



**RAT DER  
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 2. Mai 2014  
(OR. en)**

**9465/14**

**PECHE 230**

**ÜBERMITTLUNGSVERMERK**

---

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	29. April 2014
Empfänger:	Herr Uwe CORSEPIUS, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2014) 233 final
Betr.:	BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Jahr 2012 zur Herstellung eines nachhaltigen Gleichgewichts zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument **COM(2014) 233 final**.

---

Anl.: **COM(2014) 233 final**



Brüssel, den 29.4.2014  
COM(2014) 233 final

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

**über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Jahr 2012 zur Herstellung eines  
nachhaltigen Gleichgewichts zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten**

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

## **über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten im Jahr 2012 zur Herstellung eines nachhaltigen Gleichgewichts zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten**

### **1. EINLEITUNG**

Die Mitgliedstaaten sind verantwortlich für die Schaffung eines stabilen und dauerhaften Gleichgewichts zwischen der Fangkapazität ihrer Flotte und ihren Fangmöglichkeiten sowie für die Ergreifung geeigneter Maßnahmen zur Sicherstellung dieses Gleichgewichts. Dies ist seit 2002 eine Anforderung der Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP)<sup>1</sup>, die auch in der neuen, 2013 angenommenen GFP<sup>2</sup> beibehalten wird. Ein solches Gleichgewicht trägt zur Erreichung der Ziele der GFP und insbesondere zur Erreichung des höchstmöglichen Dauerertrags bei, mit dem gewährleistet wird, dass die Fischereitätigkeit langfristig umweltverträglich bleibt und mit wirtschaftlichem, sozialem und beschäftigungspolitischen Nutzen im Einklang steht.

Dieser Bericht stützt sich auf die Berichte der Mitgliedstaaten über ihre Maßnahmen zur Herstellung eines nachhaltigen Gleichgewichts zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten. Von den Mitgliedstaaten wird erwartet, dass sie bei der Erstellung der Berichte die Leitlinien der Kommission<sup>3</sup> anwenden. Außerdem wurden die nach der Rahmenregelung für die Erhebung von Fischereidaten (DCF)<sup>4</sup> gesammelten Daten herangezogen (Anhang I). Der Wissenschafts-, Technik- und Wirtschaftsausschuss für die Fischerei (STECF) hat die Berichte der Mitgliedstaaten bewertet<sup>5</sup>.

Bei der Analyse der Flottenkapazität der Mitgliedstaaten ist ein gewisser Fortschritt bei der Herstellung des Gleichgewichts mit den vorhandenen Fangmöglichkeiten festzustellen, obwohl noch einiges zu tun bleibt, wenn sichergestellt werden soll, dass die Bestände im Einklang mit den Zielen des höchstmöglichen Dauerertrags (MSY) bewirtschaftet werden.

---

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

<sup>2</sup> Vgl. Artikel 22 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates.

<sup>3</sup> Vgl. Guidelines for an improved analysis of the balance between fishing capacity and fishing opportunities (Leitlinien für die Verbesserung der Analyse des Gleichgewichts zwischen Fangkapazität und Fangmöglichkeiten), Fassung vom 1. März 2008.

<sup>4</sup> Gemäß der 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, ABl. L 60 vom 5.3.2008, S.1.

<sup>5</sup> Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries (STECF) assessment of balance indicators for key fleet segments and review of national reports on Member States efforts to achieve balance between fleet capacity and fishing opportunities (STECF-13-28), (Bewertung der Indikatoren für das Gleichgewicht der wichtigsten Flottensegmente und Prüfung der nationalen Berichte über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Herstellung eines Gleichgewichts zwischen Flottenkapazität und Fangmöglichkeiten durch den Wissenschafts-, Technik- und Wirtschaftsausschuss für die Fischerei (STECF)), abrufbar unter: <http://stecf.jrc.ec.europa.eu/reports/balance>.

Die Kommission hat in ihrem Bericht über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Herstellung des Gleichgewichts im Jahr 2011 eine Reihe von Vorgaben eingeführt, um die Analyse des Gleichgewichts zu verbessern. In dem Bericht waren einige Indikatoren zum nachhaltigen und wirtschaftlich tragfähigen Betrieb von Fischereifloten aufgeführt<sup>6</sup>, so z. B. die Frage, ob die Flotten

- auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen sind,
- die Gewinnschwelle erreichen,
- wirtschaftlich tragfähig sind,
- Mindernutzung aufweisen,
- inaktive Fischereifahrzeuge aufweisen.

Diese Indikatoren wurden im vorliegenden Bericht erneut verwendet. Außerdem wurde ein Indikator für Bestände aufgenommen, die von einem Flottensegment betroffen sind und einem hohen biologischen Risiko unterliegen, weil die Sorge geäußert wurde, dass dieser Aspekt vernachlässigt wurde.

#### **KAPAZITÄTSOBERGRENZEN**

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre Fangkapazität in Tonnage (BRZ) und Maschinenleistung (kW) zu keinem Zeitpunkt die in der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013<sup>7</sup> festgesetzten Werte übersteigt. Die aktuellen Einträge im EU-Flottenregister deuten darauf hin, dass alle Mitgliedstaaten diese Werte eingehalten haben. Insgesamt lag die Fangkapazität der EU-Flotte bei der Tonnage um 16,4 % und bei der Maschinenleistung um 10,4 % unter den Obergrenzen (Anhang 2).

Laut dem EU-Fischereiflottenregister bestand die Flotte zum 31. Dezember 2012 aus 76 023 Fischereifahrzeugen mit einer Gesamtfangkapazität von 1 578 015 BRZ und einer Gesamtmaschinenleistung von 5 807 827 kW. Die Zahl der Fischereifahrzeuge ging um 1,6 %, die Tonnage um 2 % und die Maschinenleistung um 1 % zurück (einschließlich Fischereifahrzeuge in den äußersten Randgebieten (Anhang 3)).

Im Jahr 2012 war die Stilllegung mit öffentlicher Beihilfe das meistgenutzte Instrument zum Abbau von Fangkapazität (Anhang 4). Zwischen dem 1. Januar 2007 und dem 31. Juli 2012 wurden hierfür EFF-Mittel in Höhe von 464 Mio. EUR bereitgestellt, was der Einstellung der Fangtätigkeit von etwa 3700 Fischereifahrzeugen entspricht (Anhang 5).

---

<sup>6</sup> 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, COM(2103) 85 final vom 18. Februar 2012, Kapitel 3.

<sup>7</sup> Vgl. Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 zu den Fangkapazitätsobergrenzen, ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 58.

## **VOLLSTÄNDIGKEIT UND QUALITÄT DER BERICHTE DER MITGLIEDSTAATEN UND QUALITÄTSINDIKATOREN**

Alle 22 Berichte der Mitgliedstaaten sind bei der Kommission eingegangen. Generell stellte der STECF fest, dass sich Kohärenz, Vollständigkeit und Qualität der Berichte gegenüber den Vorjahren weiter verbessert haben (Anhänge 1A und 1B). Bei der Analyse nutzen jetzt mehr Mitgliedstaaten die Leitlinien der Kommission, bei einigen ist dies jedoch weiterhin nicht der Fall.

Die Gemeinsame Forschungsstelle (JRC) hat anhand der von den Mitgliedstaaten übermittelten DCF-Daten nach den Anweisungen des STECF technische, wirtschaftliche und biologische Indikatoren berechnet, die für das Gleichgewicht zwischen Flottenkapazität und Fangmöglichkeiten maßgeblich sind (Anhang 6). Die Analyse umfasst 434 Flottensegmente, bei denen Daten zu mindestens einem Indikator vorliegen. Hierdurch werden 97 % des Wertes der 2011 gemeldeten Anlandungen erfasst. Der STECF hat Leitlinien zur Auswertung dieser auf DCF-Daten beruhenden Indikatorwerte erstellt, die die Kommission im vorliegenden Bericht berücksichtigt hat.

### **FLOTTENKAPAZITÄT NACH MITGLIEDSTAATEN**

Dieser Abschnitt enthält eine Übersicht über den Flottenbestand in den einzelnen Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Berichte der Mitgliedstaaten und der Feststellungen des STECF auf der Grundlage von DCF-Daten.

**Belgien** hat mitgeteilt, dass seine Flottenkapazität seit 2003 um 30 % (in kW) und 38 % (in BRZ) zurückgegangen ist. Die Flottenkapazität scheint gut auf die Fangmöglichkeiten abgestimmt zu sein. Es gibt wenig ungenutzte Kapazitäten und wenige nicht in Anspruch genommene Fangmöglichkeiten.

Laut der STECF-Prüfung waren Baumkurrentrawler von 18-40 m, Grundtrawler und Wadenfänger auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen. Die Baumkurrentrawler von 24-40 m hatten Auswirkungen auf zwei biologisch gefährdete Bestände. Die Grundtrawler von 18-24 m, die Grund-Wadenfischer von 12-18 m und die Baumkurrentrawler waren 2011 wirtschaftlich nicht tragfähig.

**Bulgarien** hat mitgeteilt, dass seine Flotte seit dem Beitritt zahlenmäßig (-7 %) sowie in Bezug auf die Tonnage (-14 %) und die Maschinenleistung (-6 %) zurückgegangen ist. Die bei Fischereifahrzeugen von weniger als 12 m bemerkenswert geringe Kapazitätsauslastung hat sich 2012 in allen Segmenten verbessert. Die Tätigkeit einzelner Fischereifahrzeuge ist um insgesamt 220 % gestiegen.

Die nationale Behörde hat bereits Maßnahmen getroffen, um die Zahl der inaktiven Schiffe zu reduzieren, und streicht sie zurzeit aus dem nationalen Register.

Kleinere Fischereifahrzeuge (von weniger als 12 m) waren nicht rentabel; es ist beabsichtigt, weitere Schiffe dieser Art aus dem Verkehr zu ziehen und sie durch größere Schiffe, die auf pelagische Arten fischen, zu ersetzen.

Bulgarien kommt zu dem Schluss, dass seine Flottenkapazität geringfügig über dem Gleichgewicht mit den Fangmöglichkeiten liegt.

In der STECF-Prüfung wird festgestellt, dass Treibnetz- und Stellnetzfisher von 12-18 m sowie Schiffe mit aktivem und passivem Fanggerät wirtschaftlich nicht tragfähig sind; außerdem gibt es immer noch eine sehr große inaktive Flotte (beinahe 1200 Schiffe), und die Aktivität der Flotte mit beweglichem oder stationärem Fanggerät ist sehr gering. Die Erträge auf Anlagevermögen für 2011 sind ungewöhnlich niedrig. Biologische Indikatoren liegen nicht vor.

**Zypern** hat seine Flottenkapazität seit 2004 um 65 % in Bezug auf die BRZ und um 20 % in Bezug auf die kW reduziert. Die Auslastung der Fischereifahrzeuge war bei der gesamten Flotte mit Ausnahme von Grundtrawlern in internationalen Gewässern gering (unter 53 %). Die Analyse der Wirtschaftsdaten für 2011 war noch nicht abgeschlossen, aber die Daten für 2010 weisen eine Überkapitalisierung aus.

Die Flotte der Grundtrawler in Hoheitsgewässern wurde kürzlich reduziert; Zypern konnte keine vollständige Bewertung durchführen, kam aber zu dem Schluss, dass bei der handwerklichen Binnenfischerei ein Ungleichgewicht besteht; die Flotte der Schiffe von 12-24 m mit polyvalentem stationärem Fanggerät ist weitgehend im Gleichgewicht.

Zypern hat keine DCF-Daten übermittelt, so dass keine STECF-Prüfung vorliegt.

**Deutschland** hat berichtet, dass die Zahl seiner Fischereifahrzeuge deutlich (von 2315 Schiffen im Jahr 2000 auf 1549 Schiffe im Jahr 2012) zurückgegangen ist. Der Rückgang verlangsamt sich. Die deutsche Fischereiflotte hat gegenüber dem Vorjahr in vier Segmenten abgenommen. Die Flotte wurde 2012 um 31 Schiffe reduziert, was einem Kapazitätsrückgang um 598 BRZ (-0,93 %) bzw. 2242 kW (-1,51 %) entspricht. Die absolut gesehen weitaus meisten Abgänge waren mit 16 Schiffen von weniger als 12 m, die Kiemennetzfischerei betreiben, zu verzeichnen. Die Baumkurren- und die Trawlerflotte (bis zu 40 m) ist um jeweils mehr als 4 % zurückgegangen.

Deutschland kommt zu dem Schluss, dass ein Gleichgewicht zwischen seiner Fangkapazität und seinen Fangmöglichkeiten besteht, obwohl aufgrund der Nebenerwerbsfischerei einige Aktivitätsindikatoren niedrig sind. Die wirtschaftlichen Indikatoren liegen im negativen Bereich, nach Auffassung Deutschlands sind jedoch die tatsächlichen Abschreibungskosten niedriger als die offiziellen Zahlen, so dass die Berechnung, die ein langfristiges wirtschaftliches Ungleichgewicht ausweist, nicht gerechtfertigt ist.

Laut der STECF-Prüfung sind die meisten Flottensegmente auf überfischte Bestände angewiesen, aber die biologischen Indikatoren weisen lediglich bei Grundtrawlern und Wadenfishern von 24-40 m eine biologische Gefährdung aus. Stationäre Fanggeräte von 10-12 m, Grundschleppnetze und Waden von 12-18 m, Stellnetze von 24-40 m, Schleppnetze von über 40 m und Wadennetze scheinen wirtschaftlich nicht tragfähig zu sein. Bei Schiffen von weniger als 12 m mit stationärem Fanggerät und Baumkurren von 18-24 m scheint Mindernutzung vorzuliegen, die durch die Saisonabhängigkeit der betreffenden Fischereien nicht zu erklären ist. Für 2011 beträgt die diesbezügliche Zahl 65 %.

**Dänemark** verwaltet seine Fangmöglichkeiten mittels übertragbarer Einzelquoten (ITQ) und Schiffsquotenanteilen (VQS), was zu einer Verringerung der Zahl der Schiffe in Bezug auf Tonnage und Maschinenleistung geführt hat. Bei den meisten Flottensegmenten mit Ausnahme der Baumkurrentrawler von 12-24 m, der Grundtrawler und der Wadenfänger von über 40 m war 2011 eine Mindernutzung zu verzeichnen.

Bei den meisten Fischereifahrzeugen von weniger als 12 m lag eine ständige Überkapitalisierung vor. Die meisten anderen Schiffe waren wirtschaftlich im Gleichgewicht. Von 2005 bis 2011 lagen die laufenden Einnahmen bei zahlreichen Flotten ständig unter der Kostendeckungsgrenze, und es ist nicht klar, wie diese Schiffe ihren Betrieb fortsetzen konnten.

Die wirtschaftlichen und die Nutzungsindikatoren deuten insbesondere bei in der Nordsee operierenden Schiffen von weniger als 12 m auf ein Ungleichgewicht hin.

Schiffe von weniger als 10 m mit Grundschleppnetzen und Waden, Schiffe von 10-12 m mit polyvalentem stationärem Fanggerät und Baumkurrentrawler von 12-18 m waren wirtschaftlich nicht tragfähig und auf Überfischung der Bestände angewiesen.

Trotz erheblichen Kapazitätsabbaus in den Vorjahren meldete **Estland** ein Ungleichgewicht bei Trawlern mit einer Länge mehr als 12 m über alles. Im Jahr 2012 wurde die Flotte um 4 Schiffe reduziert. Maschinenleistung und Bruttoreaumzahl gingen um jeweils 6 % zurück. Es gibt viele (etwa 1300) Kleinschiffe, die handwerkliche Fischerei betreiben und auf Hering, Barsch und Flunder fischen, aber es ist nicht klar, inwiefern bei diesen Schiffen ein Gleichgewicht besteht.

Estland hat in seinem Bericht sein Flottenregister nicht in Segmente unterteilt. Das Land hat ein System übertragbarer Einzelquoten eingeführt, mit dem das Gleichgewicht verbessert werden soll. Die Analyse der Wirtschaftsdaten Estlands hat ergeben, dass die Fischerei seit 2010 in allen Längensklassen wirtschaftlich tragfähig ist.

Die STECF-Prüfung hat ergeben, dass die Flotte der Schiffe von 10-12 m, welche polyvalente stationäre Fanggeräte einsetzen, auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen war.

**Griechenland** hat weder eine Bewertung des Gleichgewichts vorgelegt noch seine Flottenpolitik bewertet oder DCF-Daten übermittelt. Nach Angabe Griechenlands haben sich die Fischereitätigkeit und die Lage der befischbaren biologischen Bestände gegenüber dem Vorjahr nicht verändert. Beim Vergleich mit den Daten der Berichte für 2011 und 2012 ergibt sich eine Verringerung um 632 Schiffe. Zwischen dem 1. Januar 2003 und dem 31. Dezember 2012 wurde die Flotte um 3019 Schiffe (15,84 %) und die Kapazität um 21,57 % BRZ (Tonnage) bzw. 21,71 % kW (Maschinenleistung) reduziert.

Griechenland hat keine DCF-Daten vorgelegt, so dass der STECF und die Gemeinsame Forschungsstelle die entsprechenden Indikatoren nicht berechnen bzw. bewerten konnten.

**Spanien** hat seine Fangkapazität 2012 weiter abgebaut. Im Jahr 2012 wurden 429 dauerhafte Streichungen aus dem Register vorgenommen, für 147 dieser Stilllegungen wurde staatliche Beihilfe gewährt. Im selben Jahr war etwa 85 % der Flotte aktiv. Nach Auffassung Spaniens besteht ein gewisses Ungleichgewicht bei der handwerklichen Fischerei in einheimischen Küstengewässern (1280 inaktive Fischereifahrzeuge), aber die in internationalen Gewässern tätige Flotte (32 inaktive Fischereifahrzeuge) ist im Gleichgewicht bzw. verfügt über weniger Kapazität als für die vorhandenen Fangmöglichkeiten erforderlich.

Die einzigen DCF-Daten, die von Spanien vorliegen, sind der STECF-Prüfung zufolge die Wirtschaftsdaten für 2011. Diese deuten auf eine uneinheitliche Situation hin, wobei sich

viele Flotten in einer ungünstigen, einige in einer günstigen und einige in einer mittleren Lage befinden.

Die Flotte **Finnlands** hat sich zwischen 1995 und 2012 stetig verringert. 2012 war (hauptsächlich im Segment Hochseefischerei) eine Zunahme bei der Tonnage, aber ein Rückgang der Maschinenleistung zu verzeichnen. Finnland ist der Auffassung, dass seine Flotte in einem annehmbaren Gleichgewicht zu den Fangmöglichkeiten ist. Finnland hat die STECF-Leitlinien in seinem Bericht nicht angewandt und auch keine anderen Indikatoren zur Bewertung des Verhältnisses zwischen Kapazität und Fangmöglichkeiten herangezogen.

Der STECF konnte bei den wirtschaftlichen Indikatoren keine klaren Trends feststellen. Der technische Indikator weist eine geringe oder sehr geringe Nutzung der Schiffe aus. Biologische Indikatoren lagen nicht vor.

**Frankreich** vertritt die Auffassung, dass seine Flotten in Bezug auf die meisten Fischereien stabil und im Gleichgewicht mit den Fangmöglichkeiten sind. Dies wurde nach der Anpassung der Flotten über mehrere aufeinanderfolgende Jahre hinweg erreicht. Viele Fischereifahrzeuge fischen auf nicht quotierte Arten, zu denen keine biologischen Bewertungen vorliegen, und weder die biologischen Indikatoren noch der technische Indikator konnten berechnet werden. Im Jahr 2012 hat Frankreich 192 Schiffe stillgelegt, davon 74 in überseeischen Gebieten. Von diesen 192 Schiffen wurden 46 mit öffentlichen Mitteln stillgelegt (davon 6 in Guyana).

Für die meisten im Mittelmeer tätigen Flotten lagen keine biologischen Indikatoren vor. Im Atlantik waren die meisten Flotten auf eine Überfischung der Bestände angewiesen, mit Ausnahme der pelagischen Trawler von über 40 m. Wirtschaftliche Daten lagen zumeist nicht vor oder waren nicht aussagekräftig.

**Irland** hat berichtet, dass sich die Fangkapazität um 1,29 % BRZ und die Maschinenleistung um 2,25 % kW gegenüber dem Vorjahr erhöht hat, die Flotte aber innerhalb ihres Referenzwerts geblieben ist. Den wirtschaftlichen Indikatoren zufolge ist die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flotten in den vergangenen Jahren gestiegen; sie sind jetzt sowohl kurz- als auch langfristig rentabel und nicht überkapitalisiert.

Laut STECF-Prüfung waren die Langleinenflotte (10-18 m), die Grundtrawler und Wadenfänger von über 18 m und die pelagischen Trawler von über 24 m auf die Überfischung von Beständen angewiesen und hatten Auswirkungen auf bis zu 6 biologisch gefährdete Bestände. Der technische Indikator weist auf eine Mindernutzung der Schiffe hin. Viele Schiffe (13-40 %) sind inaktiv.

**Italien** hat berichtet, dass seine Flotte im Jahr 2012 zahlenmäßig um 2,23 % und in Bezug auf die Kapazität um 5,8 % BRZ bzw. die Maschinenleistung um 3,5 % kW zurückgegangen ist. Italien hat in seinem Bericht die Leitlinien nicht angewandt und auch keine Indikatoren zur Bewertung der Kapazität im Verhältnis zu den Fangmöglichkeiten angegeben. Mangels Daten konnte Italien das Gleichgewicht seiner Flotten nicht bewerten.

Laut STECF-Prüfung waren Baumkurrentrawler von 12-24 m, Grundtrawler und Wadenfänger von 24-40 m sowie Ringwadenfischer von über 40 m wirtschaftlich nicht tragfähig, aber viele andere Flotten waren durchaus rentabel. Die Indikatoren zur Nutzung der



Schiffskapazität deuten auf ein Ungleichgewicht hin. Biologische Indikatoren lagen vielfach nicht vor. Diejenigen, die vorlagen, wiesen Überfischung aus.

Die Flotte **Litauens** wurde 2012 um 3 Schiffe reduziert. Die Kapazität ging um 18025 BRZ (55 %) und um 19982 kW (53,9 %) zurück. Die Flotten bewirtschaften zumeist Bestände, die nicht überfischt sind und befinden sich im Gleichgewicht mit den Beständen von Dorsch, Hering und Sprotte in der östlichen Ostsee. Im Jahr 2011 waren die Flotten generell rentabel.

Laut STECF-Bericht war bei der gesamten Flotte mit Ausnahme der pelagischen Trawler von 24-40 m eine Mindernutzung zu verzeichnen. Die pelagischen Trawler von über 40 m hatten Auswirkungen auf einen biologisch gefährdeten Bestand.

**Lettland** hat seine Kapazität seit 2004 zahlenmäßig um 20 %, bei der Tonnage um 24 % (BRZ) und bei der Maschinenleistung um 31 % (kW) reduziert. Lettland vertritt die Auffassung, dass die Kapazitätsnutzungsindikatoren bei keinem Flottensegment ein nennenswertes Ungleichgewicht ausweisen und die Fischereien rentabel sind.

Laut der STECF-Prüfung ist Lettland bei der Flotte mit polyvalenten stationären Fanggeräten von weniger als 10 m und den pelagischen Trawlern von 12-18 m auf eine Befischung der Bestände über dem MSY-Niveau angewiesen. Außerdem liegt bei diesen Flotten eine Mindernutzung vor.

**Malta** hat für seine Flotte im Jahr 2011 nicht zufriedenstellende Ergebnisse gemeldet. Für 2012 lag mangels wirtschaftlicher und sozialer Daten kein schlüssiges Ergebnis vor. Die maltesischen Behörden prüfen zurzeit die Richtigkeit der im Flottenregister aufgezeichneten Informationen.

Laut der STECF-Prüfung waren die meisten der Flotten, zu denen Daten vorlagen, wirtschaftlich nicht tragfähig, ausgenommen waren lediglich Ringwadenfänger von 12-18 m und Fischereifahrzeuge mit anderem beweglichen Fanggerät von 18-24 m. Bei allen Flotten wurden die Fischereifahrzeuge nur schwach genutzt. Biologische Indikatoren lagen generell nicht vor.

**Die Niederlande** berichteten, dass sich ihre Flottenkapazitäten mit ihren Fangmöglichkeiten weitgehend im Gleichgewicht befinden, und die biologischen Indikatoren deuten darauf hin, dass ihre Fischereien Bestände bewirtschaften, die nicht überfischt sind. Den wirtschaftlichen Indikatoren zufolge ist die pelagische Flotte der Niederlande unrentabel. Die Grundfischflotte von über 24 m war jedoch rentabel und konnte ihre Rentabilität noch weiter verbessern.

Laut STECF-Prüfung waren alle Flotten, zu denen biologische Indikatoren vorlagen, im Durchschnitt von überfischten Beständen abhängig. Pelagische Trawler von über 40 m und Baumkurrentrawler von 18-24 m waren wirtschaftlich nicht tragfähig, die anderen Flotten erzielten jedoch gute Ergebnisse.

**Polen** meldete für das Jahr 2012 den Abgang von 8 Schiffen (250 BRZ und 980 kW). Das Land konnte nicht feststellen, ob ein Gleichgewicht hergestellt wurde. Polen ist der Auffassung, dass alle seine Flotten mit Ausnahme der Langleinenflotte von 12-18 m wirtschaftlich tragfähig sind.

Laut STECF-Prüfung sind die Fischereifahrzeuge von 12-18 m, die Haken einsetzen, unrentabel. Der Auslastungsgrad war bei allen Flotten mit Ausnahme der Segmente

Grundschieppnetze und Waden von über 40 m und pelagische Trawler von über 40 m gering. Biologische Indikatoren lagen nicht vor.

**Portugal** kam zu dem Schluss, dass die Fangkapazität seiner Flotte mit seinen Fangmöglichkeiten im Gleichgewicht ist. Die technischen Indikatoren für die Ringwadenflotte weisen jedoch einen relativ geringen Auslastungsgrad aus.

Biologische Indikatoren lagen in den meisten Fällen nicht vor. Laut der STECF-Prüfung sind Langleinenschiffe von weniger als 12 m, Schwimmbagger von weniger als 12 m und Schiffe von 10-12 m mit beweglichem und stationärem Fanggerät unrentabel. Bei vielen Flotten war ein geringer Auslastungsgrad festzustellen.

**Rumänien** meldete einen sehr geringen Auslastungsgrad seiner Flotte und Abhängigkeit von der Überfischung der Bestände.

Biologische und wirtschaftliche Daten liegen nur begrenzt vor. Der STECF kam zu dem Schluss, dass der Auslastungsgrad der Schiffe sehr gering ist.

**Schweden** meldete für den Zeitraum 2008-2012 einen Rückgang der Zahl der Schiffe um 12 %. Die Flotten sind abhängig von Beständen, die nachhaltig befischt werden, und scheinen wirtschaftlich tragfähig zu sein. In einigen Segmenten ist immer noch ein gewisses Ungleichgewicht festzustellen.

Der STECF kam zu dem Ergebnis, dass Schiffe von weniger als 18 m, die Stellnetzfisherei betreiben, wirtschaftlich nicht tragfähig waren. Neun Flotten waren von überfischten Beständen abhängig, aber der Indikator für gefährdete Bestände lag nicht vor. Bei vielen Flotten war die Datenverfügbarkeit unzureichend.

**Slowenien** meldete einen geringen Auslastungsgrad in vielen Segmenten und führte dies weniger auf ein Ungleichgewicht als auf die Abhängigkeit von weit wandernden Arten und die Nebenerwerbsfisherei zurück. Im Jahr 2012 ist die slowenische Flotte um 35 % in Bezug auf die BRZ und um 16,83 % in Bezug auf die Maschinenleistung in kW zurückgegangen. Die Gesamtanlandungsmenge ist von 2011 bis 2012 um 54 % gesunken. Schiffe von weniger als 6 m, die Treibnetz- oder Stellnetzfisherei betreiben, waren im Gegensatz zu anderen Flottensegmenten wirtschaftlich nicht tragfähig.

Der STECF kam zu dem Ergebnis, dass Flotten mit Grundstellnetzen von weniger als 12 m und pelagische Trawlerflotten von 24-40 m unrentabel waren, die Ringwadenflotte von 12-18 m dagegen rentabel und tragfähig. Der Auslastungsgrad der Schiffe war gering. Biologische Indikatoren lagen nicht vor.

**Das Vereinigte Königreich** meldete einen Anstieg bei der Kapazität der Schiffe, die auf Schalentiere (insbesondere Jakobsmuscheln) fischen, wogegen die Flottenkapazität bei den Grundtrawlerflotten in der Regel zurückging. Das VK hat keine Indikatoren berechnet und keine Schlüsse auf das Gleichgewicht zwischen Flottenkapazität und Fangmöglichkeiten gezogen.

Laut der STECF-Prüfung waren die meisten Flotten mit Ausnahme der Baumkurrentrawler von weniger als 10 m und von 12-18 m sowie der Langleinenfischer von weniger als 10 m wirtschaftlich tragfähig. Biologische Indikatoren lagen zwar in den meisten Fällen nicht vor, aber die Grundschieppnetzfisher und Wadenfänger von 18-40 m hatten Auswirkungen auf

fünf biologisch sehr gefährdete Bestände. Bei vielen kleineren Schiffen (von weniger als 18 m) war ein geringer Auslastungsgrad festzustellen.

Die Ringwadenfischer von über 40 m waren von über dem MSY-Niveau befischten Beständen abhängig.

## **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

Zwar besteht weiterhin Handlungsbedarf, aber seit 2002 wurden bei der Angleichung von Flottenkapazität und Fangmöglichkeiten einige Fortschritte erzielt. Angesichts der unterschiedlichen Trends bei den einzelnen Flottensegmenten lassen sich keine allgemeinen Aussagen zu den Entwicklungen beim EU-weiten Gleichgewicht zwischen Flottenkapazität und Fangmöglichkeiten machen.

Einige Bestände werden über dem MSY-Niveau befischt, und einige Flotten sind von diesen Beständen wirtschaftlich abhängig. In vielen Mitgliedstaaten sind Flotten schwach ausgelastet. Nach Prüfung durch den STECF ist die Kommission der Auffassung, dass die Mitgliedstaaten weiterhin gezielte Flottenanpassungsmaßnahmen vornehmen müssen, um die Erreichung des im Rahmen der neuen Gemeinsamen Fischereipolitik gesteckten MSY-Ziels zu unterstützen.

Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Anpassung der Fangkapazität ihrer Flotten an ihre Fangmöglichkeiten wird beibehalten und im Rahmen der neuen GFP noch verschärft. Die Mitgliedstaaten müssen jetzt neben den bereits bestehenden Verpflichtungen in ihren Berichten einen Aktionsplan für die Flottensegmente aufnehmen, bei denen ein strukturelles Ungleichgewicht festgestellt wurde. Die Mitgliedstaaten müssen Anpassungsziele und Instrumente zur Herstellung des Gleichgewichts festlegen. Außerdem müssen sie einen genauen Zeitrahmen für die Umsetzung des Aktionsplans einbeziehen.

Diese zusätzliche Verpflichtung kann einen weiteren Beitrag zu der (rascheren) Erreichung des Gleichgewichts leisten. Die Aktionspläne werden zu mehr Transparenz bei den Zielen der Mitgliedstaaten und den Maßnahmen zum Abbau des Ungleichgewichts führen; der Zeitrahmen zur Erreichung des Gleichgewichts ermöglicht eine genaue Überwachung der Fortschritte der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des Plans.

Nach der neuen GFP kann das nachweisliche Fehlen des Engagements der Mitgliedstaaten bei der Herstellung des Gleichgewichts zwischen Flottenkapazität und Fangmöglichkeiten bei bestimmten Ausgaben im Rahmen des neuen Europäischen Meeres- und Fischereifonds zur Aussetzung oder Unterbrechung der betreffenden finanziellen Unterstützung durch die EU führen. Bei der Überwachung des diesbezüglichen Sachstands werden die künftigen Berichte und Aktionspläne der Mitgliedstaaten herangezogen.

Durch die Verknüpfung strengerer Pflichten für die Mitgliedstaaten mit entsprechenden finanziellen Auflagen dürfte die allmähliche Anpassung der Flottenkapazität an die Fangmöglichkeiten sichergestellt werden. Die Kommission wird diese Fortschritte im Licht der Ziele der GFP im Allgemeinen und der Bewirtschaftung der Fangkapazitäten im Besonderen weiterhin genau überwachen.

## Anhang 1 A: Qualität der Informationen

### 1. Qualitative und beschreibende Informationen

Die nachstehende Tabelle zeigt die Abschnitte der Berichte derjenigen Mitgliedstaaten, die begrenzte Informationen übermittelt haben. Die betreffenden Abschnitte sind durch ein X gekennzeichnet.

	Zusammenhänge zwischen Flotten und Fischereien	Entwicklung der Flotte	Beschreibung der Fischereiaufwandsbeschränkungen	Auswirkungen von Fischereiaufwandsbeschränkungen	Bewertung des Flottenmanagementsystems	Pläne zur Verbesserung der Flotte	Angaben zur Einhaltung der Zugangs-/ Abgangsregelung	Änderungen bei den Verwaltungsverfahren	Bewertung des Gleichgewichts
DE									X
FI						X			X
IE						X			
IT	X	X	X	X		X		X	X
LT				X		X			
PO					X				
SE						X			
UK									X

Quelle: Tabelle 3.2 aus: STECF 13-11: Prüfung der nationalen Berichte über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Herstellung eines Gleichgewichts zwischen Flottenkapazität und Fangmöglichkeiten.

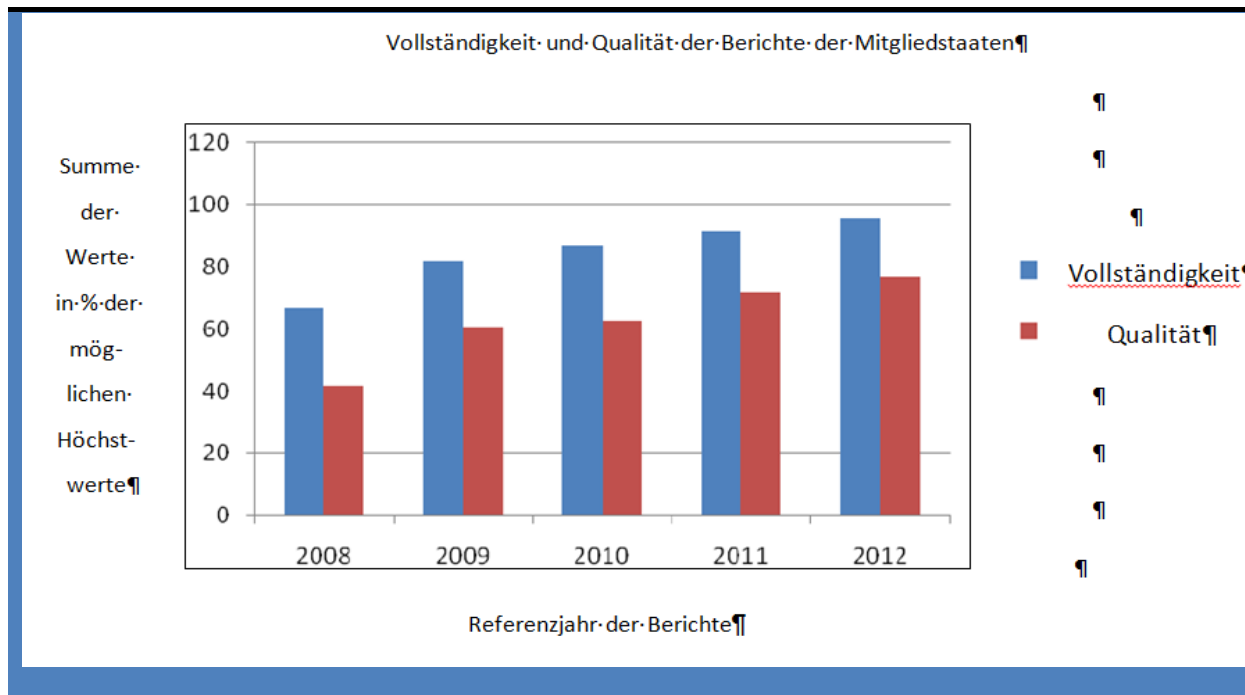
### 2. Quantitative Informationen

Bei der Bewertung, ob eine Flotte auf über dem MSY-Niveau befischte Bestände angewiesen ist, müssen quantitative Bewertungen der Fischbestände verfügbar sein. Für das Mittelmeer und das Schwarze Meer ist die Erfassung durch biologische Bewertungen in den meisten Fällen für eine flottenbasierte Analyse der biologischen Nachhaltigkeit noch nicht ausreichend. Dies gilt auch für zahlreiche Flotten, die Bestände in den ICES-Gebieten VI, VII, VIII und IX befischen.

Bei einigen Mitgliedstaaten fehlten Angaben zu den Erträgen beim Anlagevermögen (ROFTA) und zum Verhältnis zwischen den laufenden Einnahmen und den kostendeckenden Einkünften (CR/BER)<sup>(8)</sup>, oder sie waren unvollständig.

Die Werte des technischen Indikators (die durchschnittliche Zahl der Tage auf See pro Schiff geteilt durch die maximal für die Flotte verfügbaren Tage) wurden von den meisten Mitgliedstaaten übermittelt, aber diese Angaben waren nicht vollständig. Sieben Mitgliedstaaten haben in ihren nationalen Berichten keine Werte für den technischen Indikator vorgelegt.

## Anhang 1 B: Qualität der Information <sup>(9)</sup>



Jährliche Entwicklung der Summe der Werte der Mitgliedstaaten als Prozentsatz der Höchstwerte.

Quelle: Schaubild 3.1 aus: STECF-13-11: Prüfung der nationalen Berichte über die Maßnahmen der Mitgliedstaaten zur Herstellung eines Gleichgewichts zwischen Flottenkapazität und Fangmöglichkeiten.

Aus der obigen Tabelle geht hervor, dass sich die jährlichen Flottenberichte seit 2008 in Bezug auf Vollständigkeit und Datenqualität verbessert haben.

<sup>8</sup> Als kostendeckendes Einkommen (break-even revenue (BER)) gilt das Einkommen, das erforderlich ist, um fixe und variable Kosten zu decken, ohne dass Verluste auftreten oder Gewinne erwirtschaftet werden. Als laufendes Einkommen (current revenue (CR)) gilt das Gesamtbetriebsergebnis des Flottensegments, das sich aus den Einkommen aus den Anlandungen und dem nicht fischereilichen Einkommen zusammensetzt. Vgl. auch Anhang VI.

<sup>9</sup> Quelle: Wissenschafts-, Technik- und Wirtschaftsausschuss für die Fischerei (STECF) Assessment of balance indicators (Bewertung der Indikatoren für das Gleichgewicht), a.a.O. S. 85.

## Anhang 2:

Tabelle 2.1: Einhaltung der Obergrenzen für Zu- und Abgänge zum 31.12. 2012 (ohne Gebiete in äußerster Randlage)

	BRZ			A/B	KW			C/D
	GT	MAX. BRZ			KW	MAX. KW		
	A	B			C	D		
	zum 31.12.2012							
BEL	15 053	18 962	79,39 %	47 794	51 586	92,65 %		
BGR	7 071	7 517	94,07 %	60 950	60 654	100,49 %		
CYP	4 248	11 021	38,54 %	45 782	47 803	95,77 %		
DEU	63 618	71 117	89,46 %	146 086	167 078	87,44 %		
DNK	64 348	88 762	72,49 %	228 563	313 333	72,95 %		
ESP	364 354	391 602	93,04 %	822 115	886 578	92,73 %		
EST	15 149	21 713	69,77 %	46 325	52 641	88,00 %		
FIN	16 146	18 290	88,28 %	169 972	182 334	93,22 %		
FRA	152 452	178 261	85,52 %	695 496	769 739	90,35 %		
GRC	80 693	85 688	94,17 %	468 894	478 398	98,01 %		
IRL	60 141	77 568	77,53 %	183 820	210 083	87,50 %		
ITA	165 370	173 717	95,20 %	1 020 785	1 071 389	95,28 %		
LTU	27 186	73 529	36,97 %	34 389	73 484	46,80 %		
LVA	33 797	46 627	72,48 %	51 231	58 759	87,19 %		
MLT	7 998	14 965	53,44 %	76 660	95 776	80,04 %		
NLD	128 886	166 859	77,24 %	276 357	350 736	78,79 %		
POL	25 573	39 139	65,34 %	75 865	90 583	83,75 %		
PRT	86 840	95 077	91,34 %	297 913	315 650	94,38 %		
ROM	628	1913	32,83 %	6 185	6 410	96,49 %		
SVN	653	728	89,70 %	9 188	9 503	96,69 %		
SWE	30 652	43 386	70,65 %	173 440	210 829	82,27 %		
UK	201 092	231 106	87,01 %	805 930	909 141	88,65 %		
Insgesamt zum 31.12.2012	1 551 948	1 857 547	83,55 %	5 743 740	6 412 487	89,57 %		

Quelle: EU- Flottenregister – Flottenmanagement – Zugangs-/Abgangsregelung – Statistik, 15.10. 2013.

### Anhang 3:

Tabelle 3.1. Übersicht über die Entwicklung der Flotten der Mitgliedstaaten im Jahr 2012 (ohne Gebiete in äußerster Randlage)

	BRZ			kW			BRZ			kW			Δ Anzahl (%)	Δ BRZ (%)	Δ kW (%)
	Anzahl	BRZ	kW	Anzahl	BRZ	kW	Anzahl	BRZ	kW	Anzahl	BRZ	kW			
	31/12/2011			31.12.2012			Δ 2011-2012								
BEL	86	15 326	49 135	83	15 059	47 554	-3,5 %	-1,7 %	-3,2 %						
BGR	2 336	7 373	61 307	2 366	7 061	61 336	1,3 %	-4,2 %	0,0 %						
CYP	1 080	4 213	45 329	1 074	4 247	45 664	-0,6 %	0,8 %	0,7 %						
DEU	1 580	64 294	148 277	1 550	64 236	147 292	-1,9 %	-0,1 %	-0,7 %						
DNK	2 786	64 503	232 469	2 743	65 177	230 131	-1,5 %	1,0 %	-1,0 %						
ESP	9 571	373 465	841 788	9 257	362 781	819 429	-3,3 %	-2,9 %	-2,7 %						
EST	923	14 281	38 915	1 360	15 157	46 570	47,3 %	6,1 %	19,7 %						
FIN	3 332	16 028	171 167	3 241	16 386	170 681	-2,7 %	2,2 %	-0,3 %						
FRA	4 640	153 998	701 022	4 571	151 972	694 670	-1,5 %	-1,3 %	-0,9 %						
GRC	16 658	83 807	483 390	16 006	79 638	461 531	-3,9 %	-5,0 %	-4,5 %						
IRL	2 092	59 571	182 307	2 249	65 173	197 648	7,5 %	9,4 %	8,4 %						
ITA	13 063	175 393	1 056 757	12 736	164 668	1 019 161	-2,5 %	-6,1 %	-3,6 %						
LTU	151	45 216	54 357	147	27 186	34 389	-2,6 %	-39,9 %	-36,7 %						
LVA	731	34 725	52 684	715	33 789	51 203	-2,2 %	-2,7 %	-2,8 %						
MLT	1 054	7 996	77 489	1 043	7 998	76 660	-1,0 %	0,0 %	-1,1 %						
NLD	740	135 585	288 415	848	145 271	331 306	14,6 %	7,1 %	14,9 %						
POL	790	33 379	82 890	798	33 399	81 944	1,0 %	0,1 %	-1,1 %						
PRT	7 110	86 826	299 565	7 048	85 992	296 196	-0,9 %	-1,0 %	-1,1 %						
ROM	502	934	7 714	195	628	6153	-61,2 %	-32,8 %	-20,2 %						
SVN	184	1 002	10 763	174	623	8812	-5,4 %	-37,8 %	-18,1 %						
SWE	1 368	29 642	170 472	1 392	30 637	173 377	1,8 %	3,4 %	1,7 %						
UK	6 453	202 317	810 306	6 427	200 937	806 120	-0,4 %	-0,7 %	-0,5 %						
Insgesamt	77 230	1 609 874	5 866 515	76 023	1 578 015	5 807 827	-1,6 %	-2,0 %	-1,0 %						

Quelle: EU-Flottenregister – detaillierte Suche, 15.10. 2013

## Anhang 4

Tabelle 4.1: EFF-Mittelbindungen für endgültige Stilllegungen (2007 – 31.5.2013)

	% S	NS	% R	NR	% (S+R)	S+R
BE	30,3 %	9	0,0 %	0	30,3 %	9
BG	5,2 %	57	0,0 %	0	5,2 %	57
CY	42,3 %	14	0,0 %	0	42,3 %	14
DE	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0
DK	31,9 %	69	0,0 %	0	31,9 %	69
EE	4,1 %	16	6,4 %	10	10,5 %	26
EL	44,0 %	1011	0,0 %	0	44,0 %	1011
ES	21,7 %	755	0,1 %	2	21,8 %	757
FI	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0
FR	23,4 %	534	0,2 %	1	23,6 %	535
IE	80,8 %	46	0,0 %	0	80,8 %	46
IT	50,3 %	958	3,8 %	10	54,1 %	968
LT	9,7 %	32	0,3 %	1	10,0 %	33
LV	41,8 %	149	3,0 %	10	44,9 %	159
MT	35,2 %	20	0,0 %	0	35,2 %	20
NL	22,1 %	23	0,0 %	0	22,1 %	23
PL	3,7 %	73	0,1 %	5	3,9 %	78
PT	10,8 %	68	0,0 %	0	10,8 %	68
RO	0,3 %	5	0,3 %	8	0,7 %	13
SE	22,9 %	30	0,5 %	1	23,4 %	31
SI	10,4 %	10	0,6 %	1	11,0 %	11
UK	7,5 %	97	0,0 %	0	7,5 %	97
EU INS- GESAMT	17,6 %	3976	0,5 %	0	18,1 %	3976

Quellen: Daten, die von den Mitgliedstaaten auf förmliche Anforderung durch die GD MARE zur Übermittlung kumulativer EFF-Daten für den Zeitraum 1. Januar 2007 bis 31. Mai 2013 vorgelegt wurden.

**% 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 und Umwidmung.



**Anhang 5**  
**EFF-Mittelbindungen im Zeitraum 1.1.2007–31.7.2012**

Maßnahme	Anzahl der Maßnahmen	Gesamtkosten	Beitrag der nationalen Haushalte	Beitrag des EFF	Verhältnis der EFF-Mittelbindungen zu den Mittelbindungen der Mitgliedstaaten insgesamt in %	Verhältnis EFF-Mittelbindungen zu der Gesamtmittelausstattung in %
<b>1.1: Endgültige Einstellung der Fangfähigkeit</b>	3691	840 586 705	364 754 604	475 112 883	19,61 %	11,04 %
Aktion 1: Abwrackung	3653	822 180 366	357 863 531	463 597 617	19,13 %	10,78 %
Aktion 2: Umwidmung für Tätigkeiten außerhalb der Fischerei	38	18 406 340	6 891 074	11 515 266	0,48 %	0,27 %
<b>1.2: Vorübergehende Einstellung der Fangfähigkeit</b>	47 809	303 379 641	118 971 042	184 404 717	7,61 %	4,29 %
Aktion 1: Angabe 1: Anzahl Fischer/Tag	41 450	264 640 631	101 271 726	163 365 023	6,74 %	3,80 %
Aktion 1: Angabe 2: betroffene Fischereifahrzeuge, falls zutreffend	6359	38 739 010	17 699 317	21 039 694	0,87 %	0,49 %
<b>1.3: Investitionen an Bord von Fischereifahrzeugen und Selektivität</b>	2052	83 147 676	12 234 523	20 304 471	0,84 %	0,47 %
Aktion 5: Verbesserung der Energieeffizienz	490	50 508 625	7 403 213	12 447 674	0,51 %	0,29 %
Aktion 6: Verbesserung der Selektivität	264	7 647 446	1 143 544	1 840 787	0,08 %	0,04 %
Aktion 7: Ersetzung der Maschine	523	17 053 672	2 668 272	4 180 453	0,17 %	0,10 %
Aktion 8: Ersetzung von Fanggerät	777	7 937 932	1 019 495	1 835 557	0,08 %	0,04 %
<b>1.4: Handwerkliche Küstenfischerei</b>	-	-	-	-	0,00 %	0,00 %
<b>1.5: Sozio-ökonomische Ausgleichszahlungen für die Verwaltung der Fischereiflotte</b>	2709	90 568 443	23 412 874	40 487 961	1,67 %	0,94 %
Angabe 3: Gesamtzahl der vom vorzeitigen Ausscheiden aus dem Fischereisektor betroffenen Fischer	2709	90 568 443	23 412 874	40 487 961	1,67 %	0,94 %
EFF-Mittelbindungen der Mitgliedstaaten insgesamt	60 818,00	2 823 214 370,52	762 634 778	1 157 287 915	47,77 %	26,90 %

Nicht erfasste Mitgliedstaaten: BE (Daten nur bis 1. Juni 2012), FR (keine Aufschlüsselung vorgelegt)

**Mittelausstattung des EFF insgesamt 4 302 229 775,00. EFF-Mittelbindungen durch die Mitgliedstaaten insgesamt 2 422 797 726,39**

## Anhang 6

### Vom STECF verwendete Indikatoren

Der Indikator für eine nachhaltige Befischung soll als Maßstab dafür dienen, inwieweit ein Flottensegment von überfischten Beständen abhängig ist. Bei diesem Indikator wird nicht berücksichtigt, dass einige Bestände in gemischten Fängen mehr oder weniger überfischt oder dezimiert sein können; außerdem wird den Auswirkungen anderer Flotten auf die Bewirtschaftung der Ressourcen nicht Rechnung getragen.

Es werden zwei „Indikatoren für die wirtschaftliche Tragfähigkeit“ verwendet. Die Erträge beim Anlagevermögen (ROFTA) (ein Ersatz für Kapitalertrag) sind ein Messwert 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, so ist die Flotte wirtschaftlich gesund und kann hochwertiges Sachvermögen bei Bedarf ersetzen. Ist der ROFTA niedriger als dieser Zinssatz, lohnen sich solche Investitionen finanziell gesehen nicht, da durch anderweitige Investitionen größere Gewinne erzielt werden können. Die zum Vergleich herangezogenen Zinssätze für risikofreie Anlagen sind in der Tabelle 4.3 der STECF-Prüfung (STECF-13-28) aufgeführt.

Der Quotient „laufende Einnahmen/kostendeckende Einkünfte“ (CR/BER) ist ein Maß für die kurzfristige Rentabilität. Ist dieser Wert kleiner als 1, können die Schiffe nicht kostendeckend betrieben werden und müssen die Fischerei einstellen, wenn ihre Bargeldbestände aufgebraucht sind; liegt der Wert über 1, können sie ihre Betriebskosten decken, was jedoch nicht bedeutet, dass sie ausreichende Einnahmen erzielen, um hochwertiges Sachvermögen zu ersetzen.

Für die Bewertung, ob Schiffe „voll ausgelastet“ sind, werden zwei Maße zugrunde gelegt. Als „technischer Indikator“ wurde der 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 sein, dass einige Schiffe im gesamten Jahr nicht fischen und „inaktiv“ sind. Gibt es in einer Flotte viele inaktive Schiffe, ist dies in Hinweis darauf, dass zwischen der Flotte und den Ressourcen kein Gleichgewicht besteht.