

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Kirsten Tackmann, Caren Lay,
Herbert Behrens, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/11730 –**

Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Anfang des Jahres 2013 gilt in den europäischen Gewässern die reformierte Fischereipolitik der Europäischen Union (Gemeinsame Fischereipolitik – GFP). Ein wesentliches Kernelement der GFP ist ein Paradigmenwechsel: Es wird die Grundregel eingeführt, nur noch nach dem Prinzip des maximalen Dauerertrags (MSY) zu fischen und das bisherige Rückwurfgebot in eine Anlande Verpflichtung (Rückwurfverbot) für unerwünschte Beifänge umgewandelt. Da ein Großteil der Fische den Rückwurf ins Meer nicht überlebt, leisten sie auch keinen Beitrag zur Bestandsstabilisierung ihrer Art. Gleichzeitig gab es auch keine Anreize oder steuernde Maßnahmen zur Minimierung dieser unerwünschten Beifänge. Deshalb wird nun bis zum Jahr 2019 in allen EU-Fischereien eine so genannte Anlande Verpflichtung mit festgelegten Höchstfangmengen umgesetzt, die für alle Fischer bei allen Fangfahrten gelten. Die Anlande Verpflichtung ist in der Ostsee bereits seit dem Jahr 2015 in Kraft und wird schrittweise seit dem Jahr 2016 auch in der Nordsee umgesetzt. Zur Durchsetzung dieses Kernelements der GFP sieht das EU-Recht umfassende Kontrollen der Fischerei durch die Mitgliedstaaten vor.

Für die Umsetzung in Deutschland ergaben sich dabei Fragen, die von der Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE zur Gemeinsamen Fischereipolitik auf Bundestagsdrucksache 18/10814 teilweise beantwortet wurden. Jedoch legten die Antworten der Bundesregierung für die Fragesteller den Schluss nahe, dass die Wirksamkeit der Kontrollen zur Umsetzung der Anlande Verpflichtung in Deutschland erhebliche Defizite aufweist. So lagen im Jahr 2016 die Kontrollen auf See bei 1,5 Prozent der deutschen Fangfahrten in der Ostsee und bei 0,7 Prozent der deutschen Fangfahrten in der Nordsee. Die Kontrolle auf See ist allerdings nach Ansicht der Fragesteller essentiell, um beurteilen zu können, ob und in welchem Umfang Beifänge anfallen und als illegaler Rückwurf über Bord gehen. Des Weiteren wurde deutlich, dass die Kontrollen bisher vor allem auf die passive Fischerei (z. B. mit Stellnetzen) fokussiert sind. Hohe Mengen unerwünschter Beifänge fallen jedoch vor allem in der aktiven Fischerei mit geschlepptem Fanggerät an. Deshalb sind adäquate Kontrollen der Beifänge auf See zwingend notwendig für den Vollzug des gesetzlichen Regelwerkes und damit für eine erfolgreiche Stabili-

sierung der Fischbestände. Nur mit einer konsequenten Umsetzung und Kontrolle der Anlandeverpflichtung können belastbare Daten zu den Beifängen der Fischereien erhoben werden. Das trägt auch zu mehr Sicherheit bei den wissenschaftlichen Bestandsschätzungen bei. Sind die Daten zu den Beifängen mangelhaft, wird die Verlässlichkeit der Bestandsschätzung um bis zu 30 Prozent reduziert (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10814, Frage 19). Die Bestandsschätzungen sind wiederum die Basis für die wissenschaftlichen Fangempfehlungen, aus der sich die Festlegung der jährlichen Gesamtfangmenge ableitet. Auf dieser Grundlage gilt es, die Balance zwischen Bestandsschutz und Sicherung der Küstenfischerei zu finden bis der maximale Dauerertrag (MSY) durch nachhaltige Bewirtschaftung erreicht ist.

Auch das so genannte Selbstreporting der Fischerei durch die Logbuchdaten weist Lücken auf. Die wissenschaftliche Schätzung der untermaßigen Fänge für das Jahr 2015 sagt aus, dass 17-mal so viel untermaßige Dorsche in der westlichen Ostsee illegal rückgeworfen wurden (basierend auf Beprobungsreisen und Selbstbeprobung durch Fischer) als in den Logbüchern gemeldet wurden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10814, Frage 18). Bedenkt man die wissenschaftliche Fangempfehlung von 917 Tonnen für diesen Bestand im Jahr 2017, werden das Ausmaß solcher Falschmeldungen klar mit der möglichen Konsequenz der Überfischung des Bestandes und massiven Quotenkürzungen im Nachfolgejahr bei diesem Brotfisch der deutschen Küstenfischerei.

1. Wie hoch schätzt die Bundesregierung das Risiko, dass deutsche Fangschiffe die Fangmengenbegrenzungen nicht einhalten und das Anlandegebot missachten (bitte begründen)?

Die Bundesregierung schätzt das Risiko, dass deutsche Fangschiffe die Fangmengenbegrenzungen nicht einhalten, als sehr gering ein. Die umfassende Quotenüberwachung durch die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) und zusätzlich bei den organisierten Fischereibetrieben durch die Erzeugerorganisationen lieferte in den letzten Jahren keine Hinweise auf Überfischung von Fangquoten durch deutsche Fischer. Unangekündigte Stichprobenkontrollen auf See und bei der Anlandung sind darauf ausgerichtet, mögliche Verstöße aufzudecken und mit Bußgeldern zu ahnden. Die Fangmengen werden exakt protokolliert, ein Überschreiten dieser Mengen ist damit ausgeschlossen.

Deutschland und die übrigen EU-Mitgliedstaaten prüfen derzeit zusammen mit der Europäischen Fischereiaufsichtsagentur (EFCA) mögliche fehlerhafte Angaben der Fischereibetriebe zu den Rückwürfen, insbesondere beim Ostseedorsch. Diese Überprüfung erfolgt auf Basis des sog. letzten Hols (s. Antwort zu Frage 11). Eine genauere Einschätzung des Risikos von Verstößen gegen das Anlandegebot ist erst nach Abschluss dieser Arbeiten möglich.

2. Nach welchen Kriterien erfolgt von wem die Anzahl und die Auswahl der Fangschiffe, die auf See kontrolliert werden?

Die Kontrolle der Fangschiffe erfolgt gemäß den Bestimmungen der EU-Fischereikontrollverordnung risikobasiert. Die BLE führt dazu Risikolisten und wählt gezielt Fangschiffe aus, die in der Vergangenheit bereits auffällig geworden sind. Der Einsatz der Kontrollschiffe erfolgt, ohne dass Ort und Zeit für die betroffenen Fangschiffe bekannt sind. Die Seekontrollen werden nach der operativen Lage der Fischerei durchgeführt. Vom Fischereischutzboot erfolgt eine tägliche Lagebeurteilung, in die sowohl eine Auswertung der Daten des satellitengestützten Schiffsüberwachungssystems (VMS) als auch eine Bewertung vorangegangener

Bordkontrollen und festgestellter Verstöße sowie aus der Risikoanalyse resultierende Daten einfließen. Auf der Basis der täglichen Lagebeurteilungen werden die Kontrollschwerpunkte festgelegt. In Zeiträumen mit spezifischen Risiken werden in bestimmten Fanggebieten und in bestimmten Flottensegmenten verstärkt Kontrollen durchgeführt. Diese Schwerpunktkontrollen finden in Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten statt, unterstützt durch die EFCA. Die Auswahl der Kontrollziele erfolgt sowohl durch die Kapitäne der Kontrollschiffe als auch durch die Koordinatoren in der BLE und, im Falle der Durchführung gemeinsamer Einsatzpläne mit anderen Mitgliedstaaten, der EFCA.

3. Wie viele Fangfahrten deutscher Fischereifahrzeuge mit passivem und aktivem Fischereigerät wurden in den Jahren 2014, 2015 und 2016 in der Nordsee bzw. in der Ostsee durchgeführt (bitte getrennt aufzuführen)?

Wie viele dieser Fangfahrten (bitte nach Seegebieten und Fanggerätegruppe, i.e. TR1, TR2, TRSK1, BT1, BT2, GN, LLS, PTB/OTB > 105 mm, PTB/OTB 90-104 mm, etc. aufschlüsseln) wurden jenseits und wie viele innerhalb der 12-sm Zone auf See von Inspektoren kontrolliert (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Anzahl Fangfahrten gesamt:

Nordsee			
Fanggerät	2014	2015	2016
Aktiv	15.025	14.678	14.288
passiv	180	186	153
gesamt	15.205	14.864	14.441

Ostsee*			
Fanggerät	2014	2015	2016
Aktiv	4.171	4.331	3.678
passiv	14.988	15.122	13.798
gesamt	19.159	19.453	17.476

* Nur Fahrzeuge ab 8 m Länge über alles.

Bei der Anzahl der Fangfahrten für die Ostsee ist zu berücksichtigen, dass Fischereifahrzeuge unter 8 Meter Länge über alles nicht logbuchpflichtig sind und nur zur Abgabe von Monatsmeldungen über ihre Fänge und Anlandungen verpflichtet sind und somit die tatsächliche Anzahl der getätigten Fangreisen die hier aufgeführten Werte übersteigt.

Kontrollierte Fangfahrten mit passivem und aktivem Fanggerät, Ostsee und Nordsee, 2014, 2015, 2016, aufgeschlüsselt nach Bund und Ländern:

Ostsee			
	2014	2015	2016
Aktiv:			
davon Bund	133 (28 PT)	59 (27 PT)	60 (25 PT)
davon Land	nicht verfügbar	17(7 PT)	20 (3 PT)
Mecklenburg-Vorpommern	nicht verfügbar	6 (5 PT)	6 (3 PT)
Schleswig-Holstein	nicht verfügbar	11 (2 PT)	14 (0 PT)
Passiv:			
davon Bund	3 (1 GNS, 2 LL)	3 (2 GNS, 1 LL)	11 (10 GNS, 1 LL)
davon Land	nicht verfügbar	411 (286 GNS, 21 LL)	207 (132 GNS, 14 LL)
Mecklenburg-Vorpommern	nicht verfügbar	358 (250 GNS, 21 LL)	153 (112 GNS,11 LL)
Schleswig-Holstein	nicht verfügbar	53 (36 GNS, 0 LL)	54 (36 GNS,0 LL)

Die Zahlen in Klammern geben die jeweils überwiegend vorkommenden Fanggeräte wieder.

(PT =Schleppnetze, GNS = Kiemennetze, LL = Langleinen)

Hinweis für den Ostseeraum:

Die Fischereiüberwachung auf See wird in Mecklenburg-Vorpommern innerhalb der 3-Seemeilen-Zone vom Landesamt für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei (LALLF MV), zwischen der 3- bis 12-Seemeilen-Zone und außerhalb dieser Zone von der BLE wahrgenommen. In Schleswig-Holstein ist das Bundesland innerhalb des Küstenmeeres und die BLE außerhalb der 12-Seemeilen-Zone zuständig.

Nordsee	2014	2015	2016:
<i>Aktiv:</i>	50	96	94
- davon Bund	50 (29 TBB, 21OT)	33 (17 TBB, 15 OT)	35 (17 TBB, 18 OT)
- davon Land	nicht verfügbar	63 (63 TBB)	59 (59 TBB)
-- NI	nicht verfügbar	4 (4 TBB)	6 (6 TBB)
-- SH	nicht verfügbar	59 (59 TBB)	60 (58 TBB)
<i>Passiv:</i>	0	1(1 GNS)	0
- davon Bund	0	1 (1 GNS)	0
- davon Land	nicht verfügbar	0	0
-- NI	nicht verfügbar	0	0
-- SH	nicht verfügbar	0	0

Die Zahlen in Klammern geben die jeweils überwiegend vorkommenden Fanggeräte wieder. (TBB = Baumkurren, OT =Schleppnetze und Waden, GNS = Spiegel- und Kiemennetze)

Hinweis für den Nordseeraum:

Die Fischereiüberwachung auf See wird in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) von der BLE wahrgenommen. Innerhalb der Küstengewässer sind die jeweiligen Fischereibehörden der Bundesländer zuständig. In Schleswig-Holstein ist die schleswig-holsteinische Wasserschutzpolizei (WSP) auf See und das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR) in den Häfen und an Land zuständig. In Niedersachsen ist das Staatliche Fischereiamt Bremerhaven (auf See und an Land) zuständig. Die Inspektoren der BLE und der WSP werden ausschließlich für Seekontrollen eingesetzt. Die Inspektoren des LLUR werden ausschließlich für Anlandekontrollen eingesetzt. Die Inspektoren in Niedersachsen werden sowohl für See- als auch für Anlandekontrollen eingesetzt.

4. Wie hoch war die Gesamtzahl deutscher Fangfahrten in der Nordsee und in der Ostsee in den Jahren 2014, 2015 und 2016, aufgeschlüsselt nach Seegebieten und Anzahl der Fangfahrten in der Deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), im Verhältnis zur Anzahl der Fangfahrten in deutschen Küstengewässern, aufgeschlüsselt nach den jeweils zuständigen Kontrollbehörden von Bund und Ländern?

Fangge- biet	Fangfahrten gesamt		
	2014	2015	2016
Ostsee*	24.538	24.318	22.080
Nordsee	15.205	14.864	14.441

* Auch Fahrzeuge unter 8 m L_üa (Länge über alles).

Eine Zuordnung der Fangfahrten nach AWZ bzw. 12-Seemeilen-Zone sowie in Bezug auf Bund- oder Länderzuständigkeit ist nicht möglich, da die Fangreisen häufig zonenübergreifend durchgeführt werden. Bei der Anzahl der Fangfahrten für die Ostsee ist zu berücksichtigen, dass Fischereifahrzeuge unter 8 Meter Länge nicht logbuchpflichtig und nur zur Abgabe von Monatsmeldungen verpflichtet sind und somit die tatsächliche Anzahl der getätigten Fangreisen die hier aufgeführten Werte übersteigt.

5. Wie hoch war die Anzahl kontrollierter Fangfahrten in der Nordsee im Jahr 2016 bei
- der gemischten aktiven Fischerei mit Zielarten, die unter das Anlandegebote fallen, und
 - der gemischten aktiven Fischerei auf Zielarten, die im Jahr 2016 noch nicht unter das Anlandegebote fielen
- (bitte jeweils aufschlüsseln für die Fangerätegruppen TR1, TR2, BT1, BT2, TRSK1), und wie hoch war die Gesamtzahl von Fangfahrten für die jeweilige Gerätegruppe?

Die Anzahl kontrollierter Fangfahrten in der Nordsee im Jahr 2016, die mit aktivem Fanggerät durchgeführt wurden und die 2016 unter das Anlandegebote fielen, betrug 232 (ohne Anteil Krabbenfischer, ohne Anteil Sandaalfischer (< 16mm) ohne Kabeljaufischer (> 105mm)).

Die Anzahl kontrollierter Fangfahrten mit aktivem Fanggerät, die 2016 noch nicht unter das Anlandegebote fielen, betrug 74 (nur Krabbenfischer, Sandaalfischer (< 16mm) und Kabeljaufischer (> 105mm)).

Gesamtzahl Fangfahrten	
Nordsee	2016
TR1	422
TR2	234
TR3	0
BT1	0
BT2	149

Darüber hinaus werden Fangfahrten deutscher Fischereifahrzeuge regelmäßig durch wissenschaftliche Beobachter der Thünen-Institute für Seefischerei (SF) und Ostseefischerei (OF) begleitet. In der Ostsee wurden im Mittel pro Jahr rund 140 Fangreisen aus den unterschiedlichsten Gerätegruppen (Metiers) vom OF beprobt. Außerhalb der Ostsee werden, bedingt durch die Größe der Schiffe, bei Hering ca. 2 Prozent und bei Sprotte ca. 10 Prozent der Fangreisen beprobt.

6. Wie hoch war die Anzahl kontrollierter Fangfahrten in der Ostsee und Nordsee in den Jahren 2015 und 2016 bei der passiven Fischerei mit statischem Fanggerät der Fanggeräteklasse GN und LLS (bitte nach Seegebiet und Jahr aufschlüsseln), und wie hoch war die Gesamtzahl von deutschen Fangfahrten für diese Gerätegruppe in den Jahren 2015 und 2016 im jeweiligen Seegebiet?

Die Anzahl der kontrollierten Fangfahrten ist im Datenverwaltungssystem FISCON der BLE wie folgt registriert:

Anzahl kontrollierter Fangfahrten in der Ostsee und Nordsee, passive Fischerei mit GN (Kiemennetze) und LLS (Grundlangleinen):		
Ostsee	2015	2016
GN	309	258
LLS	20	17
Nordsee		
GN	7	1
LLS	0	0

Anzahl Fangfahrten gesamt			
Fanggeräteklasse	Gebiet	2015	2016
GN	Ostsee*	13839	12606
	Nordsee	126	145
LL	Ostsee*	450	398
	Nordsee	3	0

* Nur Fahrzeuge ab 8 m Lüa.

Bei der Anzahl der Fangfahrten für die Ostsee ist zu beruckichtigen, dass Fischereifahrzeuge unter 8 Meter Länge über alles nicht logbuchpflichtig sind und nur zur Abgabe von Monatsmeldungen über ihre Fänge und Anlandungen verpflichtet sind und somit die tatsächliche Anzahl der getätigten Fangreisen die hier aufgeführten Werte übersteigen.

7. Wie hoch war die Anzahl kontrollierter Fangfahrten in der Ostsee in den Jahren 2015 und 2016 bei der gemischten aktiven Fischerei mit Zielarten, die unter das Anlandegebot fallen (bitte jeweils für die Fangereitegruppen PTB/OTB > 105mm, PTB/OTB 90-104mm, GN, LLS aufschlüsseln), und wie hoch war die Gesamtzahl von Fangfahrten für die jeweilige Geratengruppe?

Die Anzahl der kontrollierten Fangfahrten ist im Datenverwaltungssystem FISCON der BLE wie folgt registriert:

Ostsee*		
Anzahl kontrollierter Fangfahrten, gemischte aktive Fischerei mit Zielarten, die unter das Anlandegebot fallen		
Fangereitegruppe	2015	2016
PTB/OTB ab 105	95	97
PTB/OTB 90-104	3	2

Ostsee*		
Anzahl Fangfahrten gesamt		
Fangereitegruppe	2015	2016
PTB/OTB ab 105	2707	2115
PTB/OTB 90-104	85	73

* Nur Fahrzeuge ab 8 m Lüa.

Hinsichtlich der Fangereitegruppen GN und LL wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

8. Plant die Bundesregierung den Ausbau der Kontrolle zur Einhaltung der Fangmengenbegrenzung und des Anlandegebotes von Fischereiboote unterhalb von 12 Metern Länge auf westlichen Dorsch, um zu gewährleisten, dass nicht in Tiefen unterhalb von 20 Metern gefischt wird und ist für die Sonderregelung in dieser Fischerei (Ausnahme von der saisonalen Schließung bei Befischung von Wassertiefen oberhalb von 20m) der Einsatz zusätzlicher Kontrollinstrumente für 2017 vorgesehen?

Wenn nein warum nicht?

Wenn ja, welche Kontrollmaßnahmen werden hierfür wie in Zukunft ausgebaut?

Die Laichschronzeit 2017 für den westlichen Ostseedorsch endete am 31. März 2017. Deshalb wird davon ausgegangen, dass sich die Frage auf das Jahr 2018 bezieht. Die Ressortforschung des Bundes entwickelt derzeit gemeinsam mit den Kontrollbehörden ein smartphonebasiertes System („App“) zur Dokumentation der Fangtätigkeit auf kleinen Fischereifahrzeugen. In einer ersten Stufe geht es darum, die exakten Fangpositionen zu ermitteln, um die Einhaltung der 20-m-Tiefenlinie auch für Fahrzeuge ohne Satellitenüberwachung (VMS) effektiv kontrollieren zu können. Sollten die Tests mit der Fischerei in den nächsten Monaten positiv verlaufen, erwägt die Bundesregierung in Absprache mit den anderen Anrainerstaaten der westlichen Ostsee, im Jahr 2018 ein solches System für diese kleinen Fischereifahrzeuge verpflichtend vorzuschreiben.

9. Mit welchen Kontrollmechanismen und wie häufig (in Prozent von der Gesamtzahl der Fangfahrten dieses Segments) wird von Deutschland die Umsetzung des Anlandegebotes gemäß Verordnung 1380/2013 Artikel 15 (13) und die Einhaltung der Fangmengenbegrenzung bei deutschen Fangschiffen bis 8 Meter Länge kontrolliert?

Es werden unangekündigte Stichprobenkontrollen auf See und bei der Anlandung durchgeführt. Da Fahrzeuge unter 8 Meter Länge über alles lediglich eine Monatsmeldung (Mengen und Arten) nach EU-Recht abgeben müssen, kann eine Prozentzahl mit Bezug zur Anzahl der Fangfahrten nicht angegeben werden. Die Einhaltung der Fangmengenbegrenzung wird zu 100 Prozent kontrolliert. Dies erfolgt bei der BLE laufend durch einen Datenbankabgleich der den Fischereibetrieben für ihre Fahrzeuge zugeteilten Quoten mit den gefangenen Mengen. Darüber hinaus wird die Einhaltung der Quoten bei Fischereifahrzeugen, deren Betriebe einer Erzeugerorganisation angehören, von dieser regelmäßig überwacht.

10. Wie hoch war laut wissenschaftlicher Schätzung die illegale Rückwurfrate von untermäßigem Dorsch in der westlichen Ostsee in den Jahren 2015 und 2016 (vorläufige Schätzung) bei deutschen Fangschiffen unterhalb von 8 Meter Länge über alles?

Aus den Beprobungen des Thünen-Institutes ergab sich eine geschätzte Rückwurfrate von untermäßigem Dorsch in der passiven deutschen Fischerei in beiden Jahren von 1 bis 2 Prozent der Dorschanlandungen in der westlichen Ostsee. Für das Flottensegment der Fahrzeuge kleiner 8 Meter Länge über alles (Lüa), das vom Thünen-Institut aufgrund der geringen Anlandungen nicht gezielt beprobt wird, sind dies schätzungsweise 2,2 Tonnen Dorsch pro Jahr.

Um zu ermitteln, wie hoch der Anteil nicht gemeldeter Rückwürfe an Dorsch ist, müssen die Daten zur Fangzusammensetzung mit den Anlandedaten verglichen werden. Für das Jahr 2015 sind diese Daten nicht belastbar, für das Jahr 2016 liegen sie nur für das gesamte Jahr und die gesamte deutsche passive Fischerei in

der westlichen Ostsee vor: Bei 882,8 Tonnen Dorschanlandungen aus dieser Fischerei müsste es sich demzufolge bei ca. 10 Tonnen um untermaßigen Fisch handeln. Nach der Anlandestatistik wurden jedoch nur 579 Kilogramm untermaßiger Dorsch angelandet.

11. Was ist das vorrangige Ziel der Kontrolle der Fangzusammensetzung des letzten Hols als Kontrollinstrument des Anlandegebotes, welche weitere Nutzbarkeit haben die so gewonnenen Daten und sind sie ein direkter und gerichtsfester Nachweis für mögliche Fälle von Verstößen gegen das Anlandegebot?

Wenn ja, wie funktioniert der gerichtsfeste und direkte Nachweis eines möglichen Verstoßes gegen das Anlandegebot auf Basis dieser Untersuchung?

Wenn nein, welcher installierte oder sonst mögliche Kontrollmechanismus liefert einen direkten Nachweis über illegal rückgeworfene Fänge und ihre Qualität?

Beim Kontrollansatz des letzten Hols werden während einer Fangreise durch die Fischereiinspektoren auf See Stichproben vom letzten Hol (Fang) des kontrollierten Fischers gezogen und einer detaillierten Fanganalyse unterzogen. Ziel dieser Kontrollen des letzten Hols ist die Schaffung einer Datenbasis zu Vergleichszwecken als Grundlage für risikobasierte Kontrollen. Sobald eine ausreichende Datenbasis für die Bildung von entsprechenden Referenzwerten über tatsächliche Fangzusammensetzungen geschaffen ist, können sog. Schwellenwerte in der fahrzeugbezogenen Risikoanalyse festgelegt werden. Diese Schwellenwerte erlauben Aussagen darüber, ob die vom Fischer gemeldeten Fänge keine, geringe oder hohe Abweichungen von der zu erwartenden Fangzusammensetzung innerhalb eines Fischereisegmentes aufweisen.

Die Analyse dieser Daten kann als wichtiger Baustein für die Gesamtrisikobetrachtung eines Fischereisegmentes und der Risikobewertung einzelner Fischer herangezogen werden (s. hierzu auch die Antworten zu den Fragen 14 und 23 zur Segmentierung). Außerdem wird im Rahmen der Kontrolle des letzten Hols die Rechtskonformität der Fangzusammensetzung gemäß den geltenden EU-Vorschriften überprüft, soweit im Einzelfall möglich. Da es auch immer wieder Fänge ohne untermaßige Fische gibt, lässt sich aus dem letzten Hol nicht schließen, dass auf früheren Fangfahrten ohne Kontrolle des letzten Hols mit gemeldeten geringeren Beifängen gegen die Anlandepflicht verstoßen wurde. Hier greift die Unschuldsvermutung. Es lässt sich lediglich die Vermutung eines Verstoßes bei einzelnen Fischern ableiten, die in die Risikoanalyse einfließt. Bisher wurden von der BLE keine (auch nicht mutmaßliche) Verstöße gegen das Anlandegebot festgestellt; daher wurden auch noch keine Gerichtsverfahren durchgeführt, so dass keine Informationen zu gerichtsfesten und direkten Nachweisen gegeben werden können.

Ein direkter Nachweis über einen Verstoß gegen die Anlandepflicht kann durch eine Kameraüberwachung oder durch einen Kontrolleur an Bord geführt werden. Ob der Einsatz dieser Kontrollinstrumente angemessen ist, muss im Einzelfall jedoch umfassend geprüft werden.

12. Wie schätzt die Bundesregierung generell die Eignung von CCTV-Systemen zur Überwachung der Einhaltung des Anlandegebotes ein?

Elektronische Kontrollverfahren in der kommerziellen Fischerei umfassen verschiedene Instrumente. In der Europäischen Union ist die Überwachung mittels eines satellitengestützten Überwachungssystems (Vessel monitoring system – VMS) grundsätzlich für alle Fahrzeuge über 12 Meter Länge vorgeschrieben, in dem Meldungen über Position, Geschwindigkeit und Fahrtrichtung an die Kontrollbehörden übermittelt werden. Zu den auch mit „CCTV“ (closed circuit television – Kameraüberwachung) bezeichneten elektronischen Monitoringsystemen gehören dagegen nur solche, die bildgebende Verfahren zur Überwachung einsetzen. Solche Anlagen sind bislang in keiner europäischen Fischerei rechtlich vorgeschrieben. Ihr Einsatz ist allerdings zu Versuchszwecken möglich. Im Rahmen eines solchen europäischen „Catch Quota Management“-Pilotprojekts begleitet das Thünen-Institut für Ostseefischerei in enger Abstimmung mit der BLE seit dem Jahr 2012 zwei deutsche Fischereifahrzeuge, die in der Nordsee und im Skagerrak Kabeljau fischen. Das Pilotprojekt dient dazu, die Möglichkeiten und Grenzen des elektronischen Monitorings auf Fischereifahrzeugen aufzuzeigen. Die Abdeckung der Fangaktivitäten dieser beiden Fahrzeuge durch das CCTV-System beträgt annähernd 100 Prozent. Darüber hinaus prüft die Bundesregierung den Einsatz der CCTV auf größeren Schiffseinheiten in der pelagischen Fischerei im Rahmen von Absprachen mit anderen Nordseeanrainerstaaten.

Die Überwachung durch die CCTV lässt sich nicht mit sonstigen Kontrollen vergleichen, da eine CCTV-basierte Erfassung von Hols ohne Aussage über eine Wahrscheinlichkeit von Verstößen erfolgt. Kontrollen auf See und in sonstiger Form fußen hingegen auf einer Risikoanalyse und sind deshalb zielgerichteter. Auch wird im normalen Kontrollverfahren eine Vielzahl von administrativen Überprüfungen (z. B. Datenabgleich bei Unstimmigkeiten) durchgeführt, die bei der CCTV nicht erfasst werden, bei einer vergleichenden Beurteilung jedoch mit einbezogen werden müssten. Darüber hinaus wäre der Einsatz der CCTV sowohl für die betroffenen Schiffsbetreiber wie auch für die Behörden mit erheblichen Kosten verbunden.

13. Welche Vor- und welche Nachteile sind der Bundesregierung hinsichtlich der Kontrolle der Fangzusammensetzung des letzten Hols als Instrument zur Überwachung des Anlandegebotes bekannt im Vergleich zu CCTV-Systemen?

Ein Vorteil der Kontrollen des letzten Hols gegenüber dem Einsatz der CCTV auf Fangschiffen liegt in der elektronischen Auswertbarkeit, wohingegen CCTV-Aufnahmen von Personen gesichtet werden müssen. Der Einsatz von Kameras stößt bei Fischern auf weniger Akzeptanz als Inspektionen durch Fischereiinspektoren. Inspektionen auf ausländischen Fahrzeugen einschließlich der Kontrolle des letzten Hols sind im bestehenden gesetzlichen Rahmen durchführbar. Kameraüberwachung bedarf der Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten und ist aus praktischen Erwägungen kompliziert. So stellen sich die Fragen, wohin die Aufnahmen übertragen werden, wer die Auswertung vornimmt und wer eventuelle Verstöße ahndet.

Letzte Hols erlauben die Kontrolle einer Vielzahl von Schiffen, durch die ein Gesamtbild über die Fangzusammensetzungen in einem bestimmten Flottensegment in einem bestimmten Gebiet zu einer bestimmten Zeit gewonnen werden kann, das als Grundlage für eine Risikoanalyse dienen kann. Der Vorteil von CCTV-Systemen ist, dass sie gegebenenfalls gerichtsverwertbare Beweise für einen individuellen Verstoß liefern können, während dies bei dem letzten Hol, bei dem

gegebenenfalls Abweichungen zu früher von dem betreffenden Fischer gemeldeten Fangzusammensetzungen festgestellt werden können, wegen der Unschuldsvermutung nicht der Fall ist.

14. Wie hoch sind die Gesamtkosten (aufgeschlüsselt nach Personal- und Sachkosten) für die Kontrolle der Fangzusammensetzung des letzten Hols pro Hol, und wie viele Kontrollen dieser Art werden in Deutschland pro Jahr auf diese Art und Weise durchgeführt, bzw. wie viele Analysen dieser Art sind auf Basis des jetzigen Kenntnisstandes für repräsentative Aussagen zur Einhaltung des Anlandegebots in einer bestimmten Fanggeräteklasse (i.e. TR1, TR2, etc.) erforderlich?

Durch Kontrolleinheiten der BLE werden jährlich durchschnittlich ca. 150 Kontrollen des letzten Hols durchgeführt.

Die Kosten dieser Kontrollen belaufen sich in der Nordsee auf 523 Euro, davon 1,50 Euro Sachkosten. In der Ostsee fallen wegen der kürzeren Dauer dieser Kontrollen insgesamt 299,50 Euro, davon 1,50 Euro Sachkosten an. Die EFCA arbeitet zurzeit an einer wissenschaftlichen Analyse zur Frage, in welchem Umfang der Datenbestand noch anwachsen muss, um repräsentative Aussagen ableiten zu können.

15. Inwieweit werden die bei der Kontrolle der Fangzusammensetzung des letzten Hols gewonnenen Daten genutzt, bzw. ab wann ist eine weitere Nutzung geplant?

Wie belastbar sind die so gewonnenen Resultate und steigern sie die Verlässlichkeit wissenschaftlicher Bestandsschätzung?

Im Rahmen des Zusammenwirkens mit anderen Mitgliedstaaten (sog. spezifische Maßnahmen) werden die ermittelten Fangzusammensetzungen des letzten Hols mit den Kontrolldaten der Anlandekontrollen abgeglichen und dabei auf Plausibilität und Rechtskonformität geprüft. Zur Möglichkeit der weiteren Nutzung zu Kontrollzwecken und zur Belastbarkeit der gewonnenen Resultate wird auf die Antworten zu Frage 11 (Bildung von Schwellenwerten in der Risikoanalyse) und Frage 14 (wissenschaftliche Arbeit der EFCA) verwiesen.

Die Ressortforschung des Bundes hat seit diesem Jahr Zugang zu den Daten des „letzten Hol“-Projektes. Die Daten werden derzeit digitalisiert und anschließend ausgewertet. Sie erweitern die wissenschaftliche Probenbasis erheblich, sowohl hinsichtlich der räumlichen und zeitlichen Abdeckung als auch hinsichtlich der Anzahl beprobter Fahrzeuge, und können die Verlässlichkeit der wissenschaftlichen Rückwurfschätzungen und damit letztendlich auch der Bestandsschätzungen verbessern.

16. Wie viele und welche Fälle von mutmaßlichen Verstößen gegen das Anlandegebot bzw. weiteren fischereirechtlichen Regelungen haben deutsche Fischereiinspektionen bei Seekontrollen in den Jahren 2015 und 2016 in Nord- und Ostsee festgestellt (bitte nach Jahren und Seegebieten einzeln auflisten) und an die Bundesanstalt für Ernährung und Landwirtschaft bzw. an die zuständigen Kontrollbehörden der Küstenbundesländer gemeldet, und mit welchen Konsequenzen?

In den Jahren 2015 und 2016 hat die BLE keine Verstöße gegen das Anlandegebot festgestellt. Zu den Verstößen gegen sonstige fischereirechtliche Regelungen gibt unten stehende Tabelle Auskunft.

	2015		2016	
	Nordsee	Ostsee	Nordsee	Ostsee
Festgestellte mutmaßliche Verstöße (auf See)*1	8	12	3	17
Abgeschlossene Vorgänge (BLE) *2	7	6	1	4
Vorgänge noch in Bearbeitung bei der BLE	-	-	-	3
An die Küstenbundesländer abgegebene Vorgänge *3	-	1	-	3
Zuständigkeitshalber an Mitgliedstaaten abgegebene Vorgänge*4	1	5	2	6

*1 Bisher wurden keine mutmaßlichen Verstöße gegen das Anlandegebot festgestellt.

*2 Es handelt sich um abgeschlossene Vorgänge der BLE; in zwei Fällen (je ein Vorgang 2015 und 2016, Nordsee) erfolgte die Einstellung des Verfahrens; in allen anderen Fällen wurden die Vorgänge mit Bußgelbescheiden oder Verwarnungen abgeschlossen.

Es wird ergänzend darauf hingewiesen, dass für einen Vorgang keine Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens erfolgte (2016, Ostsee).

*3 Hier sind keine Informationen zu den „Konsequenzen“ aufgeführt; dies fällt in die Zuständigkeit des jeweiligen Küstenbundeslandes.

*4 Diese Informationen wurden zusätzlich aufgeführt, da diese Vorgänge (mutmaßliche Verstöße) zuständigkeitshalber an andere Mitgliedstaaten der EU zur weiteren Veranlassung abgegeben wurden.

17. Wie wird die Bundesregierung die Einhaltung der im Jahr 2017 erstmals eingeführten Tagesfangmengenbegrenzung für Freizeitfischer auf Dorsch der westlichen Ostsee sichern, und wie hoch ist der hierfür geplante zusätzliche Kontrollaufwand?

Schwerpunkt der Kontrollen der Freizeitfischerei ist die Anlandung, die in die Zuständigkeit der Länder fällt. Auf Basis einer Risikoanalyse des Thünen-Instituts für Ostseefischerei haben die zuständigen Behörden Schleswig-Holsteins und Mecklenburg-Vorpommerns einen Stichprobenplan erstellt, der sich insbesondere an dem Umfang der Dorschfreizeitfänge in den verschiedenen Bereichen der Freizeitfischerei orientiert.

Die BLE überwacht die Tagesfangmengenbegrenzung der Dorschangler außerhalb der 12-Seemeilen-Zone Schleswig-Holsteins und außerhalb der 3-Seemeilen-Zone Mecklenburg-Vorpommerns im Rahmen der sonstigen Kontrollaktivitäten. Es werden Sichtmeldungen von Angelkuttern dokumentiert und den

Küstenländern zur Verfügung gestellt. Kapitäne von Angelkuttern werden über Funk von den Inspektoren zur erlaubten Zahl der Dorschfänge befragt und gegebenenfalls aufgeklärt.

18. Wie hat die Bundesregierung die Einhaltung der Fangmengenbegrenzung und des Anlandegebotes der Deutschen Ostseefischerei während der Schonzeit vom 1. Februar 2017 bis 31. März 2017 kontrolliert, um zu gewährleisten, dass die saisonale Schließung zum Schutz des westlichen Dorschs zu der wissenschaftlich ermittelten Reduktion der fischereilichen Sterblichkeit beim westlichen Dorschbestand führt?

Zur Durchsetzung der Fangmengenbegrenzung und des Anlandegebotes während der Schonzeit für den westlichen Dorsch wurden zahlreiche See- und Hafenkontrollen durchgeführt. Zusätzlich wurde gemäß Bekanntmachung der BLE ein spezielles Meldeverfahren für die Schiffe eingeführt, die während der Schonzeit berechtigt waren, in der Ostsee Dorsch zu fischen. Neben der Kontrolle auf See wurde die Einhaltung der Fangmengenbegrenzung und die Einhaltung der Voraussetzungen für die ausnahmsweise gestattete Fischerei auf Dorsch in Gebieten mit einer Wassertiefe bis zu 20 Metern anhand der im Fischereiüberwachungszentrum (FÜZ) vorhandenen Daten aus dem Fischereilogbuch und der VMS-Daten überprüft. Die Einhaltung der Fangmengenbegrenzung wird stets zu 100 Prozent kontrolliert. Um eine lückenlose Kontrolle der Fischerei auf Dorsch während der Schonzeit zu gewährleisten, wurde den Fischern, die von der Ausnahmegenehmigung zur Fischerei während der Schonzeit auf den westlichen Dorschbestand Gebrauch gemacht haben, eine Reihe von Vorgaben gemacht: In der 1. Änderung der Ersten Bekanntmachung über den Fischfang durch Fischereibetriebe mit Fischereifahrzeugen unter Führung der Bundesflagge vom 23. Januar 2017 (BANz AT 07.02.2017 B8) wurde festgelegt, dass die Positionsdaten der Fischereifahrzeuge, die grundsätzlich alle zwei Stunden übermittelt werden, beim Fischen unter der Ausnahmegenehmigung auf eine zehnminütige Taktung heraufgesetzt wurde. Insbesondere hierfür mussten die Fischer ihre Fischerei auf Dorsch vor Aufnahme der Fangtätigkeit der BLE melden. Darüber hinaus wurde den Fischern aufgegeben, ihre genauen Positionsdaten in das Logbuch einzutragen. Mit diesen Maßnahmen konnte zusätzlich zu den Kontrollen und Sichtmeldungen auf See im FÜZ überprüft werden, ob sich die Fischer an die Vorgabe, Dorsch lediglich in Gewässern bis zu einer Tiefe von 20 Metern zu fischen, gehalten haben.

19. Wie viel westlicher Dorsch (in Tonnen) wurde auf Basis wissenschaftlicher Schätzung durch die Ausnahmeregelung für die deutsche Fischerei in Wassertiefen bis 20 Meter während der Schonzeit vom 1. Februar 2017 bis 31. März 2017 gefangen, und welche wissenschaftlichen Prognosen liegen der Bundesregierung vor, wie hoch dabei der Anteil gefangener Dorsche unterhalb der Mindestreferenzgröße für die Bestandserhaltung sein wird?

Eine erste Auswertung der Fänge anhand der Logbuch- und Anlandedaten hat ergeben, dass innerhalb der Schließungszeit für den westlichen Dorsch unter der Ausnahmeregelung 26,3 Tonnen Dorsch gefangen wurden. Der Anteil untermaßiger Dorsche lag bei 1,4 Prozent. Wissenschaftlich basierte Aussagen und Prognosen werden erst Anfang des Jahres 2018 vorliegen.

20. Welche wirtschaftliche Bedeutung hat aus Sicht der Bundesregierung die Ausnahmeregelung für die deutsche Fischerei in Wassertiefen bis 20 Meter während der Schonzeit vom 1. Februar 2017 bis 31. März 2017 für den Erhalt der deutschen Küstenfischerei, und wie ist dazu das Einvernehmen mit dem Berufsstand?

Die Bundesregierung schätzt die Bedeutung der Ausnahmeregelung von der Laichschonzeit für Dorsch für Fahrzeuge kleiner 15 Meter, die nicht tiefer als 20 Meter fischen, als hoch ein. Der Berufsstand unterstützt diese Maßnahme.

Bis zum Jahr 2015 wurden durchschnittlich 60 bis 80 Prozent der Dorschfangerträge aus der westlichen Ostsee während der jetzigen Schonzeit vom 1. Februar bis 31. März erzielt. Größere Fahrzeuge, i. d. R. Schleppnetzfahrzeuge, können in gewissem Umfang in die östliche Ostsee oder in die Nordsee ausweichen oder auf andere Zielarten (wie Hering) fischen. Für die kleine, weniger mobile und überwiegend einkommensschwache Küstenfischerei würde die Schließung dagegen eine erhebliche Härte bedeuten, da es den Fischern dieses Flottensegments vielfach nicht möglich wäre, ihre Quote bis zum Ende des Jahres voll auszuschöpfen.

21. Wie lautet die juristische Argumentation auf deren Basis ein Verbot der Plattfischfischerei mit Maschenweiten zwischen 80 mm und 105 mm während der Schonzeit vom 1. Februar 2017 bis 31. März 2017 für westlichen Dorsch in der Ostsee initial nicht verboten bzw. erlaubt wurde?

Die Schließungszeit für den westlichen Ostseedorsch wird allein durch eine Fußnote zur Festlegung der erlaubten Fangmenge dieses Bestandes in der Verordnung über die Fangmöglichkeiten für bestimmte Fischbestände (VO EU 2016/1903) geregelt. Dort heißt es, dass diese Quote vom 1. bis zum 31. Januar und vom 1. April bis zum 31. Dezember 2017 gefangen werden darf. Die früheren Bestimmungen zur Schließungszeit für den Dorsch waren an das Verbot des Einsatzes bestimmter Fanggeräte geknüpft und wurden Mitte des Jahres 2016 mit Inkrafttreten des neuen Mehrjahresplans für die Ostsee (VO EU 2016/1139) aufgehoben. Nach Auffassung der Bundesregierung bezieht sich die o. g. Fußnote lediglich auf die gezielte Fischerei auf Dorsch und nicht auf den Beifang in anderen Fischereien. Denn ein vollständiges Dorschfangverbot hätte in den Monaten Februar und März die Einstellung jeglicher Fischerei in der Ostsee zur Folge gehabt, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass selbst in der Heringsfischerei auch Dorsche mitgefangen werden.

Vor diesem Hintergrund wurde die Plattfischfischerei gemäß den Vorschriften der Verordnung über technische Maßnahmen in der Ostsee (Anhang II der VO (EG) Nr. 2187/2005) zugelassen. Diese sehen vor, dass Schleppnetze mit einer Maschenöffnung von 90 Millimeter bis 104 Millimetern in den Untergebieten 22 und 23 der westlichen Ostsee für die gezielte Fischerei auf Plattfische eingesetzt werden können, wenn die Zielart 90 Prozent beträgt. Aus den Zahlen von 2015 zur Plattfischfischerei in den Monaten Februar und März konnte geschlossen werden, dass die Einhaltung der zehnpromzentigen Beifanggrenze während der Schließungszeit für Dorsch grundsätzlich möglich ist. Als sich im Laufe des Februars zeigte, dass Dorschbeifänge teilweise deutlich über 10 Prozent lagen, wurde die gezielte Plattfischerei am 6. März 2017 bis zum Ende des Monats verboten.

22. Welche Kriterien zur Charakterisierung und Analyse des Risikos der Nichteinhaltung des Anlandegebotes existieren, und sind diese Kriterien in das Risikomanagement der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung als zuständige Kontrollbehörde integriert?

Wenn ja, in welcher Form?

Wenn nein, warum nicht?

Kriterien zur Charakterisierung und Analyse des Risikos der Nichteinhaltung des Anlandegebotes sind Ergebnisse der fahrzeugbezogenen Kontrollen im Rahmen der gemeinsamen EU-Kontrollfahrten. Hierzu gehören die in diesem Zusammenhang festgestellten mutmaßlichen Verstöße und die festgestellten sog. Risikofaktoren. Es fließen in die Risikoanalyse auch Ergebnisse aus letzten Hols ein, aus denen Rückschlüsse auf wahrscheinliche und tatsächliche Fangzusammensetzungen in einem bestimmten Flottensegment gezogen werden können.

Diese „Risikofaktoren“ stellen eine Auswertung der risikorelevanten Feststellungen der Fischereiinspektoren im Rahmen von Kontrollen vor Ort dar und sind Bestandteil des deutschen elektronischen Inspektionsberichtes. Hierbei fließen die textlichen Anmerkungen der Inspektoren in die Risikoanalyse ein, die zwar risikorelevant sind, aber keine Relevanz im Hinblick auf einen möglichen rechtlichen Verstoß entwickeln. In Bezug auf das Risiko der Nichteinhaltung des Anlandegebotes sind dies die Risikofaktoren „nicht plausible Rückwurfmengen“, „Diskrepanz zwischen der Menge untermaßigen (BMS) Fisches im Laderaum zum BMS-Anteil während einer Kontrolle des letzten Hols“ und „VMS-Betrieb nicht immer sichtbar“ (Gefahr der unkontrollierten Fischerei).

Aufgrund von elektronischen Abfragen, die zentralisiert in der BLE in Hamburg stattfinden, werden diese Risikofaktoren dann im Nachgang automatisiert ausgewertet. Diese Kontrollaktionen werden gemeinsam mit der EFCA organisiert und geführt. Dabei fließen auch die Ergebnisse anderer beteiligter EU-Mitgliedstaaten ein, die entsprechende Kontrollergebnisse auf deutschen Fischereifahrzeugen mitteilen. Somit beeinflussen nicht nur die Ergebnisse deutscher Kontrollaktivität die Formulierung begründeter Handlungsempfehlungen für die Kontrolle deutscher und internationaler Fischereifahrzeuge, sondern auch die Ergebnisse internationaler Kontrollaktivität.

23. Welche Kriterien enthält der in Deutschland verwendete Kriterienkatalog für risikobasierte Prüfungen der Umsetzung des Anlandegebotes für Fangschiffe je nach verwendetem Fanggerät und Zielfischerei, und welche dieser Kriterien sind nationale oder als Gemeinschaftskriterien für mehrere EU-Mitgliedstaaten bzw. EU-weit gültig?

Deutschland ist eingebunden in ein Kreislaufsystem der Risikoanalyse im internationalen Verbund der beteiligten EU-Mitgliedstaaten. Dieses Kreislaufsystem setzt sich aus einem taktischen (regionalen bzw. nationalen) Teil und einem strategischen (EFCA-)Teil zusammen. Das deutsche (taktische) System der Risikoanalyse ist fahrzeugbezogen. Hierbei werden in der BLE vorhandene Datenbanken zur Fischereitätigkeit analysiert und bewertet. Sie betreffen Aspekte des Anlandegebotes, aber auch andere Risikoszenarien für eine nachhaltige Fischerei.

In Bezug auf die Umsetzung des Anlandegebotes werden die Ergebnisse aus gemeinsamen EU-Kontrollfahrten (Verstöße gegen EU- oder nationales Recht) und die Ergebnisse aus nationalen Kontrollen außerhalb gemeinsamer EU-Kontrollfahrten ausgewertet. Bei Kontrollen auf See werden Informationen zur Überwachung möglicher Rückwürfe erhoben. Im Rahmen von sog. spezifischen Maßnahmen werden die ermittelten Fangzusammensetzungen mit den Kontrolldaten

der Anlandekontrollen verglichen. Auch die Ergebnisse der Kontrollen des letzten Hols sind in diesem Kontext zu verstehen (vgl. hierzu auch die Antwort zu Frage 15). Aufgrund dieses fahrzeugbezogenen Ansatzes werden Listen mit sog. Risikofahrzeugen erstellt, die im Rahmen der von der EFCA koordinierten gemeinsamen Einsatzpläne (JDP) mit Kontrollbehörden anderer EU-Mitgliedstaaten ausgetauscht werden.

Der strategische (EFCA-)Teil übersetzt die fahrzeugbezogenen Ergebnisse der beteiligten Mitgliedstaaten in ein System der Segmentierung der Fischerei, da jedes Risikofahrzeug zwingend einem Fischereisegment zugeordnet werden kann. Dabei werden die Fischer in Gruppen je nach eingesetztem Fanggerät und Fanggebiet eingeteilt. Durch die saisonale Betrachtung der betroffenen Fischereisegmente ergeben sich entsprechende „Hotspots“ relevanter Risikoszenarien (wann ist welches Risiko wo am größten). Hieraus werden unter Mitwirkung der EFCA gemeinsame Einsatzpläne der vorhandenen Kontrolleinheiten auf internationaler Ebene abgeleitet.