



Brüssel, den 18.2.2013
COM(2013) 85 final

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

**über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Jahr 2011 zur Herstellung eines
nachhaltigen Gleichgewichts zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten**

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Jahr 2011 zur Herstellung eines nachhaltigen Gleichgewichts zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten

1. EINLEITUNG UND WICHTIGSTE ERGEBNISSE

Die Mitgliedstaaten sind verantwortlich dafür, ein stabiles und dauerhaftes Gleichgewicht zwischen ihren Flotten und den ihnen zugewiesenen Fangmöglichkeiten herzustellen¹. Nachhaltige Bewirtschaftung der Fischereiressourcen bedeutet, dass eine wirtschaftlich tragfähige Flotte natürliche Ressourcen unterhalb des jeweiligen höchstmöglichen Dauerertrags (maximum sustainable yield, MSY) befischt. Dies ist einer der wichtigsten Grundsätze der von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik.

In diesem Bericht wird ein Überblick über die Fischereiflotten in der EU gegeben. Als Grundlage dienten die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Jahresberichte 2011², das EU-Flottenregister³ sowie im Rahmen des Fischereidatenerhebungsprogramms (Data Collection Framework⁴) gesammelte Daten (siehe Anhang 1). Diese Daten wurden vom Wissenschafts-, Technik- und Wirtschaftsausschuss für die Fischerei (STECF)⁵ ausgewertet.

Als wichtigstes Ergebnis gilt es, im Verlauf der nächsten Jahre die Bewertung des Gleichgewichts und das Flottenmanagement in den Mitgliedstaaten erheblich zu verbessern. Da die Bestandsbewirtschaftung immer stärker auf das MSY-Ziel ausgerichtet ist, reicht es nicht mehr aus, sich an statische Grenzwerte zu halten. Es bedarf wirtschaftlicher Tragfähigkeit und umfassenderer Nachhaltigkeitsindikatoren für das EU-Flottenmanagement, um zu erreichen, dass eine wirtschaftlich tragfähige Flotte eine Ressource unter Ausschöpfung des biologischen Potenzials bewirtschaftet. Entscheidend sind dabei Verbesserungen sowohl bei der Bestandsabschätzung als auch bei der Erhebung und Bereitstellung von Daten sowie der Auswertung und Methodik.

¹ Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates.

² Gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates.

³ Gemäß Artikel 15 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates und Artikel 11 der Verordnung (EU) Nr. 1013/2010 der Kommission mit Durchführungsbestimmungen zur Flottenpolitik der Union in Anwendung von Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 des Rates.

⁴ Gemäß Verordnung (EG) Nr. 199/2008 des Rates zur Einführung einer gemeinschaftlichen Rahmenregelung für die Erhebung, Verwaltung und Nutzung von Daten im Fischereisektor und Unterstützung wissenschaftlicher Beratung zur Durchführung der Gemeinsamen Fischereipolitik.

⁵ Prüfung der nationalen Berichte über die Bemühungen der Mitgliedstaaten, ein Gleichgewicht zwischen Flottenkapazität und Fangmöglichkeiten herzustellen (STECF-12-18). Vom JRC 2012 veröffentlichte Wissenschafts- und Politikberichte.

2. KAPAZITÄTSBEGRENZUNGEN ...

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre Fangkapazität in Tonnage (BRZ) und Maschinenleistung (kW) zu keinem Zeitpunkt die in der Verordnung (EU) Nr. 1013/2010⁶ festgelegten nominalen Werte übersteigt. Die aktuellen Einträge im Flottenregister deuten darauf hin, dass alle Mitgliedstaaten außer Rumänien diese nominalen Werte eingehalten haben (siehe Anhang 2). Die EU-Flotte lag 14,1 % unterhalb der BRZ-Grenzwerte und 9,9 % unterhalb der kW-Grenzwerte, wobei diese Werte eine Bandbreite von 2 % bis 62 % aufwiesen⁷. 2011 wurde die Anzahl der Schiffe um 2 % reduziert, während der Rückgang bei Tonnage und Maschinenleistung bei 3,7 % bzw. 3,1 % lag. Die Rückgänge wiesen – abgesehen von einigen Abweichungen – sowohl bei der Tonnage als auch bei der Maschinenleistung in den einzelnen Mitgliedstaaten einen ähnlichen Umfang auf (siehe Anhang 3).

Aus Gründen der Genauigkeit der Angaben im Flottenregister sind die Mitgliedstaaten ab Januar 2012 bei unter eine Aufwandsregelung fallenden Schiffen und ab Januar 2013 bei allen Schiffen verpflichtet, neue Motoren sowie den Austausch und technische Veränderungen von Motoren mit einer Leistung von mehr als 120 kW systematisch zu zertifizieren. Die Mitgliedstaaten müssen zudem anhand von Stichprobenplänen Datenüberprüfungen vornehmen. Gibt es Hinweise darauf, dass die Maschinenleistung über der in der Fanglizenz des Schiffes angegebenen Leistung liegt, sind technische Überprüfungen durchzuführen.

Mehrere Mitgliedstaaten haben die Fristen für die Messung und Überwachung nicht eingehalten. Einige Mitgliedstaaten schenken diesen Überwachungspflichten keinerlei Beachtung. Nur wenige Mitgliedstaaten haben die vorgeschriebenen Stichprobenpläne zur Datenüberprüfung verabschiedet. Mit Stand Ende November 2012 hatten elf Mitgliedstaaten einen Stichprobenplan für die Überprüfung der Maschinenleistung verabschiedet, neun Mitgliedstaaten kündigten eine baldige Verabschiedung an. Zwei Mitgliedstaaten haben dies noch nicht getan.

Die Kommission misst der Einhaltung der Kontrollverordnung große Bedeutung bei, da dies unerlässlich ist, um gleiche Bedingungen in allen EU-Fischereien zu schaffen.

Der Europäische Rechnungshof hat 2011 einen Sonderbericht über die Steuerung der Flottenkapazität in der EU veröffentlicht. Darin werden die bestehenden Definitionen für Kapazität nicht als zuverlässige Indikatoren für das Fangpotenzial von Schiffen betrachtet⁸. Die Kommission ist sich dessen bewusst, dass – neben den praktischen Schwierigkeiten bei der Messung der Maschinenleistung – Parameter wie BRZ und kW auch nicht geeignet sind, den technischen Fortschritt widerzuspiegeln.

Stilllegungen waren das meistgenutzte Instrument zum Kapazitätsabbau. Die Kommission geht davon aus, dass im Zeitraum 2000-2015 nahezu 1,3 Mrd. EUR aus EU-Mitteln für Stilllegungen genutzt werden (siehe Anhang 4).

⁶ Artikel 7 und 8 der Verordnung (EU) Nr. 1013/2010 der Kommission vom 10. November 2010.

⁷ Ohne Rumänien.

⁸ Sonderbericht Nr. 12/2011 des Europäischen Rechnungshofs „Haben die Maßnahmen der EU zur Anpassung der Fangkapazitäten der Fischereiflotten an die vorhandenen Fangmöglichkeiten beigetragen?“ – Ziffer 21 des Berichts.

Bei der Auswertung der Beihilfen für Stilllegungen kam der Europäische Rechnungshof zu dem Ergebnis, dass mit öffentlichen Mitteln unterstützte Stilllegungsprogramme nicht hinreichend zielgerichtet waren und es an eindeutigen Förder- und Auswahlkriterien fehlte⁹. Der Rechnungshof kam zu dem Schluss, dass sich das Abwracken von Fischereifahrzeugen – wenn überhaupt – nur geringfügig auf die Zielfischbestände auswirkte.

3. ... UND KAPAZITÄTSINDIKATOREN

Die Angabe der Flottenkapazität in Maschinenleistung und Tonnage hat sich im Laufe der Zeit als nur begrenzt aussagekräftig erwiesen. Die Einhaltung von Obergrenzen bei diesen Parametern ist für sich genommen noch kein Beweis, dass die Fischereiflotten und der Zustand der von ihnen befischten Ressourcen im Gleichgewicht sind.

Zur Bewertung von Ungleichgewichten muss die Leistungsfähigkeit der Flotten vielmehr hinsichtlich des Zustands der befischten Ressourcen, der wirtschaftlichen Trägfähigkeit und der Nutzung der Schiffskapazitäten analysiert werden. In zahlreichen Flottenberichten der Mitgliedstaaten fehlt diese Analyse offenbar ganz oder teilweise.

Befischt eine Fangflotte bestimmte Bestände über ein nachhaltiges Maß hinaus? Reicht der von den Fischereifahrzeugen der Flotte durchschnittlich erzielte Verdienst aus, um zumindest die kurzfristigen Kosten zu decken? Sind die Fischereifahrzeuge hinreichend profitabel, um bei Bedarf Schiffe und Motoren erneuern zu können? Sind die Fischereifahrzeuge ausgelastet oder sind viele von ihnen häufig nicht im Einsatz? Diese Indikatoren können ein Ungleichgewicht innerhalb einer Flotte aufzeigen.

Im vorliegenden Bericht werden die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Behebung der Probleme zusammengefasst und die Dinge geprüft, von denen wir über die Berichte der Mitgliedstaaten hinaus heute Kenntnis haben.

Eine Flotte ist nachhaltig und wirtschaftlich tragfähig, wenn sie

- Bestände kurzfristig nachhaltig befischt und auf eine Befischung unterhalb des höchstmöglichen Dauerertrags abzielt,
- sowohl kurzfristig als auch
- langfristig rentabel ist und
- unter Berücksichtigung der Tatsache, dass viele Fischereien saisonabhängig sind, innerhalb des Zeitraums, in dem die Fischereifahrzeuge normalerweise aktiv sein sollten, in vollem Umfang eingesetzt wird.

Die Kommission hat den STECF gebeten, eine Überprüfung der EU-Flotten unter Zugrundelegung von Indikatoren zu den genannten Aspekten vorzunehmen. Bislang hat der STECF aus Zeit- und Ressourcengründen lediglich die 92 wichtigsten Flotten in den

⁹ Sonderbericht Nr. 12/2011 des Europäischen Rechnungshofs „Haben die Maßnahmen der EU zur Anpassung der Fangkapazitäten der Fischereiflotten an die vorhandenen Fangmöglichkeiten beigetragen?“ – Ziffer 76 des Berichts.

14 Mitgliedstaaten mit den größten Fischereien untersucht, doch ihr Anteil am EU-Einkommen aus Anlandungen beträgt 72 %, so dass sie für die wichtigsten Fangtätigkeiten in der EU repräsentativ sind. Der STECF verwendete Indikatorenwerte, die anhand von Berichten aus den Mitgliedstaaten, DCF-Daten und Bewertungen von Fischbeständen berechnet wurden.

Die verwendeten Indikatoren sind nachstehend aufgeführt (ausführliche Beschreibung siehe Anhang 5).

Auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen bedeutet, dass der Durchschnitt der Flotte die Bestände langfristig nicht nachhaltig befischt hat. Vor dem Hintergrund der Ziele der GFP-Reform wurde ein unterhalb des MSY-Niveaus liegender Grad der Befischung als Standard betrachtet.

Gewinnschwelle erreicht bedeutet, dass der von der Flotte erzielte Verdienst ausreichte, um ihre kurzfristigen Kosten zu decken.

Wirtschaftliche Minderleistung bedeutet, dass der langfristige Verdienst der Flotte nicht ausreichte, um hochwertiges Sachvermögen (Schiffe, Motoren) bei Bedarf zu ersetzen. Negative Erträge beim Anlagevermögen können, wenn sie über einen längeren Zeitraum bestehen, ein Hinweis auf Überkapitalisierung sein.

Mindernutzung bedeutet, dass Fischereifahrzeuge zwar tätig waren, allerdings unter Berücksichtigung der Saisonabhängigkeit der Fischereien gemessen an der Zeit, die sie hätten fischen können, nur 70 % oder weniger im Einsatz waren.

Als *inaktive Fischereifahrzeuge* werden Fischereifahrzeuge bezeichnet, die im gesamten Jahr gar nicht fischten.

Die Indikatoren beruhen auf *Durchschnittswerten* für jedes bewertete Flottensegment. So variiert beispielsweise die individuelle Wirtschaftsleistung eines jeden Fischereifahrzeugs innerhalb eines Segments; die einzelnen Schiffe erzielten bessere oder schlechtere Werte als der Durchschnitt.

4. FLOTTENKAPAZITÄT JE MITGLIEDSTAAT

Dieser Überblick über den Flottenbestand je Mitgliedstaat beruht auf den Berichten der Mitgliedstaaten sowie, sofern verfügbar, auf den Ergebnissen der STECF-Prüfung für den Zeitraum 2008-2011.

Die Flotten in **Belgien** wurden seit 2003 erheblich verkleinert. Dies erfolgte durch eine Reduzierung der bestehenden Fanggenehmigungen und eine Neuverteilung der Fangmöglichkeiten auf die verbliebenen Fischereifahrzeuge. Es wurden keine detaillierten Angaben zu den einzelnen Flotten gemacht. Belgien kam zu dem Schluss, dass ein Gleichgewicht zwischen seinen Flotten und den Fangmöglichkeiten besteht.

Die STECF-Überprüfung zeigt, dass im Baumkurrensegment die Schiffe mit einer Länge von 18 bis 24 m durchschnittlich nicht genügend Einnahmen erzielten, um hochwertiges Sachvermögen ersetzen zu können. Sowohl diese Flotte als auch Baumkurrentrawler mit einer Länge von 24 bis 40 m waren auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen.

Bulgarien kam zu dem Ergebnis, dass die Fischbestände und die Flottengröße nahezu im Gleichgewicht zu sein scheinen. Bulgarien beabsichtigt, Maßnahmen zur Reduzierung der inaktiven Fischereifahrzeuge zu ergreifen, und nimmt derzeit Änderungen am Rechtsrahmen vor.

2011 waren mehr als 57 % aller Fischereifahrzeuge inaktiv; zumeist handelte es sich dabei um Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 12 m. Alle Flotten mit Fischereifahrzeugen mit einer Länge von mehr als 12 m wiesen aufgrund ihres höheren Kraftstoffverbrauchs und hoher Kraftstoffpreise im überprüften Zeitraum eine scheinbar schwache Wirtschaftsleistung auf, dennoch erreichten sie die Gewinnschwelle. Fischereifahrzeuge mit einer Länge von weniger als 18 m verzeichneten eine Mindernutzung, da sie lediglich 70 % der maximal möglichen Fangzeit im Einsatz waren.

Zypern beabsichtigt die Überkapitalisierung durch Abwracken von etwa 100 kleinen Küstenschiffen abzubauen, für die keine Aufwandsbeschränkungen gelten, nachdem ein Jahrzehnt lang die Zahl kleiner Schiffe mit Aufwandsbeschränkungen erhöht und die Kapazität in BRZ und kW reduziert wurde.

Alle Flotten außer Fischereifahrzeuge mit polyvalenten stationären Fanggeräten 12 bis 24 m meldeten eine Mindernutzung und alle Flotten geringe oder negative Erträge bei Investitionen.

In **Dänemark** kam es seit 2003 mit der Einführung übertragbarer Einzelquoten (ITQ) zu einem erheblichen Abbau der Flottenkapazität (Schiffe, BRZ, kW). Dänemark betrachtet die Situation als relativ stabil und ist der Ansicht, dass keine wesentlichen langfristigen Überkapazitäten bestehen. Überkapazitäten wurden in Dänemark in der Flotte mit polyvalenten stationären Fanggeräten 0 bis 12 m sowie 12 bis 24 m und in der Flotte kleiner Trawler (Grundschieppnetzfisher und Wadenfänger 0 bis 12 m) und Dredschen 12 bis 24 m festgestellt.

Die STECF-Prüfung ergab, dass alle bewerteten dänischen Flotten auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen waren. Bei drei Flotten war der Verdienst nicht ausreichend, um hochwertiges Sachvermögen zu ersetzen (polyvalente stationäre Fanggeräte 10 bis 12 m und 12 bis 18 m, bewegliche und stationäre Fanggeräte 12 bis 18 m). Zwei Flotten (bewegliche und stationäre Fanggeräte 18 bis 24 m sowie Grundschieppnetzfisher und Wadenfänger 18 bis 24 m) wiesen eine Mindernutzung auf.

Der Bericht **Deutschlands** basiert nicht auf den bestehenden Leitlinien und Indikatoren. Es wurde lediglich eine qualitative Untersuchung des Gleichgewichts je Flotte vorgenommen. Deutschlands erklärtes Ziel ist die Aufrechterhaltung einer ausreichenden Gesamtkapazität, um die Fangquoten ausschöpfen zu können. 2011 gingen die Anzahl der Schiffe um 5,6 %, die BRZ um 4,4 % und die kW um 6,4 % zurück. Es gab keine staatlichen Beihilfen für Flottenabgänge.

Die STECF-Prüfung ergab, dass die Flotten mit stationären Fanggeräten < 10 m, Grundschieppnetzfisher 12 bis 18 m, 18 bis 24 m und 24 bis 40 m sowie Baumkurrentrawler 24 bis 40 m auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen waren (allerdings waren sie wirtschaftlich tragfähig). Es kam zu einer Mindernutzung von Fischereifahrzeugen und es gab eine große inaktive Flotte kleiner Fischereifahrzeuge (darunter 458 inaktive Fischereifahrzeuge <10 m).

Estland meldete Überkapazitäten, insbesondere bei den Trawlern > 12 m. Die Flotte wurde 2011 um 7 Schiffe verkleinert (Abbau von 371 BRZ und 1056 kW).

Aus der STECF-Prüfung geht hervor, dass die pelagischen Trawler 24 bis 40 m auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen waren und eine Mindernutzung aufwiesen, aber wirtschaftlich tragfähig waren.

Griechenland hat weder eine Bewertung des Gleichgewichts vorgelegt noch hat es seine Flottenpolitik bewertet oder Daten im Rahmen des DCF übermittelt. Griechenland berichtete von Hinweisen auf eine Überfischung von Seehecht und Garnelen im Ägäischen Meer, machte jedoch keine näheren Angaben dazu. 2011 wurde die Flotte um 488 Fischereifahrzeuge verkleinert (d. h. eine Verringerung der BRZ um 3,6 % und der kW um 4,0 %). Für Grundschieppnetzfisher und Ringwadenfänger (Sardellen und Sardinen) wurden Bewirtschaftungspläne erstellt, in denen besondere Fanggenehmigungen vorgesehen sind.

Aufgrund fehlender (biologischer, wirtschaftlicher, technischer) Daten kann das Gleichgewicht zwischen den griechischen Flotten und den Ressourcen nicht bewertet werden.

Spanien meldete, dass die Flottenkapazität noch immer etwas über den Fangmöglichkeiten lag, und dass die Flotte in der Lage war, über die zugewiesene Quote hinaus Fänge zu tätigen. Spanien unternimmt kontinuierliche Anstrengungen zur Reduzierung der Flottenkapazität, und zwar sowohl mit als auch ohne staatliche Beihilfen. 2011 wurde ein Abbau der BRZ um 4,6 % und der kW um 3,7 % erreicht. Bezüglich des technischen Indikators meldete Spanien eine Mindernutzung eines Teils der Flotte sowohl in nationalen Fanggebieten als auch in internationalen Gewässern. Allerdings war von 2008 bis 2011 ein rückläufiger Trend zu beobachten. Es wurden lediglich Angaben zum derzeitigen Einkommen/kostendeckenden Einkommen der Flotten übermittelt. Dies ist teilweise darauf zurückzuführen, dass keine entsprechend aufgeschlüsselten Fangdaten vorgelegt wurden. Dem spanischen Bericht zufolge sind alle Flotten rentabel, wobei die an die Schiffseigner gezahlten Beihilfen in das Einkommen eingerechnet wurden.

Aufgrund fehlender Daten ist keine vergleichbare und objektive Bewertung der Überfischung und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit möglich. Das vom STECF berechnete Einkommen (in dem Beihilfen nicht berücksichtigt sind) deutet darauf hin, dass Flotten mit beweglichen und stationären Fanggeräten < 10 m, mit Grundschieppnetzen und Waden 18 bis 24 m und 24 bis 40 m sowie mit Haken 24 bis 40 m und > 40 m die Gewinnschwelle nicht erreichten.

Frankreich legte einen Bericht über die im Mutterland registrierten Fischereifahrzeuge vor und kam zu dem Schluss, dass in den meisten Fischereien ein Gleichgewicht besteht. Es wurden keine biologischen, technischen und wirtschaftlichen Indikatoren übermittelt. 2011 legte Frankreich 133 Schiffe, 7653 BZR und 20408 kW unter Gewährung staatlicher Beihilfen still. Spezifische Flottenabgangspläne führten zur Stilllegung von beinahe 60 Fischereifahrzeugen in verschiedenen Kategorien „sensibler“ Fischereien.

Die STECF-Prüfung ergab eine Reihe unterschiedlicher Situationen. Flotten mit Treib- und Stellnetzen < 10 m, 10 bis 12 m, 12 bis 18 m, 18 bis 24 m und 24 bis 40 m waren auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen – allerdings schienen sie in dem überprüften Zeitraum wirtschaftlich tragfähig zu sein und die Gewinnschwelle zu erreichen. Die Flotten mit Haken 24 bis 40 m und polyvalenten beweglichen Fanggeräten 24 bis 40 m waren ebenfalls auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen. Die Indikatoren deuten auf eine schwache Wirtschaftsleistung in den analysierten Jahren hin.

Flotten mit Dredschen 12 bis 18 m, pelagische Trawler 18 bis 24 m und > 40 m, Flotten mit Grundschleppnetzen und Waden 18 bis 24 m, 24 bis 40 m und > 40 m sowie Ringwaden > 40 m schienen im Bewertungszeitraum ebenfalls eine schwache Wirtschaftsleistung aufzuweisen. Flotten mit Reusen und Fallen < 10 m, Haken < 10 m, Grundschleppnetzen und Waden 10 bis 12 m sowie Grundschleppnetzen und Waden 12 bis 18 m waren hingegen wirtschaftlich tragfähig. Allerdings ist über den Zustand der von ihnen befischten Ressourcen wenig bekannt.

Irland berichtete, dass in einigen Flotten manche Ungleichgewichte weiterbestehen könnten, erläuterte aber nicht welche. Im Bereich der Datenverfügbarkeit besteht weiterer Verbesserungsbedarf.

Nach Angaben des STECF sind pelagische Trawler 24 bis 40 m auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen und erzielen keinen ausreichenden Verdienst, um hochwertiges Sachvermögen zu ersetzen. Pelagische Trawler > 40 m waren ebenfalls auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen und verzeichneten eine Mindernutzung, doch sie erreichten die Gewinnschwelle und schienen wirtschaftlich tragfähig zu sein. Flotten mit Dredschen 10 bis 12 m sowie mit Grundschleppnetzen und Waden 18 bis 24 m wiesen eine offenbare Überkapitalisierung auf. Die Flotte mit Reusen und Fallen < 10 m schien wirtschaftlich tragfähig, allerdings ist über den Zustand der Bestände wenig bekannt.

Italien stellte eine Überkapazität bei den Ringwaden- und Grundschleppnetzfischern > 24 m fest und plant ein umfassendes Stilllegungsprogramm.

Die STECF-Prüfung ergab, dass die Flotten mit Grundschleppnetzen und Waden 24 bis 40 m sowie Baumkurrentrawler 24 bis 40 m keine ausreichenden Verdienste erzielten, um hochwertiges Sachvermögen zu ersetzen, und dass die letztgenannte Flotte zudem eine geringe Kapazitätsauslastung aufwies. Die Flotten mit polyvalenten stationären Fanggeräten 6 bis 12 m, Dredschen und Grundschleppnetzen sowie Waden 12 bis 18 m und 18 bis 24 m waren offenbar wirtschaftlich tragfähig.

Bei den meisten Flotten ist wenig über die biologische Situation der Bestände bekannt, so dass nicht bewertet werden kann, inwieweit die Flotten auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen sind.

Lettland meldete Überkapazitäten bei den Trawlern 12 bis 24 m und 24 bis 40 m sowie bei den Netzfischern 24 bis 40 m. In der lettischen Flotte war eine Verringerung der BRZ um 14,9 % und der kW um 14,3 % zu verzeichnen. Für 2011/2012 bestand in Lettland ein Programm für die endgültige Stilllegung von Fischereifahrzeugen.

Die STECF-Prüfung ergab, dass die pelagischen Trawler 24 bis 40 m wirtschaftlich tragfähig, aber auf leicht über MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen waren.

Litauen ist bestrebt, eine ausreichende Gesamtkapazität aufrechtzuerhalten, um seine Fangquoten ausschöpfen zu können. Obwohl die Zahl der Schiffe 2011 erheblich reduziert wurde (- 12 %), wurde die Flottenkapazität in Tonnage nur leicht (- 1,6 % BRZ) und in Maschinenleistung praktisch gar nicht abgebaut. Litauen wendete in seinem Bericht die Indikatoren nicht an.

Die STECF-Prüfung ergab, dass die Flotten mit Grundschleppnetzen und Waden 24 bis 40 m keine überfischten Bestände befischten und wirtschaftlich tragfähig waren. Allerdings war eine beträchtliche Mindernutzung zu verzeichnen.

Nachdem **Malta** für 2009 und 2010 für die gesamte Flotte Überkapazitäten gemeldet hatte, enthält der Bericht für 2011 keine Schlussfolgerung, da es an Wirtschafts- und Sozialdaten fehlte. Maltas Flottenkapazität wurde erheblich abgebaut (- 32,8 % in BRZ und - 9,2 % in kW).

Die Schiffsauslastung lag bei unter 50 %.

Die **Niederlande** berichteten, dass einige Grundfischfänger selten genutzt wurden und die verfügbaren Fangquoten auch mit weniger Schiffen ausgeschöpft werden könnten. Im Bereich der Grundfischfänger liegt der biologische Indikator noch immer leicht über dem Zielwert, bewegte sich aber zwischen 2008 und 2011 in die richtige Richtung. Bei den pelagischen Flotten war die biologische Situation im Nordostatlantik recht gut, aber der fischereiliche Druck auf die Bestände in Westafrika und in anderen Fernfischereien war zu hoch.

Die STECF-Prüfung ergab, dass alle fünf bewerteten Flotten, mit Ausnahme der Baumkurrentrawler 18 bis 24 m, auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen waren. Zudem verzeichnete die Flotte der Grundschieppnetzfisher und Wadenfänger eine Mindernutzung. In den pelagischen Flotten gab es Hinweise auf Überkapitalisierung.

Polen kam zu dem Ergebnis, dass kein weiterer Abbau der Flotten erforderlich ist. Bei Hering in der mittleren Ostsee, der vor allem von pelagischen Trawlern 24 bis 40 m befischt wird, war die fischereiliche Sterblichkeit zu hoch. 2009 gab es, mit Ausnahme der Langleiner 12 bis 18 m und der Grundschieppnetzfisher 18 bis 24 m, spürbare Verbesserungen bei den wirtschaftlichen Indikatoren für die Ostseeflotte. 2011 erhielten zwei Drittel der Dorschfangflotte in der Ostsee Beihilfen für die vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit. Diese Schiffe werden ihre Fangtätigkeit bald wieder aufnehmen. 13,8 % der Schiffe (das sind 16 % der BRZ) waren inaktiv.

Portugal kam zu dem Schluss, dass ein Gleichgewicht zwischen den Flotten und den Fangmöglichkeiten besteht. 2011 blieb die Gesamtkapazität der portugiesischen Festlandsflotte praktisch unverändert (Reduzierung um 1 %).

Die Fänge bestanden zu einem großen Teil aus nicht bewerteten Beständen. Allerdings ergaben die vom STECF berechneten Indikatoren, dass alle Flotten auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen waren.

Die STECF-Prüfung zeigte, dass die Flotten mit beweglichen und stationären Fanggeräten 0 bis 10 m und mit Haken 24 bis 40 m langfristig eine schwache Wirtschaftsleistung aufwiesen. Die Flotten mit polyvalenten stationären Fanggeräten 0 bis 10 m, Treib- und Stellnetzen 12 bis 18 m, Reusen und Fallen 12 bis 18 m sowie Ringwaden 18 bis 24 m und 24 bis 40 m zeigten eine Mindernutzung. Flotten mit polyvalenten beweglichen und stationären Fanggeräten, mit Grundschieppnetzen und mit Haken 24 bis 40 m waren wirtschaftlich tragfähig, doch es lag keine Bewertung der biologischen Nachhaltigkeit vor.

Rumänien hat für 2011 keinen Bericht vorgelegt. Es waren keine rumänischen DCF-Daten verfügbar.

Slowenien meldete bei den meisten seiner Flotten Überkapazitäten. Slowenien beabsichtigt, im ersten Halbjahr 2012 das Abwracken durch staatliche Beihilfen zu fördern und den Fischereiaufwand bei mehreren Flotten anzupassen.

Die Flotte wies eine erhebliche Mindernutzung auf, wobei 55 % der Schiffe inaktiv waren, allerdings ist darin auch Nebenerwerbsfischerei auf wandernde Arten enthalten.

Über die biologische Situation der Bestände ist wenig bekannt, und es liegen keine Bewertungen vor.

In **Finnlands** Bericht wurden weder die Leitlinien angewendet noch andere Indikatoren einbezogen, um die Kapazität im Verhältnis zu den Fangmöglichkeiten zu bewerten. Finnland stellte fest, dass seine Flotte und die Fischereiresourcen in einem annehmbaren Gleichgewicht sind. 2011 stieg der Fischereiaufwand gegenüber 2010 um 12,2 %, insbesondere im Bereich der pelagischen Fischerei. Im Offshore-Segment waren 28 % der 75 Schiffe im Jahr 2011 inaktiv.

Schweden berichtete, dass in mehreren Flotten noch immer Überkapazitäten bestehen und dass diese durch Stilllegungen abgebaut werden sollen. Im Bereich der Dorschtrawler gibt es zwei entsprechende Programme. Dadurch wurde diese Flotte um insgesamt 26 % in BRZ und 19 % in kW verkleinert.

Die STECF-Prüfung ergab, dass viele der bewerteten Flotten auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen waren. Darüber hinaus erzielten die Flotten mit stationären Fanggeräten 10 bis 12 m sowie mit Grundschleppnetzen und Waden 24 bis 40 m nicht genügend Einnahmen, um hochwertiges Sachvermögen ersetzen zu können. In einigen Sektoren war eine Mindernutzung zu verzeichnen.

Das **Vereinigte Königreich** ist der Ansicht, dass die Aktivitäten vieler Flotten nachhaltig sind, da sie die Ressourcen unter Einhaltung des Vorsorgewerts für die fischereiliche Sterblichkeit befischen, auch wenn in manchen Bereichen ein Ungleichgewicht besteht (z. B. bei Beständen, die Wiederauffüllungsplänen unterliegen). Seit Oktober 2010 konnten die Flotten durch eine sogenannte „License Parking Facility“ (Nutzung mehrerer Fanggenehmigungen durch ein Schiff) umstrukturiert werden. Das Vereinigte Königreich meldete bereits erfolgte Kapazitätsverringerungen, legte aber keine Pläne für weitere Anpassungen vor.

Die STECF-Prüfung ergab, dass viele Flotten auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen waren. Für Flotten mit Reusen und Fallen < 10 m sowie mit Grundschleppnetzen und Waden 12 bis 18 m, 18 bis 24 m und > 40 m liegt keine Bewertung dazu vor, ob sie auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen waren, doch diese Flotten waren wirtschaftlich tragfähig.

5. SCHLUSSFOLGERUNG

Diese Überprüfung der Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Herstellung eines nachhaltigen Gleichgewichts zwischen Fangkapazitäten und Fischereiresourcen zeigt, dass die Kapazität der europäischen Fischereiflotte noch immer zu hoch ist. Trotz einer im Laufe des vergangenen Jahrzehnts erfolgten Verkleinerung vieler europäischer Fischereiflotten erreichten zahlreiche Schiffe in mehreren Mitgliedstaaten nicht die Gewinnschwelle und wiesen eine Mindernutzung auf. Zudem waren bei vielen Schiffen die Einnahmen zu gering, um erforderliche Investitionen, wie die Modernisierung von Schiffen und Fanggeräten, zu tätigen.

Im überprüften Zeitraum waren zu viele Flotten auf im Vergleich zum MSY-Niveau überfischte Bestände angewiesen; dabei ist das Erreichen des MSY eines der wichtigsten Ziele der reformierten GFP.

Durch die bisherige Flottenmanagementpolitik ist es nicht gelungen, ein Gleichgewicht zwischen den Flotten und den von ihnen befischten Ressourcen herzustellen. Es reicht nicht aus, sich ausschließlich auf die Einhaltung nationaler Kapazitätsbegrenzungen (gemessen in Schiffsgröße (BRZ) oder Maschinenleistung (kW)) zu verlassen.

Das Gleichgewicht zwischen Flottenkapazität und Fischereiressourcen ist eines der Schlüsselemente der Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik. Die Verantwortung für das Flottenmanagement liegt vorrangig bei den Mitgliedstaaten. Aufgrund der möglichen Folgen von Überkapitalisierung und anhaltender Abhängigkeit von über dem MSY-Niveau befischten Beständen benötigen wir im Zuge der reformierten GFP bessere Flottenmanagementinstrumente. Hierzu müssen die Mitgliedstaaten ihre Flotten so verwalten, dass diese die Bestände unterhalb des jeweiligen MSY-Niveaus befischen und wirtschaftlich tragfähig sind.

Anhang 1: Qualität der Informationen

1. Qualitative und beschreibende Informationen

Problematische Bereiche, für die keine oder unzureichende Informationen vorgelegt wurden, sind in nachstehender Tabelle mit einem X gekennzeichnet.

	Zusammenhänge zwischen Flotten und Fischereien	Entwicklung der Flotte	Angaben zu Fischereiaufwandsbeschränkungen	Auswirkungen von Fischereiaufwandsbeschränkungen	Bewertung des Flottenmanagementsystems	Pläne zur Verbesserung des Flottenmanagementsystems	Angaben zur Einhaltung der Zugangs-/ Abgangsregelung	Änderungen bei Verwaltungsverfahren	Bewertung des Gleichgewichts
BE			X	X					
BG	X			X		X		X	
CY									
DE			X	X	X	X			X
DK									
EE			X	X	X			X	X
EL					X	X		X	X
ES									
FI	X					X		X	X
FR	X	X	X		X		X		X
IE					X	X			
IT									
LT	X				X	X	X		X
LV				X		X			X
MT	X	X			X			X	
NL			X			X		X	X
PO					X				
PT				X					
RO	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SI	X					X			X
SE				X		X	X		
UK	X	X			X	X			X

Quelle: Tabelle 5.3 des Berichts STECF-12-18: Prüfung der nationalen Berichte über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Herstellung eines Gleichgewichts zwischen Flottenkapazität und Fangmöglichkeiten.

2. Quantitative Informationen

Für die Bewertung, ob eine Flotte auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen ist, müssen quantitative Bewertungen der Fischbestände verfügbar sein. Diese liegen für die meisten Bestände in der Nord- und Ostsee vor, die Daten für die Irische See sind jedoch unvollständig. Im Mittelmeer befischen zahlreiche Flotten Bestände, über deren Lage nichts bekannt ist, doch die Datenlage in diesem Bereich wird schnell besser. Einige Mitgliedstaaten machten Angaben zu Fangergebnissen, doch dürfen daraus keine Rückschlüsse auf die Nachhaltigkeit gezogen werden.

In den Berichten der meisten Mitgliedstaaten wurde nicht auf Aspekte des Gleichgewichts auf der Ebene der Fangflotten gemäß der Festlegung im DCF eingegangen. Dadurch wird die quantitative Bewertung des Gleichgewichts beeinträchtigt, denn die verfügbaren Daten entsprechen nicht den bewerteten Flotten.

Zudem werden Daten der Mitgliedstaaten zu den Fängen und dem Wert der Fänge für jede einzelne Flotte benötigt. Diese Angaben sind im Rahmen des DCF obligatorisch, wurden jedoch nicht von allen Mitgliedstaaten vorgelegt.

Bei einigen Mitgliedstaaten fehlten Angaben zu den Erträgen beim Anlagevermögen (ROFTA) oder waren unvollständig.

Informationen zur Zahl der inaktiven Schiffe pro Längenklasse (unabhängig von Zielart und Fanggerät) können bei den meisten Mitgliedstaaten den DCF-Daten entnommen werden. Allerdings ist die Qualität der Daten aus dieser Quelle in einigen Fällen fragwürdig.

In den nationalen Berichten wurden die Werte des technischen Indikators (die durchschnittlichen Tage auf See pro Schiff geteilt durch die für die Flotte maximal verfügbaren Tage) von den meisten Mitgliedstaaten vorgelegt, die Angaben waren jedoch nicht vollständig. Sieben Mitgliedstaaten haben in ihren nationalen Berichten keine Werte für den technischen Indikator vorgelegt.

Anhang 2

Tabelle 2.1: Einhaltung der Obergrenzen für Zu- und Abgänge mit Stand 31.12.2011 (ohne Gebiete in äußerster Randlage)

	GT			kW		
	GT	MAX GT	A/B	kW	MAX kW	C/D
	A	B		C	D	
	at 31/12/2011			at 31/12/2011		
BE	15.326	18.864	81,24%	49.135	51.585	95,25%
BG	7.373	8.023	91,89%	61.307	66.093	92,76%
DK	64.503	88.604	72,80%	232.469	313.976	74,04%
DE	64.294	71.114	90,41%	148.277	167.089	88,74%
EE	14.281	21.630	66,02%	38.915	52.739	73,79%
IE	59.571	77.334	77,03%	182.307	210.083	86,78%
EL	83.807	88.122	95,10%	483.390	492.999	98,05%
ES	373.465	397.752	93,89%	841.788	909.704	92,53%
FR	153.998	176.362	87,32%	701.022	772.971	90,69%
IT	175.393	183.964	95,34%	1.056.757	1.112.589	94,98%
CY	4.213	11.013	38,26%	45.329	47.909	94,62%
LV	34.725	47.202	73,57%	52.684	60.458	87,14%
LT	45.216	73.489	61,53%	54.357	73.516	73,94%
MT	7.996	14.890	53,70%	77.489	95.792	80,89%
NL	135.585	166.384	81,49%	288.415	350.736	82,23%
PL	33.379	38.254	87,26%	82.890	91.637	90,45%
PT	86.826	94.805	91,58%	299.565	314.912	95,13%
RO	934	1.874	49,85%	7.714	6.296	122,53%
SI	1.002	1.057	94,75%	10.763	10.974	98,08%
FI	16.028	18.207	88,03%	171.167	182.375	93,85%
SE	29.642	42.778	69,29%	170.472	211.038	80,78%
UK	202.317	231.747	87,30%	810.306	914.989	88,56%
Σ 31/12/2011	1.609.873	1.873.469	85,93%	5.866.515	6.510.460	90,11%

Anmerkung: Daten aus dem Flottenregister der EU mit Stand 1. September 2012 (Rumänien: Stand 1. März 2012).

Anhang 3

Tabelle 3.1: Entwicklung der Flotten (Schiffe, Tonnage und Maschinenleistung) der Mitgliedstaaten im Jahr 2011 (ohne Gebiete in äußerster Randlage)

	N	GT	kW	N	GT	kW	Δ N (%)	Δ GT (%)	Δ kW (%)
	31/12/2010			31/12/2011			Δ 2010-2011		
BE	89	15.812	51.198	86	15.326	49.135	-3,4%	-3,1%	-4,0%
BG	2340	7.931	63.444	2.336	7.373	61.307	-0,2%	-7,0%	-3,4%
DK	2.820	66.007	240.115	2.786	64.503	232.469	-1,2%	-2,3%	-3,2%
DE	1.671	67.216	158.225	1.580	64.294	148.277	-5,4%	-4,3%	-6,3%
EE	934	14.671	40.205	923	14.281	38.915	-1,2%	-2,7%	-3,2%
IE	2.060	64.576	185.334	2.092	59.571	182.307	1,6%	-7,7%	-1,6%
EL	17.165	86.919	503.554	16.658	83.807	483.390	-3,0%	-3,6%	-4,0%
ES	9.895	387.527	873.921	9.571	373.465	841.788	-3,3%	-3,6%	-3,7%
FR	4.719	158.841	713.684	4.640	153.998	701.022	-1,7%	-3,0%	-1,8%
IT	13.450	185.398	1.106.479	13.063	175.393	1.056.757	-2,9%	-5,4%	-4,5%
CY	1004	4.145	43.071	1.080	4.213	45.329	7,6%	1,7%	5,2%
LV	786	40.804	61.455	731	34.725	52.684	-7,0%	-14,9%	-14,3%
LT	171	45.965	54.395	151	45.216	54.357	-11,7%	-1,6%	-0,1%
MT	1091	11.900	85.314	1.054	7.996	77.489	-3,4%	-32,8%	-9,2%
NL	743	130.623	289.246	740	135.585	288.415	-0,4%	3,8%	-0,3%
PL	793	37.268	86.899	790	33.379	82.890	-0,4%	-10,4%	-4,6%
PT	7.175	86.969	300.677	7.110	86.826	299.565	-0,9%	-0,2%	-0,4%
RO	475	1.181	6.656	502	934	7.714	5,7%	-20,9%	15,9%
SI	184	1.003	10.859	184	1.002	10.763	0,0%	-0,1%	-0,9%
FI	3.366	16.684	172.884	3.332	16.028	171.167	-1,0%	-3,9%	-1,0%
SE	1.360	32.945	178.232	1.368	29.642	170.472	0,6%	-10,0%	-4,4%
UK	6.481	207.641	827.737	6.453	202.317	810.306	-0,4%	-2,6%	-2,1%
Σ	78.772	1.672.025	6.053.585	77.230	1.609.873	5.866.515	-2,0%	-3,7%	-3,1%

Anmerkung: Daten aus dem Flottenregister der EU mit Stand 1. September 2012 (Rumänien: Stand 1. März 2012).

Anhang 4

Tabelle 4.1: EFF-Mittelbindungen für endgültige Stilllegungen (2007 – 31.7.2012)

	% S	NS	% R	NR	%S + %R	S+R
IE	97%	46	0,00%	0	97%	46
MT	55%	15	0,00%	0	55%	15
FR	52%	473	0,00%	0	52%	473
IT	38%	1067	1,60%	7	40%	1074
EL	33%	796	0,00%	0	33%	796
BE	32%	9	0,00%	0	32%	9
NL	24%	23	0,00%	0	24%	23
ES	23%	668	0,10%	1	23%	669
SE	21%	30	0,50%	1	21%	31
DK	20%	69	0,00%	0	20%	69
LV	17%	134	0,80%	8	18%	142
LT	12%	32	0,40%	1	13%	33
PT	11%	65	0,00%	0	11%	65
BG	10%	21	0,00%	0	10%	21
CY	9%	14	0,00%	0	9%	14
UK	8%	97	0,00%	0	8%	97
PL	6%	73	0,20%	5	6%	78
EE	4%	16	6,30%	10	10%	26
RO	1%	5	0,70%	5	2%	10
DE	0%	0	0,00%	0	0%	0
FI	0%	0	0,00%	0	0%	0
SI	0%	0	0,00%	0	0%	0
EU	22%	3653	0,50%	38	22%	3691

Quelle: Daten, die von den Mitgliedstaaten auf förmliche Anforderung durch die GD MARE (August 2012) übermittelt wurden, nach der die kumulierten EFF-Daten für den Zeitraum 1. Januar 2007 bis 31. Juli 2012 vorgelegt werden sollten.

%s: Anteil der bisherigen EFF-Mittelbindungen für die Abwrackung von Schiffen;

NS: Anzahl der Abwrackmaßnahmen (Schiffe);

R%: Anteil der EFF-Mittelbindungen für die Umwidmung von Schiffen;

NR: Anzahl der Umwidmungen (Schiffe);

%S + %R: Gesamtanteil Abwrackung + Umwidmung

Anhang 5

Vom STECF verwendete Indikatoren

Der „Indikator für ein nachhaltiges Befischungsniveau“ ist der Durchschnittswert der fischereilichen Sterblichkeit der von jeder Flotte befischten Bestände, wobei bei der Berechnung des Durchschnittswerts die einzelnen Bestände nach ihrer wirtschaftlichen Bedeutung innerhalb der Fänge gewichtet werden. Ist dieser Indikator gleich 1, so werden die Bestände durchschnittlich auf dem Niveau des höchstmöglichen Dauerertrags befischt. Liegt der Wert über 1, so ist die Flotte durchschnittlich auf überfischte Bestände angewiesen und umgekehrt. Bei diesem Wert wird weder einbezogen, dass manche Bestände innerhalb des Fangmixes eventuell mehr oder weniger stark überfischt oder dezimiert sind, noch wird berücksichtigt, inwieweit sich andere Flotten auf die Befischung der Ressourcen auswirken.

Es werden zwei „Indikatoren für die wirtschaftliche Tragfähigkeit“ verwendet. Die Erträge beim Anlagevermögen (ROFTA) (als Ersatz für die Kapitalrendite) sind ein Maß für die langfristige Wirtschaftskraft. Dabei wird der Nettogewinn durch den Wert der Kapitalanlagen geteilt. Ist dieser Wert höher als der Zinssatz für anderweitige risikofreie Anlagen (nominal 2 %), so ist die Flotte wirtschaftlich gesund und kann hochwertiges Sachvermögen bei Bedarf ersetzen. Liegt der ROFTA-Wert unter 2 %, bedeutet dies, dass sich solche Investitionen finanziell nicht lohnen, da durch anderweitige Investitionen größere Gewinne erzielt werden können.

Der Quotient „laufende Einnahmen/kostendeckendes Einkommen“ (CR/BER) ist ein Maß für die kurzfristige Tragfähigkeit. Ist dieser Wert kleiner als 1, können die Schiffsbetreiber ihre Betriebskosten nicht decken und müssen die Fischerei einstellen, wenn sie über kein Bargeld mehr verfügen; liegt der Wert über 1, können die Schiffsbetreiber ihre Betriebskosten decken, doch es bedeutet nicht, dass sie ausreichende Einnahmen erzielen, um hochwertiges Sachvermögen zu ersetzen.

Zur Bewertung, ob Schiffe „in vollem Umfang eingesetzt“ werden, werden zwei Maße zugrunde gelegt. Ein „technischer Indikator“ wurde als Quotient der durchschnittlichen Zeit auf See geteilt durch die maximal mögliche Fangdauer in der entsprechenden Fischerei festgelegt. Wenn alle Schiffe die maximale Fangdauer ausnutzen, liegt dieser Wert bei 1, auch wenn die Fangsaison kurz ist. Werte unter 1 zeigen an, dass Teile der Flotte weniger als möglich fischen. Der Grenzwert für eine signifikante Mindernutzung liegt in der Regel bei 70 %. Es kann jedoch auch sein, dass einige Schiffe im gesamten Jahr gar nicht fischen und „inaktiv“ sind. Gibt es in einer Flotte viele inaktive Schiffe, ist dies ein Hinweis darauf, dass zwischen der Flotte und den Ressourcen kein Gleichgewicht besteht.