

AUS DEM SCHATTEN ANS LICHT

Mehr Transparenz in der weltweiten Fischerei, um die illegale, nicht gemeldete und unregulierte Fischerei zu unterbinden





Die Environmental Justice Foundation (EJF)

ist eine in Großbritannien ansässige Organisation, die international aktiv ist und sich das Ziel gesetzt hat, gegen Bedrohungen der Umweltsicherheit und damit einhergehenden Menschenrechtsverletzungen vorzugehen.

Eingetragene Wohltätigkeitsorganisation in England und Wales, Nr. 1088128.

Registriert als gemeinnützige GmbH in Deutschland.

EJF, 1 Amwell Street, London EC1R 1UL, United Kingdom
EJF Deutschland, Osterstraße 58, 20259 Hamburg
info@ejfoundation.org
www.ejfoundation.org

Empfohlene Zitierweise: EJF (2018) Aus dem Schatten ans Licht: Mehr Transparenz in der weltweiten Fischerei, um die illegale, nicht gemeldete und unregulierte Fischerei zu unterbinden.

OUR MISSION *To Protect People and Planet*

Für EJF ist Umweltsicherheit ein Menschenrecht.

EJF engagiert sich für:

- Den Schutz natürlicher Lebensräume für Mensch und Umwelt durch die Verknüpfung von Umweltsicherheit, Menschenrechten und sozialen Bedürfnissen
- Die Erarbeitung und Umsetzung von Lösungen, wo diese am meisten gebraucht werden – durch die Ausbildung und Training von direkt betroffenen Menschen und Gemeinden zur Untersuchung, Aufdeckung und Bekämpfung von Umweltzerstörungen und damit verbundenen Menschenrechtsverstößen
- Ausbildung in neuester Videotechnologie sowie Kompetenzentwicklung für Recherchen und zur Interessenvertretung, um sowohl Probleme als auch Lösungen zu dokumentieren und über die Medien politische und öffentliche Plattformen für konstruktiven Wandel zu gestalten
- Die Schaffung von internationalem Bewusstsein für die Probleme, an deren Lösung unsere Partner vor Ort arbeiten.

Meeres-Kampagne

Zum Schutz der Meeresumwelt, ihrer biologischen Vielfalt und der Menschen, deren Lebensgrundlage davon abhängt.

Die Arbeit von EJF zum Meeresschutz zielt darauf ab, die illegale, nicht gemeldete und unregulierte (IUU-)Fischerei, auch „Piraten“-Fischerei genannt, zu unterbinden. Wir arbeiten an der vollständigen Transparenz und Rückverfolgbarkeit von Fischereiprodukten in Lieferketten und Märkten. Wir setzen uns aktiv für die Verbesserung politischer Entscheidungen, der Unternehmensführung und des Fischereimanagements ein sowie für marktbasiertere Lösungen und eine aktive Rolle der Verbraucher.

Unser Ziel ist es, eine nachhaltige und gut verwaltete Fischerei zu gewährleisten, und damit für den Erhalt der biologischen Vielfalt und der Ökosysteme der Meere sowie den Schutz der Menschenrechte zu sorgen.

EJF vertritt die Ansicht, dass es in der globalen Fischerei mehr Gerechtigkeit geben muss um sicherzustellen, dass Entwicklungsländer und schutzbedürftige Gemeinschaften fairen Zugang und Unterstützung erhalten, um ihre natürlichen Meeresressourcen nachhaltig zu bewirtschaften, und das Recht erhalten, ohne Missbrauch von Arbeitsrechten und Menschenrechtsverletzungen in der Fischereiindustrie arbeiten zu können.

Wir glauben an die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten, um diese Ziele zu erreichen.

Weitere Informationen:
www.ejfoundation.org/what-we-do/oceans

Inhalt

Zusammenfassung	4
Einführung	5
1. Transparenz hilft bei der Identifizierung von Schiffen und der Überwachung ihrer Tätigkeiten	7
1.1. Einführung eines universellen Nummerierungssystems zur Feststellung der Identität von Schiffen und zum Aufbau einer globalen Schiffsdatenbank	7
1.2. Aufklärung über Schiffsbewegungen durch Öffnung der Schiffsüberwachung für die Öffentlichkeit	9
1.3. Veröffentlichung wichtiger Informationen über die Identität und die Aktivitäten von Fischereifahrzeugen	11
1.4. Veröffentlichung von Informationen über Sanktionen gegen IUU-Fischerei und Menschenhandel	13
2. Transparenz zur Durchsetzung der Rechenschaftspflichten von Schiffseignern	14
2.1. Unterbindung von Eigentumsverschleierung und verantwortungslosem Handeln durch Billigflaggen	14
2.2. Durch mehr Transparenz bei wirtschaftlichem Eigentum kann festgestellt werden, wer von der IUU-Fischerei profitiert	17
2.3. Identifizierung und Sanktionierung von Staatsangehörigen, die an IUU-Fischereiaktivitäten beteiligt sind	19
3. Transparenz zur Vermeidung, dass IUU-Produkte in die Lieferketten von Fischereiprodukten gelangen	21
3.1. Beendigung von unkontrollierten Umladungen auf See	21
3.2. Digitale Erhebung und Speicherung von Informationen über Fischereifahrzeuge zur Verbesserung der Transparenz in Lieferketten	24
3.3. Ratifizierung globaler Abkommen für eine effektivere Hafenstaatkontrolle	26
Schlussfolgerungen	29

Abkürzungsverzeichnis

AIS	Automatic Identification System (Automatisches Identifikationssystem)	KDE	Key data element (Schlüsseldatenelement)
AWZ	Ausschließliche Wirtschaftszone	Lüa	Länge über alles (Schiffsmaß)
BT	Bruttotonne	MCS	Monitoring, control and surveillance (Überwachung, Kontrolle und Aufsicht)
DoF	Department of Fisheries (hier: Fischereiministerium des Königreich Thailand)	NGO	Non-governmental organization (Nichtregierungsorganisation)
EU	Europäische Union	RFB	Regional Fishery Body (Fischereikommission)
FAO	Food and Agriculture Organization of the United Nations (Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen)	RFMO	Regional Fisheries Management Organization (Regionale Fischereiorganisation)
FoC	Flag of Convenience (Billigflagge)	UN	United Nations (Vereinte Nationen)
ILO	International Labour Organization (Internationale Arbeitsorganisation)	UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea (Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen)
IMO	International Maritime Organization (Internationale Seeschifffahrts-Organisation)	UVI	Unique Vessel Identifier (eindeutige Schiffsidentifikationsnummer wie die IMO-Nummer)
ITF	International Transport Workers' Federation (Internationale Transportarbeiter-Föderation)	VMS	Vessel Monitoring System (automatisches satellitengestütztes Schiffsüberwachungssystem)

Zusammenfassung

- Die illegale, nicht gemeldete und unregulierte Fischerei (IUU-Fischerei) ist eine ernsthafte Gefahr für die weltweiten Fischbestände, die kurz vor dem Zusammenbruch stehen. Ein Drittel aller Fischbestände wird nicht nachhaltig genutzt und weitere 60% der Fischerei bewegen sich an der oberen Grenze der nachhaltigen Nutzung. Die IUU-Fischerei führt weltweit zu einem geschätzten Verlust von 10 bis 23,5 Milliarden US-Dollar pro Jahr und verhindert die Umsetzung einer nachhaltigen, legalen und ethischen Fischerei.
- Die IUU-Fischerei schwächt das wirtschaftliche und soziale Wohlergehen der Fischergemeinschaften, insbesondere in Ländern, in denen die Küstengemeinden in hohem Maße von der Fischerei abhängig sind, um ihre Ernährung und ihren Lebensunterhalt sicherzustellen. So ist beispielsweise in Westafrika, einer der Regionen mit dem höchsten IUU-Ausmaß, Fisch für die Ernährungssicherheit von entscheidender Bedeutung, und in Ländern wie Ghana und Sierra Leone stellt Fisch einen wesentlichen Ernährungsbestandteil dar, der über 50% des tierischen Proteinverzehrs deckt. In dieser Region sind schätzungsweise 6,7 Millionen Menschen direkt von der Fischerei abhängig, um ihre Ernährung und ihre Lebensgrundlagen zu sichern.
- Die Bekämpfung der IUU-Fischerei, die weltweit als eine der wesentlichen Bedrohungen für die Zukunft unserer Ozeane gilt, wurde in die globalen Ziele der Vereinten Nationen für nachhaltige Entwicklung als Ziel 14 (Leben unter Wasser) aufgenommen.
- Um der IUU-Fischerei ein Ende zu setzen, müssen eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt werden, die von einem verbesserten Fischereimanagement bis hin zu einer verbesserten Sorgfaltspflicht der Unternehmen reichen. Im Mittelpunkt steht dabei die Dringlichkeit, die Lieferketten für Fischereiprodukte transparenter zu machen und das undurchsichtige Umfeld zu beleuchten, in dem illegale Fischerei und andere kriminelle Aktivitäten gedeihen können. Größere Transparenz ist das kosteneffizienteste und wirksamste Instrument, um illegale Aktivitäten und Betreiber von IUU-Fischerei zu identifizieren. Behörden, Unternehmen und andere Interessengruppen können so die begrenzten Mittel, die ihnen zur Verfügung stehen, effizient einsetzen, um die IUU-Fischerei zu bekämpfen.
- In diesem Bericht werden zehn globale Grundsätze für mehr Transparenz im Fischereisektor aufgestellt. Sie sollen klare Leitlinien für notwendige Maßnahmen aufzeigen und die Maßnahmen näher beschreiben, die zurzeit wirtschaftlich tragfähig, technologisch verfügbar und logistisch realisierbar sind. Durch diese Maßnahmen sollen die Rechenschaftspflicht von Schiffseignern erweitert und der Zugang zu verlässlichen Informationen, staatliche Überwachungsmöglichkeiten für Schiffe sowie die Transparenz der Lieferketten von Fischereierzeugnissen verbessert werden, um zu verhindern, dass IUU-Produkte auf die Märkte gelangen.

Das Paket dieser einfachen und kosteneffektiven staatlichen Maßnahmen für mehr Transparenz würde die Identität, die Aktivitäten und die Eigentumsverhältnisse von Schiffen beleuchten und so ein Vorgehen gegen die IUU-Fischerei schneller, kostengünstiger und effizienter machen. Damit könnte ein wesentlicher Beitrag zur Sicherung einer weltweit nachhaltigen, legalen und ethischen Fischerei geleistet werden.

Die zehn Maßnahmen:

Die Staaten sollen

1. umgehend die IMO-Nummer der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation für alle zulassungsfähigen Schiffe vorschreiben, ein einheitliches nationales System zur Identifizierung der nicht dafür in Frage kommenden Schiffe einführen, ein Schiffsregister führen und dem *Global Record of Fishing Vessels* der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (das alle zulassungsfähigen Schiffe mit einer Länge über alles ab 12m einbezieht) sämtliche Informationen bereitstellen.
2. automatische Identifikationssysteme für Fischereifahrzeuge fordern bzw. die unbearbeiteten Daten von Schiffsüberwachungssystemen in regelmäßigen Übertragungsintervallen veröffentlichen, um sicherzustellen, dass Schiffe dauerhaft verfolgt werden können.
3. aktuelle Listen aller Fanglizenzen, Fanggenehmigungen und Schiffsregister veröffentlichen.
4. ein Verbot von Umladungen auf See erlassen, es sei denn, sie sind vorab genehmigt und werden vollständig und nachweisbar elektronisch und durch ein für die Fischerei angemessenes Beobachterprogramm überwacht.
5. ein Verbot von Umladungen auf See erlassen, es sei denn, sie sind vorab genehmigt und können zuverlässig und nachweisbar elektronisch oder durch ein für die Fischerei angemessenes Beobachterprogramm überwacht werden.
6. zeitnah kosteneffektive digitale Instrumente vorschreiben und umsetzen, die Schlüsselinformationen über die Registrierung von Schiffen, Lizenzen, Entladungsdokumente, Fangorte und Fanginformationen sowie Besatzungsunterlagen in digitaler Form bereitstellen. Diese sollten so konzipiert sein, dass sie einen raschen Übergang zu einem universellen, interoperablen digitalen Fangbescheinigungssystem unterstützen.
7. offene Register für Fischereifahrzeuge schließen und unterbinden, dass Schiffe, die unter einer Billigflagge fahren, in ihren Gewässern fischen oder die Produkte auf ihre Märkte importieren.
8. Informationen über das wirtschaftliche Eigentum in allen öffentlichen Listen bereitstellen und Unternehmen auffordern, Informationen über das tatsächliche wirtschaftliche Eigentum vorzulegen, wenn sie eine Fanglizenz, eine Fanggenehmigung oder die Registrierung unter ihrer Flagge beantragen.
9. die gesetzliche Grundlage schaffen, um ermitteln zu können, wo ihre Staatsangehörigen IUU-Fischerei begünstigen, betreiben oder davon profitieren, um abschreckende Sanktionen gegen sie verhängen zu können. Dies kann durch die Einführung eines Registers unterstützt werden, in dem Schiffe verzeichnet sind, die Staatsangehörigen ihres Landes gehören, jedoch unter der Flagge eines anderen Landes fahren.
10. internationale Maßnahmen vereinbaren, die klare Standards für Fischereifahrzeuge und den Handel mit Fischereierzeugnissen setzen. Dazu gehören das Übereinkommen über Hafenstaatmaßnahmen der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen, das Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation über die Arbeit im Fischereisektor (C188) und das Übereinkommen von Kapstadt der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation.

Infokasten 1 | Die Rolle des Privatsektors

Damit die staatlichen Bemühungen für mehr Transparenz und die Bekämpfung der illegalen Fischerei wirksam sind, ist die Unterstützung des Privatsektors von entscheidender Bedeutung. Dabei könnte die Branche in allen Teilen der Lieferkette von gleichen Wettbewerbsbedingungen profitieren, die diese neue globale Infrastruktur für ein transparentes Fischereimanagement bietet. Die Kosten für die Rückverfolgbarkeit würden gesenkt und das Risiko einer nicht nachhaltigen, illegalen oder unethischen Versorgung der Verbraucher mit Fisch würde sinken. Die Branche kann dabei nicht nur den Aufruf an Staaten unterstützen, diese zehn Maßnahmen umzusetzen, sondern auch eigene Maßnahmen ergreifen, um die Transparenz innerhalb der Lieferketten zu erhöhen. Zur Unterstützung dieses Prozesses arbeitete die EJF mit Einzelhändlern, Verarbeitern und anderen NGOs zusammen, um detaillierte Empfehlungen in Form des Verhaltenskodexes PAS 1550:2017 zu entwickeln.¹

Einführung

Unsere Meere und Ozeane bedecken 70% des Planeten und beherbergen zwischen 50% und 80% allen Lebens auf der Erde.² Sie produzieren mehr Sauerstoff als alle Wälder der Welt zusammen und haben mehr als ein Drittel des Kohlendioxids aufgenommen, das die Menschheit seit Beginn der industriellen Revolution in die Atmosphäre ausgestoßen hat.³ Sie sind die wichtigste Nahrungsquelle für rund 3,2 Milliarden Menschen weltweit, doch sie befinden sich in einer Krise: 33% der von der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) bewerteten Bestände werden auf einem biologisch nicht nachhaltigem Niveau verwertet (d. h. ‚überfischt‘), weitere 60% werden maximal nachhaltig befischt (früher als ‚voll befischt‘ bezeichnet).⁴ Überfischung sowie die illegale, nicht gemeldete und unregulierte (IUU-) Fischerei bergen die Gefahr, dass die Ökosysteme der Ozeane an den Rand des totalen Zusammenbruchs gebracht werden, mit verheerenden Folgen für die Meeresumwelt und allen, die von ihr abhängig sind.

Nach der allgemeinen Definition bezeichnet IUU-Fischerei den Einsatz von Fangmethoden oder Fangpraktiken, die gegen Fischereigesetze, Fischereiverordnungen oder Maßnahmen zur Erhaltung und Bewirtschaftung verstoßen. Dazu gehören zum Beispiel die Fischerei in gesperrten Fanggebieten oder während der Schonzeiten, die Fischerei von geschützten Arten oder der Einsatz verbotener Fangmethoden und Fischerei ohne gültige Lizenz. Diese Praktiken bedrohen die biologische Vielfalt der Meere, verhindern eine effektive Bewirtschaftung der Fischbestände und sind eines der Haupthindernisse für die Erreichung einer weltweit nachhaltigen Fischerei.⁵

IUU-Fischerei gibt es in jeder Fischereizone, von flachen Küsten- oder Binnengewässern bis hin zur hohen See. In Ländern oder Gebieten, in denen die Fischereibewirtschaftung schwach entwickelt ist oder in denen es nur begrenzte Mittel zur Durchsetzung von Vorschriften gibt, stellt die IUU-Fischerei jedoch ein besonderes Problem dar. Häufig betroffen sind weniger entwickelte Regionen, in denen Fisch die Hauptquelle für tierisches Eiweiß und das Einkommen der Küstengemeinden ist.⁶ In Westafrika, einer der Regionen mit dem größten Ausmaß an IUU-Fischerei (schätzungsweise 37% aller Fänge),⁷ ist Fisch ein lebenswichtiger Lieferant von essenziellen Mikronährstoffen, Proteinen, Vitaminen und Mineralien. In Ländern wie Ghana und Sierra Leone wird mit Fischereiprodukten über die Hälfte der tierischen Proteinzufuhr gedeckt.⁸ In der gesamten Region hängen schätzungsweise 6,7 Millionen Menschen direkt von der Fischerei als Nahrungsquelle und Lebensgrundlage ab.⁹ Angesichts zunehmender Armut wird erwartet, dass die Abhängigkeit der Küstenbevölkerung von der Fischerei für ihre Ernährung und Einkommenssicherung in den kommenden Jahren noch zunehmen wird.¹⁰

Angesichts rückgängiger Fischbestände und einer nie dagewesenen weltweiten Nachfrage nach Fisch betreiben Schiffe zunehmend illegale Fischerei, um Kosten einzusparen und ihre Gewinne aufrechtzuerhalten. Von dem Wunsch getrieben, die Betriebskosten zu senken, geht die IUU-Fischerei auch oft mit Menschenhandel oder Zwangsarbeit der Schiffsbesatzungen einher. In Thailand führten zum Beispiel als Folge jahrzehntelanger mangelhafter Fischereibewirtschaftung die massive Überfischung und illegale Aktivitäten zu einem Zusammenbruch der Fischfänge (ein Rückgang von 86% über zwei Jahrzehnte). Dies verstärkte wiederum den wirtschaftlichen Druck und führte zu weit verbreiteter Zwangs-, Knechtschafts- und Sklavenarbeit.



Erschöpfte Bestände hatten zur Folge, dass die Schiffe länger auf dem Meer bleiben und für immer geringere Erträge immer größere Entfernungen zurücklegen mussten. Im Gegenzug nutzten die Betreiber die Netzwerke des Menschenhandels, um ihre Schiffe mit billigen Arbeitsmigranten zu besetzen. Die Sklaverei im Fischereisektor, die durch die Auswirkungen der Überfischung noch angeheizt wird, geht einher mit weit verbreiteter IUU-Fischerei, die sowohl Ursache als auch Reaktion auf die Übernutzung der Fischbestände ist.¹¹

IUU-Fischerei und mangelnde Transparenz

Vor diesem Hintergrund wird die IUU-Fischerei weltweit als eine der großen Bedrohungen für die Zukunft unserer Ozeane gesehen, und ihre Bekämpfung wurde in die nachhaltigen Entwicklungsziele der Vereinten Nationen als Ziel 14 (Leben unter Wasser) aufgenommen.¹² Die Bekämpfung der IUU-Fischerei erfordert ein breites Spektrum an Maßnahmen, die von der verstärkten Überwachung, Kontrolle und Aufsicht (MCS) bis hin zu einer umfangreicheren Rechenschaftspflicht der Unternehmen reichen.

Viele Regulierungsbehörden und Käufer von Fischereiprodukten in den Industrie- und Entwicklungsländern sind sich der verheerenden Auswirkungen der illegalen Fischerei bewusst, aber ihre Bemühungen, IUU-Fisch von ihren Märkten und aus den Lieferketten zu entfernen, werden durch den Mangel an Transparenz in der globalen Fischereiwirtschaft unterlaufen.

Gerade dieser Mangel an Transparenz ist einer der wesentlichen Faktoren, die die IUU-Fischerei überhaupt erst möglich machen. Neben oft weit abgelegenen Fischereigebieten erschweren die Intransparenz und Komplexität der Vorgänge in der Branche die Identifizierung der beteiligten ‚Akteure‘. Dies gilt auch für die Fischereifahrzeuge selbst, die Behörden, die für die Überwachung der Aktivitäten zuständig sind (Flaggenstaaten), die Wege der Produkte zu den Märkten und ihre Eigentümer. Da es schwierig ist, illegale Aktivitäten eines Schiffes aufzudecken, ist das Risiko für illegale Betreiber nach wie vor sehr gering, von den Kontrollbehörden identifiziert und bestraft zu werden.

Nach Ansicht von EJF ist mehr Transparenz ein Grundpfeiler, um die IUU-Fischerei zu bekämpfen und für eine nachhaltige, legale und ethische globale Fischerei zu sorgen. Dieser Bericht beschreibt die wichtigsten Steuerungsmaßnahmen, mit denen die Transparenz im Fischereisektor verbessert und die IUU-Fischerei endgültig unterbunden werden sollen. Obwohl es eine globale Aufgabe ist, die IUU-Fischerei zu unterbinden, gibt es nach Meinung der EJF eine Reihe von wirtschaftlich tragfähigen, technologisch verfügbaren und logistisch realisierbaren Maßnahmen, die einzelne Staaten weltweit individuell umsetzen könnten. Dieses Maßnahmenpaket könnte Klarheit über die Identität, die Aktivitäten und das Eigentum der Schiffe schaffen und somit einen grundlegenden Beitrag im Kampf für die Rettung unserer Ozeane und der Menschen, die von ihnen abhängig sind, leisten.

Führungsstärke, politischer Wille und die Unterstützung der notwendigen Maßnahmen sind und werden auch in Zukunft von größter Bedeutung sein. Die Regierungen müssen sich über das Ausmaß des Problems bewusst werden und die notwendigen Schritte unternehmen, um es zu beseitigen. Die Empfehlungen in diesem Bericht enthalten eine Reihe einfacher, kosteneffektiver und realisierbarer Maßnahmen, die von den Regierungen umgesetzt werden können.

Schätzungen zufolge machen die weltweiten IUU-Fangmengen zwischen 13% und 31% der gemeldeten Fischereierzeugung aus, wobei die weltweiten Verluste durch IUU-Fischerei auf 10 bis 23,5 Milliarden US-Dollar pro Jahr geschätzt werden. In einigen Regionen kann dieser Wert sogar bis zu 40% der Gesamtfangmenge betragen.¹³

Infokasten 2 | IUU-Fischerei, schlechte Regierungsführung und Korruption

Transparenz in öffentlichen Angelegenheiten ist einer der wichtigsten Mechanismen zur Bekämpfung der Korruption. Transparenz stellt sicher, dass Personen des öffentlichen Lebens, Beamte, Manager, Direktoren und Vorstandsmitglieder nach außen erkennbar handeln und über ihre Aktivitäten berichten, damit sie von der Öffentlichkeit zur Verantwortung gezogen werden können. Die demokratische Rechtsstaatlichkeit wird durch Transparenz gestärkt, da sie das Vertrauen in die zuständigen Institutionen, Politiker und Beamten erhöht.¹⁴

Für das Management unserer natürlichen Ressourcen und für ihre nachhaltige Nutzung ist es von entscheidender Bedeutung, dass sich die Öffentlichkeit darüber informieren kann, wo, wann, durch wen und vor allem in welchem Umfang sie ausgebeutet werden. Studien haben gezeigt, dass weltweit ein signifikanter Zusammenhang besteht zwischen dem Ausmaß von IUU-Fischerei und einer mangelhaften Performance in Bezug auf effiziente Regierung, Regulierungsqualität, Rechtsstaatlichkeit und Korruptionsbekämpfung im Sinne der Governance-Indikatoren der Weltbank.¹⁵ Entwicklungsländer, die dort schlecht abschneiden, gelten als anfälliger für illegale Aktivitäten, sowohl von eigenen Fischern als auch von ausländischen Schiffen.

Der Mangel an Transparenz im Fischereisektor eröffnet Spielräume für Korruption.¹⁶ Wenn der Schleier der Geheimhaltung gelüftet würde, ergäbe sich die Gelegenheit, die weit verbreitete Korruption und schwache Regierungsführung in Ländern zu beseitigen, die illegale Fischerei weiterhin zulassen.

1. Transparenz hilft bei der Identifizierung von Schiffen und der Überwachung ihrer Tätigkeiten

1.1. Einführung eines universellen Nummerierungssystems zur Feststellung der Identität von Schiffen und zum Aufbau einer globalen Schiffsdatenbank

Die Betreiber illegaler Fischerei versuchen im Allgemeinen, die wahre Identität und das Eigentum ihrer Schiffe zu verbergen. So können sie Sanktionen umgehen, wenn sie illegal fischen, und die Vorgeschichte ihrer Schiffe verbergen, wenn sie sich für eine Zulassung für neue Gebiete bewerben. Sie verheimlichen zum Beispiel Verstöße gegen Vorschriften, um eine neue Fanglizenz zu erhalten, oder um zu vermeiden, von einer regionalen Fischerei-Managementorganisation (RFMO) auf die schwarze Liste gesetzt zu werden. Mitunter werden die Namen von Schiffen innerhalb einer Flotte dupliziert, um mit einer Fanglizenz mehrere Schiffe zu betreiben, und so die Kosten zu senken. Dabei gehören zu den weit verbreiteten Praktiken der illegalen Betreiber zur Verschleierung ihrer Identitäten die regelmäßige Änderung des Schiffsnamens, das Umflaggen (bekannt als *Flag-hopping*), die Verwendung mehrerer Identitäten durch gefälschte oder fehlende Zertifizierungsdokumente und das Verdecken von Erkennungszeichen.¹⁷

Die Unsicherheiten im Zusammenhang mit IUU-Schiffsidentitäten werden noch dadurch verschärft, dass es derzeit kein System einheitlicher Schiffsidentifikationsnummern (UVI) gibt, das für alle Fischereifahrzeuge verbindlich ist. Wenn ein Schiff während seiner gesamten Lebensdauer die gleichen UVI hat, können Behörden seine Identität und seine Flaggen unabhängig von Namensänderungen oder Umflaggen verfolgen. Die IMO arbeitet seit 1987 mit einem siebenstelligen Nummerierungssystem für ‚angetriebene Seeschiffe‘.

Fischereifahrzeuge können jedoch erst seit 2013, nachdem eine Ausnahmeregelung aufgehoben wurde, eine IMO-Nummer beantragen. Derzeit haben alle Fischereifahrzeuge das Recht, eine IMO-Nummer zu beantragen, wenn sie eine Länge über alles von 12 Metern (und darüber) und eine Betriebsgenehmigung für Gewässer außerhalb der nationalen Jurisdiktion haben oder 100 Bruttotonnen (BT) und mehr haben und überall für den Betrieb zugelassen sind.¹⁸

FALLSTUDIE 1

IUU-Schiffe ohne oder mit mehreren Identitäten

Ende 2016 liefen neun Thunfisch-Langleinenschiffereifahrzeuge im Hafen von Phuket, Thailand, ein, die alle erklärtermaßen unter der Flagge von Bolivien fuhren, sich aber in taiwanesischem Besitz befanden. Nach einer Inspektion durch die thailändischen Behörden wurde festgestellt, dass die Schiffe gefälschte Dokumente führten und nie in Bolivien registriert waren. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts waren, nach einer Untersuchung durch EJF und die thailändische Regierung, sieben der neun Schiffe in Thailand strafrechtlich verfolgt und ein achttes in Indonesien festgesetzt worden.¹⁹

Da unklar war, wo diese Schiffe tatsächlich registriert sind, sahen sich die thailändischen Behörden veranlasst, sie als staatenlos einzustufen. Nach der Untersuchung der früheren Identitäten der Schiffe und nach Gesprächen mit der ehemaligen Besatzung fand man heraus, dass die meisten der Schiffe in den letzten Jahren zwei- bis dreimal ihren Namen geändert hatten. Mindestens vier der Schiffe stehen unter verschiedenen Namen auf der schwarzen Liste für IUU bei der Thunfischkommission für den Indischen Ozean und die RFMO-Registrierung für einige der anderen Schiffe war unklar.



Vier der neun Thunfisch-Langleinenschiffereifahrzeuge, gegen die ermittelt wird, im Hafen von Phuket. © EJF

Die thailändischen Behörden stellten bei den überwiegend indonesischen und philippinischen Besatzungsmitgliedern mehrere Fälle von Menschenhandel, Zwangsarbeit und körperlicher Misshandlung fest. Die Arbeiter sind inzwischen in ihre Herkunftsländer zurückgekehrt. Da der Schiffseigner jedoch nicht eindeutig festgestellt werden konnte, kämpfen viele von ihnen heute immer noch für eine Entschädigung.²⁰

Die IMO-Nummer ist die am häufigsten verwendete UVI für Fischereifloten auf der ganzen Welt. Seit der Aufhebung der Freistellung von Fischereifahrzeugen haben mehrere Schlüsselstaaten IMO-Nummern für Schiffe, die bestimmte Bedingungen erfüllen, vorgeschrieben. Die Europäische Union (EU) hat IMO-Nummern für alle EU-Schiffe mit einer Länge über alles ab 24 Metern (Lüa) (bzw. ab 100 BT), die in EU-Gewässern fischen, sowie für alle EU-Schiffe mit einer Lüa ab 15 Metern, die außerhalb der EU-Gewässer fischen, vorgeschrieben. Darüber hinaus müssen alle Nicht-EU-Schiffe, die in EU-Gewässern fischen, eine IMO-Nummer haben.²¹ Einige Küstenstaaten und mehrere RFMOs (insgesamt elf) haben ebenfalls angeordnet, dass Schiffe ab einer bestimmten Größe oder Tonnage eine IMO-Nummer führen müssen, wenn sie in ihrem Hoheitsgebiet fischen wollen.²²

EJF empfiehlt, dass weltweit alle Flaggen- und Küstenstaaten IMO-Nummern für die zulassungsfähigen Fischereifahrzeuge vorschreiben, die unter ihrer Flagge fahren oder in ihren Gewässern operieren.²³ Den Flaggenstaaten empfiehlt EJF, ein nationales UVI-System für Schiffe, die keine IMO-Nummer erhalten, einzuführen, das auch Schiffe ohne Stahlrumpf und halbindustrielle Schiffe einbezieht. Diese UVIs sollten zentral erfasst und in die Daten des Schiffsüberwachungssystems (VMS) des entsprechenden Landes sowie in die öffentlichen Schiffsregister aufgenommen werden.

FALLSTUDIE 2

Praktische Lösungen für eine komplexe Flotte: die thailändische Erfahrung mit UVI

Die überwiegende Mehrheit der thailändischen Fischereiflotte besteht aus Schiffen, die kleiner sind als die Industrieschiffe, die normalerweise IMO-Nummern erhalten. Darüber hinaus sind die meisten aus Holz gebaut. Um das große Ausmaß der IUU-Fischerei im Land kontrollieren zu können, müsste auch die Identität dieser Schiffe überwacht werden.

Zu diesem Zweck hat Thailand kürzlich ein UVI-System für alle inländischen kommerziellen Fischereifahrzeuge mit einem Gewicht ab 10 BT eingeführt, das knapp über 11.000 Schiffe umfasst. Das thailändische UVI-System verwendet eine einheitliche neunstellige Nummer, die jedem Schiff zugewiesen wird, das bei der thailändischen Marinebehörde registriert ist. Diese Schiffsregistrierungsnummer bleibt während der gesamten Lebensdauer des Schiffes gleich, unabhängig von Änderungen seines Namens, Eigentums oder seiner Nutzung.

Eine umfassende Übernahme der IMO-Nummern durch alle Flaggenstaaten würde nicht nur dazu beitragen, die Identifizierung der Schiffe und die Verfolgung ihrer Vorgeschichte zu erleichtern, sondern auch bei der Entwicklung eines dringend benötigten weltweiten Registers für Fischereifahrzeuge von Vorteil sein.

Aufzeichnungen und Register sind wichtige Instrumente für die Verwaltung und Durchsetzung in vielen verschiedenen Bereichen. So verpflichtet beispielsweise das Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt die nationalen Luftfahrtbehörden, ein Register aller Zivilluftfahrzeuge zu führen. Die Mitgliedstaaten in der gesamten EU – um ein weiteres Beispiel zu geben – sind verpflichtet, eine computergestützte Datenbank zur Rückverfolgbarkeit



Thailändische Inspektoren können die neunstellige UVI-Nummer in eine App eingeben oder den QR-Code scannen, um detaillierte Informationen über ein bestimmtes Schiff zu erhalten. © EJF

Da fast alle kommerziellen thailändischen Fischereifahrzeuge aus Holz sind, werden UVIs an zwei Stellen in die Holzstruktur eingestanz – einmal am Bug des Schiffes und einmal im Steuerhaus. Diese Orte werden dann regelmäßig während der Schiffsinspektionen überprüft.

aller Rinder zu führen, wobei einheitliche Nummern vergeben werden, die die Rinder während ihrer gesamten Lebenszeit behalten. Obwohl die RFMOs bereits einige Versuche unternommen haben, Aufzeichnungen über zugelassene Schiffe zu führen, gibt es kein allgemeingültiges Verzeichnis der Fischereifahrzeuge. Die FAO ist derzeit damit befasst, ein weltweites Register für Fischereifahrzeuge, Kühltransportschiffe und Versorgungsschiffe (*Global Record of Fishing Vessels, Refrigerated Transport Vessels and Supply Vessels*, kurz: *Global Record*) auf Grundlage der IMO-Nummern aufzubauen. Die Entwicklung dieses Projekts hat jedoch lange Zeit gedauert und befindet sich derzeit erst in der ersten Phase, die im April 2017 begonnen wurde.²⁴ Im Juli 2018 wurde die derzeitige Version des *Global Record* der Öffentlichkeit online zur Verfügung gestellt.²⁵

Nach seiner vollständigen Inbetriebnahme wird der *Global Record* eine internationale Datenbank sein für industrielle Fischereifahrzeuge über ihre gesamte Lebensdauer, die die UVI und wichtige Informationen, wie Registrierung, Schiffsmerkmale und Eigentumsverhältnisse enthält. Des Weiteren werden Informationen bereitgestellt, die für die Bekämpfung der IUU-Fischerei relevant sind, wie frühere Schiffsnamen, Eigner und Betreiber sowie Fanglizenzen und Konformitätsnachweise.²⁶

Diese Datenbank ist ein wichtiges Instrument bei der Unterstützung der Fischereibehörden, damit sie fundierte Urteile darüber fällen können, ob Schiffe als besonders risikobehaftet eingestuft werden und ob ihnen Flagge, Fanglizenz und der Zugang zu Häfen gewährt werden kann. Darüber hinaus wird der *Global Record* dazu beitragen, die Größe und Kapazität der Fischereiflotte eines jeden Landes zu ermitteln, was für ein effektives Fischereimanagement von großer Bedeutung ist.

Eine von der FAO in Auftrag gegebene Studie kam zu dem Schluss, dass die IMO-Nummer die geeignetste UVI für Phase 1 des *Global Record* ist.²⁷ Der Schwerpunkt wird dabei auf Schiffe mit 100 BT oder einer Länge über alles von 24 Metern gelegt, nach der Abschlussphase 3 soll sie jedoch für alle Schiffe ab 10 BT (oder ab 12 Metern) gelten.²⁸ Bislang wurden weltweit mehr als 24.000 Fischereifahrzeugen IMO-Nummern erteilt. Dank der von 48 Staaten (fast ein Drittel der Staaten mit Flotten) zur Verfügung gestellten Daten wurden 8.300 Schiffe in den *Global Record* eingetragen.²⁹

EJF empfiehlt, dass

- ✓ alle Flaggenstaaten umgehend IMO-Nummern für zulassungsfähige Schiffe als Bedingung für die Registrierung vorschreiben;
 - ✓ alle Küstenstaaten für Fischereifahrzeuge mit ausländischer Flagge eine IMO-Nummer als Bedingung für eine Betriebsgenehmigung verlangen;
 - ✓ alle Staaten ein nationales UVI-System für nicht zulassungsfähige industrielle und halbindustrielle Schiffe einführen;
 - ✓ alle Staaten die Weiterentwicklung des *Global Record* unterstützen, indem sie sämtliche Schiffe mit einer Länge über alles von 12 m erfassen und die Daten über ihre Flotte an die FAO übermitteln und regelmäßig aktualisieren.
-

1.2. Aufklärung über Schiffsbewegungen durch Öffnung der Schiffsüberwachung für die Öffentlichkeit

Ein breites Spektrum an Akteuren hat ein Interesse daran, die früheren oder den aktuellen Einsatzort von Schiffen zu kennen. Dazu gehören die Kontrollbehörden, die in den Schiffslogbüchern enthaltene Informationen überprüfen sollten, die Küstenstaaten, die überprüfen sollten, ob lizenzierte Schiffe die Bedingungen ihrer Lizenz einhalten, und die Marktstaaten und die Industrie, die die Herkunft der Fischereierzeugnisse kontrollieren sollten. Ohne entsprechende Überwachungsinstrumente ist dies jedoch nicht möglich.

Satellitengestützte Lösungen, wie VMS, die mit Hilfe von auf Fischereifahrzeugen installierten Satellitenortungsgeräten Schiffe nahezu in Echtzeit verfolgen können, sind in der Fischereiüberwachung und -kontrolle bereits Standard. Trotz der eindeutigen Kostenvorteile gegenüber Patrouillen auf See wird die VMS-Überwachung immer noch nicht von allen Ländern der Welt vollständig umgesetzt. Die anfänglichen Kosten für die Einrichtung und den Betrieb einer Fischereiüberwachungsstelle werden von vielen Entwicklungsländern als zu hoch angesehen. Es gibt zudem Länder, die solche Systeme bereits installiert haben, aber es fehlen die Ressourcen oder der Wille, die erhobenen Daten methodisch zu überwachen und zu bearbeiten. In den meisten Fällen bleiben die VMS-Daten unter der Kontrolle der zuständigen Regierungen, was bedeutet, dass in Ländern, in denen die VMS-Überwachung nicht voll funktionsfähig ist oder regelmäßig überprüft wird, illegale Aktivitäten unentdeckt bleiben und dass andere Akteure entlang der Lieferkette die Rechtmäßigkeit der Schiffstätigkeiten nicht überprüfen können.

Die Veröffentlichung der Schiffsüberwachung könnte dieses Problem lösen. Eine vollständige Transparenz der Schiffstätigkeiten durch den öffentlichen Zugang zu Informationen würde die Länder dabei unterstützen, ihre Gewässer und Flotten besser zu überwachen und eine grenzübergreifende Aufsicht und Durchsetzung erleichtern. Fischereifahrzeuge operieren in zahlreichen Ländern und auf hoher See, und ihre Produkte gelangen in komplexe globale Lieferketten. Daher ist es kontraproduktiv für die Schaffung von Transparenz und Rückverfolgbarkeit von Fischereierzeugnissen, den Zugang zu Informationen über ihre Tätigkeiten zu begrenzen.

Es gibt mehrere Lösungen für dieses Problem. Zum einen können die Länder ihre VMS-Daten veröffentlichen. So haben sich beispielsweise Indonesien und Peru 2017 damit einverstanden erklärt, ihre VMS-Daten auf der öffentlich zugänglichen Satellitenüberwachungsplattform *Global Fishing Watch* zu teilen.³⁰ Während die Informationen leicht verzögert bereitgestellt werden könnten, um die Sicherheit und die kommerziellen Interessen der Schiffe zu schützen, sollten regelmäßige Übertragungsintervalle jedoch vorgeschrieben werden. Fischereifahrzeuge sollten ihre Position mindestens einmal pro Stunde übermitteln. Bei Fischereiarten, bei denen ein kürzeres Signalintervall erforderlich ist, um eine wirksame Überwachung zu ermöglichen, sollten die Regierungen erwägen, eine höhere Abfragerate bis zu einmal alle 15 Minuten zu fordern, z. B. wenn die Beobachterdichte geringer ist (wie bei der Langleinenfischerei) oder wenn nachweislich eine umfassendere Überwachung erforderlich ist (z. B. wenn ein Schiff in eine No Take-Zone oder ein Schutzgebiet einfährt). Ein weiterer Lösungsansatz wäre, dass die Staaten den Einsatz anderer Technologien, die bereits 'öffentlich zugänglich' sind, vorschreiben. Darunter fällt das automatische Identifikationssystem (AIS).

	Vessel Monitoring System (VMS)	Automatic Identification System (AIS)
Zugang	Üblicherweise durch Eigentumsrechte geschützt	Öffentlich
Ursprünglicher Zweck	Fischereimanagement	Sicherheit auf See
Kommunikation	Bidirektionelle Schnittstelle bei regelmäßigen Abständen	Kontinuierliche Übertragungen (Empfang hängt von verfügbaren Satelliten ab)
Reichweite	Global (Bereich im Visier zum Satelliten)	AIS: Visierlinie zur Bodenstation Satelliten-AIS: Global (Visierlinie zum Satelliten)
Anwendungspflicht	Von vielen Flaggen- und Küstenstaaten vorgeschrieben	Vorgeschrieben für Schiffe über 300 BT. Von manchen Staaten auch für kleinere Schiffe vorgeschrieben

Da AIS-Daten unverschlüsselt sind und mit der entsprechenden Ausrüstung von jedem empfangen werden können, sind sie für die Kontrollbehörden nützlich, um Aktivitäten von Schiffen zu erkennen, die nicht vom ihrem VMS-System erfasst sind. Dabei kann es sich um illegale Aktivitäten von Fischtransportern (z. B. verbotene Umladungen auf See) oder illegalen Fischfang durch ausländische, nicht lizenzierte Schiffe handeln, die in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) eines Landes operieren.

Derzeit müssen Fischereifahrzeuge nicht mit einem AIS-Gerät ausgestattet sein. Das internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See schreibt AIS nur für Schiffe ab 300 BT auf internationalen Fahrten vor, für alle Frachtschiffe ab 500 BT gilt dies unabhängig von der Art der Fahrt sowie für alle Fahrgastschiffe unabhängig von ihrer Größe.³¹ Allerdings verlangen einige Flaggen- und Küstenstaaten aus Gründen der Fischereikontrolle zunehmend, dass Fischereifahrzeuge mit AIS ausgestattet sind. Da die AIS-Überwachung nicht geeignet ist, VMS als das wichtigste elektronische Fischereiüberwachungsinstrument zu ersetzen (insbesondere da die Geräte leicht manipulierbar sind), fordern immer mehr Staaten die Verwendung von AIS zusätzlich zu VMS. Die beiden Systeme ergänzen einander und erhöhen die Zuverlässigkeit der Überwachungsdaten (insbesondere bei Ausfall der VMS-Übertragung) und tragen dazu bei, dass die Flaggenstaaten ein vollständigeres Bild über die Schiffstätigkeiten erhalten, wodurch die Sicherheit auf See erhöht wird.³² Die EU verlangt zum Beispiel, dass alle Fischereifahrzeuge mit einer Länge von mehr als 15 Metern mit einem AIS-System ausgestattet sein müssen, wenn sie unter einer EU-Flagge fahren oder in EU-Gewässern operieren.³³ Die verpflichtende Nutzung eines AIS oder anderer öffentlich zugänglicher Ortungsgeräte für Fischereifahrzeuge, insbesondere wenn dies in Verbindung mit IMO-Nummern vorgeschrieben wird, wäre ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Transparenz und würde es illegalen Betreibern erheblich erschweren, sich ihrer Verantwortung zu entziehen. Leicht zugängliche Informationen könnten die Kontrollbehörden entscheidend dabei unterstützen, die Rechtmäßigkeit der Schiffstätigkeiten festzustellen, und würden damit den Käufern von Fischereierzeugnissen zuverlässige Angaben über die Herkunft ihrer Produkte liefern.



Fischereischiff, das beim illegalen Operieren im exklusiven Küstenbereich von Sierra Leone dokumentiert wurde. © EJF

EJF empfiehlt, dass

- ✓ alle Staaten Fischereifahrzeugen, die für die Vergabe einer IMO-Nummer in Frage kommen, die Nutzung eines AIS-Systems bzw. einer vergleichbaren, öffentlich zugänglichen Technologie vorschreiben;
- ✓ alle Staaten die Nutzung eines VMS mit mindestens stündlichen Übertragungsintervallen vorschreiben, und wenn kein AIS-System vorgeschrieben ist, die unbearbeiteten VMS-Daten veröffentlichen.

1.3. Veröffentlichung wichtiger Informationen über die Identität und die Aktivitäten von Fischereifahrzeugen

Fischereitätigkeiten sind global und komplex, und Fischereifahrzeuge durchfahren verschiedene Gerichtsbarkeiten. Oft befinden sie sich im Eigentum und unter der Verantwortung von Akteuren und Regierungen am anderen Ende der Welt. Daher kann es sich als äußerst schwierig erweisen, die Identität und die Verantwortlichen eines Schiffs festzustellen, und ob seine Fangtätigkeiten die einschlägigen Vorschriften und Bewirtschaftungsmaßnahmen einhalten.

IUU-Fischereifahrzeuge versuchen, so viel Verwirrung wie möglich über ihre Identität zu stiften³⁴ und wechseln häufig ihre Flaggen (*Flag-hopping*), um entweder Sanktionen zu entgehen oder die Regeln der Fischereibewirtschaftung, wie z. B. die Einhaltung von Quoten, zu umgehen. Dies wird von einigen Ländern begünstigt, die Schiffe unter Billigflaggen (FoCs) fahren lassen, offene Register führen und geringe Anforderungen an die Registrierung von Schiffen stellen. Einige Betreiber gehen sogar so weit, sich jeglicher Aufsicht seitens des Flaggenstaates zu entziehen und sich vollständig von allen Registern abzumelden. Diese ‚staatenlosen Schiffe‘ verwenden oft gefälschte Dokumente als Registrierungsdokument (wie die gefälschten bolivianischen Flaggen, die von den Schiffen in taiwanesischem Eigentum in Fallstudie 1 verwendet wurden).³⁵ Um ihre Kosten zu senken und ihre Gewinne zu maximieren, arbeiten IUU-Betreiber unter Umständen auch ohne gültige Lizenz eines Küstenstaates, was für diese Länder erhebliche Einnahmeverluste mit sich bringt. Da sich bisher nur wenige Staaten verpflichtet haben, ihre Register für Fischereifahrzeuge und ihre Listen mit Fanglizenzen und Fanggenehmigungen öffentlich zugänglich zu machen, ist es für Behörden auf der ganzen Welt eine Herausforderung, die Registrierung von Schiffen zu überprüfen, die angeblich eine bestimmte Flagge führen, oder die Gültigkeit von Fanglizenzen gegenzuprüfen.

Da es keine speziellen Plattformen für den Informationsaustausch oder schnelle und effiziente Möglichkeiten zur Überprüfung von Fangerlaubnissen und Schiffsflaggen gibt, wie beispielsweise eine Online-Überprüfung, kann es äußerst schwierig sein, die Rechtmäßigkeit der Tätigkeiten eines Schiffes (und damit die Rechtmäßigkeit der an Bord befindlichen Produkte) zu ermitteln. Sprachbarrieren, Zeit- und Ressourcenmangel hindern die Kontrollbehörden daran, Anfragen an die einzelnen Flaggen- und Küstenstaaten zu stellen, während ein Schiff inspiziert wird. Das bedeutet, dass viele IUU-Schiffe als staatenlose Schiffe betrieben werden können, unter einer falschen Flagge oder ohne eine gültige Fanglizenz.

Der FAO-Verhaltenskodex für verantwortungsbewusste Fischerei beschreibt die Notwendigkeit für Regierungen, Informationen über die Fischereiaktivitäten auszutauschen.³⁶ Es gibt viele Möglichkeiten die Fischerei nachhaltig zu machen – die öffentliche Verfügbarkeit glaubwürdiger Informationen ist dabei jedoch unerlässlich. Dies schließt auch die Veröffentlichung von Informationen über die Inhaber von Zugangs- und Nutzungsrechten zu den Fischereiresourcen ein. Insbesondere sollen die Staaten dazu ermutigt werden, ihr Fischereifahrzeugregister (d. h. die Schiffe, die ihre Flagge führen dürfen), die Liste der Schiffe, die entweder individuell oder im Rahmen ausländischer (privater oder öffentlicher) Zugangsvereinbarungen in ihrer AWZ für den Betrieb zugelassen sind sowie ihre Liste der Fischereigenehmigungen (Schiffe mit der Flagge des Staates, die für den Betrieb in externen Gewässern zugelassen sind) zu veröffentlichen.

Im April 2018 wurde auf eine Anfrage von Interpol das illegale Fischereifahrzeug STS-50 in Indonesien festgesetzt. Es war offiziell staatenlos und konnte den Behörden entkommen, da es gleichzeitig acht verschiedene Flaggen führte (einschließlich Sierra Leone, Togo, Kambodscha, Republik Korea, Japan, Mikronesien und Namibia).³⁷

Die Veröffentlichung solcher Informationen unterstützt nicht nur den verantwortungsvollen Umgang mit natürlichen Ressourcen. Im Zusammenhang mit der IUU-Fischerei ist eine solche Veröffentlichung auch von entscheidender Bedeutung, um die Legalität der Schiffe und der von ihnen angelandeten Fische festzustellen. Darüber hinaus ist eine solche Maßnahme nahezu kostenlos und schnell durchführbar.

Die meisten der großen RFMOs, wie das Übereinkommen zur Erhaltung der lebenden Meeresschätze der Antarktis und die Internationale Kommission zur Erhaltung der Thunfischbestände im Atlantik veröffentlichen bereits umfassende Informationen über Schiffe, die in ihren Übereinkommensgebieten fischen dürfen.³⁸ Eine Reihe von Küstenstaaten wie Thailand³⁹ und Ghana⁴⁰ veröffentlichen inzwischen ihre Lizenzlisten (häufig sogar vierteljährlich).

Die EU hat sich im Rahmen der jüngsten Reform ihrer Flottenaußenverordnung verpflichtet, ein öffentliches Register ihrer Schiffe zu führen, die zur Fischerei außerhalb der EU-Gewässer zugelassen sind, einschließlich im Rahmen privater Vereinbarungen.⁴¹ Auch andere Staaten ermutigt die EU, die Transparenz bei den Fischereizugangsvereinbarungen zu verbessern, um eine verantwortungsvollere Fischereibewirtschaftung zu erreichen. In den Protokollen, in denen die Bedingungen für die Fischereizugangsabkommen der EU-Fischereifahrzeuge in Nicht-EU-AWZs (Partnerschaftsabkommen für nachhaltige Fischerei) festgelegt sind, ermutigt die EU die unterzeichnenden Drittländer, Einzelheiten zu allen öffentlichen oder privaten Abkommen zu veröffentlichen, die ausländischen Schiffen Zugang zu ihrer AWZ gewähren.⁴²

EJF empfiehlt, dass

- ✓ **Küstenstaaten Einzelheiten zu Zugangsvereinbarungen und Listen der Schiffe, die zum Fischen in ihren Gewässern zugelassen sind, veröffentlichen;**
 - ✓ **Flaggenstaaten die Listen der Schiffe, die unter ihrer Flagge registriert sind, veröffentlichen;**
 - ✓ **Flaggenstaaten die Listen der Schiffe, die außerhalb ihrer AWZ fischen dürfen, veröffentlichen.**
-

Infokasten 3 | Welche Informationen?

Als Mindestanforderung sollten die folgenden Informationen öffentlich zugänglich gemacht werden:

Flaggenstaatenregister

- Name, Tonnage und Länge des Schiffes
- Schiffs- bzw. Getriebeart und Zieltierarten
- Registrierungsnummer und IMO-Nummer
- Angaben zum rechtlichen Eigentümer und Betreiber des Schiffes, einschließlich des wirtschaftlichen Eigentümers (siehe Abschnitt 2.1 und 2.2)
- Angaben über die Besatzungsmitglieder (*crew manifest*)

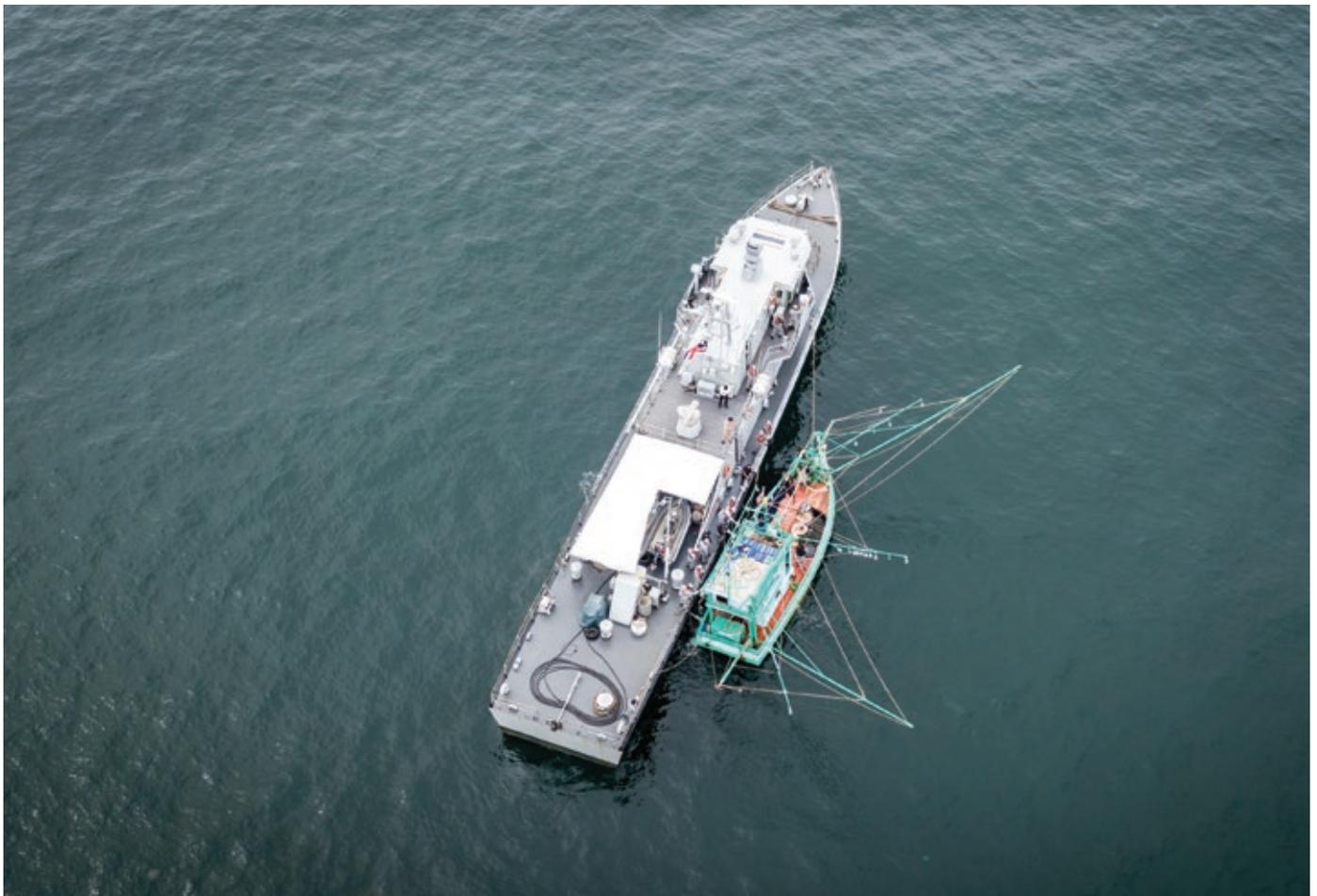
Lizenzliste der Küstenstaaten

- Name, Tonnage und Länge des Schiffes
- Flagge des Fischereifahrzeugs und Zulassungsstaat
- Schiffs- oder Getriebeart und Zieltierarten
- Gegebenenfalls Angaben zu den dem Schiff zugeteilten Quoten

- Registrierungsnummer und IMO-Nummer
- Angaben zum rechtlichen Eigentümer und Betreiber des Schiffes, einschließlich des wirtschaftlichen Eigentümers (wenn vorhanden)
- Dauer der Lizenz
- Lizenzgebühren
- Angaben über die Besatzungsmitglieder (*crew manifest*)

Flaggenstaatenliste über externe Fanggenehmigungen

- Zusätzlich zu allen im Flaggenregister geforderte Details:
- Einzelheiten zu den dem Schiff zugewiesenen Quoten oder anderen Obergrenzen, falls zutreffend
- Dauer der Genehmigung
- Gebiete, in denen das Schiff fischen darf (AWZs der Küstenstaaten, RFMO-Gebiete, Hohe See)
- Art der Zugangsvereinbarung (privat, Vercharterung, RFMO, bilaterale Vereinbarung, etc.)



Inspektion auf See eines Fischereifahrzeuges durch die Seestreitkräfte Thailands. © EJF

1.4. Veröffentlichung von Informationen über Sanktionen gegen IUU-Fischerei und Menschenhandel

Gemäß den internationalen Abkommen für die Fischerei, insbesondere dem Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS)⁴³, dem Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Erhaltung der Fischbestände⁴⁴ und dem Konformitätsübereinkommen der FAO⁴⁵ sollten die gesetzlichen Bestimmungen eines Flaggenstaates ein umfassendes und wirksames Sanktionssystem für die IUU-Fischerei und den damit zusammenhängenden Verbrechen von unter ihrer Flagge registrierten Schiffen enthalten.

Die Sanktionen sollten in einem angemessenen Verhältnis zur Schwere des Verstoßes stehen, nachfolgende Verstöße verhindern und den Tätern den Gewinn aus ihren IUU-Tätigkeiten entziehen. Gleichzeitig wird in Artikel 217 des UNCLOS empfohlen, dass Informationen über Sanktionen gegen Schiffe „allen Staaten zugänglich“ sein sollten. Der Mangel an öffentlichen Informationen über frühere Straftaten und Sanktionen im Zusammenhang mit der Fischerei ist ein Hindernis für Staaten, die die Vorgeschichte eines Schiffes untersuchen wollen, ehe sie eine Fanglizenz erteilen oder einem Schiff erlauben, sich unter ihrer Flagge zu registrieren.

Mangelnde Informationen lassen Behörden oft im Dunkeln über die Aktivitäten und die Vorgeschichte eines Schiffes, insbesondere in Ländern mit unzureichenden Ressourcen für die Bewirtschaftung und Kontrolle der Fischerei. Trotz einiger fortschrittlicher Initiativen zur Förderung der regionalen Zusammenarbeit und des Informationsaustauschs können illegale Betreiber diesen Mangel an Informationen auf globaler Ebene zu ihrem Vorteil nutzen, da das Risiko für eine Aufdeckung ihrer Tätigkeiten begrenzt ist. Dieser Mangel an Transparenz untergräbt die Versuche, die illegale Fischerei zu bekämpfen und die internationalen Maßnahmen zur Bekämpfung der IUU-Fischerei umzusetzen. Der Internationale Aktionsplan der FAO gegen IUU-Fischerei empfiehlt beispielsweise den Staaten, vor Erteilung ihrer Flagge die IUU-Historie eines Schiffes zu untersuchen,⁴⁶ während das Abkommen über Hafenstaatmaßnahmen (PSMA) von den ratifizierenden Staaten verlangt, Schiffen, bei denen bereits zuvor Verstöße festgestellt wurden, den Zugang zu ihren Häfen zu verweigern.⁴⁷

Darüber hinaus haben Zertifizierungssysteme, wie der Marine Stewardship Council, Maßnahmen an der Hand, die sicherstellen sollen, dass Fische von Schiffen, die sich der IUU-Fischerei oder Zwangsarbeit schuldig gemacht haben, nicht zertifiziert werden.⁴⁸ Weitere von der Industrie und NGOs entwickelte Initiativen, wie der Verhaltenskodex PAS 1550:2017 von 2017 (*Sorgfaltspflicht bei der Feststellung des legalen Ursprungs von Fischereierzeugnissen und marinen Inhaltsstoffen*), fordern die Industrie auf, zu überprüfen, inwieweit die Schiffe, von denen sie Produkte erhalten, ihre Verpflichtungen erfüllt haben.⁴⁹ Obwohl Initiativen zum Informationsaustausch und zur Zusammenarbeit zwischen den Staaten hilfreich sein können, wäre die systematische Veröffentlichung von Informationen über Verhaftungen und Sanktionen der effektivste und effizienteste Weg, um diese Informationen allen Staaten und kommerziellen Akteuren an allen Punkten der Lieferkette zugänglich zu machen. Öffentliche Informationen über Verhaftungen oder Strafverfolgungen im Zusammenhang mit Fischerei können auch eine abschreckende Wirkung haben und zu einer verstärkten Meldung von Verstößen durch die Bevölkerung oder durch rechtmäßige Bootsbesitzer führen, die unter dem unlauteren Wettbewerb mit Schiffen leiden, die illegal fischen oder Arbeitskräfte in Zwangsarbeit halten.

Der transparente Umgang mit Sanktionen kann weiterhin einer besseren Regierungsführung dienen, denn wenn Boote beim illegalen Fischen identifiziert werden, schafft die Geheimhaltung von Sanktionen oder Geldbußen ein Umfeld, in dem sich Korruption verbreiten kann, ohne dabei von Finanzbehörden, Wirtschaftsprüfern oder internationalen Organisationen aufgedeckt werden zu können.⁵⁰

Sowohl die Küsten- als auch die Flaggenstaaten sollten rechtzeitig Informationen über beobachtete und aufgezeichnete Verstöße und Geldbußen oder Strafen im Zusammenhang mit illegaler Fischerei, Menschenhandel und anderen damit zusammenhängenden Verbrechen veröffentlichen. Diese Informationen sollten durch regelmäßige Berichte oder Dokumente auf den Internetplattformen von Regierungen veröffentlicht werden. Die Staaten sollten auch dafür sorgen, dass diese Listen den RFMOs übermittelt werden, damit die IUU-Schiffe in die bestehenden regionalen Schwarzen Listen aufgenommen werden. Die Informationen sollten zumindest Angaben über das Schiff (Name, Flagge, UVI), den IUU-Verstoß und die Höhe der Geldbuße sowie Informationen über den wirtschaftlichen Eigentümer, den Betreiber und den Namen des Kapitäns (falls zutreffend) enthalten.

EJF empfiehlt, dass

- ✓ alle Staaten Informationen über Festnahmen und Sanktionen gegen Einzelpersonen und Unternehmen wegen IUU-Fischerei, Menschenhandel und anderer damit zusammenhängender Verbrechen veröffentlichen.
-



Inspektion auf See durch Behörden Sierra Leones. © EJF

2. Transparenz zur Durchsetzung der Rechenschaftspflichten von Schiffseignern

2.1. Unterbindung von Eigentumsverschleierung und verantwortungslosem Handeln durch Billigflaggen

Selbst wenn IUU-Schiffe identifiziert und strafrechtlich verfolgt werden können, verhindert der Mangel an Informationen über das ‚wirtschaftliche Eigentum‘ oft die Verhängung deutlicher Sanktionen gegen diejenigen, die vom illegalen Handel mit Fischereierzeugnissen profitieren (siehe Abschnitt 2.2). Die Fischereiindustrie leidet unter komplexen und undurchsichtigen Unternehmensstrukturen, da Schiffe häufig unter Billigflaggen (FoCs) registriert sind.

FoCs sind Flaggen von Staaten, die sich so aufstellen, dass sie für Schiffseigner von Vorteil sind. Ihre Register bieten meist einen Wettbewerbsvorteil gegenüber gut verwalteten Registern, indem sie beispielsweise die Registrierung zu minimalen Kosten ermöglichen, die Verschleierung des Eigentums mit Hilfe lokaler Briefkastenfirmen decken und nur wenige oder gar keine staatlichen Flaggenkontrollen vorschreiben.

Die Einstellungsanforderungen für Besatzungsmitglieder und die Arbeitsbedingungen auf FoC-Fischereifahrzeugen sind weniger strikt. Durch lasche Einstellungsanforderungen und Mechanismen zur Registrierung von Arbeitnehmern sowie nachgiebige Schiffsinspektionssysteme der FoC-Staaten entsteht die Möglichkeit, dass die Arbeit der Besatzungsmitglieder ausgebeutet werden kann.

Der Rückgriff auf FoCs geht über Fischereifahrzeuge hinaus, d. h. er ist auch unter Fracht-, Kreuzfahrt- und anderen gewerblichen Flotten weit verbreitet. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) hat eine Liste von Staaten⁵¹ zusammengestellt, die regelmäßig an Hand der ‚Rochdale-Kriterien‘ aktualisiert und oft als offizielle Liste für FoCs herangezogen wird, wobei im Rahmen dieses Berichts ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass auch Staaten auf der Liste sind, die keine Flaggen für Fischereifahrzeuge vergeben.⁵²

FoC-Staaten führen in der Regel ‚offene Register‘, was bedeutet, dass sie ausländischen Schiffen erlauben, sich ohne strenge ‚Nationalitätsanforderungen‘ unter ihrer Flagge zu registrieren und diese zu führen, solange der Schiffseigner die Gebühr bezahlt und die (oft minimalen) Registrierungsbedingungen erfüllt. Für viele Staaten sind offene Register eine einfache Möglichkeit, Einnahmen zu generieren.

Nach internationalem Recht sind in erster Linie die Flaggenstaaten dafür verantwortlich, die Aktivitäten von Fischereifahrzeugen zu regeln und die Einhaltung der geltenden Gesetze, Vorschriften sowie der Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen sicherzustellen.⁵³ Während einige Staaten, die offene Register führen, positive Schritte unternommen haben, um ihrer internationalen Verantwortung gerecht zu werden, hat sich die Mehrheit der Staaten mit offenen Registern weder an die vielen internationalen Instrumente gebunden, die eine Kontrolle über Fischereifahrzeuge durch den Flaggenstaat fordern, noch üben sie eine freiwillige Kontrolle über die Fischereifahrzeuge aus.

Die meisten dieser Staaten gehören keiner RFMO an, die internationale Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen festgelegt hat, und arbeiten auch nicht mit solchen Organisationen zusammen.⁵⁴ Dies ist durchaus attraktiv für IUU-Fischereifahrzeuge – die andernfalls diese Maßnahmen erfüllen müssten –, wenn sie unter einem als Billigflagge geltenden Staat fahren, dem es am Willen oder der Fähigkeit mangelt, sicherzustellen, dass seine Schiffe rechtmäßig handeln.⁵⁵

In einigen Fällen lagern Flaggenstaaten die Verwaltung ihrer Register an private Unternehmen aus (sogenannte *private flags*). Diese Unternehmen haben ihren Sitz oft in einem anderen Land als dem Flaggenstaat. In einigen Fällen kennen die Regierungsverwaltungen des Flaggenstaates nicht einmal die Identität der Schiffe in ihren Registern, sodass es für sie fast unmöglich ist, ihre Aufgaben im Sinne des UNCLOS wahrzunehmen.⁵⁶



Ein Besatzungsmitglied hält die Flagge Panamas des Fangschiffs Isabel. © EJF

Infokasten 4 |

Die Beziehung zwischen dem EU-„Karten“-System und FoCs

Um dem lukrativen illegalen Handel mit IUU-Erzeugnissen entgegenzuwirken, trat 2010 die IUU-Verordnung der EU in Kraft, um ein EU-weites System zur Verhinderung, Abschreckung und Unterbindung der Einfuhr von IUU-Fischereierzeugnissen auf dem EU-Markt einzuführen. EJF begrüßt die Führungsrolle der EU bei der Entwicklung, Durchführung und Durchsetzung dieser fortschrittlichen Verordnung. Die IUU-Verordnung beschränkt den Zugang zum EU-Markt auf Fischereierzeugnisse, die über eine Fangbescheinigung verfügen, in der die Einhaltung der Fischereigesetze und Erhaltungsmaßnahmen bescheinigt wird, und verlangt Sanktionen gegen alle EU-Schiffsbetreiber, die im illegalen Fischereisektor tätig sind (siehe Abschnitt 2.3).

Im Rahmen der IUU-Verordnung kann die EU mit Nicht-EU-Ländern einen Dialog aufnehmen, wenn diese als Länder eingestuft werden, die nicht im Einklang mit den völkerrechtlichen Verpflichtungen gegen die IUU-Fischerei vorgehen. Wenn diese Länder die erforderlichen Reformen nicht rechtzeitig umsetzen, kann die Europäische Kommission Sanktionen verhängen, einschließlich eines Verbots der Einfuhr ihrer Fischereierzeugnisse in die EU. Bislang wurden 25 Länder ‚im Vorfeld identifiziert‘ oder verwarnt, dass es Anzeichen dafür gibt, dass sie im Kampf gegen die IUU-Fischerei als nichtkooperierend gelten könnten (Verhängung der ‚gelben Karte‘). Sechs Staaten werden oder wurden von der EU als nichtkooperierend eingestuft (Verhängung der ‚roten Karte‘) und fünf von ihnen wurden von der ITF als FoC-Staaten eingestuft (Belize, Kambodscha, Komoren, Niederländische Antillen, Sri Lanka und St. Vincent und die Grenadinen).⁵⁷

Die IUU-Fischerei wird oft durch ein undurchsichtiges Eigentumssystem begünstigt, das auf einer Reihe komplexer Abmachungen beruht, um die Anonymität der wirtschaftlichen Eigentümer zu wahren.⁵⁸ Diese undurchschaubaren Eigentumsstrukturen bilden den zentralen Kern des FoC-Systems, da die meisten FoC-Jurisdiktionen die Informationen geheim halten, wo Fischereifahrzeuge unter fiktiven bzw. Briefkastenfirmen registriert sind, d. h. sie sind nur nominell in dem FoC-Land ‚ansässig‘, das die Flagge vergeben hat.⁵⁹ Die Anteile an einer Briefkastenfirma können dann von weiteren Briefkastenfirmen gehalten werden, wodurch die Identität des tatsächlichen wirtschaftlichen Eigentümers verschleiert wird.⁶⁰ Diese Strukturen werden oft durch Gesetze und Vorschriften des FoC-Staates verschleiert, die die Vertraulichkeit von Unternehmen schützen.⁶¹

Obwohl UNCLOS von Flaggenstaaten verlangt, dass eine ‚tatsächliche Verbindung‘ zwischen ihrem Territorium und jenen Schiffen besteht, die eine Registrierung ihrer Flagge beantragen,⁶² wird diese Bestimmung jedoch letztlich durch das FoC-System umgangen.

Zusätzlich hat sich gezeigt, dass die IUU-Fischerei auch im Zusammenhang mit der Nutzung von Offshore-Briefkastenfirmen steht, die zur Vermeidung von Steuern in ‚Steueroasen‘ gegründet werden. Eine Studie aus dem Jahr 2018 kam diesbezüglich zu dem Schluss, dass „nur 4% aller registrierten Fischereifahrzeuge derzeit unter der Flagge von Steueroasen fahren, aber 70% der Schiffe, die an illegaler, nicht gemeldeter und unregulierter Fischerei beteiligt sind, unter der Flagge einer Steueroase gefahren sind oder fahren“.⁶³

EJF fordert alle Staaten dringend auf, die Verwendung von FoCs zu beenden und zu verhindern. Geheimhaltung ist schädlich, wenn sie dazu dient, die Identität derjenigen zu verbergen, die ein Unternehmen kontrollieren, das Zugang zu natürlichen Ressourcen hat, oder der Personen, die anderweitig an der Durchführung eines solchen Vorhabens beteiligt sind, insbesondere wenn es sich um illegale Aktivitäten handelt. FoCs behindern die Strafverfolgungsbehörden, die wahren Täter von IUU-Fischereiaktivitäten zu verfolgen und zur Rechenschaft zu ziehen.

EJF empfiehlt, dass Flaggenstaaten, die ihre Register an private Unternehmen ausgelagert haben, diese Register unverzüglich unter staatliche Kontrolle bringen, was 2014 in Belize als Reaktion auf die rote Karte der EU geschah (siehe Infokasten 4). Als einen weiteren Schritt empfiehlt EJF, dass offene Register für Fischereifahrzeuge geschlossen werden. Im Jahr 2010 kündigte Sierra Leone an, sein internationales Schiffsregister für ausländische Fischereifahrzeuge zu schließen, um illegale Fangtätigkeiten zu reduzieren.⁶⁴ Berichten zufolge hat Kambodscha im Jahr 2016 alle ausländischen Schiffe aus seinem Register gestrichen und seinen Vertrag mit der koreanischen Privatfirma, die das Register führte, aufgekündigt.⁶⁵ Andere offene Register sollten diesem Beispiel folgen.

Ferner können Küstenstaaten, RFMOs und Marktstaaten Fischereibetreiber davon abhalten, sich in einem FoC-Staat anzumelden, indem sie Schiffen, die unter solchen Flaggen registriert sind, den Zugang zu ihren Gewässern und zu ihren Märkten verwehren.

Die IUU-Verordnung der EU war ein Schritt in diese Richtung. Sie hat die Bewirtschaftungsmaßnahmen der FoCs genauer überprüft und in einigen Fällen deren Zugang zum EU-Markt blockiert. Darüber hinaus sollten die Staaten ihre Staatsangehörigen davon abhalten, ihre Schiffe unter einer FoC zu registrieren, und das Verhalten derjenigen, die dies weiterhin tun, wie nachstehend empfohlen überprüfen. Auch der private Sektor kann dazu beitragen, die Verwendung von FoCs im Fischereisektor zu verhindern, indem die beteiligten FoC-Fischereifahrzeuge von den Lieferketten ausgeschlossen werden.

EJF empfiehlt, dass

- ✓ FoC-Staaten ihre offenen Register für Fischereifahrzeuge schließen und sicherstellen, dass die Register unter staatliche Kontrolle gestellt werden;
 - ✓ Küstenstaaten und RFMOs die Verwendung von FoCs in ihren Gewässern verbieten, und dass Marktstaaten verhindern, dass FoC-Schiffe ihre Märkte mit ihren Produkten beliefern.
-



Im März 2011 dokumentierte EJF eine illegale Umladung durch den panamaischen Transporter Seta 73. Nach Zahlung einer Geldstrafe in Höhe von 200.000 US-Dollar änderte das Schiff vorübergehend seine Flagge auf Togo unter dem Namen Inesa. Danach wurde der Name zu Sea Rider geändert und 2014 in Panama registriert. Sowohl Panama als auch Togo werden von der ITF als FoCs betrachtet. Seit 2016 ist die Flagge der Sea Rider unbekannt. © EJF

FALLSTUDIE 3

Die verborgene taiwanische Flotte

Im Juli 2016 verabschiedete die taiwanische Regierung das Gesetz zur Regelung von Investitionen in den Betrieb von Fischereifahrzeugen unter ausländischer Flagge.⁶⁶ Es verlangt von taiwanischen Staatsangehörigen eine Genehmigung, bevor sie in einem FoC-Staat investieren oder tätig werden. Bis Februar 2018 hatte die taiwanische Fischereibehörde 252 FoC-Schiffe identifiziert. Obwohl die Erstellung dieser Liste von Schiffen durch die taiwanischen Behörden als ein erster positiver Schritt bewertet wird, wäre dieses Instrument ungleich effektiver, wenn es auch online veröffentlicht würde, um anderen Staaten, NGOs und der Industrie dadurch eine einfache Überprüfungsmöglichkeit zu geben. Die EJF hat im Rahmen eines Auskunftersuchens Zugang zu dieser Liste erhalten und sie mit den von den RFMOs veröffentlichten Schiffsinformationen verglichen. Es konnten mehrere Schiffe identifiziert werden, die potenziell im Eigentum taiwanischer Staatsangehöriger stehen oder in die taiwanische Staatsangehörige investiert haben, die möglicherweise nicht die Berichtspflichten der taiwanischen Regierung für das Fahren unter einer Billigflagge erfüllen.⁶⁷ Diese verdächtigen Schiffe sind lediglich diejenigen, die mit Genehmigung von RFMOs fischen, d. h. es kann weitere Schiffe geben, die in Gebieten oder auf Bestände fischen, die nicht von RFMOs verwaltet werden.

Durch die Veröffentlichung der Liste können weitere Schiffe, die in der Liste fehlen, identifiziert werden. Die Liste ist derzeit nur über ein Auskunftersuchen zugänglich. Die meisten Organisationen, insbesondere diejenigen, die nicht in Taiwan ansässig sind, wissen das nicht und werden es schwierig und zeitaufwändig finden, sich diese Informationen zu beschaffen.

2.2. Durch mehr Transparenz bei wirtschaftlichem Eigentum kann festgestellt werden, wer von der IUU-Fischerei profitiert

Die IUU-Fischerei gilt zunehmend als eine Form der transnational organisierten Kriminalität.⁶⁸ Sie wird häufig nicht nur mit Fälschung, Betrug, Geldwäsche und anderen Straftaten in Verbindung gebracht, sondern auch mit Gesetzesverstößen außerhalb der Fischerei, wie Menschen- und Drogenhandel.⁶⁹ Die IUU-Fischerei ist äußerst lukrativ und führt jedes Jahr zu illegalen Finanzflüssen in Höhe von Milliarden von Dollar.⁷⁰

Wenn die Netzwerke, die hinter diesen Operationen stehen, zerschlagen werden sollen, müssen die Empfänger dieser Gewinne identifiziert und zur Rechenschaft gezogen werden. IUU-Operationen können sich über Kontinente und Ozeane erstrecken und Akteure einbeziehen, die sich weit entfernt von den Aktivitäten auf See befinden. Wie bereits im Zusammenhang mit FoCs dargestellt, kann die Identität der Begünstigten durch bestimmte Unternehmensstrukturen verborgen werden, d. h. sie profitieren von der Fischerei, aber das Risiko entdeckt zu werden, ist äußerst gering. Die Rückverfolgung von Finanzströmen und die Offenlegung von Unternehmensabsprachen erfordern ein hohes Maß an Zusammenarbeit über Behörden, Grenzen und Disziplinen hinweg.

Angesichts dieser Herausforderungen standen bei der Fischereiüberwachung schon immer die registrierten Eigentümer und Kapitäne von Fischereifahrzeugen im Fokus. Notorsche IUU-Täter können diese Funktionen jedoch neuen oder fiktiven Personen und Unternehmen übertragen, die ihre Aktivitäten fortsetzen, sodass Sanktionen gegen die wahren wirtschaftlichen Eigentümer, die die Aktivitäten leiten und davon profitieren, abgewendet werden.

Bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit von Sanktionen für Fischereivergehen sollten die Mittel berücksichtigt werden, die denjenigen zur Verfügung stehen, die das Schiff tatsächlich kontrollieren und von den illegalen Aktivitäten profitieren. Nach internationalem Recht sollten die Sanktionen für die IUU-Fischerei streng genug sein, um Verstöße gegen die Fischereivorschriften zu verhindern, und den Straftätern jeglichen Gewinn aus ihren illegalen Tätigkeiten entziehen.⁷¹ Daher ist es von entscheidender Bedeutung, die wahren Akteure und Unternehmen zu ermitteln, die hinter den Fangtätigkeiten stehen, um sicherzustellen, dass Sanktionen eine Abschreckung vor künftigen IUU-Vergehen bewirken.

Mehr Transparenz über das wirtschaftliche Eigentum⁷² in der Fischereiwirtschaft ist ein wichtiges und kosteneffizientes Instrument, damit die Maßnahmen auch gegen diejenigen durchgesetzt werden, die von den illegalen Aktivitäten profitieren. Einige Länder müssten unter Umständen ihre Datenschutzanforderungen ändern, um mehr Transparenz von wirtschaftlichem Eigentum zu schaffen, aber in den Rohstoffindustrien (Öl- und Gasförderung, Bergbau, Aushub- und Abbauarbeiten) ist die Veröffentlichung solcher Informationen bereits ein wichtiger Bestandteil der Reformen, die im Rahmen der globalen Initiative für Transparenz in der Rohstoffwirtschaft durchgeführt wurden (siehe Infokasten 5).

Infokasten 5 | Transparenz und Bewirtschaftung natürlicher Ressourcen

Die Bedeutung von Transparenz als Grundlage für eine verantwortungsvolle Bewirtschaftung und nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen wird insbesondere in den Rohstoffindustrien – sprich jene, die der Erde Rohstoffe entziehen – und im Forstsektor zunehmend anerkannt.

Die Initiative für Transparenz in der Rohstoffwirtschaft (EITI)⁷³ ist ein freiwilliger globaler Standard, der darauf abzielt, eine offene und verantwortungsvolle Bewirtschaftung von Ressourcen in den Ländern zu fördern, die reich an Öl-, Gas- und Mineralvorkommen sind.

Der EITI-Standard aus dem Jahr 2016 verpflichtet alle umsetzenden Länder, bis Januar 2020 eine Offenlegungsregelung über das wirtschaftliche Eigentum einzuführen. Der Standard definiert den wirtschaftlichen Eigentümer eines Unternehmens als „die natürliche(n) Person(en), die tatsächlich direkt oder indirekt ein Unternehmen besitzt oder kontrolliert“.

Während es in der Rohstoffindustrie seit Jahrzehnten solche Transparenzinitiativen gibt, wurden im Fischereisektor erst in jüngster Zeit ähnliche Initiativen ins Leben gerufen, wie z. B. die Initiative für Transparenz in der Fischerei, die sich an der EITI orientiert.

EJF empfiehlt, dass

- ✓ alle Staaten Informationen über das wirtschaftliche Eigentum in ihren öffentlichen Listen (Schiffsregister und Listen der Fanglizenzen, Fanggenehmigungen und IUU-Fischereiverstöße und Sanktionen) veröffentlichen;
 - ✓ alle Staaten von den Unternehmen verlangen, dass sie bei der Beantragung einer Fanglizenz, einer Fanggenehmigung oder der Flagge eines Landes Informationen über das wirtschaftliche Eigentum offenlegen, und dass Sanktionen verhängt werden, wenn sich herausstellt, dass diese Information falsch ist.
-

FALLSTUDIE 4

„Angemessene und abschreckende Sanktionen“ sind nur durch die Identifizierung des tatsächlichen wirtschaftlichen Eigentümers möglich – der Fall der chinesisch-ghanaischen Flotte in Ghana



Mehrere ghanaische Grundschieppnetz-Trawler, die im Hafen von Tema in Ghana festgemacht sind. © EJF

Laut dem ghanaischen Fischereigesetz aus dem Jahr 2002 dürfen ausländische Investoren weder direkt noch im Rahmen von Joint Ventures im ghanaischen Industriefischereisektor tätig werden.⁷⁴ Diese Einschränkung gilt für alle ghanaischen industriellen und halbindustriellen Schiffe, mit Ausnahme von Thunfischfängern. Mit dieser Beschränkung soll sichergestellt werden, dass der finanzielle Gewinn aus diesen Aktivitäten im Land verbleibt und so zur sozioökonomischen Entwicklung Ghanas beiträgt, anstatt ins Ausland verbracht zu werden.

Trotz dieser Einschränkungen sind die ausländischen Beteiligungen an der ghanaischen Schlepptzschifferei, insbesondere aus China, enorm hoch. Chinesische Unternehmen operieren über ghanaische ‚Scheinfirmen‘, um ihre Schiffe in das ghanaische Flottenregister eintragen zu lassen und eine Fanglizenz zu erhalten, indem sie undurchschaubare Unternehmensstrukturen schaffen, mit denen sie die Nationalitätskriterien des Gesetzes umgehen. Da die Hauptkontrolle immer beim chinesischen Investor liegt, verstoßen solche Abmachungen eindeutig gegen den Geist und Zweck der Gesetzgebung.⁷⁵

Aus der Liste der chinesischen Unternehmen, die berechtigt sind, in die EU⁷⁶ zu exportieren, und aus andere Quellen⁷⁷ wird ersichtlich, dass unter anderem das Schiff *Lu Rong Yuan Yu 919* zur Flotte des chinesischen Unternehmens Rongcheng Marine Fishery Co. Ltd in Ghana gehört. Gemäß der Lizenzliste für industrielle Schlepptzschiffe, die in Ghana fischen, besitzt jedoch das ghanaische Unternehmen CONNADO ENTERPRISES LIMITED unter anderem die Lizenz für das Schiff *Lu Rong Yuan Yu 919*.

Nach Angaben über das Unternehmen in der Abteilung Generalregister beträgt das eingetragene Kapital der CONNADO ENTERPRISES LIMITED GHS 300.000 (ca. 64.000 US-Dollar). Der geplante Jahresumsatz des Unternehmens beträgt GHS 10.000 (ca. 2.200 US-Dollar) und die geplante Anzahl der Mitarbeiter nur zwei. Im Gegensatz dazu verfügt die Rongcheng Marine Fishery Co. Ltd über ein Vermögen von ca. 62,5 Mio. US-Dollar und weist einen jährlichen Produktionswert von mehr als 47 Mio. US-Dollar aus.⁷⁸

Diese Diskrepanz verdeutlicht, dass bei der Festlegung der Sanktionen wegen Gesetzesverletzungen in der Fischerei der wirtschaftliche Eigentümer festgestellt werden muss, um sicherzustellen, dass sie den tatsächlichen wirtschaftlichen Eigentümer der illegalen Fischerei treffen und für diesen eine abschreckende Wirkung haben. Die nationalen Gesetze müssen demnach so gestaltet werden, dass der wirtschaftliche Eigentümer identifiziert und zur Verantwortung gezogen werden kann.

2.3. Identifizierung und Sanktionierung von Staatsangehörigen, die an IUU-Fischereiaktivitäten beteiligt sind

Fischereitatigkeiten können in einer Vielzahl ausländischer Küstengewässer, unter regelmäßig wechselnden ausländischen Flaggen und unter unbestimmten Gerichtsbarkeiten stattfinden. Da Flaggenstaaten wie die EU und die Republik Korea strenge Bewirtschaftungsmaßnahmen für die unter ihrer Flagge fahrenden Schiffe vorschreiben, besteht das Risiko, dass sich skrupellose Staatsangehörige dafür entscheiden, illegal unter anderen Flaggen zu fischen. Daher ist es wichtig, dass der Herkunftsstaat von Fischereibetreibern in der Lage ist, diese Staatsangehörigen zur Rechenschaft zu ziehen, wo immer sie an IUU-Fischereiaktivitäten beteiligt sind.

Die Umsetzung der Rechtsvorschriften über die Sanktionierung von Staatsangehörigen ist eine wirksame Maßnahme gegen skrupellose Betreiber, die ihre Schiffe unter Billigflaggen registrieren (d. h. Staaten, die internationale Verpflichtungen in Bezug auf Fischereifahrzeuge unter ihrer Flagge nicht einhalten), um die strengen Vorschriften der Fischereibewirtschaftung oder Kontrollen zu umgehen. Die Nationalität ist ein Merkmal, das im Gegensatz zum Namen, der Flagge oder dem Land der Registrierungsstelle für den Geschäftsbetrieb nicht ständig geändert werden kann.

Die EU war ein Vorreiter bei der Gestaltung einer solchen Maßnahme, und andere Länder wie die Republik Korea und Taiwan sind diesem Beispiel gefolgt. Die Maßnahme ist ein Kernbestandteil der IUU-Verordnung der EU, die zum Ziel hat, dass es unterbunden wird, dass IUU-Fischereierzeugnisse auf den EU-Markt gelangen, und dass die globale Fischereibewirtschaftung verbessert wird. Sie verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten, wirksame, verhältnismäßige und abschreckende Sanktionen gegen alle in der EU ansässigen Personen und Unternehmen zu verhängen, die nachweislich an der IUU-Fischerei oder dem damit verbundenen Handel beteiligt sind.

Dazu gehören die direkte Beteiligung, d. h. Schiffe, die unter einer EU-Flagge IUU-Fischerei betreiben, und die indirekte Beteiligung, d. h. es kann zurückverfolgt werden, dass ein Schiff unter einer anderen als einer EU-Flagge fährt, jedoch EU-Eigentum ist, und dass EU-Bürger finanziell von den Gewinnen profitieren. Fallstudie 3 beschreibt die ersten Schritte, die Taiwan unternommen hat, um die Verwendung ausländischer Flaggen durch seine Staatsangehörigen zu überwachen. Die IUU-Verordnung der EU verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten ferner zur Einleitung von Untersuchungen zur Ermittlung Staatsangehörigen, die IUU-Fischerei unterstützen oder betreiben.⁷⁹ Die EU-Mitgliedstaaten sollen ferner Informationen über bestehende Abmachungen zwischen Fischereifahrzeugen unter ihrer Flagge und einem Drittland einholen, das das Umflaggen von Fischereifahrzeugen auf seine eigene Flagge ermöglicht.⁸⁰ Die Mitgliedstaaten sind ebenfalls verpflichtet, ihre Staatsangehörigen anzuhalten, alle Informationen über rechtliche, wirtschaftliche oder finanzielle Beteiligungen oder die Kontrolle von Fischereifahrzeugen, die unter der Flagge eines Drittlandes fahren, offenzulegen.⁸¹

Spanien ist weltweit führend bei der Aufstellung von Rechtsvorschriften, die eine Strafverfolgung von spanischen Staatsangehörigen, die IUU-Fischerei betreiben, ermöglichen. Spaniens jüngste Erfolge (siehe Infokasten 6) zeigen die Ergebnisse, die durch die Umsetzung eines umfassenden Rechtsrahmens erreicht werden können, der durch einen starken politischen Willen und eine internationale und nationale Zusammenarbeit gestützt wird.

EJF empfiehlt den Staaten, unter Berücksichtigung ihres nationalen Kontextes die notwendigen Änderungen an ihren rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen, um dazu beizutragen, dass Staatsangehörige, die an unterschiedlichen IUU-Fischereiaktivitäten beteiligt sind, erfolgreich verfolgt werden können. Dazu gehören auch die Beteiligung und der Handel mit illegal bezogenen Produkten.



Die Northern Warrior wurde in Vigo wegen IUU-Anklagen festgesetzt. Es wurde festgestellt, dass das Schiff gefälschte Dokumente verwendete, um den Hafen von Vigo anzusteuern und Fischereigenehmigungen zu erhalten. © EJF

Infokasten 6 | Lehrstück aus Spanien über die strafrechtliche Verfolgung von Staatsangehörigen wegen Beteiligung an IUU-Fischerei⁸²

Spanien hat sich dafür eingesetzt, dass seine Staatsangehörigen für die Beteiligung an IUU-Fischerei (gemäß der EU-IUU-Verordnung) wirksam bestraft werden können. Zwei weitreichende Strafverfolgungsmaßnahmen (von den spanischen Behörden Sparrow I und Sparrow II genannt) führten zu scharfen Sanktionen, darunter Geldbußen in Höhe von über 20 Mio. Euro gegen verschiedene Unternehmen und Einzelpersonen.

Auf der Grundlage einer Analyse dieser jüngsten Verwaltungsverfahren, die zu erfolgreichen Sanktionen gegen die an IUU-Fischereivergehen beteiligten Staatsangehörigen geführt haben, und durch Gespräche mit den spanischen Behörden ist es möglich, eine Reihe von entscheidenden Kriterien für die erfolgreiche Verfolgung von Staatsangehörigen wegen IUU-Fischerei zu benennen:

- Ein solider und umfassender Rechtsrahmen, der durch eine verantwortungsvolle Fischereibewirtschaftung und durch internationale Gesetze und Leitlinien (z. B. jene der Vereinten Nationen, der FAO, RFMOs und der EU) unterstützt wird
- Ausführliche Kategorisierung von Verstößen gegen nationale Rechtsvorschriften
- Aufnahme umfassender Ermittlungsbefugnisse in die nationalen Rechtsvorschriften, die es den Behörden ermöglichen, Inspektionen von Unternehmensunterlagen und -räumen, einschließlich der wirtschaftlichen Eigentümer, durchzuführen; dies ist von entscheidender Bedeutung, um die erforderlichen Beweise für eine wirksame Strafverfolgung zu erlangen
- Einrichtung einer Sondereinheit zur Informationsbeschaffung zur Bewertung und Untersuchung möglicher Verbindungen zwischen Unternehmen und Schiffseignern und der IUU-Fischerei
- Verhängung abschreckender Sanktionen
- Internationale Zusammenarbeit zur Erleichterung des Informationsaustauschs in Fällen von Aktivitäten und Akteuren im Ausland
- Interne Zusammenarbeit zur Verbesserung des Informationsaustauschs unter den Verwaltungen (für bspw. Justiz, Steuern, Zoll, Fischerei, Finanzen, etc.).

EJF empfiehlt, dass

- ✓ alle Staaten Bestimmungen in ihre nationalen Gesetze aufnehmen, mit denen ermittelt werden kann, ob ihre Staatsangehörigen IUU-Fischerei unterstützen oder betreiben, und entsprechende abschreckende Sanktionen verhängen.
-

3. Transparenz zur Vermeidung, dass IUU-Produkte in die Lieferketten von Fischereiprodukten gelangen

3.1. Beendigung von unkontrollierten Umladungen auf See

Der internationale Handel mit Fischereierzeugnissen hängt oft von Umladungen ab, d. h. der Verbringung von Ladungen von einem Fischereifahrzeug auf ein anderes. Fischereiprodukte werden in der Regel auf ein Kühlfrachtschiff, auch als *Reefer* bezeichnet, umgeladen, das dann damit beauftragt wird, die Fischereierzeugnisse zu ihrem Bestimmungshafen zu bringen.

Vor allem in abgelegenen Gebieten, wie beispielsweise auf hoher See, sind Umladungen auf See von Fischereifahrzeugen auf Frachtschiffe ein praktisches und kostengünstiges Mittel für Fischereifahrzeuge, um länger auf See bleiben zu können, da die Fahrt zum und vom Hafen zum Entladen ihres Fangs wertvolle Zeit und Treibstoff in Anspruch nimmt. Durch das Umladen steigt jedoch die Zahl der Beteiligten und Schritte in der Lieferkette sowie die Zahl der Fischereifahrzeuge, die mit dieser einen Ladung verbunden sind. Das bedeutet, dass die Behörden im Anlandehafen für eine einzige Ladung oft die Lizenzen mehrerer Fischereifahrzeuge überprüfen müssen. Wenn die Umladungen auf See stattfinden, wird es noch schwieriger, die Legalität der Erzeugnisse zu gewährleisten, da es logistisch und technisch schwierig ist, die umgeschlagenen Fänge zu überwachen, und sicherzustellen, dass sie auf eine bestimmte (legale) Fischereitätigkeit zurückverfolgt werden können. Durch diese Praxis kann auch die Häufigkeit der Schiffsinspektionen reduziert werden.

Umladungen auf See sind zwar mitunter von Küsten- oder Flaggenstaatenbehörden oder der zuständigen RFMO genehmigt, oft kommt es aber zu unkontrollierten und in einigen Fällen sogar illegalen Umladungen. Unabhängig davon, ob sie autorisiert sind oder nicht, begünstigen sie aber häufig

das ‚Waschen‘ von IUU-Fisch, da es logistisch und technisch Schwierigkeiten bereitet, die Rechtmäßigkeit von umgeladenen Fängen zu kontrollieren. Gleichzeitig ermöglichen Umladungen den Betreibern, illegale Fangtätigkeiten durch das Umgehen von Hafeninspektionen zu vertuschen.⁸³

Da die Fischereiboote durch den Umschlag auf See länger keinen Hafen anlaufen müssen, d. h. sie sind weit entfernt von den Hafeninspektoren, werden auch Aktivitäten im Umfeld der illegalen Fischerei, wie Menschenhandel, Zwangsarbeit und andere Menschenrechtsverletzungen begünstigt. Im Jahr 2015 retteten die Behörden in Papua-Neuguinea acht Arbeiter aus einem Kühlfrachtschiff, die in einem Netzwerk von Sklavenbooten arbeiten mussten, die in indonesischen Gewässern operierten.⁸⁴ Wenn Schiffe auf unbestimmte Zeit auf See bleiben dürfen, können die verschleppten Besatzungsmitglieder jahrelang an Bord eingesperrt und unter den Schiffen ausgetauscht werden, ohne dass sie die Möglichkeit haben, an Land zu gehen. Betreiber und Schiffseigner, die Maklern erhebliche Summen für Zwangsarbeiter zahlen, nutzen dies aus, um das Risiko, dass die verschleppten Arbeiter fliehen, möglichst klein zu halten, und um zu verhindern, dass Kapitäne die verschleppten Arbeiter untereinander verkaufen oder austauschen, wenn einzelne Boote zur Reparatur in den Hafen zurückkehren.⁸⁵ 2017 forderte die ITF ein Moratorium für den Umschlag auf Thunfisch-Langleinenfischereiboote auf hoher See im Indischen Ozean, im Golf von Thailand und im Südchinesischen Meer, solange die Betreiber keine fairen Arbeitsstandards zum Schutz der Seeleute an Bord dieser Schiffe gewährleisten.⁸⁶



Eine Umladung auf See zwischen industriellen Schiffen und einem kleinen Kanu in Sierra Leone. © EJF

Infokasten 7 | Die zerstörerische Praxis handwerklicher Umladungen in Ghana

In Ghana praktizieren industrielle Schleppnetzschiffe eine lokale Form des Umladens, das sogenannte ‚Saiko‘. Dabei werden Blöcke aus gefrorenem Fisch auf speziell ausgestattete Boote auf See umgeladen. Diese Boote transportieren anschließend die Fischblöcke zum Markt in den Häfen. Obwohl nach ghanaischem Fischereirecht illegal, hat sich diese Praxis in den letzten Jahren an den wichtigsten Landestellen im ganzen Land verstärkt durchgesetzt.

Nach jüngsten Schätzungen beläuft sich der Saiko-Anteil auf rund 100.000 Tonnen Fisch pro Jahr und liegt damit über den Anlandungsraten von legal gefangenem Fisch. Ursprünglich ein Mittel zum Handel mit unerwünschten Beifängen aus der industriellen Schleppnetzflotte, sind die Schleppnetzschiffe mit Lizenzen zum Fischen von Grundfischarten, insbesondere im Rahmen des lukrativen Saiko-Handels, zunehmend zum Fischen kleiner pelagischer Fische – den wichtigsten Zielarten der handwerklichen Fischerei – übergegangen. Dies hat zur Aushöhlung der kleinen pelagischen Fischerei beigetragen und gefährdet die Ernährungssicherheit und den Lebensunterhalt von Millionen von Menschen in den Küstengemeinden. Unter Verletzung des Fischereigesetzes verwenden einige Schleppnetzschiffe engmaschige Netze, um Jungfische zu fangen und gefährden so das Fortpflanzungspotenzial des Bestandes. Der Umfang des Fangs und die Größe der Fische (unter Nutzung engmaschiger Netze) verstoßen oft gegen die Lizenzbedingungen. Saiko konkurriert damit nicht nur direkt mit den Kleinfischern um kleine pelagische Fänge, sondern überschwemmt auch den Markt mit billigem, qualitativ schlechtem Fisch und drückt so die Preise und damit das Einkommen der handwerklichen Fischer.

Da die Saiko-Fänge nicht in den nationalen Fangstatistiken erfasst werden, ist es auch nicht möglich, den zusätzlichen Druck auf die ghanaischen Fischbestände im Rahmen der Fischereibewirtschaftung zu bewerten.⁸⁷



Das geringe Risiko, verhaftet oder bestraft zu werden, hat dazu geführt, dass Saiko-Anlandungen trotz ihrer Illegalität vor den Augen der Behörden stattfanden. © EJF

Für eine gesunde Fischerei und zur Sicherstellung, dass illegale Aktivitäten aufgedeckt und verhindert werden können, noch bevor sie stattfinden, ist eine Reform der Durchführung von Umladungen von entscheidender Bedeutung. Einige Staaten und Organisationen haben Maßnahmen ergriffen, mit denen Umladungen auf See verhindert werden sollen. So hat beispielsweise Indonesien für alle Schiffe unter seiner Flagge ein dauerhaftes Umladungsverbot auf See verhängt.⁸⁸ Diese Staaten sind jedoch in der Minderheit. Eine kürzlich durchgeführte Studie ergab, dass die meisten RFMOs seit Ende der 1990er Jahre immer strengere Vorschriften für die Umladung auf See eingeführt haben, bis 2015 hatten jedoch nur fünf RFMOs zumindest ein teilweises Verbot erlassen. Lediglich die Südostatlantische Fischerei-Organisation hat bisher ein vollständiges Umladungsverbot auf See erlassen.⁸⁹ Da unregulierte und unkontrollierte Umladungen auf See bei der ‚Wäsche‘ illegaler Fänge eine große Rolle spielen und Arbeitsrechtverstöße begünstigen, plädiert EJF dafür, dass alle Flaggenstaaten, Küstenstaaten und RFMOs Maßnahmen gegen solche Praktiken ergreifen.

EJF empfiehlt den Behörden, Maßnahmen zu ergreifen, die eine vollständige und wirksame Überwachung von Umladungen auf See von industriellen Fischereifahrzeugen ermöglichen. Die Maßnahmen sollten eine strikte Überwachung durch Beobachter und elektronische Mittel gewährleisten. Solange nicht alle Überwachungs- und Meldebedingungen erfüllt sind, sollten Umladungen auf See verboten werden. Ferner sollten die Staaten die erforderlichen Änderungen ihrer Gesetze vornehmen, damit sichergestellt wird, dass die Umladungsvorschriften eingehalten werden und angemessen durchgesetzt werden können.

Für eine effektive Überwachung sollten Staaten:

- einfordern, dass Industrieschiffe, die beabsichtigen, Umladungen vorzunehmen, mindestens 24 Stunden im Voraus eine elektronische Vorabgenehmigungsanfrage an ihren Flaggenstaat, ihren Küstenstaat und an das zuständige RFMO-Sekretariat richten. Diese Meldung sollte auch die Bestätigung enthalten, dass die Anforderungen an die VMS-Berichterstattung in Fast-Echtzeit, das elektronische Logbuch und gegebenenfalls Anforderungen an die Beobachterpflicht eingehalten werden.⁹⁰
- eine 100%ige Beobachterpflicht für alle Umladungen einfordern – mit obligatorischer Überwachung und Aufsicht durch ein Beobachterprogramm, das für die Fischerei angemessen ist. Das sollte unabhängig davon geschehen, ob die Umladung in der AWZ eines Landes oder im Gebiet einer RFMO stattfindet. Alle Schiffe, die für Umladungstätigkeiten zugelassen sind, müssen mindestens über eine funktionsfähige VMS-Einheit sowie ein elektronisches Logbuch an Bord verfügen. Die elektronische Überwachung sollte sowohl für das Schiff angemessen sein, d. h. es sollte den Weg der Fischereierzeugnisse verfolgen können, und es muss die Sicherheit der Beobachter an Bord gewährleisten. Staaten von Fischereifahrzeugen und Kühlschiffen einfordern, dass eine manipulationssichere Ausrüstung, einschließlich Sensoren und Kameras, verbaut ist, die illegale Tätigkeiten aufzeichnen kann. Sensoren können automatisch erkennen, ob Laderäume eines Schiffes geöffnet sind, ob sich andere Schiffe in unmittelbarer Nähe befinden und ob Motoren verlangsamt werden. Kameras können dann die Aktivitäten an Bord festhalten und die Bilder an die Behörden übertragen.
- einfordern, dass sämtliche Umladungen dem jeweiligen Flaggenstaat, Küstenstaat, Hafenstaat und dem zuständigen RFMO-Sekretariat innerhalb von 24 Stunden nach

Abschluss gemeldet werden, unabhängig davon, wo die Umladung stattfindet und woher der Fang stammt. Die Staaten sollten auch sicherstellen, dass die Beobachter dem jeweiligen Flaggenstaat, Küstenstaat, Hafenstaat und dem zuständigen RFMO-Sekretariat innerhalb von 24 Stunden nach jedem Umladungsvorgang als unabhängiges Mittel zur Überprüfung der Meldungen des Schiffes elektronische Meldeformulare vorlegen.⁹¹

- Höchstzeiten für Besatzungsmitglieder auf See festlegen, um zu verhindern, dass Umladungen dazu genutzt werden, Arbeitnehmer auf unbestimmte Zeit auf einem Schiff festzuhalten.
- Besatzungstransfers auf See verbieten, es sei denn, extreme Umstände wie Krankheiten rechtfertigen die Durchführung von Notfallmaßnahmen.

EJF empfiehlt, dass

- ✓ alle Staaten ein Verbot von Umladungen auf See durchsetzen, es sei denn, die Umladungen sind vorab autorisiert und werden vollständig und nachweisbar elektronisch und durch ein für die Fischerei angemessenes Beobachterprogramm überwacht.
-

FALLSTUDIE 5

Der Fall Holland Klipper

Um illegale Fischereiaktivitäten in Westafrika aufzudecken, überwacht EJF die öffentliche Ausstrahlung von AIS-Signalen von Fischereifahrzeugen mit Hilfe der Plattform ExactEarth. Im September 2013 identifizierte EJF das unter koreanischer Flagge fahrende Fischereifahrzeug *Kum Woong 101*, das illegal in der Küstensperrzone von Sierra Leone fischte. Das Schiff fuhr dann nach Norden zu einer Position etwa 90 Seemeilen nordwestlich von Conakry, Guinea, um auf das niederländische Kühlfrachtschiff *Holland Klipper* umzuladen. Diese Umladung verstieß nicht nur gegen das EU-Recht, das Umladungen auf See nur unter der Schirmherrschaft einer RFMO⁹² erlaubt, sondern auch gegen guineische Gesetze, die Umladungen auf See vollständig verbieten.⁹³ Am 1. Mai 2014 sanktionierten die Behörden der Republik Korea insgesamt 22 Schiffe, die an den illegalen Umladungen beteiligt waren (Geldbußen und Aussetzung der Fanggenehmigungen für einen Monat).⁹⁴



Die festgemachte *Neptunus*, ehemals *Kum Woong 101*, vor der Küste von Banana Island, Sierra Leone. © EJF

Im November 2013 änderte die *Holland Klipper* ihren Namen in *Sierra King*, und sie fährt immer noch unter der Flagge der Niederlande.

3.2. Digitale Erhebung und Speicherung von Informationen über Fischereifahrzeuge zur Verbesserung der Transparenz in Lieferketten

Die Rückverfolgung von Fischereiprodukten wurde definiert als „die Möglichkeit, auf einzelne oder alle Informationen der betreffenden Produkte über ihren gesamten Lebenszyklus hinweg mittels aufgezeichneter Identifizierungen zuzugreifen“.⁹⁵ Die Rückverfolgbarkeit erfordert vertrauenswürdige Daten, die transparent und für die relevanten Interessengruppen vollständig zugänglich sind und angemessen gesichert werden, sodass Änderungen oder Manipulationen durch skrupellose Akteure ausgeschlossen werden können. Transparenz und Rechenschaftspflicht können durch beständige, digitale Aufzeichnungen, die eine ‚Chain of Custody‘ (Produktkette) über die gesamte Lieferkette, von der Fangphase bis zur Auslieferung an den Endkunden, nachweisen können, erheblich verbessert werden (oft als Rückverfolgbarkeit vom ‚Netz bis auf den Teller‘ bezeichnet).

Oft sind Fischereifahrzeuge die sensibelste Komponente in der Lieferkette, vor allem wegen der Gefahr, dass in IUU-Fischerei verwickelte Betreiber Daten fälschen, um ihren Fang legal erscheinen zu lassen. Bereits heute werden die zur Feststellung der Rechtmäßigkeit erforderlichen relevanten Daten oft von den Behörden oder der Privatwirtschaft erfasst, manchmal sogar in digitaler Form. Diese Daten werden allerdings häufig nicht zentral verwahrt und der größte Teil des Austauschs dieser Daten erfolgt derzeit in Papierform, durch Drucken, Scannen, Faxen, Post- oder E-Mail-Versand von Dokumenten – was es für illegale Betreiber leicht macht, sie zu fälschen.⁹⁶

Für eine funktionierende Rückverfolgung ist es von entscheidender Bedeutung, dass einige Schlüsseldatenelemente, sogenannte *Key Data Elements* (KDEs), über Fischereifahrzeuge aus verschiedenen Datenquellen exakt und in digitaler Form erfasst werden (mit Einschränkungen für die Kleinfischerei, wie z. B. der Erfassung von Daten über die Anlandung von Kleinschiffen). Diese Daten sollten nach Erfassung über alle Stufen der Lieferkette aufbewahrt und zur Verfügung gestellt werden, damit Inspektoren, Ermittler, Lieferanten, Einzelhändler und natürlich auch Verbraucher potenzielle Abweichungen erkennen oder Betrug aufdecken können. Der Fangort ist ein Beispiel für ein KDE und die Rückverfolgung mittels VMS kann als Datenquelle für eine entsprechende Überprüfung herangezogen werden. Die Bemühungen bei der Bekämpfung des Menschenhandels und anderer schwerwiegender Menschenrechtsverletzungen auf



Fänge werden in einem Hafen in Thailand gewogen. © EJF



Thunfisch wird im Hafen von Abidjan in der Elfenbeinküste angelandet. © EJF

Fischereifahrzeugen kann zusätzlich unterstützt werden, wenn neben KDEs und Datenquellen, die sich aus der Fischerei speisen, arbeitnehmerbezogene Daten aufgenommen werden.

Länder, die sich dafür einsetzen, ihre Märkte für Fischereierzeugnisse aus IUU-Fischerei zu schließen, könnten wesentlich von der Digitalisierung solcher Daten profitieren, da sie so Informationen überprüfen können, wenn Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Aktivitäten eines Schiffes bestehen. Die Rechtmäßigkeit von Aktivitäten kann eruiert werden, indem man die Lieferkette zurückverfolgt, um herauszufinden, ob die Produkte in Übereinstimmung mit nationalen, regionalen oder internationalen Vorschriften gefangen wurden und ob es eine nachprüfbare Produktkette gibt.⁹⁷

Eine nützliche Analogie, auf die oft bei der Entwicklung von Rückverfolgungssystemen verwiesen wird, ist das globale Bankensystem. Dieses System funktioniert durch eine globale Standardisierung des Geldtransfers durch universelle Transaktionen, die von allen Banken der Welt verstanden und umgesetzt werden können. Diese Interoperabilität ist höchst wichtig, um sicherzustellen, dass die Geldflüsse an jedem Punkt der Transaktion vollständig nachvollziehbar und sicher sind. Bei der Einführung digitaler Systeme zur Fangdokumentation sollten diese Grundsätze übernommen werden, um ähnlich globale Standards für die Rückverfolgbarkeit von Fischereitransaktionen festzulegen.

Da immer mehr Länder unilaterale Fangbescheinigungssysteme einführen, um ihre Märkte gegen IUU-Produkte zu schützen, oder sich multilateralen Fangdokumentationssystemen unter dem Dach von Regionalen Fischereikommissionen (RFBs) oder RFMOs anschließen, wird die Frage der Interoperabilität dieser Fangdokumentationssysteme immer wichtiger, insbesondere im Zuge der zunehmenden Globalisierung der Lieferketten für Fischereiprodukte. Die Anerkennung der Gleichwertigkeit der Systeme sowie deren Interoperabilität, vorzugsweise unter der Führung der FAO, wird dabei durch die Digitalisierung von Informationen und ein gemeinsames Verständnis der wichtigsten KDEs in Bezug auf Fischereifahrzeuge leichter umsetzbar, wobei die Grundlage glaubwürdige Datenquellen darstellen.

EJF empfiehlt, dass alle Staaten digitale Rückverfolgungssysteme vorschreiben und einführen, um die Transparenz in den Lieferketten von Fischereiprodukten in der Registrierungs- und Fangphase zu verbessern.

Glaubwürdige und zuverlässige Informationen, die von den einzelnen Ländern und insbesondere von den Flaggenstaaten während der Fangphase erfasst werden, sind der Schlüssel zur Feststellung der Rechtmäßigkeit der Produkte und zur Umsetzung aller unilateralen und multilateralen Fangdokumentationssysteme. Bei der Entwicklung solcher Systeme sollten die Staaten mindestens folgende KDEs berücksichtigen:

Betrieb von Fischereifahrzeugen

- Informationen zur **Identität des Schiffes wie Name und UVI**. Datenquellen können Schiffsregister sein.
- Informationen zur **Schiffslizenz in Bezug auf die Erlaubnis zur Fischerei**. Zu den Datenquellen können Fanglizenzen bzw. Fanggenehmigungen für bestimmte Gebiete/Zonen (einschließlich Gebieten außerhalb nationaler Gerichtsbarkeit) gehören.
- Informationen zur **Schiffsbesatzung zur Verhinderung von Menschenhandel und Zwangsarbeit**. Hierbei könnten die Besatzungsunterlagen (*crew manifest*) als Hauptdatenquelle dienen.

Fischereitätigkeit

- **Fangort, unter Feststellung, wo das Schiff betrieben wurde**. Zu den Datenquellen gehören die Schiffsüberwachungsprotokolle, die die vollständige Fangfahrt ohne Übertragungslücken anzeigen, und das Schiffslogbuch.
- **Fanginformationen, die einen vollständigen Überblick über Menge, Art und Produkttyp geben**. Zu den Datenquellen gehören das Schiffslogbuch und gegebenenfalls Fangbescheinigung und Beobachterberichte.

Nach Ende der Fangfahrt

- **Produktweg** mit allen Aufzeichnungen über das Entladen des Fisches wie z. B. Umladungen, Anlandungen und Verarbeitungsnachweise, die genau genug sind, um die Rückverfolgbarkeit vom „Netz bis auf den Teller“ zu ermöglichen.

Bei der Einrichtung solcher Systeme sollten die Kontrollbehörden sicherstellen, dass die digitalen Datenpunkte festgelegt und manipulationssicher sind und zentralisiert (obwohl die Informationen aus verschiedenen Quellen stammen können) in einer einzigen Datenbank erfasst werden. Soweit möglich sollten die Daten öffentlich zugänglich gemacht werden, um allen Interessensgruppen den Zugang zu den Informationen zu ermöglichen. Die FAO hat für die Fischerei detaillierte Leitlinien auf Länderebene zu den oben genannten KDEs und Datenquellen erstellt.⁹⁸

FALLSTUDIE 6

Thai Flag

Das elektronische Rückverfolgungssystem *Thai Flag* wurde 2017 vom thailändischen Fischereiministerium (DoF) eingeführt. Es ermöglicht dem DoF, alle Aspekte einer bestimmten Lieferkette vom Fangschiff über den Verarbeiter bis hin zum Endkunden oder Exporteur zu erfassen.

Das *Thai-Flag*-System greift auf Daten aus verschiedenen Datenbanken zu. Auf diese Weise können Logdaten eines Schiffes, Anlandezeit, Fanggewicht und Art der einzelnen Ladungen protokolliert werden. Alle nachfolgenden Aspekte der Lieferkette werden ebenfalls erfasst. Dazu gehören z. B. die eingesetzten Transportfahrzeuge, die beteiligten Fabriken sowie alle entsprechenden Zeiten und Daten über die Ankunft und Abfahrt der Produkte in jeder Phase.

Jede Ladung hat einen eindeutigen und dauerhaft gültigen Referenzcode – die vom DoF an das Schiff vergebene Genehmigungsnummer für den Hafeneinlauf (die sogenannte ‚port in‘ authorisation number) –, der die Ladung während der gesamten Lieferkette begleitet. Damit kann das DoF den weiteren Fortgang verfolgen.

Eine weitere wichtige Komponente der *Thai Flag* sind Rechenschaftspflichten und Transparenz. Bei einer Änderung der Lieferkette werden die ursprünglichen Informationen – wie in einem Blockchain-Bestandsbuch – nicht gelöscht, sondern ergänzt. Das bedeutet, dass Daten nicht aus dem System entfernt werden können, was ein entscheidender Faktor ist, um unbefugte Manipulationen zu verhindern. Bei jeder Änderung wird dauerhaft protokolliert, wer, wann und wie die Änderung vorgenommen hat, sodass jeweils eine weitere Überprüfungsschicht hinzugefügt wird.

EJF empfiehlt, dass

- ✓ alle Staaten die zeitnahe Einführung kosteneffektiver digitaler Werkzeuge anordnen und umsetzen, die in digitaler Form Schlüsselinformationen über die Registrierung von Schiffen, Lizenzen, Entladungsdokumente, Fangort und Fanginformationen sowie Besatzungsunterlagen bereitstellen. Diese sollten so konzipiert sein, dass sie einen raschen Übergang zu einem universellen, interoperablen digitalen Fangbescheinigungssystem unterstützen.

3.3. Ratifizierung globaler Abkommen für eine effektivere Hafenstaatkontrolle

Meeresressourcen kennen keine Grenzen und deshalb ist auch die Zusammenarbeit zwischen den Staaten von entscheidender Bedeutung für die Fischereibewirtschaftung. Artikel 118 des UNCLOS bestärkt die Staaten, bei der Bewirtschaftung der Fischbestände auf hoher See zusammenzuarbeiten, während Artikel 18 der UN-Vereinbarung über die Erhaltung der Fischbestände die Parteien verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, damit die Schiffe nicht die Wirksamkeit der RFMO-Maßnahmen unterlaufen. Artikel 8 des Abkommens beschränkt darüber hinaus den Zugang zu Fischereiressourcen, die unter die Erhaltungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen einer RFMO fallen, ausdrücklich auf Staaten, die entweder Mitglieder dieser RFMO sind oder sich bereit erklärt haben, diese Maßnahmen einzuhalten.⁹⁹ Die Aufnahme in eine RFB oder RFMO, oder zumindest die Bindung an deren Regeln, wird daher als eine völkerrechtliche Voraussetzung verstanden. Von größter Bedeutung ist hierbei auch, dass die Staaten ihre Berichterstattung transparent machen, was ihre Aktivitäten betrifft, die in den Zuständigkeitsbereich dieser Organisationen fallen. Transparente und zuverlässige Informationen sind der Schlüssel für die erfolgreiche Bewertung der Ressourcen und die Umsetzung geeigneter Bestandserhaltungs- und Bewirtschaftungsregelungen auf der Grundlage dieser Bewertung.

Die Anerkennung internationaler Verträge und Organisationen zur Stärkung der Zusammenarbeit und zur Schaffung harmonisierter Regeln sind dabei nicht nur für die Fischereibewirtschaftung sondern auch für die MCS-Mechanismen von Bedeutung, da große Unterschiede in den Kontrollregelungen zu einer Umlenkung des Handels und der Fischereitätigkeit in nachgiebigere Gerichtsbarkeiten führen können. Das Bewusstsein für IUU-Fischerei und die damit zusammenhängenden Probleme wie Menschenhandel ist weltweit gestiegen, und die UN hat in ihren verschiedenen Organisationen mehrere Abkommen geschlossen, um spezifische Fragen des Fischereisektors zu regeln. Im Jahr 2016 wurde das Abkommen über Hafenstaatmaßnahmen (PSMA) als erstes verbindliches internationales Abkommen über die IUU-Fischerei geschlossen. Das Abkommen verpflichtet die Parteien zu strengeren Kontrollen von Schiffen unter ausländischer Flagge, die ihre Häfen zum Anlanden oder Umladen von

Fischereiprodukten anlaufen und nutzen wollen. Damit soll der Handel mit IUU-Erzeugnissen aufgedeckt werden, und es soll verhindert werden, dass diese Lieferungen auf den Markt gelangen. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören hier die Verweigerung des Hafenzugangs oder des Zugangs zu Hafendienstleistungen für Schiffe unter ausländischer Flagge, die nachweislich in IUU-Fischerei involviert waren, wobei Schiffen bei denen der Verdacht auf IUU-Fischerei besteht, zur Überprüfung der Hafenzugang gestattet wird, damit Folgemaßnahmen gegen festgestellte Verstöße ergriffen werden können. Dazu gehören auch Mechanismen für den Informationsaustausch mit anderen relevanten Staaten und Organisationen, um die Zusammenarbeit bei Vollstreckungsmaßnahmen zu erleichtern.¹⁰⁰ Entscheidend für den Erfolg des PSMA ist die Umsetzung auf globaler Ebene, damit illegale Fischereifahrzeuge nicht einfach ihre Machenschaften in Häfen mit lockeren Kontrollen verlagern können. Darüber hinaus sind sich die UN-Organisationen zunehmend bewusst, dass ein Zusammenhang besteht zwischen der IUU-Fischerei, den mit der Fischerei im Zusammenhang stehenden Verbrechen und weiteren Straftaten. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit eines konzertierten Ansatzes, der alle drei Probleme einbezieht. So kann beispielsweise in einigen Fällen ein Schiff in Tätigkeiten involviert sein, die unter alle drei Kategorien fallen, was dementsprechend koordinierte Durchsetzungsmaßnahmen erfordert.¹⁰¹

Gemeinsam mit der FAO haben die IMO und die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) anerkannt, dass eine Verbindung besteht zwischen der IUU-Fischerei und Verbrechen gegen die Sicherheit und den Schutz der Besatzung.¹⁰² Des Weiteren wurde festgestellt, dass das FAO-PSMA ergänzenden Charakter zu zwei anderen Instrumenten hat, die in erster Linie im Hinblick auf andere Schwerpunkte entwickelt wurden: das ILO-Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor C188 (ILO C188) und das IMO-Übereinkommen von Kapstadt (IMO Cape Town Agreement). Mit dem ILO C188 sollen die Standards auf Fischereifahrzeugen verbessert und schwere Menschenrechtsverletzungen wie Menschenhandel verhindert werden. Das IMO-Übereinkommen von Kapstadt wurde entwickelt, um die Sicherheit von Hochseefischereifahrzeugen zu verbessern, insbesondere durch Anforderungen an Schiffskonstruktion, -bau und -ausrüstung. Weitere Einzelheiten zu Inhalt und Status der einzelnen Abkommen sind in Infokasten 8 enthalten.



Besatzungsmitglieder leeren die Netze an Bord eines thailändischen Fischereifahrzeugs. © EJF

Infokasten 8 | Status, Zweck und Anwendung einschlägiger UN-Übereinkommen

FAO-Abkommen über Hafenstaatmaßnahmen (FAO-PSMA)

- Zweck:** Verhinderung, dass Fischereierzeugnisse, die aus IUU-Fängen stammen, auf nationale und internationale Märkte gelangen.
- Nutzen:** Das Entstehen so genannter ‚Nichteinhaltungshäfen‘ (ports of non-compliance) soll verhindert werden, indem ein Rechtsrahmen für die Hafenstaaten geschaffen wird, mit dem sie überprüfen und feststellen können, dass Schiffe, die nicht unter ihrer Flagge fahren und in ihren Hafen einlaufen wollen oder sich bereits dort befinden, keine IUU-Fischerei betrieben haben. Das Abkommen fordert eine bessere und wirksamere Zusammenarbeit und einen effektiveren Informationsaustausch zwischen Küstenstaaten, Flaggenstaaten und RFMOs und trägt zu einer besseren Fischereibewirtschaftung und Steuerung auf allen Ebenen bei.
- Anwendung:** auf ausländische Fischereifahrzeuge, die die Häfen der ratifizierenden Staaten anlaufen.
- Status:** Im Jahr 2016 in Kraft getreten und von 55 Staaten ratifiziert.

ILO-Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor C188

- Zweck:** Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Schutz der Seeleute an Bord kommerzieller Fischereifahrzeuge.
- Nutzen:** Festlegung verbindlicher Anforderungen zum Schutz von Arbeitnehmern an Bord von Fischereifahrzeugen, einschließlich Arbeitssicherheit und gesundheitlicher und medizinischer Versorgung auf See und an Land, Ruhezeiten, schriftlicher Arbeitsverträge, die Abzüge verbieten, die die Seeleute in Schuldknechtschaft halten, und Sozialversicherungsschutz. Das Abkommen will sicherstellen, dass Fischereifahrzeuge so gebaut und instandgehalten werden, dass die Seeleute angemessene Lebensbedingungen an Bord vorfinden.
- Anwendung:** auf Fischereifahrzeuge, die unter der Flagge eines Ratifizierungsstaats fahren, sowie Fischereifahrzeuge, die ihre Häfen anlaufen.
- Status:** Im Jahr 2017 in Kraft getreten und von 10 Staaten ratifiziert.

IMO-Übereinkommen von Kapstadt (IMO Cape Town Agreement)

- Zweck:** Verbesserung der Sicherheit an Bord kommerzieller Fischereifahrzeuge.
- Nutzen:** Festlegung der Konstruktions-, Bau- und Ausrüstungsstandards für Fischereifahrzeuge ab 24 Metern Länge und konkrete Vorgaben für Vorschriften, die die an dem Abkommen beteiligten Länder zum Schutz von Schiffsbesatzungen und Beobachtern erlassen müssen.
- Anwendung:** auf Fischereifahrzeuge ab einer Länge von 24 Metern, die unter der Flagge des Ratifizierungsstaats fahren, sowie Fischereifahrzeuge, die ihre Häfen anlaufen und in ihren Gewässern operieren, auch wenn der Flaggenstaat dieser Schiffe selbst nicht Vertragspartei des Abkommens ist.
- Status:** Bisher nicht in Kraft. Das Abkommen tritt in Kraft, wenn mindestens 22 Staaten mit insgesamt 3.600 Fischereifahrzeugen mit einer Länge ab 24 Metern, die auf hoher See fahren, ihre Zustimmung ausgedrückt haben, sich an das Abkommen zu binden. Das Abkommen hat derzeit 10 Vertragsparteien.

Zur Zeit arbeiten die drei Organisationen zusammen, damit alle drei Abkommen in Kraft treten, angenommen und von möglichst vielen Staaten gemeinsam umgesetzt werden können. Jedes der Abkommen beinhaltet eine umfangreichere Hafenüberprüfung, allerdings mit Fokus auf die jeweiligen Mandate. Dabei sind sich nicht nur die drei UN-Organisationen sondern auch eine breite Mehrheit der internationalen Gemeinschaft zunehmend darüber im Klaren, dass jeder Vertrag die Interaktion zwischen Behörden und Fischereifahrzeugen verstärkt und damit die Chance erhöht, Schiffe mit hohem Risiko zu identifizieren, die unter einen oder mehrere Problembereiche fallen. Eine harmonisierte Umsetzung aller drei Instrumente bietet den Staaten ebenfalls die Möglichkeit, die Kommunikation und Koordination zwischen See- und Fischereibehörden zu verbessern.

EJF fordert die Staaten auf, alle drei Verträge zu ratifizieren und umzusetzen. Dadurch entstehen eine Reihe von UN-Rechtsinstrumenten, die klare globale Transparenzstandards für Besatzung und Beobachter, für Fischereifahrzeuge und für Hafenüberprüfungen setzen (einschließlich Legalität, Arbeitsbedingungen und Sicherheit), und zwar vom Fang bis zur Anlandung.

EJF empfiehlt, dass

- ✓ alle Staaten die internationalen Abkommen, die klare Standards für Fischereifahrzeuge und den Handel mit Fischereierzeugnissen setzen, unverzüglich ratifizieren und umsetzen, einschließlich des FAO-Abkommens über Hafenstaatmaßnahmen, des ILO-Übereinkommens C188 und des IMO-Übereinkommens von Kapstadt.
-

FALLSTUDIE 7

Von der Schiffssicherheit zu Arbeitsstandards: der Fall Fuh Sheng 11

Im Mai 2018 setzten die südafrikanischen Behörden das unter taiwanesischer Flagge fahrende Fischereifahrzeug *Fuh Sheng 11* fest. In einer Pressemitteilung vom 17. Juli 2018 teilte die ILO mit, dass es sich dabei um die erste Festsetzung eines Fischereifahrzeugs nach den Bestimmungen des ILO-Übereinkommens über die Arbeit im Fischereisektor (C188)¹⁰³ handelte. Obwohl das Schiff zunächst wegen Anzeichen von Seeuntauglichkeit überprüft wurde, stellten die südafrikanischen Behörden anschließend während der Inspektion wesentliche Probleme im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen an Bord fest. Dazu gehörten Berichte der Besatzung über harte Arbeitsbedingungen, gefährliche Lebensbedingungen an Bord und das Fehlen von Arbeitsverträgen für die meisten Besatzungsmitglieder. In späteren Interviews, die von EJF durchgeführt wurden, berichtete die Besatzung ebenso über körperliche Misshandlungen und *Shark-Finping*, was nach taiwanesischem Recht verboten ist.

Die Festsetzung der *Fuh Sheng 11* zeigt die Zusammenhänge zwischen Schiffssicherheit, Arbeitsfragen und illegaler Fischerei, und wie eine verstärkte staatliche Hafenkontrolle und harmonisierte Überprüfungsstandards unter dem Dach der UN dazu beitragen können, IUU-Fischerei und andere damit im Zusammenhang stehende Verbrechen aufzudecken.



Die *Fuh Sheng 11* bei Reparaturen in Kapstadt. © EJF

Schlussfolgerungen

Unsere Ozeane sind bedroht. Die Überfischung hat viele Fischbestände an den Rand ihrer Existenz gebracht, einige sind sogar völlig zusammengebrochen. Die IUU-Fischerei ist eine der Hauptursachen dafür. Sie bedroht nicht nur die Ernährungssicherheit und die Lebensgrundlagen in vielen Teilen der Welt, sondern kostet auch weltweit bis zu 23,5 Milliarden US-Dollar pro Jahr. Mehr denn je braucht die Welt eine nachhaltige, legale und ethische Fischereibewirtschaftung.

Wie dieser Bericht zeigt, ist ein Großteil der Fischereiwirtschaft bestenfalls undurchsichtig, und arbeitet im schlimmsten Fall unter einem Deckmantel der Geheimhaltung, der die IUU-Fischerei prosperieren lässt. Die Fischereiwirtschaft aus diesem Schattenbereich herauszuholen, erfordert jedoch keine neuen, anspruchsvollen Technologien und verursacht keine unrealistischen Kosten. Mehr Transparenz kann geschaffen werden, indem auf der einen Seite wichtige Informationen öffentlich zugänglich gemacht werden, und auf der anderen Seite sämtliche Regierungen klare und vernünftige Vorschriften für die Fischereibewirtschaftung erlassen. Dabei können vorhandene Technologien genutzt werden, um Lieferketten verständlich zu machen, abzubilden und offenzulegen.

Es müssen globale Anstrengungen unternommen werden, um die IUU-Fischerei zu beenden. Deshalb fordert EJF alle Staaten auf, die in diesem Bericht dargelegten zehn kosteneffizienten globalen Transparenzgrundsätze zu übernehmen. Alle zusammen können Aufschluss über die Identität, die Aktivitäten und das Eigentum von Schiffen geben und den Kampf gegen die IUU-Fischerei entscheidend voranbringen. Die Fallstudien in dem Bericht zeigen, wie einige Staaten bereits begonnen haben, diese Grundsätze umzusetzen, und wie andere ihrem Beispiel folgen können.

Grundsätze für globale Transparenz

Die zehn EJF-Grundsätze: die Staaten sollen

- umgehend internationale IMO-Nummern für alle zulassungsfähigen Schiffe vorschreiben, ein nationales UVI-System für nicht dafür in Frage kommenden Schiffe einführen, ein Schiffsregister führen und dem FAO-*Global Record of Fishing Vessels* (das alle zulassungsfähigen Schiffe mit einer Länge über alles ab 12m einbezieht) sämtliche Informationen bereitstellen
- AIS für Fischereifahrzeuge einfordern bzw. die unbearbeiteten VMS-Daten in regelmäßigen Übertragungsintervallen veröffentlichen, um sicherzustellen, dass Schiffe dauerhaft verfolgt werden können
- aktuelle Listen aller Fanglizenzen, Fanggenehmigungen und Schiffsregister veröffentlichen
- Informationen über Festnahmen von und Sanktionen gegen Einzelpersonen sowie Unternehmen wegen IUU-Fischerei, Menschenhandel und anderer damit zusammenhängender Verbrechen veröffentlichen
- ein Verbot von Umladungen auf See erlassen, es sei denn, sie sind vorab genehmigt und werden vollständig und nachweisbar elektronisch und durch ein für die Fischerei angemessenes Beobachterprogramm überwacht
- zeitnah kosteneffektive digitale Instrumente vorschreiben und umsetzen, die Schlüsselinformationen über die Registrierung von Schiffen, Lizenzen, Entladungsdokumente, Fangorte und Fanginformationen sowie Besatzungsunterlagen in digitaler Form bereitstellen. Diese sollten so konzipiert sein, dass sie



© EJF

einen raschen Übergang zu einem universellen, interoperablen digitalen Fangbescheinigungssystem unterstützen.

- offene Register für Fischereifahrzeuge schließen und unterbinden, dass Schiffe, die unter einer Billigflagge fahren, in ihren Gewässern fischen oder die Produkte auf ihre Märkte importieren
- Informationen über das wirtschaftliche Eigentum in allen öffentlichen Listen bereitstellen und Unternehmen auffordern, Informationen über das tatsächliche wirtschaftliche Eigentum vorzulegen, wenn sie eine Fanglizenz, eine Fanggenehmigung oder die Registrierung unter ihrer Flagge beantragen
- die gesetzliche Grundlage schaffen, um ermitteln zu können, wo ihre Staatsangehörigen IUU-Fischerei begünstigen, betreiben oder davon profitieren, um abschreckende Sanktionen gegen sie verhängen zu können. Dies kann durch die Einführung eines Registers unterstützt werden, in dem Schiffe verzeichnet sind, die Staatsangehörigen ihres Landes gehören, jedoch unter der Flagge eines anderen Landes fahren.
- internationale Maßnahmen vereinbaren, die klare Standards setzen für Fischereifahrzeuge und den Handel mit Fischereierzeugnissen. Dazu gehören das FAO-Übereinkommen über Hafenstaatmaßnahmen, das ILO-Übereinkommen über die Arbeit im Fischereisektor (C188) und das IMO-Übereinkommen von Kapstadt.

Diese Grundsätze sind in erster Linie von den Staaten umzusetzen, gegebenenfalls mit der Unterstützung anderer Interessengruppen. Sie ergänzen die im Privatsektor erforderlichen Anstrengungen, die Sorgfaltspflichten entlang der gesamten Lieferkette zu erhöhen und damit das Risiko zu mindern, dass illegale oder unethische Fischereierzeugnisse an die Verbraucher geliefert werden. Durch eine Veränderung des undurchsichtigen Umfelds, in dem die IUU-Fischerei gedeihen kann, haben wir die Chance, weltweit eine nachhaltige, legale und ethische Fischerei zu fördern.

- 1 British Standard Institute (2017), Code of Practice PAS 1550:2017, Exercising due diligence in establishing the legal origin of seafood products and marine ingredients. Importing and processing, <https://shop.bsigroup.com/ProductDetail?pid=00000000030337167>
- 2 United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), One Planet, One Ocean/World Oceans Day 2014, abgerufen am 20.09.2018, <http://www.unesco.org/new/en/unesco/events/prizes-and-celebrations/celebrations/international-days/world-oceans-day-2014/>
- 3 Carbon Brief, 08.02.2017, Scientists solve ocean carbon sink, abgerufen am 20.09.2018, <https://www.carbonbrief.org/scientists-solve-ocean-carbon-sink-puzzle>
- 4 FAO (2018) The State of World Fisheries and Aquaculture 2018 - Meeting the sustainable development goals, Rom, Italien, <http://www.fao.org/3/i9540en/i9540EN.pdf>
- 5 FAO (2014) The State of World Fisheries and Aquaculture 2014, Rom, Italien, <http://www.fao.org/3/a-i3720e.pdf>
- 6 *ibid.* S. 84
- 7 Agnew DJ, Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, Beddington JR, et al. (2009) Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing. *PLoS ONE* 4(2): e4570, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570>
- 8 FAO (2016) The State of World Fisheries and Aquaculture 2016, Contributing to food security and nutrition for all. Rom, Italien, <http://www.fao.org/3/a-i5555e.pdf>
- 9 Belhabib, D., Sumaila, U. R., und Pauly, D. (2015). Feeding the poor: contribution of West African fisheries to employment and food security. *Ocean Coast. Manage.* 111, 72–81. doi: 10.1016/j.ocecoaman.2015.04.01010.1016/j.ocecoaman.2015.04.010
- 10 *ibid.*
- 11 EJF (2015), Pirates and Slaves: How Overfishing in Thailand fuels Human Trafficking and the Plundering of Our Oceans, https://ejf.org/resources/downloads/EJF_Pirates_and_Slaves_2015_o.pdf
- 12 SDG-Indikator 14.6.1, <http://www.fao.org/sustainable-development-goals/indicators/1461/en/>
- 13 Agnew DJ, Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, Beddington JR, et al. (2009) Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing, *PLoS ONE* 4(2): e4570, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570>
- 14 Transparency International, What is Transparency?, abgerufen am 30.07.2018, <https://www.transparency.org/what-is-corruption#what-is-transparency>
- 15 Agnew DJ, Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, Beddington JR, et al. (2009) Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing. *PLoS ONE* 4(2): e4570, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570>
- 16 Martini, M. (2013) Illegal, unreported and unregulated fishing and corruption, U4 Anti-Corruption Resource Centre, Expertenantwort 392, https://knowledgehub.transparency.org/assets/uploads/helpdesk/392_Illegal_unreported_and_unregulated_fishing_and_corruption.pdf
- 17 Stop Illegal Fishing (2017), Illegal Fishing? Evidence and Analysis. Gaborone, Botswana, <https://stopillegalfishing.com/wp-content/uploads/2017/03/Illegal-Fishing-Evidence-and-Analysis-WEB.pdf>
- 18 The Pew Charitable Trusts (2017), Erklärung der IMO-Nummer, <http://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/fact-sheets/2017/05/the-imo-number-explained>
- 19 Pressemitteilung des Außenministeriums des Königreichs Thailand, Thailand prosecuted 7 stateless fishing vessels, <http://www.mfa.go.th/main/en/news/6886/86734-Thailand-prosecuted-7-Stateless-Fishing-Vessels.html>
- 20 Auf Grundlage von Interviews mit indonesischen Opfern von Menschenhandel, EJF (2017)
- 21 Diese Anforderungen wurden mittels einer Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 404/211 der EU-Kontrollverordnung (EG) Nr. 1224/2009 eingeführt.
- 22 EJF, Oceana, The Pew Charitable Trusts, WWF (2017), The need for mandatory IMO number for vessels catching seafood for the European market, <http://www.iuuwatch.eu/wp-content/uploads/2017/05/IMO-Numbers-FINAL-1-High-Singles.pdf>
- 23 Für weitere Informationen siehe Trygg Mat Tracking, IHS Maritime & Trade, How to obtain an IMO number, https://docs.wixstatic.com/ugd/1ae030_edfaff232fa0465faaedcd5b58d79b91.pdf
- 24 FAO-Weltweites Register für Fischereifahrzeuge, Kühltransportschiffe und Versorgungsschiffe, /background/history, abgerufen am 30.07.2018, <http://www.fao.org/global-record/background/history/en/>
- 25 FAO-Weltweites Register für Fischereifahrzeuge, Kühltransportschiffe und Versorgungsschiffe 11.07.2018, das Weltweite Register wird als Teil der Lösung zur Schließung der Informationslücken in Bezug auf Umladungen und IUU-Fischerei gesehen, abgerufen am 30.07.2018, <http://www.fao.org/global-record/news-events/detail/en/c/1144937/>
- 26 FAO (2018) The State of World Fisheries and Aquaculture 2018 - Meeting the sustainable development goals, Rom, Italien, <http://www.fao.org/3/i9540en/i9540EN.pdf>
- 27 FAO-Weltweites Register für Fischereifahrzeuge, Kühltransportschiffe und Versorgungsschiffe /background/Unique Vessel identifier, abgerufen am 30.07.2018, <http://www.fao.org/global-record/background/unique-vessel-identifier/en/>
- 28 FAO (2016), Weltweites Register für Fischereifahrzeuge, Kühltransportschiffe und Versorgungsschiffe, Rom, Italien, <http://www.fao.org/3/i5446e/i5446E.pdf>
- 29 FAO, Global Record of Fishing Vessels, Refrigerated Transport Vessels and Supply Vessels / News and events, ein Drittel der in Frage kommenden Flotte ist im Weltweites Register gelistet, abgerufen am 30.07.2018, <http://www.fao.org/global-record/news-events/detail/en/c/1144665/>
- 30 Global Fishing Watch, 05.10.2017, A Victory for Transparency in Peru, abgerufen am 21.10.2018, <http://globalfishingwatch.org/vms-transparency/a-victory-for-transparency-in-peru/>
- 31 Verordnung 19 der United Nations (1974) International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), [http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/SOLAS.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/SOLAS.pdf)
- 32 Stop Illegal Fishing (2018), The potential use of 'automatic identification systems – AIS' as a fisheries monitoring tool (EN), Gaborone, Botswana, <https://fish-i-africa.org/wp-content/uploads/2018/01/Potential-Use-of-AIS-as-a-Fisheries-Monitoring-Tool-WEB.pdf>
- 33 Europäische Kommission, Fischerei, das EU-Fischereikontrollsystem, abgerufen am 30.07.2018, https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/control/technologies_en
- 34 Stop Illegal Fishing (2017), Illegal Fishing? Evidence and Analysis. Gaborone, Botswana, <https://stopillegalfishing.com/wp-content/uploads/2017/03/Illegal-Fishing-Evidence-and-Analysis-WEB.pdf>
- 35 *ibid.* S. 36
- 36 Artikel 7.3.4 des FAO-Verhaltenskodexes für verantwortungsvolle Fischerei, <http://www.fao.org/3/a-v9878e.pdf>
- 37 Beo Da Costa, A. (2018), The one that got away with it: Indonesia seizes illegal fishing boat with 30 km nets, Reuters, <https://www.reuters.com/article/us-oceans-fishing-indonesia/the-one-that-got-away-indonesia-seizes-illegal-fishing-boat-with-30-km-nets-idUSKBN1HG0SB>
- 38 EJF, Oceana, The Pew Charitable Trusts, WWF (2016), Ensuring better control of the EU's external fishing fleet, http://www.whofishesfar.org/files/Transparency_IUU_-_4OCT.pdf
- 39 Marine Department of Thailand, Published whitelist of fishing vessels permitted to fish in Thai waters, abgerufen am 25.09.2018, https://analytics.md.go.th/fisheries_whitelist
- 40 Ministerium für Fischerei und Aquakulturentwicklung von Ghana, Schiffsregister, abgerufen am 30. Mai 2019, <https://www.mofad.gov.gh/publications/statistics-and-reports/vessel-registry/>
- 41 Artikel 39 der Verordnung des Europäischen Rates (EG) Nr. 2017/2403 über die nachhaltige Bewirtschaftung von Außenflotten, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R2403&from=EN>
- 42 Europäisches Parlament, Neues vierjähriges Fischerei-Abkommen mit Mauretanien /press room, abgerufen am 30. Juli 2018, <http://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20160504IPR25766/new-four-year-eu-mauritania-fisheries-deal>
- 43 Artikel 217 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (1982), http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- 44 Artikel 19 des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Erhaltung der Fischbestände (UNFSA), http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/fish_stocks_agreement/CONF164_37.htm
- 45 Artikel III des FAO Konformitätsübereinkommen (1993), <http://www.fao.org/documents/card/en/c/8cb30770-3145-55ed-a0db-315cbb722a6>
- 46 Artikel 36 der FAO (2001), Internationaler Aktionsplan zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der illegalen, nicht gemeldeten und unregulierten Fischerei, Rom, Italien, <http://www.fao.org/3/a-y1224e.pdf>
- 47 Artikel 9 der FAO (2009), Abkommen über Hafenstaatmaßnahmen zur Verhinderung, Bekämpfung oder Unterbindung der IUU-Fischerei, Rom, Italien, http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/legal/docs/037t-e.pdf
- 48 Marine Stewardship Council's Program Improvements, Labour requirements for fisheries and supply chains – FAQs, abgerufen am 05.10.2018, <https://improvements.msc.org/database/labour-requirements/frequently-asked-questions#Q11>
- 49 British Standard Institute (2017), Verhaltenskodex PAS 1550:2017, Ausübung der Sorgfaltspflicht durch die Feststellung des gesetzlichen Ursprungs von Fischereiprodukten und marinen Inhaltsstoffen. Import und Verarbeitung, <https://shop.bsigroup.com/ProductDetail?pid=00000000030337167>
- 50 Open Society Foundation Transparency Initiative (2011), Fisheries: A guide to best practice in transparency, accountability and civic engagement across the public sector, <http://www.transparency-initiative.org/archive/wp-content/uploads/2011/09/10-Fisheries1.pdf>
- 51 Internationale Transportarbeiter-Föderation, Billigflagge, abgerufen am 30. Juli 2018, <http://www.itfseafarers.org/foc-registries.cfm>
- 52 Die Rochdale-Kriterien wurden 1970 von einem britischen Untersuchungskomitee festgelegt, um Billigflaggen zu identifizieren; sie werden vom Fair-Practices-Ausschuss der ITF immer noch benutzt, um FoC-Staaten zu identifizieren.
- 53 Artikel 94 der Vereinten Nationen (1982), Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen (UNCLOS), http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- 54 Swan, J. FAO Fisheries Circular Nr. 980 FIPP/C980 (2002), Fishing vessels operating under open registers and the exercise of flag state responsibility, Rom, Italien, <http://www.fao.org/3/a-y3824e.pdf>

- 55 Haenlein, C. (2017), Below the surface: How illegal, unreported and unregulated fishing threatens our security, RUSI Occasional Paper, https://rusi.org/sites/default/files/201707_rusi_below_the_surface_haenlein.pdf
- 56 North Atlantic Fisheries Intelligence Group und INTERPOL (2017), Chasing Red Herrings: Flags of Convenience and the Impact on Fisheries Crime Law Enforcement. (NA-FIG: Oslo), <http://fishcrime.com/wp-content/uploads/2017/09/Chasing-Red-Herrings-Report-Email.pdf>
- 57 Eine Liste der bestehenden Verfahren mit Drittländern kann auf der Website der Europäischen Kommission abgerufen werden unter https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/illegal-fishing-overview-of-existing-procedures-third-countries_en.pdf
- 58 Haenlein, C. (2017), Below the surface: How illegal, unreported and unregulated fishing threatens our security, RUSI Occasional Paper, https://rusi.org/sites/default/files/201707_rusi_below_the_surface_haenlein.pdf
- 59 Gianni, M. und Simpson, W. (2005), The Changing Nature of High Seas Fishing: how flags of convenience provide cover for illegal, unreported and unregulated fishing, Australisches Ministerium für Land-, Fischerei- und Forstwirtschaft, Internationale Transportarbeiter-Föderation und WWF International, http://www.agriculture.gov.au/SiteCollectionDocuments/fisheries/iuu/iuu_flags_of_convenience.pdf
- 60 Oceana (2004), Rigg, K., Parmentier, R., Currie, D., Halting, IUU Fishing: Enforcing International Fisheries Agreements, <https://eu.oceana.org/sites/default/files/reports/HaltingIUUFishingEnforcingInternationalFisheriesAgreements.pdf>
- 61 North Atlantic Fisheries Intelligence Group und INTERPOL (2017), Chasing Red Herrings: Flags of Convenience and the Impact on Fisheries Crime Law Enforcement. (NA-FIG: Oslo), <http://fishcrime.com/wp-content/uploads/2017/09/Chasing-Red-Herrings-Report-Email.pdf>
- 62 Artikel 91, Absatz 1 des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen (UNCLOS) 1982
- 63 Oceana (2004), Rigg, K., Parmentier, R., Currie, D., Halting, IUU Fishing: Enforcing International Fisheries Agreements, <https://eu.oceana.org/sites/default/files/reports/HaltingIUUFishingEnforcingInternationalFisheriesAgreements.pdf>
- 64 Akam, S., 29.10.2010, Sierra Leone ends flag of convenience for fishing vessels, abgerufen am 25.09.2018, Reuters, <https://www.reuters.com/article/us-sierraleone-fishing/sierra-ends-flag-of-convenience-for-fishing-vessels-idUSTR669R4MW20101028>
- 65 Kotoski, K. (2016), Flag of convenience scheme retires, Phnom Penh Post, <https://www.phnompenhpost.com/business/flag-convenience-scheme-retired>
- 66 Taiwanische Regierung (2016), Gesetz zur Regelung von Beteiligungen am Betrieb von Fischereifahrzeugen unter ausländischer Flagge, abrufbar unter <https://law.moj.gov.tw/Eng/LawClass/LawContent.aspx?PCODE=M0050037>
- 67 EJF hat die Liste der Fischereibehörde zur weiteren Untersuchung vorgelegt. Zum Zeitpunkt des Drucks stand diese Antwort noch aus.
- 68 Haenlein, C. (2017), Below the surface: How illegal, unreported and unregulated fishing threatens our security, RUSI Occasional Paper, https://rusi.org/sites/default/files/201707_rusi_below_the_surface_haenlein.pdf
- 69 Stop Illegal Fishing (2017), Illegal Fishing? Evidence and Analysis. Gaborone, Botswana, <https://stopillegalifishing.com/wp-content/uploads/2017/03/Illegal-Fishing-Evidence-and-Analysis-WEB.pdf>
- 70 Agnew DJ, Pearce J, Pramod G, Peatman T, Watson R, Beddington JR, et al. (2009) Estimating the Worldwide Extent of Illegal Fishing. PLoS ONE 4(2): e4570. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0004570>
- 71 Artikel 217, 1982 Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen; Artikel 19, 1995 Übereinkommen der Vereinten Nationen über Fischbestände; Artikel 21, 2001 Internationaler Aktionsplan zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der IUU-Fischerei; Artikel III 1993 Konformitätsübereinkommen der FAO.
- 72 Der wirtschaftliche Eigentümer kann definiert werden als „natürliche Person(en), die tatsächlich direkt oder indirekt ein Unternehmen besitzt oder kontrolliert“.
- 73 Initiative für Transparenz in der Rohstoffwirtschaft (EITI), Beneficial Ownership – Revealing who stands behind the companies, abgerufen am 30. Juli 2018, <https://eiti.org/beneficial-ownership>
- 74 Republik Ghana (2002), Ghanas Fischereigesetz 625, abrufbar unter: http://mofa.gov.gh/site/wp-content/uploads/2011/04/mofa_fisheries_act_ghana.pdf
- 75 EJF (2018), China's hidden fleet in West Africa, <https://ejf.org/resources/downloads/China-hidden-fleet-West-Africa-final.pdf>
- 76 Die Liste der chinesischen Unternehmen, die berechtigt sind, in die Europäische Union zu exportieren, ist abrufbar unter https://webgate.ec.europa.eu/sanco/traces/output/CN/FFP_CN_en.pdf
- 77 Weitere Informationen sind auf der Website von Rong Cheng Marine Fishery Co's abrufbar: http://en.rcguangrun.com/columns_detail/columnsId=42&FrontColumns_navigation01-1425623231733FirstColumnId=42.html
- 78 Rongcheng Marine Fishery Co., Ltd, 'Unternehmensprofil', abgerufen am 9.8.18, http://www.rchayang.com/columns_detail/columnsId=59&FrontColumns_navigation01-1385532162422FirstColumnId=59.html
- 79 Artikel 39 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 des Rates. Aufbau eines Gemeinschaftssystems zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der IUU-Fischerei
- 80 Artikel 40 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 des Rates
- 81 Artikel 40 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008
- 82 Auszug aus einem EJF-Blog, ursprünglich auf IUU Watch, abrufbar unter www.iuuwatch.eu, 27.04.2017, Learning lessons from Spain's experience of prosecuting nationals for involvement in illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing, abgerufen am 25.09.2018, <http://www.iuuwatch.eu/2017/04/learning-lessons-spains-experience-prosecuting-nationals-involvement-illegal-unreported-unregulated-iuu-fishing/>
- 83 EJF (2013), Transshipment at Sea: the need for a ban in West Africa, https://ejf.org/resources/downloads/ejf_transshipments_at_sea_web_o.pdf
- 84 Mason, M., Mendoza, M., AP investigation prompts new round of slave rescues, Associated Press, <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/ap-investigation-prompts-new-round-of-slave-rescues.html>
- 85 EJF (2014) Slavery at Sea: The Continued Plight of Trafficked Migrants in Thailand's Fishing Industry, https://ejf.org/resources/downloads/EJF_Slavery-at-Sea_report_2014_web-ok.pdf
- 86 ITF-Pressmitteilung, ITF Calls for tuna trans-shipment moratorium, <https://www.itfglobal.org/en/news-events/press-releases/2017/may/itf-calls-for-tuna-transshipment-moratorium/>
- 87 EJF und Hen Mpoano (2018), The problem with Saiko: an ecological and human catastrophe, Far Dwuma Nkodo Issue brief, <https://ejf.org/resources/downloads/Saiko-briefing-Ghana-EJF-HM-final.pdf>
- 88 Today Online, 27.08.2015, Indonesia's tough stance on illegal fishing 'necessary', abgerufen am 25.09.2018, <https://www.todayonline.com/world/asia/indonesias-tough-stance-illegal-fishing-necessary>
- 89 Ewell, C., Cullis-Suzuki, S., Ediger, M., Miller, D., Jacquet, J. (2017) Potential ecological and social benefits of a moratorium on transshipment on the high seas, Marine Policy, Band 81, 293-300, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X17300623>
- 90 The Pew Charitable Trusts (2017), Best practices for Transshipment, Merkblatt, <http://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/fact-sheets/2017/11/best-practices-for-transshipment>
- 91 *ibid.*
- 92 Absatz 11 der Verordnung (EG) Nr. 1005/2008 des Rates. Aufbau eines Gemeinschaftssystems zur Verhinderung, Bekämpfung und Unterbindung der IUU-Fischerei
- 93 Mit Präsidialdekret D/2013/128/PRG/SGG wurde zum Zeitpunkt dieser Umladung ein Verbot für Umladungen auf See erlassen.
- 94 Informationen aus persönlichen Gesprächen mit koreanischen Behörden
- 95 Borit, M., Olsen, P. (2012), Evaluation framework for regulatory requirements related to data recording and traceability designed to prevent illegal, unreported and unregulated fishing, Marine Policy, Elsevier, Bd. 36(1), Seiten 96-102, Januar, <https://ideas.repec.org/a/eee/marpol/v36y2012i1p96-102.html>
- 96 Blaha, F. (2016), The traceability Interoperability Initiative, Blog, <http://www.franciscoblaha.info/blog/2016/9/15/the-traceability-interoperability-initiative?rq=electronic>
- 97 Northwest Atlantic Fisheries Organization, Thompson, A.B., Requirements to estimate fishing effort from VMS transmissions, NAFO SCR Doc. 08/30, Seria No. N5530, <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.4.97.2415&rep=rep1&type=pdf>
- 98 Hosch, G. & Blaha, F. (2017). Seafood traceability for fisheries compliance – Country level support for catch documentation schemes. FAO Fischerei und Aquakultur, Technische Veröffentlichung Nr. 619. Rom, Italien, <http://www.fao.org/3/a-i8183e.pdf>
- 99 Romée Van der Marel, E. (2017), An Opaque blacklist: The lack of transparency in identifying non-cooperating countries under the EU IUU Regulation, Natural resources and the law of the sea, Schriften des International Law Institute über Internationales Recht, Arbitration and Practice, Bd. 2 (Kapitel 10), <https://arbitrationlaw.com/library/opaque-blacklist-lack-transparency-identifying-non-cooperating-countries-under-eu-iuu>
- 100 The Pew Charitable Trusts (2018), The Port State Measures Agreement: From intention to implementation, Merkblatt, http://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2018/04/psma_from-intention-to-implementation.pdf
- 101 FAO, Verbindung zwischen IUU-Fischerei und anderen Straftaten, abgerufen am 30. Juli 2018, <http://www.fao.org/iuu-fishing/background/links-between-iuu-fishing-and-other-crimes/en/>
- 102 FAO-Fischereiausschuss 31. Sitzung (2014), Bericht, <http://www.fao.org/3/a-i4634e.pdf>
- 103 Internationale Arbeitsorganisation, Pressemitteilung, First fishing vessel detained under ILO fishing convention, https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_634680/lang-en/index.htm



© EJF



EJF, 1 Amwell Street, London, EC1R 1UL, United Kingdom
Tel.: +44 (0) 207 239 3310 | E-mail: info@ejfoundation.org
www.ejfoundation.org | Registered charity, Nr.: 1088128