des AIS liegt in der Erhöhung der maritimen Verkehrssicherung.¹⁰ Die Technik gewährleistet den ständigen Austausch nautischer Schiffsinformationen zwischen entsprechend ausgerüsteten Wasserfahrzeugen sowie Schiffen und Landstationen.¹¹ Sie bedient sich eines speziellen Zeitschlitzverfahrens, bei dem die besagten Daten innerhalb der für die AIS-Einheit eigens reservierten Zeitschlitz auf

² Es handelt sich um insgesamt drei Maßnahmenpakete zur Erhöhung der Seeverkehrssicherheit, die infolge des Untergangs der Öltankschiffe „Erika“ und „Prestige“ erlassen wurden.

³ Vgl. Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Sicherheit des Erdöltransports zur See, KOM(2000), 142 endg., S. 4.

⁴ Z.B. Seeschifffahrt, Fischerei, Aquakulturanlagen, Ausbau von Offshore-Windenergieanlagen, Verlegung von Unterseekabeln, Abbau von Meeresressourcen etc.

⁵ Ratsdok. 11205/14. Die Strategie wurde in der Gruppe „Freunde des Vorsitzes“ für Integrierte Meerespolitik ausgearbeitet, in der sämtliche Mitgliedstaaten vertreten waren, vgl. BT Drs. 18/1804, S. 1.

⁶ Vgl. Ratsdok. 11205/14, S. 5.

⁷ Vgl. Ratsdok. 11205/14, S. 11 f.

⁸ Vgl. Ratsdok. 11205/14, S. 12.

⁹ Das automatische Schiffsidentifikationssystem kann als eine maritime Datenquelle im Sinne der maritimen Sicherheitsstrategie betrachtet werden.

¹⁰ Vgl. Kinkartz, Werner, AIS – Automatisches Schiffsidentifizierungssystem, Zwischen Weser und Ems 2005, Heft 39, 138.

¹¹ Vgl. BT Drs. 16/7415, S. 23 f.

einen der zwei international festgelegten UKW-Seefunkkanäle automatisch übertragen werden.¹² Die Übermittlung erfolgt im Sekunden-takt, sodass sich Schiffspositionen präzise erfassen und darstellen lassen, was vor allem der Kollisionsverhütung auf See zugutekommt, da AIS wetterunabhängig funktioniert und insofern auch bei meteorologisch bedingt verminderten Sichtverhältnissen eine sichere bordseitige Navigation ermöglicht.¹³ Darüber hinaus dient AIS der landseitigen Verkehrserfassung und –überwachung.¹⁴ Negativ wirkt sich indes die begrenzte Reichweite der AIS-Geräte aus. So konnten die Schiffsdaten bisher lediglich in einem Bereich von 40-50 km empfangen werden.¹⁵ Die Beobachtung des Schiffsverkehrs von terrestrischen Stationen aus ist außerhalb dieses eingeschränkten Umkreises daher nicht möglich. Für einen erweiterten Wahrnehmungsradius bedarf es dementsprechend eines Rückgriffs auf satellitengestützte Überwachungssysteme. Die in dieser Form erhobenen Daten erweisen sich allerdings als ungenau, da zu viele Signale gleichzeitig empfangen werden, die sich gegenseitig überlagern und stören.¹⁶

In diesem Kontext erforscht das Institut für Raumfahrtssysteme des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR-RY) im EMSecs, inwiefern eine weiträumige luftgestützte AIS-Erfassung diesem Missstand abhelfen könnte, indem die von den AIS-Satelliten erfassten Informationen mit den vom Flugzeug und von Land aus gewonnenen AIS-Daten abgeglichen und so einer kritischen Überprüfung unterzogen werden. Ein solches Vorgehen würde den hohen Mehrwert bieten, dass durch die Satellitendaten einerseits ein relativ großes Gebiet über-

wacht werden könnte¹⁷ und die Daten durch den beschriebenen Abgleich andererseits an Präzision gewinnen würden. Je nachdem, ob sich das Schiff innerhalb oder außerhalb des UKW-Bereichs der Landstationen befindet, wären die gesammelten Informationen anhand eines Vergleichs mit landseitigen oder luftgestützten AIS-Daten auf ihre Richtigkeit hin zu überprüfen. Führt man diese Daten anschließend mit aus weiteren maritimen Datenquellen gewonnenen Informationen zusammen, ließe sich ein - wie in der maritimen Sicherheitsstrategie gefordert - möglichst genaues Lagebild erstellen, welches als Grundlage der Optimierung maritimer Sicherheit betrachtet wird. Fraglich ist allerdings, wie es sich in datenschutzrechtlicher Hinsicht verhält, dass für die Forschungstätigkeit im Rahmen des Projektes EMSec eine AIS-Datenerhebung durch das DLR-RY selbst erforderlich wird, eine Rechtsgrundlage, wonach die Erhebung der besagten Daten durch das Institut ausdrücklich gestattet wäre, jedoch nicht ersichtlich ist.

4. DATENRECHTLICHES REGIME

Es ist daher danach zu fragen, ob sich eine solche Befugnis möglicherweise aus dem datenrechtlichen Gefüge – und hier insbesondere aus dem Bundesdatenschutzgesetz (BDSG)¹⁸ - ergeben könnte.

4.1. Räumlicher Anwendungsbereich des BDSG

Da die Erhebung der AIS-Daten im Inland erfolgt und das DLR-RY seinen Sitz in der Bundesrepublik Deutschland hat, ist davon auszugehen, dass das BDSG in räumlicher Hinsicht Anwendung findet.¹⁹

¹² Vgl. Kinkartz, Werner, AIS – Automatisches Schiffsidentifizierungssystem, Zwischen Weser und Ems 2005, Heft 39, 143 f.

¹³ Vgl. BT-Drs. 16/7415, S. 23 f.

¹⁴ Vgl. ZKR, Merkblatt Inland AIS, Ausgabe 2011, S. 5; abrufbar unter: http://www.ccr-zkr.org/files/documents/workshops/wrshp181011/Leaflet_Inland_AIS_de.pdf.

¹⁵ Vgl. BT-Drs. 16/7415, S. 23 f.

¹⁶ Marine Scotland (Hrsg.), Mapping Vessel Movements from Satellite AIS, 2014, S. 8, abrufbar unter [<http://www.gov.scot/Resource/0045/00452579.pdf>].

¹⁷ Marine Scotland (ed.) (2014), Mapping Vessel Movements from Satellite AIS, at 13, abrufbar unter [<http://www.gov.scot/Resource/0045/00452579.pdf>].

¹⁸ Bundesdatenschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 2003 (BGBl. I, 66), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 14. August 2009 (BGBl. I, 2814).

¹⁹ Das Gesetz geht vom sog. Territorialprinzip aus, wonach es für seine Anwendbarkeit darauf ankommt, dass die Daten in der Bundesrepublik Deutschland erhoben, verarbeitet oder genutzt wurden. Die Vorschrift des § 1 Abs. 5 S. 1 BDSG weicht von diesem Grundsatz ab, indem sie die Anwendung des BDSG ausschließt, „sofern eine in

4.2. Persönlicher Anwendungsbereich des BDSG

Auch der persönliche Anwendungsbereich des BDSG ist gem. § 1 Abs. 2 Nr. 3 BDSG eröffnet, da es sich beim DLR-RY als eingetragenen Verein um eine juristische Person des Privatrechts und mithin um eine nicht-öffentliche Stelle iSd § 2 Abs. 4 S. 1 BDSG handelt.

4.3. Sachlicher Anwendungsbereich des BDSG

4.3.1. Personenbezogene Daten

Schließlich ist untersuchungsbedürftig, ob auch der sachliche Anwendungsbereich eröffnet ist. Gem. § 1 Abs. 1 BDSG besteht der Zweck des Gesetzes darin, „den Einzelnen davor zu schützen, dass er durch den Umgang mit seinen personenbezogenen Daten in seinem Persönlichkeitsrecht beeinträchtigt wird.“ Eine Konkretisierung dazu findet sich in der Vorschrift des § 1 Abs. 2 S. 1 BDSG, wonach die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung personenbezogener Daten den rechtlichen Vorgaben des BDSG unterliegen. Nach § 3 Abs. 1 BDSG sind personenbezogene Daten „Einzelangaben über persönliche oder sachliche Verhältnisse einer bestimmten oder bestimmbarer natürlicher Person (Betroffener).“

einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum belegene verantwortliche Stelle personenbezogene Daten im Inland erhebt, verarbeitet oder nutzt, es sei denn, dies erfolgt durch eine Niederlassung im Inland.“ Das anwendbare nationale Recht richtet sich folglich nicht nach dem Ort der Verarbeitung, sondern nach dem Sitz der verantwortlichen Stelle (Sitzprinzip), vgl. BT Drs. 14/4329, S. 31. Daran, dass der räumliche Anwendungsbereich eröffnet ist, ändert sich auch dann nichts, wenn die AIS-Daten satellitengestützt erhoben und an eine Bodenkontrollstation übermittelt werden, da das BDSG keine besonderen Anforderungen an die Art der Datenerhebung (Satellit, Radar, etc.) stellt, sondern lediglich an den Ort der Erhebung und Verarbeitung anknüpft. Bei dem Einsatz von Satellitenprogrammen ist auf die geographische Lage der Bodenkontrollstation abzustellen, die sich vorliegend auf dem Gebiet der Bundesrepublik befindet. Das BDSG ist somit auch für Satelliten-AIS-Daten räumlich anwendbar.

Fraglich ist, ob auch die AIS-Daten darunter fallen. Da es sich bei der Schiffsbesatzung um natürliche Personen handelt und durch das System Informationen über das Schiff, auf dem sie sich befinden, übermittelt werden, ist in diesem Kontext allein das Merkmal der „Bestimmbarkeit“ zu problematisieren. Ausweislich der Begriffsbestimmung der Datenschutzrichtlinie der EU²⁰ gilt eine Person dann als bestimmbar, wenn sie „direkt oder indirekt identifiziert werden kann, insbesondere durch Zuordnung zu einer Kenn[n]ummer oder zu einem oder mehreren spezifischen Elementen, die Ausdruck ihrer physischen, physiologischen, psychischen, wirtschaftlichen, kulturellen oder sozialen Identität sind“.²¹ Zur Ermittlung der Bestimmbarkeit sind alle Mittel zu berücksichtigen, die vernünftigerweise zum Einsatz gelangen könnten, um die betreffende Person zu identifizieren.²² Sie hängt also maßgeblich von einer von der Frage ab, welche Art von Daten durch das AIS erhoben bzw. übermittelt wird und von anderen, ob aus objektiver Sicht Mittel zur Verfügung stehen, die eine Identifizierung der Person/en ermöglichen.

Die AIS-Daten lassen sich nach der Richtlinie für den bordseitigen Betrieb von automatischen Schiffsidentifizierungssystemen²³ in drei Kategorien unterteilen: statische, dynamische und reisebezogene Angaben. Zu den statischen Informationen sind u.a. Rufzeichen und Name des Schiffes, IMO-Nummer, Länge und Breite sowie Schiffstyp zu rechnen.²⁴ Bei den dynamischen Informationen werden Angaben insbesondere zu Schiffsposition, Kurs, Geschwindigkeit und Navigationsstatus in Abhängigkeit von Geschwindigkeits- und Kursänderungen ausgegeben und selbständig mit den Messergebnissen der dem AIS immanenten Sensoren

²⁰ Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr, ABl. L 281 vom 23. November 1995, S. 31 ff.

²¹ Vgl. Art. 2 a HS 2 RL 95/46/EG.

²² Vgl. Erwägungsgrund 26 RL 95/46/EG.

²³ Entschließung A.917(22) vom 29. November 2001 (deutsche Übersetzung in: Verkehrsblatt 2002, S. 712 ff.), geändert durch Entschließung A. 956(23). SOLAS Regel V/19 (2.4.7, S. 1) bestimmt insofern, dass die von der Organisation angenommenen Richtlinien zu berücksichtigen sind.

²⁴ Vgl. VkbI. 2002, S. 715.

aktualisiert.²⁵ Reisebezogene Daten beziehen sich hingegen auf den Tiefgang des Schiffes, das transportierte Gefahrgut, den Bestimmungshafen und die voraussichtliche Ankunftszeit sowie die Routenplanung des Schiffes.²⁶ Primär werden damit Informationen über das Schiff als Gegenstand erhoben, sodass auf den ersten Blick ein Personenbezug nicht auszumachen ist.²⁷ Für die Personenbezogenheit ist eine ausschließlich direkte Bestimmbarkeit der Person indes nicht erforderlich. Vielmehr genügt es, dass durch eine Zusammenschau der primär sachbezogenen Informationen ein Personenbezug hergestellt werden kann (sog. indirekte Bestimmbarkeit).²⁸ Dieser soll nach § 3 Abs. 6 BDSG²⁹ nur dann nicht gegeben sein, „wenn Einzelangaben nicht mehr oder nur mit einem unverhältnismäßig großen Aufwand an Zeit, Kosten und Arbeitskraft einer natürlichen Person zugeordnet werden können“.³⁰ Die bloß hypothetische Möglichkeit der Bestimmbarkeit wird hingegen nicht als ausreichend erachtet. Folglich sind sämtliche Informationen personenbeziehbar, wenn sie in ihrer Zusammenschau und mit verhältnismäßig geringem Aufwand z.B. den Schluss auf die physische Identität des Kapitäns oder der Crew eines Schiffes zulassen.³¹ Durch Einsichtnahme in das

Schiffsregister oder aber inzwischen auch aufgrund privater Quellen wie das Internet, ist es nahezu problemlos möglich, den kommando-führenden Kapitän eines Schiffes zu ermitteln, sodass dessen Aufenthaltsort über eine gezielte Abfrage von AIS-Daten feststellbar ist. Insbesondere bestimmte Behörden - so etwa die Bundespolizei See - können aufgrund der ihnen zugänglichen Besatzungs- und Passagierlisten³² Rückschlüsse vom Schiff auf die an Bord befindlichen Personen ziehen. Insofern ist davon auszugehen, dass es sich bei den AIS-Daten um personenbezogene Angaben handelt und das BDSG damit Anwendung findet. Das DLR-RY hat bei seinem Forschungsvorhaben daher die entsprechenden datenrechtlichen Vorgaben zu beachten.

4.3.2. Datenverarbeitungsanlagen

Da es sich beim DLR-RY um eine nicht-öffentliche Stelle handelt, gelangt das BDSG darüber hinaus nur dann zur Anwendung, wenn die Daten unter Einsatz von Datenverarbeitungsanlagen verarbeitet, genutzt oder dafür erhoben werden, vgl. § 1 Abs. 2 Nr. 3 BDSG. Das Merkmal dürfte im vorliegenden Fall jedoch erfüllt sein.

4.4. Datenerhebung zu Forschungszwecken

Weiterhin ist zu untersuchen, welche Vorschriften des BDSG konkret für die Datenerhebung zu Forschungszwecken zu berücksichtigen sind. Dabei ist zunächst auf den Grundsatz des § 4 Abs. 1 BDSG abzustellen, wonach die Datenerhebung nur dann zulässig ist, sofern eine Rechtsvorschrift dies erlaubt bzw. anordnet oder der Betroffene eingewilligt hat. Danach wird in erster Linie zu untersuchen sein, ob Rechtsgrundlagen bestehen, welche die forschungsbezogene Datenerhebung legitimieren.

Aussagen dazu lassen sich insbesondere § 40 BDSG entnehmen. Danach unterliegen die zum Zwecke der wissenschaftlichen Forschung erhobenen Daten einer strikten Zweckbindung hinsichtlich ihrer weiteren Nutzung. Eine Rechtsgrundlage für die Erhebung an sich ist darin allerdings nicht zu sehen, da die Norm lediglich auf bereits erhobene Daten rekur-

²⁵ Vgl. VkB. 2002, S. 714 f. Im Hinblick auf den Navigationsstatus erfolgt jedoch keine automatische Anpassung. Vielmehr sind die Daten vom Wachoffizier von Hand einzugeben und bei Bedarf zu ändern.

²⁶ Vgl. VkB. 2002, S. 715.

²⁷ Sog. direkte Bestimmbarkeit.

²⁸ Vgl. *Schild*, Hans-Hermann in: Wolf, Heinrich Amadeus/Brink, Stefan [Hrsg.], Datenschutzrecht in Bund und Ländern, München 2013, § 3, Rn. 19.

²⁹ Die Vorschrift bezieht sich auf das Anonymisieren der Daten. Werden personenbezogene Daten anonymisiert, ist ein Personenbezug nicht mehr gegeben, sodass die sachliche Anwendbarkeit des BDSG entfällt.

³⁰ Teilweise wird von einem relativen Begriff des Personenbezugs ausgegangen. Danach sind bei der Bewertung der Personenbezogenheit die individuellen Merkmale und Möglichkeiten des konkreten Datenverwenders zu berücksichtigen, mit der Folge, dass identische Informationen für Datenanbieter, die über die nötigen Kenntnisse und Mittel verfügen, personenbezogen sind, für andere, auf die dies nicht zutrifft, dagegen keinen Personenbezug aufweisen, vgl. *Roßnagel*, Alexander/*Scholz*, Philip, Datenschutz durch Anonymität und Pseudonymität: Rechtsfolgen der Verwendung anonymer und pseudonymer Daten, MMR 2000, 721 (723).

³¹ Vgl. BT Drs. 16/7415, S. 25.

³² Diese sind zum Teil aus grenzpolizeilichen Gründen zu führen.

riert.³³ Vor diesem Hintergrund sind die allgemeinen Vorgaben des BDSG zu beachten.

4.5. Allgemeine Vorschriften zur Datenerhebung - § 28 Abs. 1 BDSG

Für nicht-öffentliche Stellen finden sich solche in den §§ 27 ff. BDSG. Von Interesse dürfte v.a. § 28 Abs. 1 S. 1 BDSG sein, wonach das Erheben von Daten im Falle des Vorliegens der weiteren Voraussetzungen zur Erfüllung eigener Geschäftszwecke zulässig ist. Nach dem Wortlaut der Norm meint der Begriff „eigene Geschäftszwecke“ Datenverarbeitungen, die lediglich als Instrument zur Verwirklichung anderer Zwecke der verantwortlichen Stelle erfolgen.³⁴ Da die AIS-Daten durch das DLR-RY primär zur Optimierung der maritimen Verkehrssicherungssysteme und daneben zur Verifizierung der zu entwickelnden Hardware (etwa Antenne oder Datenempfänger) erhoben werden, ist das Tatbestandsmerkmal insofern erfüllt. In § 28 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 – 3 BDSG sind sodann die weiteren – in einem alternativen Verhältnis zueinander stehenden - Voraussetzungen aufgezählt.³⁵ Einschlägig könnte hier Nr. 2 sein.

4.5.1. § 28 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BDSG

Nach § 28 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BDSG ist die Erhebung zulässig, „soweit es zur Wahrung berechtigter Interessen der verantwortlichen Stelle erforderlich ist und kein Grund zu der Annahme besteht, dass das schutzwürdige Interesse des Betroffenen an dem Ausschluss der Verarbeitung oder Nutzung überwiegt“. Es ist anzunehmen, dass das DLR-RY ein berechtigtes Interesse an der AIS-Datenerhebung hat³⁶ und

³³ Vgl. *Desoi, Monika/Jandt, Silke*, Zulässige Erhebung von Daten zu Forschungszwecken, DuD 2012, 895 (898).

³⁴ Vgl. *Gola, Peter/Schomerus, Rudolph*, Bundesdatenschutzgesetz, Kommentar, 11. Aufl. 2012, § 28 Rn. 4.

³⁵ Vgl. *Gola, Peter/Schomerus, Rudolph*, Bundesdatenschutzgesetz, Kommentar, 11. Aufl. 2012, § 28 Rn. 8. Auf die Frage, ob es eines kumulativen Vorliegens der Tatbestandsmerkmale aus Nr. 1 – 3 jedenfalls bei Annahme der Nr. 1 bedarf, kommt es hier nicht an, da eine rechtsgeschäftliche Beziehung zwischen dem DLR-RY und dem Betroffenen nicht besteht.

³⁶ Unerheblich ist dabei, ob es sich um ein Interesse wirtschaftlicher oder ideeller Natur handelt, vielmehr kommt es im Wesentlichen darauf an, ob es von der Rechtsordnung als entsprechend schutzwürdig eingestuft wird, vgl.

dass die Datenerhebung zur Wahrung dieses Interesses erforderlich ist.³⁷

Es darf jedoch kein Grund zur Annahme bestehen, dass das schutzwürdige Interesse des Betroffenen an dem Ausschluss der Datenverarbeitung das Interesse des DLR-RY überwiegt. Es ist folglich eine umfassende Abwägung der beiderseitigen Belange vorzunehmen. Im Hinblick auf den Schutzzweck des BDSG ist auf Seiten des Betroffenen neben weiteren Faktoren v.a. das allgemeine Persönlichkeitsrecht zu beachten.³⁸ In die Abwägung mit einzustellen ist indes, dass es sich bei den AIS-Daten um keine besonders sensitiven Angaben handelt, also um solche, die Rückschlüsse auf „rassische und ethnische Herkunft, politische Meinungen, religiöse oder philosophische Überzeugungen, Gewerkschaftszugehörigkeit, Gesundheit oder Sexualleben“³⁹ des Betroffenen zulassen. Auch werden primär Informationen über das Schiff eingeholt, sodass ein Personenbezug lediglich mittelbar besteht.⁴⁰ Als besonders

Gola, Peter/Schomerus, Rudolph, Bundesdatenschutzgesetz, Kommentar, 11. Aufl. 2012, § 28 Rn. 24. Es ist davon auszugehen, dass ein solches Interesse vorliegt, da die Datenbeschaffung insoweit für die Erfüllung der Verbindlichkeiten des DLR-RY ggü. dem Mittelgeber und den übrigen Verbundpartnern von Belang ist. Ferner sieht das Institut vor, die Forschungsergebnisse in weiteren Projekten zu nutzen und weiterzuentwickeln, was der Sicherheit im maritimen Bereich durch den Bau leistungsfähigerer Satelliten zugutekommen sollte, sodass ein berechtigtes Interesse angenommen werden kann.

³⁷ Der Zweck der Forschung besteht im Ergebnis darin, maritime Verkehrssicherungssysteme zu optimieren. In einer Experimentalphase wird deshalb zu überprüfen sein, ob der Realisierung des Forschungsvorhabens Hindernisse tatsächlicher Art entgegenstehen, etwa, weil ein Abgleich der luft- und weltraumgestützten Daten nicht umsetzbar ist. Die Informationsbeschaffung ist dementsprechend auch erforderlich.

³⁸ Vgl. *Erbs, Georg/Kohlhaas, Max*, Strafrechtliche Nebengesetze, 195. Ergänzungslieferung 2013, BDSG § 28 Rn. 9.

³⁹ Vgl. § 3 Abs. 9 BDSG.

⁴⁰ Dies könnte sich allerdings ändern, wenn die AIS-Daten konkret zu Strafverfolgungszwecken erhoben werden, um die Zuordnung einer Person zu einem Schiff, auf dem oder von dem aus eine Straftat begangen wurde, zu ermöglichen. Dann kommt es der datenerhebenden Stelle in erster Linie auf die Personen an Bord des Schiffes an, sodass ein direkter Personenbezug denkbar wäre. Das DLR-RY erhebt die Daten hingegen lediglich zu For-

gewichtig ist ebenfalls der Umstand anzusehen, dass die betroffenen Personen ihrerseits ein Interesse an der Informationsbeschaffung durch das DLR-RY haben dürften, da gerade sie z.T. von einem optimierten System zur maritimen Verkehrssicherung und mithin einer Verbesserung der Kollisionsverhütung auf See profitieren würden. Die überwiegenden Gründe sprechen somit dafür, dem Forschungsinteresse des DLR-RY den Vorzug ggü. den Belangen der Betroffenen einzuräumen, sodass die Interessenabwägung zugunsten der in diesem Fall verantwortlichen Stelle ausfällt.

Die Tatbestandsvoraussetzungen von § 28 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BDSG sind erfüllt. Folglich kann sich das DLR-RY bei der Erhebung von AIS-Daten auf eine Rechtsgrundlage stützen.

4.5.2. Weitere Anforderungen, insbesondere Grundsatz der Direkterhebung

Daneben gilt es weitere allgemeine Prinzipien des BDSG zu beachten. Nach § 4 Abs. 2 BDSG sind personenbezogene Daten grundsätzlich beim Betroffenen, d.h. unter seiner Mitwirkung zu erheben. Ihm muss also die Möglichkeit eingeräumt werden, darauf Einfluss zu nehmen, welche Daten er wem zu welchem Zweck preisgibt.⁴¹ Im Hinblick auf die AIS-Daten ließe sich argumentieren, dass der Betroffene regelmäßig Kenntnis davon haben dürfte, dass das System in bestimmten Intervallen statische, dynamische und reisebezogene Daten des Schiffes, auf dem er sich befindet, übermittelt.⁴² Fraglich ist allerdings, ob der Kapitän diese Übermittlung dergestalt beeinflussen kann, dass eine echte Mitwirkung vorliegt.

Rein rechtlich betrachtet besteht für Schiffe seit dem 1. Juli 2004 die Pflicht, AIS fortwährend in Betrieb zu halten.⁴³ Nur in bestimmten Aus-

nahmefällen ist der Kapitän berechtigt, das AIS abzuschalten. Obschon also die tatsächliche Möglichkeit bestehen würde, die Datenübermittlung zu beenden, ginge damit ein Verstoß gegen seerechtliche Vorschriften einher, sodass von einer faktischen Bindung auszugehen ist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Benutzer des AIS dieses in erster Linie zu Navigationszwecken verwenden wird. Vor diesem Hintergrund ist ihm zwar bewusst, dass er die Daten seines Schiffes an andere Schiffe und Landstationen übermittelt, er wird aber prinzipiell nicht damit rechnen, dass andere als Navigationszwecke mit der Datenerhebung verfolgt werden. Da sich auch keine Rechtsvorschrift ausmachen lässt, nach der das DLR-RY ausdrücklich befugt wäre, AIS-Daten für Forschungszwecke zu erheben, ist eine konkludente Mitwirkung durch den Betrieb des AIS unter dem geltenden Recht ebenfalls auszuschließen.

Wenn das DLR-RY sich die besagten Schiffsinformationen beschaffen würde, hätte die davon betroffene Person folglich weder Kenntnis davon, wem sie die Daten übermittelt, noch zu welchem Zweck. Dergestalt kann von einer Mitwirkung nicht mehr ausgegangen werden.

Für einen solchen Fall sieht § 4 Abs. 2 BDSG jedoch mehrere Ausnahmen vor. So bedarf es nach Nr. 2 lit. b) keiner Mitwirkungshandlung, sofern „die Erhebung beim Betroffenen einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordern würde“ und „keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass überwiegende schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt werden.“ Bei der Frage danach, ob die Informationsbeschaffung beim Betroffenen einen unverhältnismäßigen Aufwand erfordern würde sind der Zeit-, Kosten- und Arbeitsaufwand, gemessen an der Sensibilität der zu erhebenden Daten, in die Ermittlung des „unverhältnismäßigen Aufwands“ einzubeziehen.⁴⁴ Aufgrund der Dichte und Fluktuation des Schiffsaufkommens in Nord- und Ostsee wird es dem DLR-RY kaum möglich sein, die Mitwirkung aller betroffenen Schiffscrews einzufordern. Da durch das AIS ferner keine besonders sensiblen Daten übermittelt werden, ist von einem unverhältnismäßi-

schungszwecken, sodass dieser Fall keiner weiteren Untersuchung bedarf.

⁴¹ Vgl. Gola, Peter/Schomerus, Rudolph, Bundesdatenschutzgesetz, Kommentar, 11. Aufl. 2012, § 4 Rn. 21.

⁴² Das folgt bereits aus der Richtlinie über den bordseitigen Betrieb von automatischen Schiffsidentifizierungssystemen (AIS), wonach sich der Benutzer vor Gebrauch des AIS mit den Grundgedanken der Richtlinie vertraut machen soll, vgl. VkB1. 2002, S. 713.

⁴³ Vgl. SOLAS Regel V/19 (2.4.7), geändert durch Entschließung 1 der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz

des menschlichen Lebens auf See, angenommen am 12. Dezember 2002; in deutscher Sprache abgedruckt in BGBl. II, 2003, 2020 ff.

⁴⁴ Vgl. Gola, Peter/Schomerus, Rudolph, Bundesdatenschutzgesetz, Kommentar, 11. Aufl. 2012, § 4 Rn. 28.

gen Aufwand auszugehen, sodass der Ausnahmebestand des § 4 Abs. 2 Nr. 2b BDSG erfüllt wäre. Überdies dürften jedoch keine Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung überwiegender schutzwürdiger Interessen der Betroffenen vorliegen. Diesbezüglich wird auf die im Rahmen der Prüfung zu § 28 Abs. 1 S. 1 BDSG vorgenommene Interessenabwägung Bezug genommen.⁴⁵ Ein überwiegendes Interesse auf Seiten der Schiffscrew ist demzufolge nicht gegeben und die Beschaffung der Informationen mithin auch ohne Mitwirkung des Betroffenen zulässig. In datenschutzrechtlicher Hinsicht ergeben sich folglich keine tiefgreifenden Probleme, sofern die Datenerhebung zu Forschungszwecken erfolgt. Hinsichtlich der anschließenden Datenverarbeitung, insbesondere der Fusion unterschiedlicher maritimer Informationen sind freilich die übrigen Vorgaben des BDSG zu berücksichtigen. Nähere Ausführungen dazu würden jedoch den Rahmen der vorliegenden Abhandlung sprengen. Daher soll ein Hinweis darauf, dass den Datenverarbeiter weitere Pflichten treffen⁴⁶ und dem von der Datenverarbeitung Betroffenen im jeweiligen Einzelfall bestimmte Rechte zustehen,⁴⁷ genügen.

5. Fazit

Aus der Untersuchung geht hervor, dass die Erstellung eines umfassenden Seelagebildes als eine Grundvoraussetzung zur Gewährleistung maritimer Sicherheit betrachtet wird. Dementsprechend wurde der seeseitigen Lageerfassung auch in der globalen maritimen Sicherheitsstrategie der EU eigenständige Relevanz beigemessen. Um ein möglichst genaues Lagebild zu erhalten, ist es jedoch erforderlich, dass sich das aus den verschiedenen maritimen Datenquellen gewonnene Informationsmaterial als zuverlässig erweist. Anhand des automatischen Schiffidentifikationssystems konnte aufgezeigt werden, dass die bestehenden

Technologien und Systeme diesen Anforderungen teilweise nicht genügen, sodass entsprechender Forschungsbedarf besteht. Dem hat sich das interdisziplinäre Forschungskonsortium rund um das Verbundprojekt „EMSec“ angenommen und verfolgt damit das Ziel, in enger Zusammenarbeit mit potenziellen Endnutzern Lösungen zur Optimierung der Sicherheit auf See zu finden. Die fächerübergreifende Ausrichtung des Forschungsvorhabens ist dabei von entscheidender Bedeutung, da die technisch erzielten Fortschritte ebenso in rechtlicher Hinsicht abgesichert sein müssen. Insofern war zu ermitteln, ob die für die Zwecke des DLR-RY erforderliche Erhebung der AIS-Daten im Einklang mit den datenschutzrechtlichen Vorgaben des BDSG stehen.

Schrifttum

- [1] W. Kinkartz, AIS – Automatisches Schiffsidentifizierungssystem, Zwischen Weser und Ems 2005, Heft 39, 138-149.
- [2] Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Merkblatt Inland AIS, Ausgabe 2011, abrufbar unter:

http://www.ccr-zkr.org/files/documents/workshops/wrshp181011/Leaflet_Inland_AIS_de.pdf
- [3] Marine Scotland (Hrsg.), Mapping Vessel Movements from Satellite AIS, 2014, abrufbar unter:

<http://www.gov.scot/Resource/0045/00452579.pdf>
- [4] H.-H. Schild, in: H. A. Wolf / S. Brink, Stefan [Hrsg.], Datenschutzrecht in Bund und Ländern, München 2013
- [5] A. Roßnagel / P. Scholz, Datenschutz durch Anonymität und Pseudonymität: Rechtsfolgen der Verwendung anonymer und pseudonymer Daten, MMR 2000, 721-731
- [6] M. Desoi/ S. Jandt, Zulässige Erhebung von Daten zu Forschungszwecken, DuD 2012, 895-901

⁴⁵ S.o. unter Punkt 4.5.1.

⁴⁶ Bspw. der Zweckbindungsgrundsatz nach § 28 Abs. 1 S. 2 BDSG, wonach die Zwecke, für die die Daten verarbeitet oder genutzt werden sollen, bei deren Erhebung festzulegen sind; Meldepflichten gem. § 4d BDSG; Gewährleistung der Datensicherheit gem. § 9 S. 1 BDSG; Pflicht zur Berichtigung, Sperrung oder Löschung von Daten, § 35 Abs. 1-4 BDSG.

⁴⁷ Etwa das Recht, der Datenverarbeitung zu widersprechen, § 35 Abs. 5 BDSG.

[7] P. Gola / R. Schomerus, Bundesdatenschutzgesetz, Kommentar, 11. Aufl., München 2012

[8] G. Erbs / M. Kohlhaas, Strafrechtliche Nebengesetze, 195. Ergänzungslieferung 2013