



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 17.6.2016
COM(2016) 401 final

ANNEXES 1 to 8

ANHÄNGE

des Vorschlags für eine

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur
Festlegung von Bewirtschaftungs-, Bestandserhaltungs- und Kontrollmaßnahmen für
den Übereinkommensbereich der Internationalen Kommission für die Erhaltung der
Thunfischbestände im Atlantik (ICCAT) und zur Änderung der Verordnungen (EG)
Nr. 1936/2001, (EG) Nr. 1984/2003 und (EG) Nr. 520/2007 des Rates**

Anhang I
ICCAT-Arten

Familie	Lateinische Bezeichnung	Deutsche Bezeichnung
<i>Scombridae</i>	<i>Acanthocybium solandri</i>	Wahoo
	<i>Allothunnus fallai</i>	Schlankthun
	<i>Auxis rochei</i>	Melvera-Fregattmakrele
	<i>Auxis thazard</i>	Fregattmakrele
	<i>Euthynnus alletteratus</i>	Falscher Bonito
	<i>Gasterochisma melampus</i>	Großschuppenmakrele
	<i>Katsuwonus pelamis</i>	Echter Bonito
	<i>Orcynopsis unicolor</i>	Ungestreifte Pelamide
	<i>Sarda sarda</i>	Pelamide
	<i>Scomberomorus brasiliensis</i>	Serra-Makrele
	<i>Scomberomorus cavalla</i>	Königsmakrele
	<i>Scomberomorus maculatus</i>	Gefleckte Königsmakrele
	<i>Scomberomorus regalis</i>	Falsche Königsmakrele
	<i>Scomberomorus tritor</i>	Ostatlantische Königsmakrele
	<i>Thunnus alalunga</i>	Weißer Thun
<i>Istiophoridae</i>	<i>Thunnus albacares</i>	Gelbflossenthun
	<i>Thunnus atlanticus</i>	Schwarzflossenthun
	<i>Thunnus maccoyii</i>	Südlicher Blauflossenthun
	<i>Thunnus obesus</i>	Großaugenthun
	<i>Thunnus thynnus</i>	Roter Thun
	<i>Istiophorus albicans</i>	Atlantischer Segelfisch
	<i>Makaira indica</i>	Schwarzer Marlin
	<i>Makaira nigricans</i>	Blauer Marlin
	<i>Tetrapturus albidus</i>	Weißer Marlin

	<i>Tetrapturus belone</i>	Mittelmeer-Speerfisch
	<i>Tetrapturus georgii</i>	Rundschuppen-Speerfisch
	<i>Tetrapturus pfluegeri</i>	Langschnauziger Speerfisch
<i>Xiphiidae</i>	<i>Xiphias gladius</i>	Schwertfisch
<i>Alopiidae</i>	<i>Alopias superciliosus</i>	Großaugen-Fuchshai
<i>Carcharhinidae</i>	<i>Carcharhinus falciformis</i>	Seidenhai
	<i>Carcharhinus longimanus</i>	Weißspitzen-Hochseehai
	<i>Prionace glauca</i>	Blauhai
<i>Lamnidae</i>	<i>Isurus oxyrinchus</i>	Kurzflossen-Mako
	<i>Lamna nasus</i>	Heringshai
<i>Sphyrnidae</i>	<i>Sphyrna spp.</i>	Hammerhaie
<i>Coryphaenidae</i>	<i>Coryphaena hippurus</i>	Gemeine Goldmakrele

Anhang II

Leitlinien für die Erstellung von Betriebsplänen für Fischsammelgeräte (FAD)

Der FAD-Betriebsplan für Ringwaden- und Köderschiffen einer Partei muss Folgendes umfassen:

1. Beschreibung
 - a) FAD-Art: AFAD = verankert; DFAD = treibend
 - b) Art der Bake/Boje
 - c) Höchstzahl der FAD, die pro Ringwade und FAD-Art eingesetzt werden
 - d) Mindestabstand zwischen den AFAD
 - e) Verringerung von Beifängen und Konzept für deren Verwendung
 - f) Prüfung des Zusammenwirkens mit anderen Gerätearten
 - g) Erklärung oder Konzept hinsichtlich der „FAD-Eigentümerschaft“
2. Institutionelle Vorkehrungen
 - a) Institutionelle Zuständigkeiten für den FAD-Betriebsplan
 - b) Verfahren für einen Antrag auf Genehmigung des FAD-Einsatzes
 - c) Pflichten der Schiffseigner und Schiffskapitäne hinsichtlich des Ausbringens und der Verwendung von FAD
 - d) Konzept für das Ersetzen von FAD
 - e) Über diese Verordnung hinausgehende zusätzliche Meldepflichten
 - f) Konzept für die Streitbeilegung im Zusammenhang mit FAD
 - g) Angaben zu Schongebieten oder Schonzeiten, z. B. Hoheitsgewässer, Schiffahrtsstraßen, Nähe zu handwerklicher Fischerei usw.
3. Konstruktionsspezifikationen und -anforderungen für FAD
 - a) Konstruktionsmerkmale der FAD (Beschreibung)
 - b) Lichtanforderungen
 - c) Radarreflektoren
 - d) Sichtweite
 - e) FAD-Kennungen und Identifizierung
 - f) Funkbojen-Kennungen und Identifizierung (Seriennummernanforderungen)
 - g) Echolotbojen-Kennungen und Identifizierung (Seriennummernanforderungen)
 - h) Satelliten-Transmitter
 - i) Zu biologisch abbaubaren FAD durchgeführte Forschung
 - j) Vermeidung des Verlusts oder der Aufgabe von FAD
 - k) Konzept für das Einholen von FAD

4. Anwendungszeitraum des FAD-Betriebsplans
5. Mittel zur Überwachung und Überprüfung der Durchführung des FAD-Betriebsplans

Anhang III
Verzeichnis eingesetzter Fischsammelgeräte (FAD) auf Quartalsbasis

<i>FAD-Kennung</i>	<i>FAD-Identifizierung</i>	<i>FAD-Art und Art der elektronischen Ausrüstung</i>		<i>Konstruktionsmerkmale des FAD</i>		<i>Bemerkung</i>	
		<i>FAD-Art</i>	<i>Art der zugehörigen Bauteile und/oder der elektronischen Ausrüstung</i>	<i>Schwimmende Tiefen des FAD</i>	<i>Struktur des FAD unter Wasser</i>		
(1)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
...
...

(1) Fehlen die FAD-Kennung und die Identifizierung der zugehörigen Bauteile oder sind sie unleserlich, so weisen Sie bitte darauf hin und machen Sie alle verfügbaren Angaben, die dazu beitragen können, den Eigentümer des FAD zu identifizieren.

(2) Verankertes FAD, treibendes natürliches FAD oder treibendes künstliches FAD.

(3) Z. B. GPS, Echolot usw. Gehört zum FAD keine elektronische Ausrüstung, so vermerken Sie bitte das Fehlen dieser Ausrüstung.

(4) Z. B. Breite, Länge, Höhe, Tiefe, Maschengröße usw.

(5) Angabe des Materials der Struktur und der Umkleidung und Angaben, ob das Material biologisch abbaubar ist.

(6) Z. B. Netze, Tauwerk, Palmblätter usw.; Angabe zu Verfangmerkmalen und/oder zur biologischen Abbaubarkeit des Materials.

(7) Angaben zu Beleuchtungspezifikationen, Radareffektoren und Sichtweiten.

Anhang IV

Anforderungen an das Beobachterprogramm für Schiffe, die tropischen Thunfisch in den geografischen Gebieten innerhalb der Schonzeiten fischen

1. Die Beobachter verfügen über die folgenden für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Qualifikationen:

- ausreichende Erfahrung, um Fischarten und Fanggerät zu identifizieren;
- eingehende Kenntnis der Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT, welche durch eine den ICCAT-Ausbildungsleitlinien entsprechende Bescheinigung des betreffenden Mitgliedstaats nachzuweisen;
- Fähigkeit, mit der erforderlichen Genauigkeit zu beobachten und zu protokollieren;
- hinreichende Kenntnis der Sprache des Flaggenstaats des beobachteten Schiffs.

2. Die Beobachter sind keine Besatzungsmitglieder des beobachteten Fischereifahrzeugs und

- a) sind Staatsangehörige einer der Parteien;
- b) sind in der Lage, die Aufgaben gemäß Nummer 3 wahrzunehmen;
- c) sind nicht finanziell oder als Nutznießer an der Fischerei auf tropischen Thunfisch beteiligt.

Aufgaben der Beobachter

3. Die Beobachter haben insbesondere folgende Aufgaben:

a) Überwachung der Einhaltung der von der ICCAT genehmigten Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen durch das Fischereifahrzeug.

Insbesondere müssen die Beobachter

- i) die Fangtätigkeiten registrieren und melden;
- ii) die Fänge beobachten und schätzen und die Einträge im Logbuch überprüfen;
- iii) Fischereifahrzeuge, die eine den Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT zuwiderlaufende Fangtätigkeit ausüben, aufspüren und registrieren;
- iv) die Position des Schiffs während der Fangtätigkeit überprüfen;
- v) auf der Grundlage der Leitlinien des SCRS (Ständiger Ausschuss für Forschung und Statistik) wissenschaftliche Arbeiten durchführen, z. B. Erfassung von Task-II-Daten, wenn dies von der ICCAT verlangt wird.

b) Unter gebührender Berücksichtigung der Sicherheit des Beobachters unverzüglich Meldung einer Fischereitätigkeit im Zusammenhang mit FAD, die von dem Schiff in dem Gebiet und während des Zeitraums nach Artikel 11 durchgeführt wird.

c) Erstellung allgemeiner Berichte über die nach Maßgabe dieser Nummer gesammelten Informationen, wobei dem Schiffskapitän Gelegenheit zu geben ist, weitere Informationen aufzunehmen.

4. Die Beobachter behandeln alle Informationen über die Fangtätigkeiten und Umladungen der Fischereifahrzeuge als vertraulich und erkennen diese Forderung als Voraussetzung für die Ernennung zum Beobachter schriftlich an.

5. Die Beobachter genügen den Anforderungen, welche sich aus den Gesetzen und Vorschriften des Flaggenmitgliedstaats ergeben, dessen Gerichtsbarkeit das Fischereifahrzeug untersteht, dem der Beobachter zugeteilt ist.

6. Die Beobachter halten die Rangordnung und die allgemeinen Verhaltensregeln ein, die für die gesamte Schiffsbesatzung gelten, sofern diese Regeln nicht die Wahrnehmung der in diesem Programm beschriebenen Aufgaben der Beobachter und der unter Nummer 7 beschriebenen Pflichten beeinträchtigen.

Pflichten des Flaggenmitgliedstaats

7. Zu den Zuständigkeiten hinsichtlich der Beobachter der Flaggenmitgliedstaaten der Fischereifahrzeuge und deren Kapitäne gehört insbesondere Folgendes:

a) Die Beobachter haben Zugang zum Schiffspersonal sowie zu Fanggeräten und Ausrüstungen;

b) auf Anfrage wird den Beobachtern, sofern das Schiff, dem sie zugeteilt sind, entsprechend ausgerüstet ist, auch Zugang zu folgenden Anlagen gewährt, um die Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß Nummer 3 zu erleichtern:

- i) Satellitennavigationsausrüstung;
- ii) Radarsichtgeräten, wenn in Betrieb;
- iii) elektronischen Kommunikationsmitteln;

c) die Beobachter sind, was Unterbringung, Verpflegung und angemessene sanitäre Einrichtungen anbelangt, den Schiffsoffizieren gleichzustellen;

d) den Beobachtern wird auf der Brücke oder im Ruderhaus ausreichender Platz für Schreibtischarbeiten sowie an Deck ausreichender Platz für die Wahrnehmung der Beobachteraufgaben eingeräumt, und

e) der Flaggenmitgliedstaat trägt dafür Sorge, dass Kapitäne, Besatzung und Schiffseigner Beobachter bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben weder behindern noch einschüchtern, unterbrechen, beeinflussen, bestechen oder zu bestechen versuchen.

Anhang V
Technische Mindeststandards für Schutzmaßnahmen

<i>Schutzmaßnahme</i>	<i>Beschreibung</i>	<i>Spezifikation</i>
Ausbringen der Leinen bei Nacht mit minimaler Deckbeleuchtung	Kein Ausbringen zwischen nautischer Morgen- und Abenddämmerung. Deckbeleuchtung muss so gering wie möglich bleiben.	Die nautische Abend- und die nautische Morgendämmerung werden nach den Angaben für den betreffenden Breitengrad, die Ortszeit und das Datum in den Tabellen des nautischen Almanachs bestimmt. Die minimale Deckbeleuchtung darf nicht gegen die Mindeststandards für Sicherheit und Schifffahrt verstößen.
Vogelscheuchleinen (Tori-Leinen)	Während des Ausbringens von Langleinen müssen Vogelscheuchleinen eingesetzt werden, um Vögel von der Annäherung an die Mundschnur abzuhalten.	Für Schiffe von 35 m Länge oder mehr: <ul style="list-style-type: none"> – Mindestens eine Vogelscheuchleine ist einzusetzen. Soweit praktisch machbar, sollten die Schiffe bei großen Seevogelkonzentrationen bzw. großer Seevogelaktivität eine zweite Tori-Stange und Vogelscheuchleine verwenden; die beiden Tori-Leinen sollten gleichzeitig jeweils auf einer Seite der ausgebrachten Leine eingesetzt werden. – Die Vogelscheuchleine muss sich auf einer Länge von mindestens 100 m über der Wasseroberfläche befinden. – Die verwendeten langen Scheuchbänder müssen lang genug sein, um bei ruhigen Bedingungen die Meeresoberfläche zu berühren. – Der Abstand zwischen den langen Scheuchbändern darf nicht mehr als 5 m betragen. <p>Für Schiffe unter 35 m Länge:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mindestens eine Vogelscheuchleine ist einzusetzen. – Die Vogelscheuchleine muss sich auf einer Länge von mindestens 75 m über der Wasseroberfläche befinden. – Es müssen lange und/oder kurze (aber mindestens 1 m lange) Scheuchbänder verwendet und in folgenden Abständen

		<p>angebracht werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kurz: Abstände von nicht mehr als 2 m; • lang: Abstände von nicht mehr als 5 m auf den ersten 55 m der Vogelscheuchleine. <p>Weitere Leitlinien für die Konstruktion und den Einsatz von Vogelscheuchleinen sind in den untenstehenden ergänzenden Leitlinien für Konstruktion und Einsatz von Tori-Leinen enthalten.</p>
Beschweren der Leinen	Vor dem Ausbringen an der Mundschur einzusetzende Gewichte	<p>bis zu 1 m vom Haken über 45 g Gesamtgewicht oder</p> <p>bis zu 3,5 m vom Haken über 60 g Gesamtgewicht oder</p> <p>bis zu 4 m vom Haken über 98 g Gesamtgewicht.</p>

Ergänzende Leitlinien für Konstruktion und Einsatz von Tori-Leinen

Vorbemerkung

In der obenstehenden Tabelle in diesem Anhang finden sich die technischen Mindestanforderungen für den Einsatz von Tori-Leinen. Diese ergänzenden Leitlinien sind als Hilfe für die Ausarbeitung und Anwendung von Vorschriften für Tori-Leinen in der Langleinenfischerei gedacht. Auch wenn diese Leitlinien bereits recht klar sind, wird angeregt, die Wirksamkeit von Tori-Leinen durch Versuche im Rahmen der Anforderungen der obenstehenden Tabelle noch weiter zu verbessern. Die Leitlinien berücksichtigen unterschiedliche Umwelt- und Einsatzbedingungen wie Wetter, Setzgeschwindigkeit und Schiffsgröße, die alle eine Rolle spielen, wenn Tori-Leinen erfolgreich verhindern sollen, dass Vögel Köder fressen. Konstruktion und Einsatz der Tori-Leinen können an die jeweiligen Bedingungen angepasst werden, solange ihre Wirkung nicht beeinträchtigt wird. Tori-Leinen werden ständig weiter verbessert, so dass diese Leitlinien regelmäßig überarbeitet werden sollten.

Konstruktion von Tori-Leinen

1. Mit einer geeigneten Ballast-Vorrichtung, die an dem im Wasser liegenden Abschnitt der Tori-Leine angebracht ist, lässt sich die Ausdehnung über dem Wasser erhöhen.
2. Die Leine über Wasser sollte leicht genug sein, um unvorhersehbare Bewegungen ausführen zu können, damit sich die Vögel nicht an die Leine gewöhnen, und gleichzeitig so schwer, dass die Leine nicht vom Wind abgetrieben wird.
3. Die Leine wird am besten mit einem starken Tönnchenwirbel am Schiff festgemacht, damit sie sich nicht verfängt.

4. Die Scheuchbänder sollten aus einem Material sein, das auffällig ist und unregelmäßige Flatterbewegungen erlaubt (z. B. mit rotem Kunststoff überzogene starke Schnur), und mit einem starken Kreuzwirbel (damit auch sie sich nicht verwickeln) an der Tori-Leine befestigt sein.

5. Jedes Scheuchband sollte aus zwei oder mehr Litzen bestehen.

6. Jedes Scheuchbandpaar sollte mit einem Clip leicht zu lösen sein, damit die Leine problemlos verstaut werden kann.

Einsatz von Tori-Leinen

1. Die Leine sollte an einer am Schiff befestigten Stange angebracht sein. Die Tori-Stange sollte so hoch wie möglich sein, damit die Leine die Köder über eine ausreichende Distanz hinter dem Schiff schützt und sich nicht mit dem Fanggerät verwickelt. Je höher die Stange, desto größer der Köderschutz. So bietet z. B. eine Höhe von rund 7 m über der Wasserlinie etwa 100 m Köderschutz.

2. Wenn von einem Schiff aus nur eine Tori-Leine verwendet wird, sollte sie luvseitig zu den eingesetzten Ködern ausgebracht werden. Wenn beköderte Haken außerhalb des Heckbereichs ausgebracht werden, sollte der Befestigungspunkt der Vogelscheuchleine am Schiff mehrere Meter vom Heck entfernt an der Schiffsseite liegen, von der aus die Köder eingesetzt werden. Wenn von einem Schiff aus zwei Tori-Leinen verwendet werden, sollten die beköderten Haken innerhalb der von den beiden Tori-Leinen umschlossenen Fläche eingesetzt werden.

3. Empfohlen wird der Einsatz von mehreren Tori-Leinen, damit die Köder noch besser vor Seevögeln geschützt sind.

4. Da die Leinen reißen und sich verwickeln können, sollten Ersatz-Tori-Leinen mitgeführt werden, damit eine beschädigte Leine sofort ersetzt und der Fischfang ohne Unterbrechung fortgesetzt werden kann. In die Tori-Leine können Sollbruchstellen eingearbeitet werden, um Sicherheits- und Betriebsprobleme so gering wie möglich zu halten, wenn ein Langleinenschwimmer sich verdrehen oder sich mit dem im Wasser liegenden Teil einer Vogelscheuchleine verwickeln sollte.

5. Wenn Fischer ein Beköderungsgerät einsetzen, müssen dieses Gerät und die Tori-Leine wie folgt aufeinander abgestimmt werden:

- i) Das Gerät muss die Köder direkt unter der schützenden Tori-Leine auswerfen und
- ii) wenn das Gerät (oder mehrere Geräte) sowohl steuerbord als auch backbord ausgeworfen werden kann (können), müssen zwei Tori-Leinen eingesetzt werden.

6. Wenn sie eine Nebenleine von Hand auswerfen, sollten Fischer sicherstellen, dass die beköderten Haken und die aufgewickelten Abschnitte der Nebenleine unter der schützenden Tori-Leine ausgeworfen werden, um das Schraubenwasser, das die Sinkgeschwindigkeit verlangsamen kann, zu meiden.

7. Fischern wird empfohlen, für das leichte Aussetzen und Wiedereinholen der Tori-Leinen manuelle, elektrische oder hydraulische Winden zu installieren.

Anhang VI

Detaillierte Anforderungen für das Freisetzen von Schildkröten

Verfahren der vorsichtigen Behandlung:

- i) Soll eine Schildkröte dem Wasser entnommen werden, so wird ein angemessener Korb oder Hamen verwendet, um Meeresschildkröten an Bord zu bringen, die an einem Haken hängen oder sich in Fanggeräten verfangen haben. Es wird keine Schildkröte an einer Fangleine aus dem Wasser gezogen, die am Körper der Schildkröte verhakt ist oder in der sich die Schildkröte verfangen hat. Kann die Schildkröte dem Wasser nicht sicher entnommen werden, so sollte die Besatzung die Leine so nah wie möglich am Haken durchtrennen, ohne die Schildkröte unnötig zusätzlich zu verletzen.
- ii) In Fällen, in denen Meeresschildkröten an Bord genommen werden, bewerten Schiffsbetreiber oder Besatzung vor dem Freisetzen den Zustand der Schildkröten, die gefangen wurden oder sich verfangen haben. Schildkröten, die Bewegungsschwierigkeiten haben oder reaktionslos sind, werden soweit möglich an Bord behalten und versorgt, um ihre Überlebenschancen vor dem Freisetzen so gut wie möglich zu sichern. Diese Verfahren sind in den Leitlinien der FAO zur Verringerung der Meeresschildkrötensterblichkeit bei Fischereieinsätzen ausführlicher dargelegt.
- iii) Soweit praktisch möglich werden Meeresschildkröten bei Fangtätigkeiten oder im Rahmen nationaler Beobachterprogramme (z. B. Markierungsoperationen) im Einklang mit den Leitlinien der FAO zur Verringerung der Meeresschildkrötensterblichkeit bei Fischereieinsätzen behandelt.

Verwendung von Leinenkappern:

- i) Langleinenfänger führen Leinenkapper an Bord mit und verwenden diese, wenn ein Enthaken nicht möglich ist, ohne die Meeresschildkröte beim Freisetzen zu verletzen.
- ii) Andere Arten von Schiffen, die Fanggeräte verwenden, in denen sich Meeresschildkröten verfangen können, führen Leinenkapper an Bord mit und verwenden diese, um Meeresschildkröten sicher von Fanggeräten zu trennen und freizusetzen.

Verwendung von Hakenlösern:

- i) Langleinenfänger führen Hakenlöser an Bord mit, um Haken wirksam von Meeresschildkröten zu entfernen.
- ii) Wird ein Haken verschluckt, so wird nicht der Versuch unternommen, den Haken zu entfernen. Stattdessen wird die Leine so nah wie möglich am Haken durchtrennt, ohne die Schildkröte unnötig zusätzlich zu verletzen.

ANHANG VII

Umladungen in Häfen

1. Umladungen durch Unionsschiffe oder in Unionshäfen von im Übereinkommensbereich gefangenem Thunfisch und verwandten Arten sowie anderen zusammen mit diesen Arten gefangenen Arten erfolgen nach dem folgenden Verfahren:

Mitteilungspflichten

2. Fischereifahrzeug

2.1 Mindestens 48 Stunden vor der Umladung teilt der Kapitän des Fischereifahrzeugs den Behörden des Hafenstaats den Namen des Transportschiffs sowie Datum und Uhrzeit der Umladung mit.

2.2 Der Kapitän eines Fischereifahrzeugs teilt seinem Flaggenmitgliedstaat zum Zeitpunkt der Umladung Folgendes mit:

- die umzuladenden Mengen Thunfisch und verwandter Arten, möglichst aufgeschlüsselt nach Beständen;
- die Mengen der umzuladenden anderen Arten, die zusammen mit Thunfisch und verwandten Arten gefangen wurden, aufgeschlüsselt nach Arten, soweit bekannt;
- das Datum und den Ort der Umladung;
- den Namen, die Registriernummer und den Flaggenstaat des übernehmenden Transportschiffs und
- die geografische Lage der Fanggebiete, aufgeschlüsselt nach Arten sowie gegebenenfalls nach Beständen, entsprechend den Gebieten der ICCAT-Statistik.

2.3 Der Kapitän des betreffenden Fischereifahrzeugs füllt spätestens 15 Tage nach der Umladung die ICCAT-Umladeerklärung aus und übermittelt sie seinem Flaggenmitgliedstaat, gegebenenfalls zusammen mit der Nummer im ICCAT-Fangschiffregister.

3. Übernehmendes Schiff

3.1. Der Kapitän des übernehmenden Transportschiffs meldet mindestens 24 Stunden vor Beginn sowie nach Abschluss der Umladung den Hafenstaatbehörden die Mengen Thunfisch und verwandter Arten, die auf sein Schiff umgeladen wurden, füllt die ICCAT-Umladeerklärung aus und übermittelt sie den zuständigen Behörden innerhalb von 24 Stunden.

3.2 Der Kapitän des übernehmenden Transportschiffs übermittelt den zuständigen Behörden des Staates, in dem der Fang angelandet werden soll, mindestens 48 Stunden vor der Anlandung eine ausgefüllte ICCAT-Umladeerklärung.

Zusammenarbeit zwischen Hafenstaat und Anlandestaat

4. Der Hafenstaat und der Anlandestaat gemäß den vorstehenden Absätzen prüfen die gemäß den Bestimmungen dieses Anhangs erhaltenen Informationen – nötigenfalls auch in Zusammenarbeit mit der flaggenstaatlichen Partei des Fischereifahrzeugs –, um festzustellen, ob zwischen den gemeldeten Fängen, Umladungen und Anlandungen der einzelnen Schiffe Übereinstimmung besteht. Diese Prüfung ist so durchzuführen, dass die Tätigkeiten des Schiffs möglichst wenig gestört werden und die Fischqualität nicht beeinträchtigt wird.

Berichterstattung

6. Jeder Flaggenmitgliedstaat des Fischereifahrzeugs nimmt in seinen Jahresbericht an die ICCAT detaillierte Angaben über die Umladungen auf, die die unter seiner Flagge fahrenden Schiffe durchgeführt haben.

Anhang VIII

Regionales Beobachterprogramm der ICCAT für Umladungen auf See

1. Die Mitgliedstaaten verpflichten Transportschiffe, die im ICCAT-Register der Schiffe geführt sind, auf die im ICCAT-Gebiet Fänge umgeladen werden dürfen und die auf See Umladungen durchführen, bei jeder Umladung im Übereinkommensbereich einen ICCAT-Beobachter an Bord zu haben.
2. Die Beobachter werden von der ICCAT ernannt und an Bord der Transportschiffe eingesetzt, die im ICCAT-Gebiet Umladungen von großen pelagischen Langleinenfängern unter der Flagge einer Partei, die das ICCAT-Beobachterprogramm umsetzt, aufnehmen dürfen.

Benennung der Beobachter

3. Die benannten Beobachter verfügen über die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Qualifikationen:
 - nachgewiesene Fähigkeit, ICCAT-Arten und Fanggeräte zu identifizieren, wobei eindeutig Beobachter vorzuziehen sind, die über Erfahrung als Beobachter auf pelagischen Langleinenfängern verfügen;
 - ausreichende Kenntnis der ICCAT-Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen;
 - Fähigkeit, mit der erforderlichen Genauigkeit zu beobachten und zu protokollieren;
 - hinreichende Kenntnis der Sprache des Flaggenstaats des beobachteten Schiffs.

Pflichten des Beobachters

4. Die Beobachter
 - a) müssen das technische Training abgeschlossen haben, das in den ICCAT-Leitlinien vorgeschrieben ist;
 - b) dürfen nicht Staatsangehörige oder Bürger des Flaggenstaats des übernehmenden Transportschiffs sein;
 - c) müssen in der Lage sein, die Pflichten gemäß Nummer 5 dieses Anhangs zu erfüllen;
 - d) müssen in dem von der ICCAT geführten Beobachterverzeichnis ausgewiesen sein;
 - e) dürfen weder Mitglied der Besatzung des großen pelagischen Langleinenfängers oder des Transportschiffs noch Angestellter des Unternehmens des großen pelagischen Langleinenfängers oder des Transportschiffs sein.
5. Der Beobachter kontrolliert, dass der große pelagische Langleinenfänger und das Transportschiff die entsprechenden Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen der ICCAT einhalten. Die Aufgaben der Beobachter bestehen insbesondere darin,

5.1 unter Berücksichtigung der unter Nummer 9 dieses Anhangs aufgeführten Bestimmungen vor der Umladung an Bord des großen pelagischen Langleinenfängers, der auf ein Transportschiff umladen will, zu gehen, um

- a) zu prüfen, ob das Fischereifahrzeug im Besitz einer gültigen Genehmigung oder Lizenz für den Fang von Thunfisch und verwandten Arten sowie anderen zusammen mit diesen Arten im Übereinkommensbereich gefangenen Arten ist;
- b) zu prüfen, ob das Fischereifahrzeug über die vorherige Genehmigung der flaggenstaatlichen Partei und gegebenenfalls des Küstenstaats verfügt, auf See umzuladen;
- c) die Gesamtmenge der Fänge an Bord aufgeschlüsselt nach Arten und, wenn möglich, nach Beständen sowie die auf das Transportschiff umzuladenden Mengen zu prüfen und aufzuzeichnen;
- d) zu prüfen, ob das Schiffsüberwachungssystem (VMS) in Betrieb ist, das Logbuch zu kontrollieren und, wenn möglich, Einträge zu überprüfen;
- e) zu prüfen, ob ein Teil des an Bord befindlichen Fangs aus Umsetzungen von anderen Schiffen stammt, und die Dokumentation über diese Umsetzungen zu überprüfen;
- f) im Falle von Hinweisen auf Verstöße, an denen das Fischereifahrzeug beteiligt gewesen sein könnte, den Verstoß/die Verstöße umgehend dem Kapitän des Transportschiffs (unter gebührender Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte) und dem das Beobachterprogramm durchführenden Unternehmen zu melden, das diese Informationen unverzüglich an die Behörden der flaggenstaatlichen Partei des Fischereifahrzeugs weiterleitet, und
- g) die Ergebnisse dieser an Bord des Fischereifahrzeugs wahrgenommenen Aufgaben im Beobachterbericht festzuhalten;

5.2 die Aktivitäten des Transportschiffs zu beobachten und

- a) die durchgeführten Umladungen aufzuzeichnen und zu melden;
- b) die Position des Schiffs während der Umladung zu überprüfen;
- c) die umgeladenen Mengen an Thunfisch und verwandten Arten, soweit bekannt aufgeschlüsselt nach Arten und, wenn möglich, nach Beständen zu beobachten und zu schätzen;
- d) die Mengen anderer Arten, die zusammen mit Thunfisch und verwandten Arten gefangen wurden, aufgeschlüsselt nach Arten (sofern bekannt) zu beobachten und zu schätzen;
- e) den Namen des betreffenden großen pelagischen Langleinenfängers und dessen ICCAT-Registernummer zu überprüfen und aufzuzeichnen;

- f) die Angaben in der Umladeerklärung zu überprüfen, soweit möglich auch durch Abgleich mit dem Logbuch des großen pelagischen Langleinenfängers;
- g) die Angaben in der Umladeerklärung zu bestätigen;
- h) die Umladeerklärung gegenzuzeichnen und
- i) die Mengen aufgeschlüsselt nach Arten zu beobachten und zu schätzen, wenn diese in dem Hafen, in dem der Beobachter von Bord geht, abgeladen werden, um sich zu vergewissern, dass die Mengen mit den auf See umgeladenen Mengen übereinstimmen.

5.3 Darüber hinaus

- a) erstellt der Beobachter einen täglichen Bericht über die Umladevorgänge des Transportschiffs;
 - b) erstellt der Beobachter allgemeine Berichte mit den entsprechend den Pflichten des Beobachters zusammengetragenen Informationen und gibt dem Kapitän Gelegenheit, weitere sachdienliche Informationen in die Berichte aufzunehmen;
 - c) leitet der Beobachter innerhalb von 20 Tagen nach Ablauf des Beobachtungszeitraums den genannten allgemeinen Bericht an das ICCAT-Sekretariat weiter;
 - d) nimmt der Beobachter andere von der ICCAT vorgesehene Aufgaben wahr.
6. Die Beobachter behandeln alle Informationen über die Fangtätigkeiten des großen pelagischen Langleinenfängers und dessen Reeder als vertraulich und erkennen diese Forderung als Voraussetzung für die Ernennung zum Beobachter schriftlich an.
7. Die Beobachter erfüllen die Anforderungen, welche sich aus den Gesetzen und Vorschriften des Flaggenmitgliedstaats und gegebenenfalls des Küstenstaats ergeben, dessen Gerichtsbarkeit das Schiff untersteht, dem der Beobachter zugeteilt ist.
8. Die Beobachter halten die Rangordnung und die allgemeinen Verhaltensregeln ein, die für die gesamte Schiffsbesatzung gelten, sofern diese Regeln nicht die Wahrnehmung der Aufgaben der Beobachter im Rahmen dieses Programms und die unter Nummer 9 dieses Anhangs beschriebenen Verpflichtungen der Schiffsbesatzung beeinträchtigen.

Verantwortung der Flaggenstaaten von Transportschiffen

9. Für die Durchführung des regionalen Beobachterprogramms gegenüber den Flaggenstaaten der Transportschiffe und ihrer Kapitäne sind insbesondere folgende Bedingungen zu erfüllen:
- a) die Beobachter haben Zugang zur Schiffsbesatzung, den einschlägigen Unterlagen sowie zu Fanggeräten und Ausrüstung;

b) auf Anfrage wird den Beobachtern, sofern das Schiff, dem sie zugeteilt sind, darüber verfügt, auch Zugang zu folgender Ausrüstung gewährt, um die Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß Nummer 5 zu erleichtern:

- i) Satellitennavigationsausrüstung;
- ii) Radarsichtgeräten, wenn in Betrieb;
- iii) elektronische Kommunikationsmittel und
- iv) zum Wiegen umgeladener Erzeugnisse verwendete Waage;

c) die Beobachter sind, was Unterbringung, Verpflegung und angemessene sanitäre Einrichtungen anbelangt, Schiffsoffizieren gleichzustellen;

d) den Beobachtern wird auf der Brücke oder im Ruderhaus ausreichender Platz für Schreibtischarbeiten sowie an Deck ausreichender Platz für die Wahrnehmung der Beobachteraufgaben eingeräumt;

e) die Beobachter können bestimmen, von welchem Standort aus und mit welcher Methode sie die Umladungen am besten beobachten und die Arten/Bestände und umgeladenen Mengen am besten schätzen können. Dabei erfüllt der Kapitän des Transportschiffs unter gebührender Berücksichtigung von Sicherheitsfragen und praktischen Aspekten die entsprechenden Bedürfnisse des Beobachters und stellt auf Anfrage vorübergehend auch Erzeugnisse an Deck des Transportschiffs zur Überprüfung durch den Beobachter bereit und räumt dem Beobachter ausreichend Zeit ein, seinen Aufgaben nachzukommen. Der Beobachter nimmt seine Aufgaben in einer Weise wahr, dass die Schiffsaktivitäten so wenig wie möglich gestört werden und die Qualität der umgeladenen Erzeugnisse nicht beeinträchtigt wird;

f) der Kapitän des Transportschiffs sorgt unter Beachtung der Bestimmungen unter Nummer 10 dafür, dass alles getan wird, um einen sicheren Transport des Beobachters zwischen dem Transportschiff und dem Fischereifahrzeug zu gewährleisten, sofern das Wetter und die sonstigen Bedingungen einen solchen Austausch zulassen, und

g) die Flaggenstaaten tragen dafür Sorge, dass Kapitäne, Besatzung und Schiffseigner einen Beobachter bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben nicht behindern, einschüchtern, unterbrechen, beeinflussen, bestechen oder zu bestechen versuchen.

Verantwortung der großen pelagischen Langleinenfänger bei Umladungen

10. Die Beobachter können an Bord des Fischereifahrzeugs gehen, wenn das Wetter und die sonstigen Bedingungen dies zulassen, und erhalten Zugang zum Personal, zu allen einschlägigen Unterlagen und den Bereichen des Schiffs, zu denen sie für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben gemäß Nummer 5 dieses Anhangs Zugang benötigen. Der Kapitän des Fischereifahrzeugs sorgt dafür, dass alles getan wird, um einen sicheren Transport des Beobachters zwischen dem Transportschiff und dem Fischereifahrzeug zu gewährleisten. Sollten die Bedingungen ein nicht zu vertretendes Risiko für das Wohlergehen des Beobachters darstellen, so dass es vor Beginn der Umladung nicht möglich ist, dass er an

Bord des großen pelagischen Langleinenfängers geht, so darf diese Umladung dennoch durchgeführt werden.

Beobachtungsgebühren

11. Die Kosten für die Umsetzung dieses Programms werden von den flaggenstaatlichen Parteien der großen pelagischen Langleinenfänger getragen, die Umladungen durchführen wollen. Die Gebühr wird auf der Grundlage der Gesamtkosten des Programms berechnet. Diese Gebühr wird auf ein Sonderkonto des ICCAT-Sekretariats eingezahlt, und das ICCAT-Sekretariat verwaltet das Konto zur Durchführung des Programms.

12. Solange die gemäß Nummer 11 vorgeschriebenen Gebühren nicht beglichen sind, dürfen große pelagische Langleinenfänger nicht an dem Programm für Umladungen auf See teilnehmen.