



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 5.2.2007
KOM(2007) 39 endgültig

**MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE
PARLAMENT**

**zur verbesserung der indikatoren für fangkapazität und fischereiaufwand im rahmen
der gemeinsamen fischereipolitik**

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

zur verbesserung der indikatoren für fangkapazität und fischereiaufwand im rahmen der gemeinsamen fischereipolitik

Inhalt

1.	Ziel der Mitteilung	3
2.	Definition von Fangkapazität und Fischereiaufwand	3
2.1.	Fangkapazität	3
2.2.	Fischereiaufwand	3
3.	Quantifizierung der Fangkapazität	4
3.1.	Fangkapazitätsindikatoren auf Basis der Schiffsmerkmale	4
3.1.1.	Tonnage eines Fischereifahrzeugs	4
3.1.2.	Maschinenleistung eines Fischereifahrzeugs	5
3.1.3.	Andere von den Schiffsmerkmalen ausgehende Indikatoren für die Fangkapazität....	6
3.2.	Fangkapazitätsindikatoren auf Basis der Fanggeräte	7
3.2.1.	Art und Größe der Fanggeräte. Effizienz und Selektivität.....	7
3.2.2.	Fangkapazitätsindikatoren für Schleppnetze.....	7
3.2.3.	Fangkapazitätsindikatoren für Langleinen	7
3.2.4.	Fangkapazitätsindikatoren für Wadennetze	8
3.2.5.	Fangkapazitätsindikatoren für Korbreusen	8
3.2.6.	Fangkapazitätsindikatoren für Kiemen- und Stellnetze	8
3.2.7.	Kontrolle und Durchsetzung	8
4.	Technischer Fortschritt.....	8
5.	Fangtätigkeit.....	9
5.1.	Definition der Fangtätigkeit	9
5.2.	Aufzeichnung und Überwachung der Tätigkeit, Logbuch	10
6.	Ausblick	11
7.	Schlussfolgerung.....	12

1. ZIEL DER MITTEILUNG

Die Anpassung der Flottenkapazität an die vorhandenen Fangmöglichkeiten und die gegebenenfalls notwendige Begrenzung des Fischereiaufwands zur Erhaltung der Fischbestände sind entscheidende Verwaltungsinstrumente der Gemeinsamen Fischereipolitik.

Mit dieser Mitteilung soll eine Diskussion darüber in Gang gesetzt werden, wie sich Fangkapazität und Fischereiaufwand im Rahmen der Gemeinsamen Fischereipolitik am besten quantifizieren lassen.

2. DEFINITION VON FANGKAPAZITÄT UND FISCHEREIAUFWAND

2.1. Fangkapazität

Fangkapazität wird definiert als die Kapazität eines Schiffs oder einer Gruppe von Schiffen, Fische zu fangen¹. Die Kapazität lässt sich auf zwei Arten quantifizieren.

Der wirtschaftliche Ansatz setzt die Kapazität eines Schiffs oder einer Gruppe von Schiffen gleich mit dem maximalen *Output*, d. h. der größtmöglichen Menge an Fisch, die – bei voller Auslastung der Schiffe und bei Erhaltung des guten Zustands der Bestände - innerhalb eines bestimmten Zeitraums gefangen werden kann.

Der andere Ansatz, der in der Regel beim Fischereimanagement verwendet wird, stützt sich auf das "Potenzial" einer Flotte, einen *Input* als Auslöser von fischereilicher Sterblichkeit zu geben. Zur Quantifizierung des maximalen potenziellen Inputs können Merkmale der Schiffe oder der Fanggeräte herangezogen werden. Diese Merkmale werden auch als Parameter der Fangkapazität bezeichnet.

Bislang wurde die Fangkapazität im Rahmen der Gemeinsamen Fischereipolitik anhand von Schiffsmerkmalen quantifiziert. Dieser Ansatz stammt aus den 80er Jahren, als die ersten mehrjährigen Ausrichtungsprogramme eingeführt wurden. Damals wurden als Indikatoren für die Fangkapazität die Schiffstonnage und die Maschinenleistung zugrunde gelegt und in die Grundverordnung der Gemeinsamen Fischereipolitik² aufgenommen, die auch die Möglichkeit vorsieht, die Fangkapazität anhand der Menge und/oder Größe der Fanggeräte zu ermitteln.

2.2. Fischereiaufwand

Im Gemeinschaftsrecht wird der Fischereiaufwand eines Schiffs als Produkt aus Kapazität und Fangtätigkeit definiert. Bei einer Gruppe von Schiffen wird der Fischereiaufwand definiert als Summe des Fischereiaufwands der einzelnen Schiffe.

¹ Gréboval D. (ed.) Managing fishing capacity: selected papers on underlying concepts and issues. FAO Fisheries Technical Paper. No. 386. Rom, FAO. 1999.

² Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates vom 20. Dezember 2002 über die Erhaltung und nachhaltige Nutzung der Fischereiressourcen im Rahmen der Gemeinsamen Fischereipolitik.

Der Fischereiaufwand lässt sich verstehen als eine Art Energie-Input, wobei die Kapazität als die Leistung und die Tätigkeit als die Zeit, über die diese Leistung erbracht wird, anzusehen sind. Besonders einfach ist dies, wenn Kapazität als Schiffsleistung definiert wird (vgl. Punkt 3.1.2).

3. QUANTIFIZIERUNG DER FANGKAPAZITÄT

3.1. Fangkapazitätsindikatoren auf Basis der Schiffsmerkmale

Es ist gängige Praxis, die Fangkapazität anhand der Schiffsmerkmale zu quantifizieren. Dieser Ansatz ist einfach und lässt sich – zumindest in Bezug auf die Tonnage - relativ leicht durchsetzen. Tonnage und Maschinenleistung sind – obwohl es andere Möglichkeiten gibt - die am häufigsten verwendeten Indikatoren.

3.1.1. Tonnage eines Fischereifahrzeugs

Die Tonnage eines Schiffs ist abhängig vom Volumen aller oder eines Teils der geschlossenen Räume. Es gibt verschiedene Verfahren zur Berechnung der Tonnage eines Schiffs, die sich danach unterscheiden, welche Volumina in die Berechnung einfließen.

In den Anfängen der GFP haben die Mitgliedstaaten bei der Tonnagevermessung unterschiedliche Standards angewandt. Nur Schiffe mit einer Länge von über 24 m, die in internationalen Gewässern operierten, wurden, weil sie unter das Londoner Übereinkommen³ fielen, nach einem gemeinschaftsweiten System gemessen.

1994 hat der Rat die derzeitige Begriffsbestimmung für Tonnage angenommen, die für alle Fischereifahrzeuge der Gemeinschaft gilt⁴. Bei Schiffen mit einer Länge über alles von mindestens 15 m wird die Tonnage anhand des Gesamtvolumens der umschlossenen Räume entsprechend der Definition des Londoner Übereinkommens berechnet, bei kleineren Schiffen wird stattdessen das geschätzte Volumen des Schiffsrumpfs (eine Funktion von Länge, Breite und Tiefe) herangezogen.

Seit Ende 2003 werden alle Gemeinschaftsschiffe nach einer gemeinsamen Definition der Tonnage vermessen. Dies ist ein großer Erfolg der GFP. Gelegentlich wird aber von den Fischern die Forderung erhoben, bestimmte Räume im Schiff von der Tonnageberechnung oder sogar von der Zugangs-/Abgangsregelung⁵ auszunehmen. Nach Auffassung der Kommission würde dies jedoch einen Rückschritt bedeuten, der die derzeitigen Maßnahmen zur Kapazitätsbegrenzung aushöhlen würde. Früher wurde die Tonnage in den Mitgliedstaaten auf unterschiedliche Weise gemessen, aber allen Verfahren war gemeinsam, dass bestimmte Räume von der Berechnung ausgenommen wurden. Hierdurch wurde das System kompliziert

³ Internationales Schiffsvermessungs-Übereinkommen, unterzeichnet 1969 in London.

⁴ Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 des Rates zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge. Verordnung (EG) Nr. 3259/94 vom 22 Dezember 1994 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge. Entscheidung der Kommission vom 20. März 1995 zur Durchführung des Anhangs der Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 des Rates zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge.

⁵ Nach der Eingangs-/Ausgangsregelung gemäß Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates muss jeder Kapazitätszugang in einer Flotte eines Mitgliedstaats durch einen nach Tonnage wie Maschinenleistung mindestens ebenso großen Kapazitätsabbau ausgeglichen werden.

und leistete Falscherklärungen zur Raumnutzung Vorschub, die als Vorwand dienten, um alte durch größere Schiffe zu ersetzen.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass die derzeitige Definition von Tonnage zufriedenstellend ist, und es ist nicht geplant, sie grundsätzlich zu ändern.

Das derzeitige Gemeinschaftsverfahren zur Tonnagevermessung ist allerdings verbesserungsbedürftig, so etwa bei der Festlegung der Genauigkeit für die Berechnung der Gesamttonnage oder bei der Vorgehensweise zur Berechnung des Volumens in Sonderfällen wie etwa Katamaranschiffen mit einer Länge von weniger als 15 m.

Die derzeitigen Bestimmungen sind in drei Rechtstexten festgelegt: Der Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 des Rates, ihrer Änderungsverordnung (EWG) Nr. 3259/94 und der Entscheidung der Kommission 95/84/EG zu ihrer Durchführung. Im Interesse einer Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts wird die Kommission eine neue konsolidierte Verordnung des Rates zur Festlegung der Merkmale von Fischereifahrzeugen vorschlagen, die die geltenden Texte ersetzen soll.

3.1.2. Maschinenleistung eines Fischereifahrzeugs

Die Maschinenleistung eines Fischereifahrzeugs ist im Gemeinschaftsrecht⁶ definiert als die am Schwungrad abgegebene höchste Dauerleistung einer Maschine, die [...] als Schiffsantrieb dienen kann. Demnach gilt im Gemeinschaftsrecht die Antriebsleistung eines Fischereifahrzeugs als dessen Maschinenleistung.

Außerdem nutzen Schiffe die sogenannte "Hilfsleistung". Darunter versteht man die insgesamt die an Bord installierte Leistung, die nicht unter die Definition der Antriebsleistung fällt. Insbesondere wird die Hilfsleistung verwendet für: Geräte, die mit dem Antrieb zusammenhängen (Pumpen, Ruder usw.), Geräte für die Fangtätigkeit, Geräte für die Fischverarbeitung und -haltbarmachung, Unterkunft (Beleuchtung, Heizung, Verpflegung) sowie elektronische Geräte für Fischerei oder Navigation.

Die Hilfsleistung macht inzwischen insbesondere bei großen Trawlern einen erheblichen Anteil an der Gesamtleistung aus. Durch die höhere Hilfsleistung ist es möglich, größere Netze zu verwenden und in tieferen Gewässern zu fischen. Deshalb wird die Kommission den Mitgliedstaaten vorschlagen, die Hilfsleistung in die Definition der Fangkapazität einzubeziehen.

Das derzeitige Verfahren zur Messung und Bescheinigung der Maschinenleistung weist erhebliche Schwachpunkte auf: Es ist möglich, einer Maschine eine wesentlich geringere Leistung als ihre tatsächliche höchste Dauerleistung zu bescheinigen. Die niedrigere Einstufung der Leistung ("Drosselung") wird in der Regel dadurch erreicht, dass beim Bescheinigungsverfahren für die Maschine die Einstellungen für die Kraftstoffeinspritzung angepasst werden. Diese Anpassungen lassen sich leicht rückgängig machen, so dass die tatsächliche Leistung nach Installierung der Maschine an Bord praktisch kaum zu überwachen oder zu überprüfen ist.

⁶ Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 des Rates zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge.

Die Kommission arbeitet zurzeit an einem neuen System zur Bescheinigung der Maschinenleistung, damit die bescheinigte Leistung der tatsächlichen höchsten Dauerleistung entspricht und ähnliche Maschinen auch ähnlich eingestuft werden.

Hierbei handelt es sich um ein technisch komplexes Problem, das sich ohne die Mitarbeit der Maschinenhersteller, der Zertifizierungsgesellschaften und der für die Bescheinigungsverfahren zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten kaum lösen lässt.

Die Einführung eines neuen Systems zur Bescheinigung der Maschinenleistung erfordert neue Rechtsvorschriften zur Ersetzung von Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 des Rates. Die neuen Bestimmungen sollten als Bestandteil der Definition der Kapazität auch die Definition der Hilfsleistung umfassen. Die Kommission beabsichtigt, bei der Bescheinigung der Maschinenleistung die derzeitige Bescheinigung über den Stickoxidausstoß zugrunde zu legen, die nach den Bestimmungen der Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens⁷ ausgestellt wird; diese Lösung bedarf jedoch einer genaueren technischen Prüfung.

3.1.3. Andere von den Schiffsmerkmalen ausgehende Indikatoren für die Fangkapazität

Es können auch andere mit den Schiffsmerkmalen zusammenhängende Kapazitätsindikatoren verwendet werden, obwohl sie gegenüber den Merkmalen Tonnage oder Leistung keine wesentlichen Vorteile bieten:

Das Volumen der Fischladeräume wird gelegentlich als Indikator für die Ladekapazität des Fischereifahrzeugs herangezogen. Für Grundfischbestände ist dieser Indikator aber weitgehend nebensächlich, da die Fischladeräume selten vollständig gefüllt werden. Andererseits wird bei pelagischen Trawlern und Ringwadenfischern die Dauer der Fangreise oft durch die Größe der Fischladeräume verkürzt. Dieser Indikator hängt aber eng mit dem Schiffsvolumen (in BRZ) zusammen und ist schwer zu überwachen.

Die Gefrierkapazität ließe sich ebenfalls als geeigneter Indikator für die Kapazität heranziehen. Unter Gefrierkapazität versteht man die Fischmasse, die in einer Zeiteinheit gefroren werden kann, und dies stellt für bestimmte Fischereien eine Obergrenze dar. Dieses Merkmal ließe sich allerdings nur schwer überwachen. Ersatzweise ließe sich auch die Hilfsleistung heranziehen, weil Gefrier- und Kühlprozesse sehr viel Energie verbrauchen. Dies wäre ein weiteres Argument für die Einbeziehung der Hilfsleistung in die Berechnung der Schiffskapazität.

Der Pfahlzug wurde als geeigneter Indikator für Trawler vorgeschlagen. Dieser wird definiert als die maximale Kraft, eines Schiffs, das Zug gegen einen Poller ausübt. Der Pfahlzug war schon immer ein vertraglich festgesetzter Wert bei Schleppschiffen (und häufig auch bei Trawlern), und es gibt Standardverfahren für dessen Messung. Die Messung ist aber kostenaufwändig; außerdem bestünde auch hier die Gefahr, dass eine zu niedrige Maschinenleistung angegeben wird, denn bei der Drosselung der Maschine wird auch eine niedrigere Zugkraft gemessen.

⁷

Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe, 1973, zuletzt geändert durch das diesbezügliche Protokoll aus dem Jahre 1978 (MARPOL 73/78)

3.2. Fangkapazitätsindikatoren auf Basis der Fanggeräte

3.2.1. Art und Größe der Fanggeräte. Effizienz und Selektivität

Die Merkmale und insbesondere die Größe der Fanggeräte können als Hinweis auf das Potenzial eines Schiffs angesehen werden, fischereiliche Sterblichkeit zu verursachen. Wenn Art und Größe der zulässigen Fanggeräte genau festgelegt werden, lässt sich die Fangkapazität auf Basis dieser Information leichter quantifizieren.

Effizienz und Selektivität

Es gibt keine klare Trennung zwischen den Merkmalen von Fanggeräten, die die Effizienz (generelle Fähigkeit, Fische zu fangen) bzw. Selektivität (Fähigkeit, zwischen unterschiedlichen Fischarten oder –größen zu unterscheiden) beeinflussen. Die Kommission schlägt vor, davon auszugehen, dass Art und Größe der Fanggeräte mit der Effizienz und damit mit dem Fangpotenzial bzw. der Fangkapazität zusammenhängen und andere Merkmale von Fanggeräten wie Maschenöffnung oder Trennvorkehrungen als Faktoren für die Selektivität anzusehen sind. Dies ist zwar eine Vereinfachung, hilft aber, die Maßnahmen zur Kapazitätsbegrenzung im Rahmen der Bestandsbewirtschaftung von Maßnahmen zur Selektivitätsverbesserung zu unterscheiden.

Die Kommission wird dies bei der Erarbeitung der anstehenden Legislativvorschläge zur Kapazitätssteuerung und zu den technischen Erhaltungsmaßnahmen berücksichtigen.

Art der Fanggeräte

Beim Versuch, die Fangkapazität anhand der Fanggeräte zu quantifizieren, empfiehlt es sich, letztere in zwei Gruppen zu unterteilen, je nachdem, ob sie am Fischereifahrzeug befestigt bleiben oder nicht. Bleibt das Gerät am Fischereifahrzeug befestigt, so lässt sich die Fangdauer anhand der Zeit, die das Fischereifahrzeug auf See verbringt, abschätzen. Dies ist bei Schleppnetzen und Wadennetzen sowie bei bestimmten Arten von Langleinen der Fall. Bleibt das Fanggerät in den Fanggründen, während das Schiff andere Geräte ausbringt oder zurück zum Hafen fährt, ist die Zeit, die für die Fang- oder sonstige Tätigkeit gemessen wird, unabhängig davon, wie lange sich das Schiff auf See befindet, und deshalb schwieriger zu messen. Dies gilt u.a. für Kiemen- bzw. Stellnetze oder für Korbreusen.

3.2.2. Fangkapazitätsindikatoren für Schleppnetze

Bei der **Schleppnetzfisherei** handelt es sich im Wesentlichen um das Filtern von Wasser. Bei optimaler Schleppgeschwindigkeit für die jeweils befischte Art lässt sich die Fangkapazität anhand der Oberflächenöffnung des Netzes in m² ausreichend genau quantifizieren.

Mit der Oberflächenöffnung ließe sich die Schleppnetzfisherei auf demersale und auf pelagische Arten beschreiben. Baumkurren lassen sich durch die Baumlänge, nach der sich bei dieser Art von Netzen die Oberflächenöffnung richtet, charakterisieren.

3.2.3. Fangkapazitätsindikatoren für Langleinen

Die Fangkapazität einer Langleine lässt sich durch die Zahl ihrer Haken bzw. bei gleichbleibendem Abstand zwischen diesen durch die Länge bestimmen.

3.2.4. Fangkapazitätsindikatoren für Wadennetze

Die Kapazität von Ringwaden kann anhand der Gesamtlänge des Netzes bestimmt werden; die Netztiefe ist abhängig von der befischten Art. Dabei ist zu berücksichtigen, ob Fischsammelgeräte verwendet werden, da diese die Kapazität in einem Umfang erhöhen können, die sich nur schwer quantifizieren lässt. Wadennetze sind immer am Fischereifahrzeug befestigt.

3.2.5. Fangkapazitätsindikatoren für Korbreusen

Die Kapazität einer Reusenfischerei lässt sich durch die Anzahl und Größe der Korbreusen bestimmen. Andere Merkmale wie Form, Öffnungsgröße oder verwendetes Material sind in hohem Maße abhängig von der jeweiligen Fischerei und ließen sich als technische Maßnahmen definieren.

3.2.6. Fangkapazitätsindikatoren für Kiemen- und Stellnetze

Die Fangkapazität dieser Netze ist direkt abhängig der Größe, so dass deren Zahl in Verbindung mit deren Länge und Tiefe als geeignete Kapazitätsindikatoren anzusehen sind. Stattdessen ließe sich auch die Oberfläche je Netz als Indikator heranziehen. Die Maschenöffnung und andere Merkmale werden als technische Maßnahmen eingestuft.

3.2.7. Kontrolle und Durchsetzung

Nach allgemeiner Auffassung ist eine Regelung zur Steuerung der Kapazität oder des Fischereiaufwands über fanggerätebezogene Indikatoren schwieriger zu überwachen und durchzusetzen als eine Regelung, die sich auf Schiffsmerkmale bezieht. Damit eine solche Regelung wirksam sein kann, ist bei der Durchsetzung ein hoher Einsatz der Behörden und sonstigen Beteiligten erforderlich. Dies ist nur möglich in einem genau abgegrenzten Fanggebiet und bei einer genau festgelegten Gruppe von Fischereifahrzeugen, die möglichst über ausschließlichen Zugang zu der betreffenden Fischerei verfügen sollten.

4. TECHNISCHER FORTSCHRITT

Einer der größten Schwachpunkte von Fangkapazitätsindikatoren, die sich auf Merkmale von Fischereifahrzeugen stützen, ist der, dass sie die Auswirkungen des technischen Fortschritts nicht ohne Weiteres erfassen können.

Nach allgemeiner Auffassung ist die Fangmenge eines normalen Fischereifahrzeugs auf neuestem Stand erheblich größer als die eines Schiffs mit vergleichbarer Tonnage von vor 30 Jahren. Dieser Sachverhalt lässt sich aber kaum quantifizieren. Einigen Studien zufolge steigt die Produktivität durch den technischen Fortschritt um 1 bis 3 %⁸ jährlich, bei bestimmten Fischereien sogar noch stärker. Zu den technischen Verbesserungen, die zur Steigerung der realen Fangkapazität beigetragen haben, ließen sich u. a. folgende Beispiele anführen:

⁸ Report on efficiency and productivity in fish capture operations ICES Working Group on Fish Technology and Fish Behaviour Report 2004 (Bericht über die Effizienz und Produktivität bei Fischfangansätzen der ICES-Arbeitsgruppe zu Fischtechnologie und Fischverhalten, Bericht von 2004).

- Die Anwendung steuerbarer Schiffsschrauben oder Propellerdüsen führt zwar nicht zu einer höheren Maschinenleistung des Fischereifahrzeugs, wie sie im Gemeinschaftsrecht definiert ist, steigert aber die Effizienz, mit der diese Leistung eingesetzt wird: Mit derselben Maschinenleistung lassen sich in der Schleppnetzfischerei eine höhere Zugkraft oder eine größere Geschwindigkeit erzielen.
- Die elektronische Ausstattung mit Einrichtungen zur Fischortung oder zur Steuerung der Position der Fanggeräte sind Beispiele für die Verbesserung der Effizienz, die sich durch messbare Parameter nicht wiedergeben lassen. Dies gilt auch für elektronische Einrichtungen zur Steuerung der Position der Schleppnetze, mit denen diese Netze wesentlich effizienter eingesetzt werden können.
- Ein weiteres Beispiel ist die Verwendung von Satellitendaten zur Bestimmung der möglichen Lage von Thunfischbeständen. Hierdurch benötigen die Thunfischfänger weniger Zeit für die Ortung und haben stattdessen mehr Zeit für den Fang zur Verfügung, wodurch die Fangmenge gesteigert werden kann.
- Durch leistungsfähigere Geräte an Deck kann ein Netz auf einem Fischereifahrzeug – bei gleichbleibender Schiffsgröße, Antriebsleistung und Zahl der Tage auf See - häufiger ausgelegt und wieder eingeholt werden, so dass sich die effektive Fangmenge erhöht.
- Die Konstruktion von Schleppnetzen wurde in verschiedenen Punkten verbessert, um den Kraftaufwand zu verringern, der notwendig ist, um sie durchs Wasser zu ziehen. Dank verbesserter Materialstärke können außerdem dünnere Fasern verwendet werden, durch die sich ihr Widerstand im Wasser verringert. Ebenso wurde die hydrodynamische Konstruktion der Scherbretter und die Form der Schleppnetze im Hinblick auf den Widerstand verbessert, so dass die Schiffe jetzt größere Netze verwenden können.

Die Auswirkungen des technischen Fortschritts auf die Fangkapazität sind wahrscheinlich zu komplex, als dass sie konkret in die Maßnahmen zum Fischereimanagement einbezogen werden können. Durch die Steuerung der Fangkapazität anhand von Geräteart und -größe werden diese Schwierigkeiten vermieden, indem die Begrenzungen im Bereich der Fanggeräte festgelegt werden.

Normung und technischer Fortschritt

Die Quantifizierung und Begrenzung der Fangkapazität und des Fischereiaufwands anhand der Merkmale der Fanggeräte setzen in gewissem Umfang voraus, dass Gerätetypen, -größen und sonstige Merkmale wie Maschenöffnung oder Form der Fanghaken genormt werden. Hierdurch kann sich der technische Fortschritt und damit auch die Verbesserung der Effizienz von Fanggeräten verlangsamen.

5. FANGTÄTIGKEIT

5.1. Definition der Fangtätigkeit

Die Fangtätigkeit ist definiert als die Zeit, in der ein Fischereifahrzeug tatsächlich zum Einsatz kommt. Im Gemeinschaftsrecht bezieht sich die Fangtätigkeit auf die Tätigkeit des

Fischereifahrzeugs und wird in Tagen gemessen. Bei bestimmten Fischereien ließe sie sich aber genauer durch die Zeit definieren, in der die Fanggeräte genutzt werden.

Tätigkeit des Fischereifahrzeugs

Dieses Konzept wird derzeit bei den Plänen für die Bestandserholung von Kabeljau und Seehecht sowie für den Anhang II der TAC und die Quotenregelung angewandt, bei denen die Tätigkeit anhand der Tage in dem betreffenden Fanggebiet und außerhalb des Hafens verwaltet wird. Außerdem gilt es für die Berechnung des Fischereiaufwands bei der Regelung für westliche Gewässer⁹, wo die Tätigkeit als Zeit in einem genau eingegrenzten Gebiet definiert ist. Bei Fischereifahrzeugen, die in der Nähe ihrer Fanggründe stationiert sind, sind die beiden genannten Definitionen einander gleichwertig.

Ferner müssen die Regeln für die Fischereitätigkeit eindeutig vorsehen, wie die Zahl der Tage zu berechnen ist. So ist z. B. festzulegen, ob Kalendertage oder die Zahl der Stunden auf See, geteilt durch 24, zugrunde gelegt werden und wie Bruchteile von Tagen zu behandeln sind.

Einsatz der Fanggeräte. Fangzeit.

Ein genauerer und theoretisch auch besserer Indikator zur Messung der Fangtätigkeit wäre die Zeit, die tatsächlich gefischt wird, also die Zeit, in der die Fanggeräte zum Fischen ausgebracht sind oder die sogenannte "Fangzeit". Die Fangzeit eines stationären Fanggeräts lässt sich jedoch in der Regel nur schwer oder nur mit hohem Kostenaufwand ordnungsgemäß überwachen, da Korbreusen und andere stationäre Fanggeräte im Wasser verbleiben können, während das Schiff weiterfährt oder zum Hafen zurückkehrt. Zudem können diese Fanggeräte von verschiedenen Schiffen ausgelegt und wieder eingeholt oder auch dauerhaft ausgebracht werden.

5.2. Aufzeichnung und Überwachung der Tätigkeit, Logbuch

Im Logbuch sollten grundsätzlich alle Daten aufgezeichnet werden können, mit denen die Tätigkeit auf unterschiedliche Weise berechnet werden kann. Der Kapitän sollte die für die jeweilige Regelung erforderlichen Daten eintragen. Die Daten zur Fangtätigkeit lassen sich in zwei große Gruppen einteilen:

- (a) Daten zum Schiff: geografischer Standort zu unterschiedlichen Zeitpunkten
- (b) Daten zum Fanggerät: Ausbringungszeit je Fangeinsatz.

Die Überwachung der Tätigkeit eines Fischereifahrzeugs muss sich auf die Daten des Logbuchs und des Schiffsüberwachungssystems (VMS) stützen. Mit der Einführung des geplanten elektronischen Logbuchs würden sich die Möglichkeiten zur genauen und zeitnahen Überwachung der Fangtätigkeit noch verbessern.

⁹ Verordnung (EG) Nr. 1954/2003 des Rates vom 4. November 2003 zur Steuerung des Fischereiaufwands für bestimmte Fanggebiete und Fischereiressourcen der Gemeinschaft, zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2847/93 und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 685/95 und (EG) Nr. 2027/95.

6. AUSBLICK

Bezüglich der derzeitigen Kapazitätsindikatoren ist die Kommission der Auffassung, dass die Definition der Tonnage eines Fischereifahrzeugs sachgemäß ist, vorschriftsmäßig angewandt wird und deshalb keine größeren Änderungen erfordert. Nicht zufriedenstellend ist hingegen die Bescheinigung der Maschinenleistung von Fischereifahrzeugen. Die Kommissionsdienststellen werden ihre Gespräche mit den Mitgliedstaaten, Maschinenherstellern, Klassifikationsgesellschaften und Interessenvertretungen der Fischer fortsetzen, um die derzeitige Regelung der Ausstellung von Sicherheitszeugnissen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge zu verbessern.

Bezüglich der Annahme von Indikatoren für Fangkapazität und Fischereiaufwand auf der Grundlage der Größe und sonstiger Merkmale von Fanggeräten wurden bislang keine entsprechenden Vorstöße unternommen. Dabei handelt es sich um eine hochtechnische Frage, die eine genau abgestimmte Überwachung und Kontrolle erfordert, so dass zur sachgemäßen Bewertung dieser Möglichkeit weitere Gespräche erforderlich sind.

Die Fischereien, die derzeit durch das Fanggebiet, die befischten Arten und die Art der Fanggeräte bestimmt werden, dürften sich am ehesten für die Begrenzung von Fangkapazität und Fischereiaufwand auf der Grundlage der Fanggeräte eignen. Für solche Fischereien wären Fanggenehmigungen in Form einer Obergrenze für die Tätigkeit mit Fanggeräten genau festgelegter Art und Größe (Normung) denkbar. Bevor jedoch ein solches Konzept in das Gemeinschaftsrecht eingeführt werden kann, müssen noch einige Fragen geklärt werden:

- Vereinbarkeit mit den derzeitigen Maßnahmen zur Begrenzung des Fischereiaufwands und des durch Schiffsmerkmale, also Tonnage und Maschinenleistung, festgelegten "Geltungsumfangs" von Fanggenehmigungen.
- Möglichkeit des Wegfalls von Kapazitätsbegrenzungen anhand von Schiffsmerkmalen, wenn die angewandte Regelung sich ausschließlich auf die Fanggeräte bezieht. Mit anderen Worten: Kann eine Regelung für die Erteilung von Fanggenehmigungen unabhängig von der Maschinenleistung oder Tonnage von Schiffen erstellt werden?
- Schließlich ist die Frage zu klären, inwiefern sich eine solche Regelung zur Steuerung des Fischereiaufwands in ein System der umfassenden Kapazitätsbegrenzung durch das Gemeinschaftsrecht (Zugangs-/Abgangsregelung) einbeziehen lässt.

In der Zwischenzeit ist es nach Auffassung der Kommission angesichts des derzeitigen Zustands zahlreicher Fischereien in europäischen Gewässern in jedem Fall gerechtfertigt, Maßnahmen zu treffen, um einen weiteren Anstieg des Fischereiaufwands aufgrund des technischen Fortschritts und der gestiegenen Größe und Anzahl der Fanggeräte zu verhindern.

Aktionsplan

Im Zusammenhang mit der Bescheinigung der Maschinenleistung und der Messung der Tonnage sind folgende Maßnahmen geplant:

- Vorschlag zur Konsolidierung der Tonnagevermessung, die derzeit in der Verordnung (EWG) Nr. 2930/86 des Rates zur Definition der Angaben für Fischereifahrzeuge geregelt ist.

- Laufende Konsultationen mit Maschinenherstellern und Klassifikationsgesellschaften zur Suche nach der bestmöglichen Lösung zur Bescheinigung der Maschinenleistung und daran anschließend Informations- und Meinungsaustausch mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten. Auf dieser Grundlage würde die Kommission einen Vorschlag für neue Rechtsvorschriften zur Maschinenleistung vorlegen.

Bezüglich der Heranziehung der Merkmale von Fanggeräten als Indikatoren für Fangkapazität und Fischereiaufwand wird die Kommission folgende Maßnahmen ergreifen:

- **Fallstudien.** Die Mitgliedstaaten haben auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene Art und Größe von Fanggeräten auf unterschiedliche Weise begrenzt. Die dabei gesammelten Erfahrungen wären eine wertvolle Grundlage für die Diskussion über die Anwendung solcher Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene. Als Erstes würde die Kommission ab 2007 in den Mitgliedstaaten Informationen über die Merkmale solcher Regelungen einholen. Daran anschließend würde eine Studie zur Auswertung der Ergebnisse eines oder mehrerer solcher Bestandsverwaltungsmaßnahmen durchgeführt.
- **Konsultation mit den Mitgliedstaaten, den Interessengruppen und den Forschern.** Im Laufe des Jahres 2007 will die Kommission mit den Interessenvertretern und Forschern Kontakt aufnehmen und eine Reihe von Treffen abhalten, um festzulegen, welche Fischereien sich für die in dieser Mitteilung angesprochenen neuen Formen der Begrenzung von Fangkapazität und Fischereiaufwand eignen. Der Wissenschafts-, Technik- und Wirtschaftsausschuss für Fischerei (STECF) wird gebeten, ein Gutachten über spezifische Aspekte der Bewertung des Fischereiaufwands auf der Grundlage der Merkmale von Fanggeräten zu erarbeiten.
- **Pilotprojekte.** Danach wird die Kommission vorschlagen, bestimmte Fischereien in einem Pilotversuch auf der Grundlage der in dieser Mitteilung genannten Indikatoren für Fischereiaufwand und Fangkapazität zu verwalten. Dies könnte im Lauf des Jahres 2008 erfolgen.

7. SCHLUSSFOLGERUNG

Nach Auffassung der Kommission ist die Tonnage von Fischereischiffen ein angemessenes Kriterium zur Vermessung von Schiffen und folglich auch ein geeigneter Indikator für die Fangkapazität. Sie sollte auch weiterhin zur Bewertung der Gesamtkapazität der Fischereifloten der Mitgliedstaaten genutzt werden. Die Kommission beabsichtigt, bei der Definition geringfügige Verbesserungen, einschließlich eines neuen Rechtstexts zur Konsolidierung der geltenden Bestimmungen, vorzuschlagen.

Die Maschinenleistung eines Fischereifahrzeugs eignet sich ebenfalls als Indikator für die Fangkapazität; die Wirksamkeit der derzeit geltenden diesbezüglichen Gemeinschaftsregeln ist jedoch nicht zufriedenstellend. Das Verfahren zur Bescheinigung der Maschinenleistung ist in hohem Maße verbesserungsbedürftig. Was die Verwendung der Merkmale von Fanggeräten als Indikatoren für die Fangkapazität betrifft, so wird die Kommission den vorgeschlagenen Aktionsplan mit der Bewertung von Fallstudien, Diskussionen mit den Interessenvertretern und Durchführung von Pilotprojekten durchführen.

Die Kommission betrachtet die im Aktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen als eine solide Grundlage für künftige Entscheidungen darüber, ob, wann und wie die Merkmale von Fanggeräten in der Gemeinsamen Fischereipolitik in größerem Umfang als Indikatoren für die Fangkapazität und damit als Mittel zur Bestandsverwaltung verwendet werden sollten.