

Bericht an die Europäische Kommission nach Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 über das Gleichgewicht zwischen den Fangkapazitäten und den Fangmöglichkeiten der deutschen Fischereiflotte im Jahr 2014

1.A: Beschreibung und Entwicklung der Flotte

i. Beschreibung der Flotte

Die deutsche Fischereiflotte besteht zum 31.12.2014 aus 1.490 Fischereifahrzeugen, die für die folgende Beschreibung sieben Gruppen zugeordnet wurden. In den **Anlage 1** ist die Zuordnung der Segmente nach der Datenerhebungsverordnung (DCF, VO 199/2008) zu diesen Gruppen dargestellt, während **Anlage 4** die detaillierten Veränderungen in den DCF-Segmenten im Jahr 2014 zeigt.

Stellnetzfahrzeuge <12 m (PG VL0010, PG VL1012)

Den größten Fahrzeuganteil in der deutschen Fischereiflotte haben die 1.165 Fahrzeuge in der kleinen Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über Alles von weniger als 12 Metern. Diese Fahrzeuge sind hauptsächlich mit passiven Fanggeräten in der Ostsee aktiv. Über ein Drittel der Fahrzeuge in diesem Segment werden von Fischereibetrieben im Nebenerwerb bewirtschaftet, was sich in Folge dessen in einer verhältnismäßig geringen Anzahl von Seetagen niederschlägt. Als befischte Hauptarten sind hauptsächlich Hering, Dorsch aber auch Flunder zu benennen.

Im Vergleich zum Vorjahr verkleinerte sich dieses Segment um 24 Fahrzeuge. Ebenfalls verringerte sich die Motorleistung um 332 kW sowie die Tonnage um 57 GT.

Fischereifahrzeuge mit passivem Fanggerät ≥ 12 m (DFN VL1218, DFN VL1824, DFN VL2440)

Ein weiterer Flottenteil wird durch jene Fischereifahrzeuge gebildet, welche eine Länge über Alles von 12 Metern oder mehr aufweisen und mit passiven Fanggeräten aktiv sind. Hierunter fielen im Berichtszeitraum insgesamt 18 Fischereifahrzeuge. Ein Teil dieser Fahrzeuge fischt ausschließlich in westlichen Gewässern und hier hauptsächlich die atlantische Tiefseekrabbe (*Chaceon affinis*) und Seeteufel. Weiterhin werden Fahrzeuge dieses Segments in der westlichen Ostsee (Hering und Dorsch) und in der Nordsee eingesetzt (Kabeljau, Scholle und Seezunge).

Dieses Segment verkleinerte sich im Vergleich zum Jahr 2013 um ein Fahrzeug. Damit verbunden war auch ein Rückgang der Tonnage um 19 GT und der Motorleistung um 138 kW.

Schleppnetzfahrzeuge <40 m (DTS VL0010, DTS VL1218, DTS VL1824, TM VL1824, DTS VL2440, TM VL2440)

Dem Segment der Schleppnetzfahrzeuge wurden zum 31.12.2014 insgesamt 73 Fahrzeuge zugeordnet. Diese Fahrzeuge befischten in der Nordsee hauptsächlich Seelachs, Sandaal, Hering und Kabeljau, aber auch größere Mengen an Schellfisch, Sprotte, Seehecht und Scholle. In der Ostsee wurden diese Fahrzeuge für den Fang auf Sprotte, Hering und Dorsch eingesetzt.

Im Vergleich zum Jahr 2013 verzeichnete Deutschland in diesem Segment 2 Fahrzeuge weniger. Die Tonnage verringerte sich um 4 GT, die Motorleistung verringerte sich um 150 kW.

Baumkurrenfahrzeuge (TBB VL0010, TBB VL1218, TBB VL1824, TBB VL2440, TBB VL40XX)

Einen wichtigen Bestandteil in der deutschen Fischerei machen die Baumkurrenfahrzeuge der Liste 1 und Liste 2, sowie die größeren Baumkurrenfänger aus. Die Listenfahrzeuge, deren maximale Motorenstärke 221 kW nicht übersteigen darf, kommen überwiegend in der Plattfischschutzzone zum Einsatz (Zielarten Nordseegarnele, Scholle, Seezunge). Die größeren Fahrzeuge sind in der gesamten Nordsee fischereilich aktiv. 10 Fahrzeuge dieses Segments sind bereits mit einer Pulskurve ausgerüstet, 5 weitere sollen im Jahr 2015 folgen.

Im Berichtsjahr wurden 214 Baumkurrenfahrzeuge (-11; -269 GT, - 1.953 kW), demnach also ein leichter Rückgang im Vergleich zum Vorjahr, verzeichnet. Einige dieser Fahrzeuge sollen jedoch zeitnah ersetzt werden.

Pelagische Hochseefischerei (TM VL40XX)

Deutschland führt im Jahr 2014 im Segment der pelagischen Hochseefischerei (Gesamtlänge 40 Meter oder mehr) insgesamt 5 Fahrzeuge. Diese kamen hauptsächlich in der Nordsee und den westbritischen Gewässern (ICES IVa, VIa, VII) zum Einsatz. Gezielt befischt wurden hier vor allem Hering, Blauer Wittling und Makrele. Ein Fahrzeug dieses Segments war in südostpazifischen Gewässern (FAO-Gebiet 87) aktiv und erzielte gute Fänge auf Chilean Jack Mackerel (*Trachurus murphyi*). Von einem weiteren Fahrzeug wurden Fischereiaktivitäten im mittleren Ostatlantik (FAO 34, Mauretania und Marokko) registriert. Hier wurden unter anderem Spanische Makrele (*Scomber japonicus*), Pilchard, Sardinelle und Stöcker (*Trachurus* spp) gefangen.

Keine Veränderungen zum Vorjahr.

Demersale Hochseefischerei (DTS VL40XX)

Die Fischerei der im Segment der demersalen Hochseefischerei registrierten 6 Fahrzeuge erstreckte sich über den gesamten Nordatlantik (u.a. Spitzbergen, Barentssee, Grönland; ICES I, II und XIV, NAFO 1). In der nördlichen Nordsee, norwegischen Gewässern und um Spitzber-

gen wurden hauptsächlich Kabeljau und Seelachs gefangen. In grönländischen Gewässern wurden gute Fänge auf Schwarzen Heilbutt und Rotbarsch erzielt.

Aufgrund der Abmeldung eines Hochseefahrzeuges ist hier eine Reduzierung der Kapazitäten von 1.155 GT und 2.427 kW zu verzeichnen.

Muschelfischerei (DRB VL1218, DRB VL1824, DRB VL2440)

Dieser Flottenteil umfasst 9 Fahrzeuge, die in der Muschelfischerei aktiv sind.

Hier ist ein Rückgang von einem Fahrzeug und eine Verringerung der Fangkapazität um 193 GT und 560 kW zu verzeichnen.

ii. Zusammenhänge zwischen Flotte und Fischereien

Die folgende Darstellung erfolgt nach DCF-Segmenten (Anlage 3 des Beschlusses der Kommission 2010/93/EU). In **Anlage 2** wird dargestellt, welche Fisch- und Wirbellosen-Bestände von welchem Segment im Jahr 2014 befischt wurden. Die aufgeführten Bestände sind die wichtigsten für das jeweilige Segment. Es wurden generell nur Bestände berücksichtigt, von denen 2014 mindestens 100 t von Fahrzeugen im jeweiligen Segment angelandet wurden (und mindestens 500 t bei den pelagischen Hochseetrawlern über 40 m (TM VL40XX)).

Die Bestandseinschätzungen (**Anlage 3**) beziehen sich bei der fischereilichen Sterblichkeit (F) auf das Jahr 2013 und bei der Einschätzung der Reproduktionskapazität auf Anfang 2014. Komplette Daten für das Jahr 2014 sind erst im Laufe des Jahres 2015, nach Abgabefrist dieses Flottenberichts, verfügbar. Für einige Bestände würden sich aufgrund aktuellerer Daten (von 2014) deutlich abweichende Einschätzungen ergeben, die im nächsten Jahresbericht berücksichtigt werden.

Passives Fanggerät < 10 m (PG VL0010)

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten 2014 im marinen Bereich hauptsächlich vier Bestände von drei Arten. Beim Dorsch in der westlichen Ostsee (736 t) lag die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von B_{pa} (erhöhtes Risiko einer verminderten Reproduktionskapazität), und die fischereiliche Sterblichkeit F_C liegt weiterhin über F_{MSY} . Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee (1741 t) hat sich nach der aktuellsten Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr verbessert: Dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität, F lag aber weiter oberhalb von F_{MSY} . Fänge aus den mittlerweile zwei Flunderbeständen der südlichen und westlichen Ostsee sind für dieses Segment ebenfalls von Bedeutung (Flunder südliche Ostsee: 117 t, Flunder Beltsee und Öresund: 177 t). Da für diese Bestände kein vom ICES akzeptiertes Assessment vorliegt, kann deren Status in Bezug zu Referenzpunkten nicht angegeben werden. Beide Bestände scheinen sich aber

positiv zu entwickeln. Neben den marinen Hauptarten wurden von diesem Segment in der Ostsee auch größere Mengen an Flussbarsch (197 t), Plötze (349 t), Brassen (626 t) und Zander (294 t) gefangen.

Passives Fanggerät 10 - 12 m (PG VL1012)

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten 2014 hauptsächlich zwei Bestände in der Ostsee. Beim Dorsch in der westlichen Ostsee (446 t) lag die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von B_{pa} (erhöhtes Risiko einer verminderten Reproduktionskapazität), und die fischereiliche Sterblichkeit F_{2013} liegt weiterhin über F_{MSY} . Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee (1 777 t) hat sich nach der aktuellsten Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr verbessert: Dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität, F lag aber weiter oberhalb von F_{MSY} .

Treibnetz- oder Stellnetzfisher 12 – 18 m (DFN VL1218)

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten 2014 hauptsächlich Hering in der westlichen Ostsee (355 t). Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der aktuellsten Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr verbessert: Dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität, F_{2013} lag aber weiter oberhalb von F_{MSY} .

Treibnetz- oder Stellnetzfisher 24 – 40 m (DFN VL2440)

Dieses Segment befischte im Jahr 2014 hauptsächlich Seeteufel im Nordostatlantik (812 t). Für Seeteufel gibt es keine Referenzpunkte oder Zielvorgaben; qualitative Angaben des ICES zeigten jedoch einen stabilen bis zunehmenden Trend.

Muschelfischer 24 – 40 m (DRB VL2440)

Die Fahrzeuge dieses Segments fingen 3 276 t Muscheln in der Nordsee im Jahr 2014. Es gibt zu den Muscheln keine Bestandsabschätzung.

Muschelfischer > 40 m (DRB VL40XX)

Die Fahrzeuge dieses Segments fingen 2 665 t Muscheln in der Nordsee im Jahr 2014. Es gibt zu den Muscheln keine Bestandsabschätzung.

Fischereifahrzeuge, die Reusen und/oder Fallen einsetzen, 12 – 18 m (FPO VL1218)

In diesem Segment wurde nur Hering im größeren Umfang in der westlichen Ostsee gefangen (138 t). Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der aktuellsten Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr verbessert, dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität, F lag aber weiter oberhalb von F_{MSY} .

Fischereifahrzeuge, die Reusen und/oder Fallen einsetzen, 24 – 40 m (FPO VL2440)

In diesem Segment wurde fast ausschließlich Atlantische Tiefseekrabbe (*Chaceon affinis*) gefangen (191 t), für die keine Einschätzung der Bestandssituation durch den Internationalen Rat für Meeresforschung (ICES) vorliegt.

Baumkurrenfahrzeuge 10 – 12 m (TBB VL1012)

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (*Crangon crangon*, 143 t). Diese Zielart ist unquotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen.

Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m (TBB VL1218)

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (8 368 t). Diese Zielart ist unquotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen.

Baumkurrenfahrzeuge 18 – 24 m (TBB VL1824)

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (6 616 t). Diese Zielart ist unquotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen.

Baumkurrenfahrzeuge 24 – 40 m (TBB VL2440)

In der Nordsee war die Hauptaktivität der Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments die Fischerei auf Scholle (1 231 t), Muscheln (574 t), Seezunge (370 t), Nordseegarnele (291 t) und Kliesche (102 t) gerichtet. Scholle und Seezunge weisen volle Reproduktionskapazität auf, bei der Scholle lag die fischereiliche Sterblichkeit unterhalb von F_{MSY} , bei der Seezunge leicht darüber. Bei der Kliesche in der Nordsee ist keine Klassifizierung möglich und bei den Muscheln und der Nordseegarnele gab es keine Bestandsabschätzung.

Baumkurrenfahrzeuge > 40 m (TBB VL40XX)

In der Nordsee war die Hauptaktivität der Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments die Fischerei auf Muscheln (401 t) und Scholle (291 t) gerichtet. Die Scholle weist die volle Reproduktionskapazität auf und die fischereiliche Sterblichkeit liegt unterhalb von F_{MSY} , während es bei den Muscheln in der Nordsee keine Bestandsabschätzung gibt. Zusätzlich wurden in diesem Segment auch noch 92 t Seezunge gefangen, welche die volle Reproduktionskapazität aufweist, bei der allerdings die fischereiliche Sterblichkeit leicht über F_{MSY} lag.

Schleppnetzfahrzeuge 10 – 12 m (DTS VL1012), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der westlichen Ostsee hauptsächlich Hering (378 t) und Dorsch (200 t) und zusätzlich noch Kliesche in der Ostsee (101 t). Beim Dorsch in

der westlichen Ostsee lag die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von B_{pa} (erhöhtes Risiko einer verminderten Reproduktionskapazität), und die fischereiliche Sterblichkeit F_{2013} lag weiterhin über F_{MSY} . Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr verbessert: Dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität, F lag aber weiter oberhalb von F_{MSY} . Bei der Kliesche in der Ostsee kann derzeit keine Bestandsberechnung vorgenommen werden.

Schleppnetzfahrzeuge 12 – 18 m (DTS VL1218), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der westlichen Ostsee hauptsächlich Hering (1 597 t), Dorsch (910 t), Wittling (278 t), Stöcker (155 t) und Scholle (137 t). In der gesamten Ostsee wurden noch Sprotte (360 t) und Kliesche (373 t) gefangen und zwei Bestände der Flunder (Flunder südliche Ostsee: 138 t, Flunder Beltsee und Öresund: 150 t). Beim Dorsch in der westlichen Ostsee lag die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von B_{pa} (erhöhtes Risiko einer verminderten Reproduktionskapazität), und die fischereiliche Sterblichkeit F_{2013} weiterhin über F_{MSY} . Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr verbessert: Dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität, F lag aber weiter oberhalb von F_{MSY} . Der Sprottenbestand weist die volle Reproduktionskapazität auf, F liegt aber oberhalb von F_{MSY} . Für Kliesche, Flunder, Stöcker und Wittling ist derzeit keine Klassifizierung des Bestandszustandes möglich, für Scholle erst ab 2015.

Schleppnetzfahrzeuge 18 – 24 m (DTS VL1824), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Nordsee hauptsächlich Scholle (2 226 t), Kaisergranat (269 t), Kliesche (146 t) und Kabeljau (114 t). In der westlichen Ostsee wurde vor allem Dorsch (747 t), Hering (545 t) und Wittling (202 t) gefangen. In der gesamten Ostsee wurden noch Sprotte (550 t) und Kliesche (306 t) und in der östlichen Ostsee Dorsch (163 t) gefangen. Von den hauptsächlich befischten Beständen weisen drei die volle Reproduktionskapazität auf (Scholle Nordsee, Sprotte Nordsee, Hering westliche Ostsee). Kabeljau in der Nordsee und der westliche Dorschbestand in der Ostsee wiesen eine verminderte Reproduktionskapazität bzw. das Risiko einer verminderten Reproduktionskapazität auf. Für östlichen Dorsch, Kliesche und Wittling in der Ostsee ist eine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität vom ICES nicht erhältlich. Bei der Nordseegarnele wurde keine analytische Bestandsabschätzung durchgeführt und beim Kaisergranat gibt es viele Subpopulationen mit unterschiedlichen Bestandszuständen. Nur bei der Scholle in der Nordsee liegt die fischereiliche Sterblichkeit F unter F_{MSY} , während beim Kabeljau in der Nordsee, der Sprotte in der Ostsee und beim Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee F höher als F_{MSY} lag.

Schleppnetzfahrzeuge 24 – 40 m (DTS VL2440), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Nordsee hauptsächlich Seelachs (4 546 t), Kabeljau (1 969 t), Schellfisch (680 t), Seehecht (678 t), Scholle (435 t) und Kaisergranat (145 t). In der westlichen Ostsee wurde vor allem Hering (1 561 t) und Dorsch (529 t) befischt, während in der östlichen Ostsee 380 t Dorsch gefangen wurden. Von den hauptsächlich befischten Beständen weisen vier die volle Reproduktionskapazität auf (Scholle, Schellfisch und Seehecht nördlicher Bestand und Hering westliche Ostsee).

Kabeljau in der Nordsee zeigte eine verminderte Reproduktionskapazität, während beim Seelachs in der Nordsee der Laicherbestand geringfügig niedriger als B_{pa} war und bei diesem Bestand und beim Dorsch der westlichen Ostsee ein erhöhtes Risiko einer reduzierten Reproduktionskapazität bestand. Beim Dorsch in der östlichen Ostsee ist eine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität vom ICES nicht erhältlich und beim Kaisergranat gibt es viele Subpopulationen mit unterschiedlichen Bestandszuständen.

Die fischereiliche Sterblichkeit war bei der Scholle und dem Schellfisch in der Nordsee niedriger als F_{MSY} und beim Seelachs in der Nordsee entsprach $F_{2013} = F_{MSY}$. Die fischereiliche Sterblichkeit war bei Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee, Kabeljau und Seehecht (nördlicher Bestand) in der Nordsee höher als F_{MSY} .

Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (DTS VL40XX), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Nordsee hauptsächlich Seelachs (4 006 t) und Kabeljau (118 t). In der Barentssee und Norwegensee befischten sie hauptsächlich nordostarktischen Kabeljau (4 225 t), Schellfisch (340 t), Seelachs (199 t) und Seewolf (141 t). In Westgrönland im NAFO-Gebiet 1D wurden 1 869 t Schwarzer Heilbutt gefangen. Im ICES-Untergebiet XIV auf dem ostgrönländischen Schelf und westlich von Island wurden vor allem Schwarzer Heilbutt (3 701 t), Kabeljau (2 129 t) und Rotbarsch (1 971 t, *Sebastes mentella* und *S. norvegicus*) gefangen. Von den befischten Beständen weisen drei die volle Reproduktionskapazität auf (Nordostarktischer Kabeljau und Schellfisch, und Schwarzer Heilbutt Ostgrönland/Island), während beim Seelachs in der Nordsee der Laicherbestand geringfügig niedriger als B_{pa} war und somit ein erhöhtes Risiko einer reduzierten Reproduktionskapazität bestand. Beim Kabeljau in der Nordsee lag SSB knapp unter B_{lim} und der Bestand wies somit eine verminderte Reproduktionskapazität auf. Für den Kabeljau vor Grönland, den nordostarktischen Seelachs und Seewolf und den Schwarzen Heilbutt vor Westgrönland ist eine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität beim ICES nicht erhältlich.

Bei den Rotbarschbeständen ist die Reproduktionskapazität von *S. mentella* nicht bekannt und bei *S. norvegicus* vor Ostgrönland/Island liegt die SSB über $MSY B_{trigger}$.

Die fischereiliche Sterblichkeit lag nur beim nordostarktischen Kabeljau unter F_{MSY} und beim Seelachs in der Nordsee entsprach $F_{2013} = F_{MSY}$. Beim Kabeljau in der Nordsee, dem nordostarktischen Schellfisch, dem Schwarzen Heilbutt vor Ostgrönland/Island und dem Rotbarsch

S. norvegicus lag die fischereiliche Sterblichkeit über F_{MSY} bzw. beim Rotbarsch über dem Bewirtschaftungsziel F_{MGT} .

Schleppnetzfahrzeuge 18 - 24 m (TM VL1824), pelagisch

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der westlichen Ostsee hauptsächlich Hering (2 149 t) und Dorsch (114 t) und zusätzlich noch 158 t Dorsch in der östlichen Ostsee. Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr verbessert, dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität, F lag aber weiter oberhalb von F_{MSY} . Beim Dorsch in der westlichen Ostsee lag die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von B_{pa} (erhöhtes Risiko einer reduzierten Reproduktionskapazität), und die fischereiliche Sterblichkeit F_{2013} lag weiterhin über F_{MSY} . Beim Dorsch in der östlichen Ostsee ist eine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität beim ICES nicht erhältlich.

Schleppnetzfahrzeuge 24 - 40 m (TM VL2440), pelagisch

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Nordsee hauptsächlich Sandaal (2 299 t), Sprotte (1 058 t) und Hering (409 t). In der Ostsee wurde Sprotte (3 366 t) und in der östlichen Ostsee Hering (326 t) gefangen. Von diesen Beständen weisen die Herings- und Sprottbestände volle Reproduktionskapazität auf. Beim Hering in der östlichen Ostsee und der Nordsee lag die fischereiliche Sterblichkeit F_{2013} unter F_{MSY} , bei der Sprotte in der Ostsee über F_{MSY} . Für die wichtigsten Komponenten des Sandaals in der Nordsee, für die genügend Informationen zur Verfügung stehen, zeigte sich eine Abnahme der Laicherbestandsbiomasse bis auf kritische Werte. Für kurzlebige Arten wie den Sandaal und Sprott in der Nordsee, die über eine Entkommensstrategie bewirtschaftet werden (*escapement strategy*), ist F nicht informativ und F_{MSY} ist daher nicht definiert. Bei der Sprotte in der Nordsee allerdings lag F_{2013} unter F_{CAP} , der aus der Entkommensstrategie abgeleiteten fischereilichen Sterblichkeit, die nicht überschritten werden darf.

Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (TM VL40XX), pelagisch

Die Fahrzeuge dieses Segments fingen in der Nordsee hauptsächlich Hering (36 440 t), Sandaal (2 753 t), Stöcker (1 618 t) und Sprotte (533 t). In der Ostsee wurden 5 835 t Sprotte und in der östlichen Ostsee 1 405 t Hering gefangen. Bei den weit verbreiteten Arten wurden im Nordostatlantik 28 453 t Makrele, 24 487 t blauer Wittling, 908 t Goldlachs und 17 160 t Stöcker gefangen. Beim Hering wurden noch 3 354 t in VIa Nord, 578 t in VIIIh und 669 t atlanto-skandischer Hering gefangen. In der Irmingersee wurden 890 t pelagischer Rotbarsch gefangen. Im zentralen östlichen Atlantik (CECAF-Gebiet) wurden 3 993 t Sardinen, 2 645 t Japanische Makrelen, 886 t Goldsardinen und 681 t Stöcker gefangen. Außerdem wurden 10 502 t Chilean jack mackerel im südöstlichen Pazifik gefangen.

Von den 19 hier aufgeführten Beständen weisen 8 Bestände die volle Reproduktionskapazität auf (Hering Nordsee, Hering östliche Ostsee, Hering Keltische See, Sprotte Ostsee, Sprotte Nordsee, Makrele Nordostatlantik, Blauer Wittling Nordostatlantik, Stöcker westlicher Bestand), bei 7 Beständen ist eine Klassifizierung diesbezüglich nicht verfügbar (die 4 gefangenen Bestände im zentralen östlichen Atlantik, Stöcker Nordsee, Pelagischer Rotbarsch, Goldlachs). Bei der Chilean jack mackerel und dem atlanto-skandischen Hering ist die Laicherbestandsbiomasse kleiner als B_{pa} bzw. $MSY B_{trigger}$, und es besteht ein erhöhtes Risiko einer reduzierten Reproduktionskapazität. Für die wichtigsten Komponenten des Sandaals in der Nordsee, für die genügend Informationen zur Verfügung stehen, zeigt sich eine Abnahme der Laicherbestandsbiomasse bis auf kritische Werte. Für kurzlebige Arten wie Sandaal und Sprotte in der Nordsee, die über eine Entkommensstrategie bewirtschaftet werden (*escapement strategy*), ist F nicht informativ und F_{MSY} ist daher nicht definiert. Die fischereiliche Sterblichkeit F_{2013} entsprach F_{MSY} beim atlanto-skandischen Hering und lag unterhalb von F_{MSY} beim Hering in der Nordsee, in der östlichen Ostsee, in der Keltischen See, bei Makrele und blauem Wittling, und bei der Sprotte in der Nordsee lag F_{2013} unter F_{CAP} , der aus der Entkommensstrategie abgeleiteten fischereilichen Sterblichkeit, die nicht überschritten werden darf. Beim Hering in VIa Nord, bei der Sprotte in der Ostsee, dem westlichen Stöckerbestand und der Chilean jack mackerel lag die fischereiliche Sterblichkeit über F_{MSY} .

iii. Entwicklung der Flotte

Insgesamt verringerte sich die deutsche Fischereiflotte um 40 Fahrzeuge (-2,61 %), was einen Kapazitätsrückgang von 1.697 GT (- 2,78 %) und 5.259 kW (-3,68 %) darstellt.

Genauere Zahlen zu Veränderungen in der deutschen Fischereiflotte sind in **Anlage 4** nach DCF-Segmenten aufgeführt.

1.B: Angaben zu den Fischereiaufwandsbeschränkungen und Auswirkungen dieser auf die Fangkapazität

i. Fischereiaufwandsbeschränkungen

Fischereiaufwandsbeschränkungen ergaben sich für Deutschland durch die Verordnung (EG) 1098/2007 für die Fischerei auf Dorsch in der Ostsee, durch die Verordnung (EG) 2347/2002 für die Fischerei auf Tiefseearten und durch die Verordnung (EG) 1342/2008 für demersale Fischereien in der Nordsee.

ii. Auswirkungen von Fischereiaufwandsbeschränkungen auf die Fangkapazität

Die bestehenden Fischereiaufwandsregelungen (Dorsch Ostsee, Nordsee, westliche Gewässer, Tiefsee) hatten fangbeschränkende Effekte, die nur im Rahmen von Übertragungsmöglichkeiten und internationalen Tauschen (*swaps*) aufgefangen werden konnten.

Für die 290 Fahrzeuge, die unter die Fangaufwandsregelung „Dorsch Ostsee“ (Verordnung (EG) 1098/2007) fielen, benötigten 13 Fahrzeuge eine zusätzliche Zuteilung von Aufwandstagen, die durch die Möglichkeit von Fangtageübertragungen und internen Tauschen aufgefangen wurden.

Die Fischerei auf Tiefseearten gemäß Verordnung (EG) 2347/2002 fand im Jahr 2014 in westbritischen Gewässern statt. Dabei kamen 2 Fischereifahrzeuge aus dem Segment der pelagischen Hochseefischerei zum Einsatz. Es wurden hier ca. 1.000 t Goldlachs (ICES VIa und Vb) gefangen. Die auferlegten Fangaufwandsbeschränkungen für die Tiefseefischerei hatten keine limitierenden Auswirkungen, da Deutschland unter den vorgeschriebenen maximal einzusetzenden Fangmöglichkeiten blieb und auch keine weiteren Anträge auf Fischerei auf Tiefseearten vorlagen.

Die Aufwandstage für den Fangaufwand in der Nordsee gemäß Verordnung (EG) 1342/2008 waren gerade noch ausreichend, um die entsprechenden Bestände und Quoten zu bewirtschaften. Es war Deutschland wie im Vorjahr nur durch den in Artikel 17 geregelten Tausch zwischen den einzelnen Fanggerätegruppen möglich, eine Überziehung der zugeteilten Tage zu vermeiden.

Nachteilig wirken sich die Fangaufwandsregelungen besonders auf die Flexibilität der deutschen Fangflotte aus. So ist es für bestimmte Fahrzeuge unmöglich, eine gebietsübergreifende Fischerei zu betreiben, da die entsprechenden Fangrechte und Referenzen nicht erworben wurden. Ebenso schwer fällt der Einstieg in die Fischerei für Jungfischer oder Existenzgründer. Als ein großer Nachteil wird auch gesehen, dass die Fangkapazitäten durch die unterschiedlichen Aufwandsregelungen an diese Gebiete gebunden werden. So wird in Deutschland oftmals schon zwischen Ostseekapazitäten und Nordseekapazitäten unterschieden.

1.C: Angaben zur Einhaltung der Zugangs-/Abgangsregelung

In Deutschland wird die Einhaltung der Referenzgröße gemäß Verordnung (EG) 1013/2010 durch sogenannte Kapazitätssicherungslicenzen gewährleistet, welche ein vorübergehendes Ausscheiden aus der Flotte und eine spätere Indienstellung eines Fahrzeuges ermöglicht.

Referenzgröße Deutschlands zum 1. Januar 2003:	84.262 BRZ	175.927 kW
Flottenstand zum 1. Januar 2003:	66.844 BRZ	161.045 kW
Flottenstand zum 31. Dezember 2014:	59.364 BRZ	137.491 kW
Zugänge im Jahr 2014:	565 BRZ	1.617 kW

Abgänge im Jahr 2014:	2.262 BRZ	6.877 kW
-----------------------	-----------	----------

Kapazitätsabgänge nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2792/1999 (mit öffentlichen Mitteln geförderte Flottenabgänge) in 2014: **Keine**

1.D. Flottenmanagement

i. Bewertung des Flottenmanagementsystems (Schwächen, Stärken)

Die derzeitige Flottenstruktur spiegelt einerseits einen weiteren Rückgang der Anzahl der Fahrzeuge als Antwort auf sich verändernde Fangmöglichkeiten wider, die Flottenstruktur insgesamt wurde aber in ihrer Heterogenität und Vielfalt, die sich in den einzelnen Segmenten ausdrückt, erhalten. Dies wurde seitens des Flottenmanagements auch ausdrücklich gefördert und zeigt sich beispielsweise darin, dass bei der Verteilung der Fangmöglichkeiten ein besonderes Augenmerk auf die Erhaltung der traditionellen Stellnetzfischerei gelegt wurde.

Ein weiteres Charakteristikum der deutschen Flotte ist der relativ hohe Anteil an kleineren Fahrzeugen. In diesen Betrieben finden sich historisch gewachsen häufig mehrere Kleinfahrzeuge unterschiedlicher Größe, die dem Bedarf angepasst eingesetzt werden können. So wird das kleinere Fahrzeug für den Fang von Heringen oder Süßwasserfischen im geschützten Nahküstenbereich eingesetzt, während das größere zum Fang von Dorsch und Plattfischen vor der Küste dient.

Weiterhin ist das Flottenmanagement dadurch gekennzeichnet, dass in Deutschland auch weiterhin die traditionelle familiär verankerte Nebenerwerbsfischerei ihre Bedeutung behalten soll - nicht zuletzt auch aus touristischen Gründen, um einem Veröden der Häfen entgegenzuwirken. Auch diese Art der Fischerei hat sich seine historischen Fangrechte erworben, die gemäß dem geltenden deutschen Seefischereigesetz bei der Verteilung der Fangmöglichkeiten zu berücksichtigen sind. Hierbei ist herauszustellen, dass es sich im Nebenerwerb meistens um sehr geringe Fanganteile handelt, die aber bewusst erhalten werden sollen.

ii. Pläne zur Verbesserung des Flottenmanagementsystems

Betrachtet man die Entwicklung der deutschen Flotte, so zeigt sich eine insgesamt linear absteigende Kurve der Anzahl an Fahrzeugen und eine damit verbundene Abnahme der Fangkapazitäten von 2.315 Fahrzeugen im Jahre 2000 auf 1.490 Fahrzeuge im Jahre 2014, wobei sich das Abfallen der Kurve langsam abschwächt.

Bei den positiven Signalen der Entwicklung einiger für Deutschland wichtiger Bestände ist seitens des Flottenmanagements darauf zu achten, dass steigende Fangmöglichkeiten noch effizient bewirtschaftet werden können. Die bestehenden Marktmechanismen seitens des Flottenmanagements werden zur Zeit als ausreichend angesehen.

Im Jahr 2014 wurde eine Modernisierungsbekanntmachung veröffentlicht, die den Aufbau einer nachhaltigen Entwicklung der Fischerei fördern soll. Die Regelung betrifft Modernisierungen von Fischereifahrzeugen, bei denen es zu einer Verringerung der eingesetzten Fangkapazitäten kommt. Mit dieser Regelung wird Fischereibetrieben ermöglicht, ihre Fahrzeuge zu modernisieren oder durch effizientere Fahrzeuge zu ersetzen, ohne einen Verlust der Fangquoten in Kauf zu nehmen. Auf diese Weise wird eine ressourcenschonende und nachhaltige Fischerei sichergestellt.

iii. Informationen zum allgemeinen Stand der Erfüllung von Flottenpolitikinstrumenten

Zunächst ist festzuhalten, dass Deutschland bei etwa 5% der Fanganteile und rund 2% Flottenanteilen ein im Vergleich der EU-Staaten ausgewogenes Verhältnis zwischen Fangkapazität und verfügbaren Fangmöglichkeiten verfügt. Im Vorfeld der Festsetzung der Referenzobergrenzen im Jahre 2003 hat Deutschland die damaligen MAP-Ziele jeweils erreicht, was sich dann wiederum in der Höhe der Kapazitätsobergrenze niedergeschlagen hat.

1.E. Informationen zu Änderungen einschlägiger Verwaltungsverfahren für das Flottenmanagement

Im Jahre 2010 wurde aufgrund der neuen Kontrollverordnungen (VO 1224/2009 und VO 404/2011) mit den Arbeiten zur Erstellung einer neuen umfassenden Fischereidatenbank begonnen. Um die umfangreichen *Cross Check*-Verpflichtungen gemäß Art. 109 der VO 1224/2009 erfüllen zu können, werden alle Verwaltungsbereiche wie Fischereifahrzeugkartei, Erfassung der Fangdaten, Erfassung der Verkaufsdaten, Erfassung und Verteilung der Quoten und Fangaufwände und sämtliche Überwachungsfunktionalitäten in allen Verwaltungsbereichen, VMS-Daten und Inspektionsdaten sowie Meldeverfahren in eine einheitliche IT-Anwendung im Datenzentrum Fischerei integriert. Derzeit befindet sich die Fischereifahrzeugkartei bereits in der Testphase und Strukturen für die Umsetzung der Fangerfassung werden aktuell aufgebaut.

2. Analyse der Gleichgewichtsindikatoren und Bewertung des Gleichgewichts

Die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren erfolgte nach DCF-Segmenten (Anlage 3 des Beschlusses der Kommission 2010/93/EU). Für die Beschreibung und Bewertung des Gleichgewichts wurden ähnliche Segmente zusammengefasst, um textliche Wiederholungen zu vermeiden.

1. Technischer Indikator

Der Technische Indikator wurde für alle Segmente, außer für die Fischerei auf unquotierte Arten und der Muschelfischerei berechnet. Die Ergebnisse sind in der **Anlage 5** dargestellt. In der **Anlage 6** ist die Verteilung der Seetage pro Segment dargestellt, um deutlich zu machen, dass bei der Berechnung des technischen Indikators in vielen Fällen Werte deutlich unter 1 erreicht werden, da nur ein oder wenige Fischereifahrzeuge die maximalen Seetage erreichen. Weitere Erklärungen zur relativen Ausnutzung von Seetagen finden sich in den folgenden Abschnitten.

Im Segment der passiven Fischerei < 12 m (PG VL0010 und PG VL1012) wurde die Berechnung für alle aktiven Fahrzeuge angewendet, die verpflichtet sind, ein Fischereilogbuch zu führen. Das betrifft alle Fahrzeuge zwischen 8 und 12 Metern in der Ostsee bzw. zwischen 10 und 12 Metern in der Nordsee. Hintergrund ist, dass nur bei Vorliegen des Logbuches die Tageberechnung sicher vorgenommen werden kann. In dieser Fahrzeuggruppe zeigen sich, wie auch schon in den Jahren zuvor, teils sehr niedrige Werte. Dies lässt sich vorwiegend mit den traditionellen und regionalspezifischen Charakteristika dieses Segments erklären. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge wird im Nebenerwerb eingesetzt und ist allenfalls ein paar Tage, zum Beispiel an Wochenenden oder saisonbedingt nur einige Wochen, im Einsatz. Der Erhalt dieses Segments ergibt sich aus dem politischen Ziel, in Deutschland eine möglichst breit aufgestellte Fischerei zu erhalten, was den Nebenerwerb – wie übrigens auch in der Landwirtschaft - mit einschließt.

Dem gegenüber stehen verhältnismäßig wenig Fahrzeuge, die im Haupterwerb betrieben werden und dadurch deutlich mehr Seetage vorweisen. Dadurch ergeben sich in der Berechnung des technischen Indikators für den größten Teil der Nebenerwerbsfahrzeuge Werte von 0,1 bis 0,3, während Fischereibetriebe aus dem Haupterwerb, die also mit der Fischerei ihren Lebensunterhalt bestreiten, deutlich bessere Werte ab 0,7 vorweisen können.

Diese Gründe finden sich tendenziell auch im Segment der passiven Fischerei ≥ 12 m (DFN VL1218 und DFN VL2440), wobei hier aber bereits der Anteil der Haupterwerbsfischer eine

größere Rolle spielt, was wiederum zu verbesserten Werten zwischen 0,57 und 0,64 führt. Bei den vergleichsweise wenigen 19 Fahrzeugen innerhalb dieses Segments zeigte sich darüber hinaus eine relativ inhomogene Verteilung, was die Erwerbsform der Fahrzeuge angeht. Einige Fahrzeuge mit hohen Seetagewerten setzten sich sehr deutlich von kleineren Nebenerwerbsfahrzeugen mit sehr geringen Seetagen ab, was sich in dieser Gruppe negativ auf die Indikatorwerte niederschlug.

Diese Inhomogenität findet sich ebenfalls im Segment der Trawler <40m (DTS VL1012, DTS VL1218, DTS VL1824, DTS VL2440) wieder, da auch hier mehrere Fahrzeuge im Jahr 2014 eine intensive Fischerei betrieben und diese einer Gruppe von Fahrzeugen mit verhältnismäßig geringem Fischereiaufwand gegenüberstehen. Dies wird als Auswirkung der Fangaufwandsregelung gesehen, da zusätzlicher Fangaufwand gemäß Artikel 13 der VO 1342/2008 nur für bestimmte Fangaufwandsgruppen zugeteilt werden kann, nicht aber für alle. Dadurch sind einzelne Fahrzeuge besser mit Tagen ausgestattet (z.B. Seelachsfränger), andere hingegen nicht. Nachteilig für die Berechnung des Indikators wirkt sich auch das relativ hohe Alter der Fahrzeuge aus. Im Durchschnitt sind Fahrzeuge dieses Segments 40 Jahre alt, was zu längeren Liegezeiten aufgrund von Instandsetzungsmaßnahmen und sonstigen Reparaturen führte.

Die errechneten Werte im Segment der Baumkurrenfischerei (VL1012 TBB, VL1218 TBB, VL1824TBB, VL2440TBB) sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bei den größeren Fahrzeugen stabil geblieben, in der Größenklasse 10-12m leicht zurück gegangen. Aufgrund der guten Preise für Nordseegarnelen ist die Baumkurrenfischerei als wirtschaftlich gesund zu bezeichnen. Dass der Indikator dennoch keinen Höchstwert erzielt, ist auf die Sommerpause beim Krabbenfang zurückzuführen. Hier rüsten einige Fahrzeuge auf größere Geräte/Maschen für die Schollenfischerei um. Diese Fahrzeuge haben dann folglich mehr Seetage zu verzeichnen als die reinen Krabbenkutter. In der Plattfischfischerei zeigten die Beschränkungen des Fangaufwandes abermals negative Auswirkungen in den aufgewandten Seetagen.

Die Hochseesegmente (VL40XX) liegen im positiven Bereich und bedürfen daher keiner weiteren Erläuterung.

2. Biologische Indikatoren

Ergebnisse für die biologischen Indikatoren sind in den **Anlagen 7 und 8** zusammengefasst. Es wurden zwei biologische Indikatoren berechnet, die im letztjährigen Flottenbericht zentral vom STECF berechnet wurden, um einschätzen zu können, in wie weit die Flottensegmente von überfischten Beständen abhängig sind beziehungsweise ihre fischereilichen Aktivitäten Bestände außerhalb biologisch sicherer Grenzen beeinflussen. Diese Indikatoren sind der „Sustainable Harvest Indicator“ (SHI) und der „Stocks-At-Risk Indicator“ (SAR).

Für das Jahr 2014 wurden diese von Deutschland berechnet, da die Berechnungen des STECF zur Zeit der Abgabe des Flottenberichts nicht vorlagen. Da aufgrund des frühen Abgabetermins des Flottenberichts für das Jahr 2014 die Ergebnisse der Bestandseinschätzungen für 2014 noch nicht zur Verfügung standen, wurden die Indikatoren mit der fischereilichen Sterblichkeit (F) aus dem Jahr 2013 und den deutschen Anlandedaten für 2014 berechnet. Komplette Daten für 2014 von den ICES-Bestandsberechnungen sind erst im Laufe des Jahres 2015, nach Abgabefrist dieses Flottenberichts, verfügbar. Für einige Bestände würden sich aufgrund aktuellerer Daten (z.B. fischereiliche Sterblichkeit von 2014) deutlich abweichende Einschätzungen ergeben, die im nächsten Jahresbericht berücksichtigt werden. Die Ergebnisse sind auch aus diesem Grund unter Vorbehalt zu betrachten.

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die SHI-Werte für die verschiedenen Segmente werden im Flottenbericht nur verwendet, wenn der Anteil vom Wert der Anlandungen eines Segments, der zur Berechnung des Indikators genutzt werden kann, bei über 40% liegt.

Die Indikatorwerte für die verschiedenen Segmente schwanken von 2.66 bis 0.70 (**Anlage 7**). Ein SHI-Wert >1 zeigt an, dass dieses Flottensegment im Durchschnitt ökonomisch abhängig ist von Beständen, deren fischereiliche Sterblichkeit derzeit über der fischereilichen Sterblichkeit liegt, die den höchstmöglichen Dauerertrag liefert ($F_c > F_{MSY}$).

Die höchsten SHI-Werte wurden für die 10-12 m und 12-18 m langen demersalen Schleppnetzfisher (DTS VL1012 und DTS VL1218) mit 2.66 und 2.64 berechnet. Diese befischen größtenteils Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee, bei denen $F_c > F_{MSY}$ lag, woraus sich die hohen SHI-Werte ergeben. Das mit passiven Fanggeräten ebenfalls fast ausschließlich auf Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee fischende Segment PG VL1012 hat entsprechend ebenfalls einen relativ hohen SHI-Wert von 2.15. Erfreulich ist die Tatsache, dass 5 Segmente SHI-Werte von ca. 1 oder unter 1 aufweisen. Die Baumkurrenfänger der Längensklassen $24 < 40$ m und ≥ 40 m (TBB VL2440, TBB VL40XX) weisen SHI-Werte von 1.02 auf. Dies hängt größtenteils damit zusammen, dass diese Segmente wertmäßig vor allem Seezunge und Scholle in der Nordsee befischt haben, die beide volle Reproduktionskapazität aufweisen und Scholle unter F_{MSY} und Seezunge nur knapp über F_{MSY} befischt wurde.

Sehr erfreulich ist auch die Tatsache, dass die mittelgroßen und großen Schleppnetzfünger TM VL2440, TM VL40XX und DTS VL40XX SHI-Werte von 1 oder deutlich darunter (SHI = 0.70 bei TM VL40XX) aufwiesen. Das Segment (TM VL40XX) mit dem niedrigsten SHI-Wert ist auch gleichzeitig das Segment, welches den höchsten Wert der Anlandungen aufweist und dadurch als positives Beispiel dient. Von diesem Segment werden vor allem die pelagischen und zum Teil weit verbreiteten Arten wie Makrele, Blauer Wittling und Nordsee-

hering befischt, die sich in einem guten Bestandszustand befinden und angemessen befischt werden ($F_{2013} \leq F_{MSY}$).

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Segmente, welche substantiell zu den deutschen Anlandungen beitragen (TM VL2440, TM VL40XX und DTS VL40XX standen 2014 für **74% der Anlandungen** in Tonnen), **gute bis sehr gute Indikatorwerte aufweisen**. Problematisch sind die Werte bei den kleineren Schiffen, die jedoch nur vergleichsweise geringe Anlandungen in 2014 hatten. Auch geografisch lässt sich das Hauptproblem auf die westliche Ostsee eingrenzen.

Grundsätzlich ist dieser Indikator jedoch kritisch zu betrachten, da für die Berechnung Informationen aus der Biologie (Nutzungszustand) und der Ökonomie (Preise der einzelnen Fischarten) zusammen mit den Informationen über die Zusammensetzungen der Anlandungen der jeweiligen Flottensegmente integriert werden, was eine Interpretation der Ergebnisse in Bezug auf den biologischen Zustand der genutzten Ressourcen erschwert. Es handelt sich weder um einen rein ökonomischen noch rein biologischen Indikator. Da dieser Indikator jedoch als biologischer Indikator dargestellt wird, entsteht der Eindruck, als ob einige deutsche Flottensegmente die befischten Bestände gefährden würden. Es wird der aktuelle Befischungsdruck (fischereiliche Sterblichkeit F_C) ins Verhältnis zu dem als optimal angesehenen Befischungsdruck (fischereiliche Sterblichkeit F_{MSY}) gesetzt, was vernünftig erscheint. Dann wird dieses Verhältnis mit dem Wert (€) der Anlandungen der Bestände und Flotten verrechnet und nicht mit den Gewichten der Anlandungen. Über die angelandeten Gewichte würde sich zusammen mit dem Fischereidruck eine Aussage über den Einfluss einzelner Flottensegmente auf verschiedene Bestände machen lassen. Die einer besonderen Dynamik unterliegenden Preise für einzelne Fischarten erschweren die Interpretation des biologischen Einflusses dagegen.

Kritik an diesem Indikator kommt auch vom STECF. Dieser kommt bei der Einschätzung der verwendeten Indikatoren (STECF-15-02) zu verschiedenen Problemen und Unzulänglichkeiten bei der Berechnung beziehungsweise Interpretation des SHIs, von denen einige Hauptpunkte hier im Original aufgeführt werden:

- *The SHI, used in isolation, merely provides the average ratio of F/F_{MSY} for those stocks caught by a specific fleet segment, weighted by the value of the landed catch from each of those stocks by that fleet segment. The resulting value simply indicates whether a particular fleet segment may be economically dependent on stocks that are estimated to be fished at a rate not consistent with fishing at F_{MSY} . **To use this indicator to assess whether a particular fleet segment is in balance with its fishing opportunities could be wholly misleading.***

- *The SHI and its utility for assessing the balance between fishing capacity and fishing opportunities is not well understood;*
- *The SHI integrates information on the harvest rate of the stocks, the landings composition, and the prices of the various fish species, which makes it difficult to draw clear conclusions.*
- *The SHI may deliver a value of less than 1 for fleet segments which partly rely on individual stocks harvested at rates above FMSY, hence masking instances of unsustainable fishing;*
- *The SHI may deliver a value of more than 1 for fleet segments which are not over-capacity with regards to their permitted harvest opportunities;*
- *The SHI may flag problems with a certain fleet segment despite the fact that the main problem lies with another fleet segment, which in turn may not necessarily be flagged;*
- *The limited number of fleet segments for which a representative indicator coverage can be achieved severely limits the usefulness of the SHI indicator.*

Deutschland unterstützt die Kritikpunkte des STECF am SHI und würde es sehr begrüßen, wenn die Kommission möglichst bald eine Überarbeitung, beziehungsweise Anpassung dieses Indikators veranlassen würde.

Stock-at-Risk Indicator (SAR)

Der SAR-Indikator ist ein Maß dafür, wie viele Bestände, die in einem schlechten Zustand (geringe Laicherbestandsbiomasse) sind, von den Aktivitäten der einzelnen Flottensegmente betroffen sind. Um als SAR-Bestand gewertet zu werden, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

For each fleet segment, the stocks at risk indicator is the number of stocks for which, according to the advice of international scientific bodies, are

EITHER below SSB Blim

OR there is biological advice to stop fishing

OR there is considered to be a biological (stock status) emergency if no Blim is defined

AND for which either:

- a) the stock makes up 10% or more of the catches by the fleet segment, or
- b) the fleet segment takes 10% or more of the total catches from that stock

Bei Betrachtung der letzten Jahre (**Anlage 8**) zeigt sich von 2008 bis 2012 eine Zunahme der SAR-Bestände, die von deutschen Flottensegmenten in größerem Maße befischt wurden, von 2 auf 11. Eine positive Entwicklung wurde jedoch 2013 beobachtet, als nur drei SAR-Bestände identifiziert werden konnten, wobei zwei dieser Bestände vom Segment der

demersalen Schleppnetzfisher über 40 m Länge (DTS VL40XX) befischt wurden. Für 2014 wurden zwei SAR-Bestände identifiziert (ergibt in der Summe in **Anlage 8** einen Wert von 3 für 2014), von denen der Nordseekabeljau und der Grönlandkabeljau nach Aktualisierung der Datenlage für 2014 aus dieser Kategorie wieder herausfallen.

Im Folgenden werden die SAR-Bestände anhand der Bedingungen dieses Indikators (siehe graue Box) kurz diskutiert. Zum Zeitpunkt der Erstellung waren die Gesamtfänge der verschiedenen Bestände durch die unterschiedlichen Nationen noch nicht erhältlich, so dass die Bedingung „*b) the fleet segment takes 10% or more of the total catches from that stock*“ nicht überprüft werden konnte.

DEU DTS VL2440 + DFN VL1218

Einzigster SAR-Bestand in diesen Segmenten war der Nordsee-Kabeljau. Von den oben angegebenen Bedingungen erfüllen diese Segmente bzw. dieser Bestand jedoch nicht alle Bedingungen zur Klassifizierung als SAR-Bestand. Fänge dieses Bestandes machen zwar mehr als 10% der Fänge des jeweiligen Flottensegments aus, jedoch wird die zweite Bedingung nicht erfüllt. Obwohl laut „ICES Advice June 2014“, Abschnitt 6.3.3, die Laicherbestandsbiomasse (SSB) in 2014 leicht unterhalb von B_{lim} lag, wurde diese Einschätzung nach neueren Erkenntnissen korrigiert, so dass die SSB in 2014 höher als B_{lim} war (ICES WKNSEA 2015). Da es auch keinen biologischen Ratschlag gab, das Fischen auf Kabeljau einzustellen (ICES Advice June 2014, Abschnitt 6.3.3), sollte dieser Bestand nicht als SAR-Bestand für diese Segmente in 2014 gewertet werden.

DEU DTS VL40XX

Einzigster SAR-Bestand in diesem Segment ist der Grönland-Kabeljau („offshore“ in Ost- und Westgrönland). Für den Grönland-Kabeljau trifft die Wertung als SAR für dieses Segment zu. Etwas mehr als 10% der Gesamtfänge dieses Segments stammen von diesem Bestand (erste Bedingung erfüllt) und der biologische Rat ist „*no fishing*“ für den Offshore-Bestand (zweite Bedingung erfüllt) (ICES Advice June 2014, Abschnitt 2.3.3). Allerdings zeigt der Kabeljaubestand vor Ostgrönland (auf den hauptsächlich gefischt wird) nach neuesten Erkenntnissen deutliche Zeichen der Erholung (ICES WKICE 2015).

Obwohl es auch vom STECF (STECF-15-02) zu diesem Indikator verschiedene Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge gibt, erscheint der SAR-Indikator als biologischer Indikator besser geeignet zu sein, da die Ökonomie hier nicht berücksichtigt wird. Die Abnahme der SAR-Bestände in den deutschen Flottensegmenten von 11 in 2012 auf 3 in 2013 und 1 in 2014 ist als positiv zu werten.

3. Ökonomische Indikatoren

Ergebnisse für ökonomische Indikatoren sind in **Anlage 9** zusammengefasst.

Die ökonomischen Indikatoren wurden vom Joint Research Centre auf Grundlage der Zahlen berechnet, die Deutschland beim Datenabruf im Rahmen des DCF bereitgestellt hatte. Weil das Segment der pelagischen Hochseetrawler von einem Eigentümer dominiert wird, können die zugehörigen Zahlen aus Datenschutzgründen nicht veröffentlicht werden.

Der Indikator CR/BER (Einnahmen im Verhältnis zu Break-even-Einnahmen) wurde mit Opportunitätskosten für das Kapital berechnet. Im deutschen Fall ergäbe sich aufgrund des niedrigen anzusetzenden Zinssatzes kein nennenswerter Unterschied, wenn die Opportunitätskosten ausgenommen würden. Dieser Indikator enthält für die Abschreibungen Werte, die deutlich höher als die tatsächlich in den Betrieben anzusetzenden Zahlen sind. Ursächlich hierfür ist die vorgeschriebene Methode („perpetual inventory method“, PIM) zur Ermittlung der Schiffswerte, die zu einer maßgeblichen Überschätzung führt. Für die meisten Flottensegmente ist ein steigender Trend zu beobachten.

Die Kapitalrendite (RoFTA) ist, wie in vergangenen Jahren, für die überwiegende Zahl der Flottensegmente negativ. Dies liegt unter anderem begründet in der vorgeschriebenen Methode zur Ermittlung der Schiffswerte. Als Konsequenz ist das „Ampellicht“ für den Indikator „Kapitalrendite“ meist rot. Die Schiffswerte selbst sowie die in den Betrieben tatsächlich anfallenden Kosten liegen substanziell niedriger als die rechnerisch resultierenden Abschreibungen und Opportunitätskosten, die den Indikator mit bestimmen. Der Indikator ist deshalb für eine umfassende Beurteilung des Gleichgewichts der Flotte mit den Fangmöglichkeiten problematisch.

Beim Segment der demersalen Hochseetrawler (DTS40XX) fallen beide Indikatoren als negativ auf. Diese Fahrzeuge gehören überwiegend zu vertikal integrierten Unternehmen: Dort werden die Fänge weiter verarbeitet, und der Großteil der Wertschöpfung wird in der Verarbeitung erzielt. Die Fahrzeuge üben nach Bekunden der Betreiber profitable Fischereien aus.

Ein von den Schiffswerten unabhängiger Indikator ist leider in den Richtlinien nicht für die Auswertung vorgesehen.

Ungeachtet der Tatsache, dass die absoluten Werte der Indikatoren aus genannten Gründen wenig aussagekräftig sind, ist festzuhalten, dass kleinere Fahrzeuge, die vorwiegend passives

Fanggerät einsetzen (PG <12m), häufig nicht kostendeckend betrieben werden. Es ist bei diesen Segmenten jedoch zu berücksichtigen, dass viele Fahrzeuge explizit nicht in erster Linie nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben werden, sondern in der Hobbyfischerei oder im Nebenerwerb. Hier ergeben sich andere Kostenstrukturen, die nicht in Zusammenhang mit dem Gleichgewicht von Fangmöglichkeiten und Kapazität gesetzt werden können. Darüber hinaus ist bei diesen Fahrzeugen zu bedenken, dass sie einen sehr geringen Anteil an deutschen Fängen haben und aus technischer Sicht auch nur begrenzte Mengen fangen können. Außerdem besteht ein nennenswerter Teil ihrer Fänge aus nicht quotierten Süßwasserarten, die nicht dem EU-Quotenmanagement unterliegen. Jegliche Form der Überfischung durch diese Fahrzeuge ist schon aus technischen Gründen nicht möglich.

Verglichen mit den Vorjahren ist bei den demersalen Schleppnetzkuttern unter 40 Meter Länge eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage zu beobachten. Dies ist jedoch nicht auf eine Überkapazität zurückzuführen. Vielmehr gab es eine negative Preisentwicklung bei der Zielart Dorsch aus der Ostsee. Diese Art ist die wichtigste für die demersalen Fahrzeuge unter 24 m. Dies fällt in der Preisstatistik der Gesamtflotte für Dorsch/Kabeljau nicht auf, weil die großen Fangmengen aus der Barentssee und vor Grönland davon nicht betroffen waren.

4. Gesamtbewertung des Gleichgewichts

Insgesamt ist festzustellen, dass Deutschland in den wichtigsten Flottensegmenten mit den größten Fanganteilen das Gleichgewicht zwischen Kapazität und Fangmöglichkeiten als gegeben ansieht. Dies äußert sich insbesondere auch in dem Umstand, dass die EU-rechtlich der deutschen Fischerei zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten regelmäßig nicht überschritten werden.

5. Aktionsplan zur Reduzierung der Flotte aufgrund der Ergebnisse der Indikatoren

Problematische Ergebnisse wurden besonders für die kleine Küstenfischerei festgestellt. Jedoch handelt es sich hier häufig um Nebenerwerbsfischer, deren Fanganteil am Gesamtfang sehr gering ist. Die ökonomischen Indikatoren sind für dieses Segment wenig aussagekräftig, da die Fischerei auch von vielen Beteiligten nicht nach dem Prinzip der Gewinnmaximierung betrieben wird. Außerdem verkleinerte sich dieses Segment in den letzten Jahren kontinuierlich. Abgesehen von den Indikatoren ist anzunehmen, dass diese Fahrzeuge aufgrund ihrer geringen Größe und damit Fangkapazität kaum als Verursacher einer etwaigen Überfischung infrage kommen. Deshalb sieht Deutschland momentan keinen Grund, für dieses Segment

einen Aktionsplan vorzulegen, wird die Situation jedoch regelmäßig beobachten und - wenn nötig - in den nächsten Jahren aktiv werden.

Die Indikatorwerte für die größeren Schiffe waren positiver. Die ökonomische Situation schwankte in den letzten Jahren beträchtlich, was aber nicht ungewöhnlich ist. Ein Indiz für eine dauerhafte Überkapazität im ökonomischen Sinne kann hieraus nicht abgeleitet werden. Zudem gibt es methodische Ungereimtheiten, die eine zu negative Einschätzung der ökonomischen Situation vermuten lassen. Insgesamt sieht Deutschland momentan keine Notwendigkeit für einen Aktionsplan, wird die Situation jedoch weiter analysieren und gegebenenfalls reagieren.

Anlage 1: Einteilung der Flottensegmente

Bezeichnung	MAP-Beschreibung	MAP-Segment	FISHING_TECH nach DCF	VESSEL_LENGTH nach DCF	
Fischereifahrzeuge mit passivem Gerät, <12 Meter	Kleine Küstenfischerei, <12 Meter	4C1	PG	VL0010	
	Kleine Küstenfischerei, <12 Meter	4C1	PG	VL1012	
Fischereifahrzeuge mit passivem Gerät, ≥12 Meter	Fischerei mit passivem Fanggerät, ≥12 Meter	4C2	DFN	VL1218	
	Fischerei mit passivem Fanggerät, ≥12 Meter	4C2	DFN	VL1824	
	Fischerei mit passivem Fanggerät, ≥12 Meter	4C2	DFN	VL2440	
	Fischerei mit passivem Fanggerät, ≥12 Meter	4C2	FPO	VL1218	
	Fischerei mit passivem Fanggerät, ≥12 Meter	4C2	FPO	VL1824	
	Fischerei mit passivem Fanggerät, ≥12 Meter	4C2	FPO	VL2440	
Schleppnetzfahrzeuge < 40 m	Schleppnetzkutter	4C3	DTS	VL0010	
	Schleppnetzkutter	4C3	DTS	VL1012	
	Schleppnetzkutter	4C3	DTS	VL1218	
	Schleppnetzkutter	4C3	DTS	VL1824	
	Schleppnetzkutter	4C3	DTS	VL2440	
	Schleppnetzkutter	4C3	TM	VL1012	
	Schleppnetzkutter	4C3	TM	VL1218	
	Schleppnetzkutter	4C3	TM	VL1824	
	Schleppnetzkutter	4C3	TM	VL2440	
	Baumkurrenfahrzeuge	Baumkurrenfänger	4C4	TBB	VL0010
Baumkurrenfänger		4C4	TBB	VL1012	
Baumkurrenfänger		4C4	TBB	VL1218	
Baumkurrenfänger		4C4	TBB	VL1824	
Baumkurrenfänger		4C4	TBB	VL2440	
Baumkurrenfänger		4C4	TBB	VL40XX	
Baumkurrenfänger Liste I + II		4C5	TBB	VL0010	
Baumkurrenfänger Liste I + II		4C5	TBB	VL1012	
Baumkurrenfänger Liste I + II		4C5	TBB	VL1218	
Baumkurrenfänger Liste I + II		4C5	TBB	VL1824	
Baumkurrenfänger Liste I + II		4C5	TBB	VL2440	
Hochseetrawler, pelagisch, ≥ 40m		Hochseetrawler, pelagisch	4C6	TM	VL40XX
Hochseetrawler, demersal, ≥ 40m		Hochseetrawler, universal	4C7	DTS	VL40XX

Anlage 2: Übersicht der Bestände, die 2014 von Fahrzeugen der verschiedenen Flottensegmente befischt wurden. Die Zahlen in der Tabelle entsprechen den Anlandungen in Tonnen. Es werden nur Bestände aufgeführt, von denen ≥ 100 t gefangen wurden (≥ 500 t bei TM VL40XX)

Befischer Bestand			Segment										
Code	ICES/NAFO-Gebiete	Bestand	PG VL0010	PG VL1012	DFN VL1218	DFN VL2440	DRB VL2440	DRB VL 40XX	FPO VL1218	FPO VL2440	TBB VL1012	TBB VL1218	TBB VL1824
ANF	SA IV, VI, VII	Seeteufel				812							
ARU	SA I, II, IV, VI, VII, VIII, IX, X, XII, XIV + Div. IIIa, Vb	Goldlachs											
CJM	Pacific Southeast	Chilenean jack mackerel											
COD	SA I, Div. IIa, IIb	Kabeljau Nordostarktisch											
COD	Div.IIIb-d, SD 22-24	Dorsch westliche Ostsee	736	446									
COD	Div. III d, SD 25-32	Dorsch östliche Ostsee											
COD	Div. IIIaN, Iva, IVb, IVc, VII d	Kabeljau Nordsee											
COD	SA XIV	Kabeljau Ostgrönland											
CSH	Div. IVb, IVc	Crangon Nordsee									143	8368	6616
DAB	Div.IIIb-d, SD 22-24	Kliesche Ostsee											
DAB	Div. IV, VII d	Kliesche Nordsee											
FLE	Div. IIIb-c SD 22-23	Flunder Beltsee und Öresund	177										
FLE	Div. IIIc-d SD 24-25	Flunder südliche Ostsee	117										
GHL	SA XIV, Div.Va	Schwarzer Heilbutt Ostgrönland/Island											
GHL	NAFO Div. 1D	Schwarzer Heilbutt Westgrönland											
HAD	SA IV, VI, VII	Schellfisch Nordsee											
HAD	SA I, Div. IIa, IIb	Schellfisch Nordostarktisch											
HER	Div. IIIa, IIIb-d SD 22-24	Hering westliche Ostsee	1741	1777	355				138				
HER	Div. III d SD 25-32	Hering östliche Ostsee											
HER	VIa (North)	Hering in VIa (North)											
HER	Div. VIIa, VIIg,h,j,k	Hering keltische See und südlich von Irland											
HER	Div. IV, VII d	Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal)											
HER	Div. IIa, IIb	Hering Atlantoskandischer											
HKE	Div. IIIa, VIIIa,b,d, SA IV, VI,	Seehecht (nördlicher Bestand)											

JAX	Div. IIa, IVa,Vb,VIa,VIIa-c,e-k,VIIIa-e	Stöcker westlicher Bestand											
JAX	Div. IIIa, IVb,c, VIId	Stöcker Nordseebestand											
JAX	FAO area 34	Stöcker zentraler östlicher Atlantik											
KEF	Div. VIb	Atlantische Tiefseekrabbe								191			
MAC	Div. IIa,IIIa,IV,Vb,VI,VII,V IIIabde,XII,XIV	Makrele Nordostatlantik											
MAS	FAO area 34	Japanische Makrele zentraler östlicher Atlantik											
MUS	Div. IVb	Muscheln Nordsee				3276	2665						
NEP	Div. IIIa, IV	<i>Nephrops</i> Nordsee											
PIL	FAO area 34	Sardine zentraler östlicher Atlantik											
PLE	Div. IVa, IVb, IVc	Scholle Nordsee											
PLE	SD 21-23	Scholle (Kattegat, Beltsee, Öresund)											
POK	SA I, Div. IIa, IIb	Seelachs Nordostarktisch											
POK	Div. IIIa, IVa, IVb, IVc	Seelachs Nordsee											
RED	SA XIV	Rotbarsch (<i>S. mentella</i> + <i>S. marinus</i>)											
SAA	FAO area 34	Goldsardine zentraler östlicher Atlantik											
SAN	Div. IVa, IVb, IVc	Sandaal Nordsee											
SOL	Div. IVb, IVc	Seezunge Nordsee											
SPR	SA IV	Sprotte Nordsee											
SPR	SD 22-32	Sprotte Ostsee											
WHB	Combined stock (I-X, XII, XIV)	Blauer Wittling											
WHG	Div. IIIa	Wittling (Skagerrak, Kattegat)											

Anlage 2 (Fortsetzung)

Befischter Bestand			Segment										
Code	ICES/NAFO-Gebiete	Bestand	TBB VL2440	TBB VL40X X	DTS VL1012	DTS VL1218	DTS VL1824	DTS VL2440	DTS VL40X X	TM VL1824	TM VL2440	TM VL40XX	Anzahl Segmente
ANF	SA IV, VI, VII	Seeteufel											1
ARU	SA I, II, IV, VI, VII, VIII, IX, X, XII, XIV + Div. IIIa, Vb	Goldlachs										908	1
CJM	Pacific Southeast	Chilean jack mackerel										10502	1
COD	SA I, Div. IIa, IIb	Kabeljau Nordostarktisch							6225				1
COD	Div. IIIb-d, SD 22-24	Dorsch westliche Ostsee			200	910	747	529		114			7
COD	Div. IIIc, SD 25-32	Dorsch östliche Ostsee					163	380		158			3
COD	Div. IIIaN, Iva, IVb, IVc, VIIId	Kabeljau Nordsee					114	1969	118				3
COD	SA XIV	Kabeljau Ostgrönland							2129				1
CSH	Div. IVb, IVc	Crangon Nordsee	291										5
DAB	Div. IIIb-d, SD 22-24	Kliesche Ostsee			101	373	306						3
DAB	Div. IV, VIIId	Kliesche Nordsee	102				146						2
FLE	Div. IIIb-c SD 22-23	Flunder Beltsee und Öresund				150	147						3
FLE	Div. IIIc-d SD 24-25	Flunder südliche Ostsee				138	291	286					4
GHL	SA XIV, Div. Va	Schwarzer Heilbutt Ostgrönland/Island							3701				1
GHL	NAFO Div. 1D	Schwarzer Heilbutt Westgrönland							1869				1
HAD	SA IV, VI, VII	Schellfisch Nordsee						680					1
HAD	SA I, Div. IIa, IIb	Schellfisch Nordostarktisch							340				1
HER	Div. IIIa, IIIb-d SD 22-24	Hering westliche Ostsee			378	1597	545	1561		2149			9
HER	Div. IIIc SD 25-32	Hering östliche Ostsee									326	1405	2
HER	VIa (North)	Hering in VIa (North)										3354	1
HER	Div. VIIa, VIIg,h,j,k	Hering keltische See und südlich von Irland										578	1
HER	Div. IV, VIIId	Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal)									409	36440	2
HER	Div. IIa, IIb	Hering Atlantoskandischer										669	1
HKE	Div. IIIa, VIIIa,b,d, SA IV, VI,	Seehecht (nördlicher Bestand)						678					1
JAX	Div. IIa, IVa,Vb,VIa,VIIa-c,e-k,VIIIa-e	Stöcker westlicher Bestand										17160	1
JAX	Div. IIIa, IVb,c, VIIId	Stöcker Nordseebestand				155	115					1618	3

JAX	FAO area 34	Stöcker zentraler östlicher Atlantik										681	1
KEF	Div. VIb	Atlantische Tiefseekrabbe											1
MAC	Div. IIa, IIIa, IV, Vb, VI, VII, V IIIabde, XII, XIV	Makrele Nordostatlantik										28453	1
MAS	FAO area 34	Japanische Makrele zentraler östlicher Atlantik										2645	1
MUS	Div. IVb	Muscheln Nordsee	574	401									4
NEP	Div. IIIa, IV	<i>Nephrops</i> Nordsee					269	145					2
PIL	FAO area 34	Sardine zentraler östlicher Atlantik										3993	1
PLE	Div. IVa, IVb, IVc	Scholle Nordsee	1231	291			2226	435					4
PLE	SD 21-23	Scholle (Kattegat, Beltsee, Öresund)				137	102						2
POK	SA I, Div. IIa, IIb	Seelachs Nordostarktisch							199				1
POK	Div. IIIa, IVa, IVb, IVc	Seelachs Nordsee						4546	4006				2
RED	SA XIV	Rotbarsch (<i>S. mentella</i> + <i>S. marinus</i>)							1971			890	2
SAA	FAO area 34	Goldsardine zentraler östlicher Atlantik										886	1
SAN	Div. IVa, IVb, IVc	Sandaal Nordsee									2299	2753	2
SOL	Div. IVb, IVc	Seezunge Nordsee	370										1
SPR	SA IV	Sprotte Nordsee									1058	533	2
SPR	SD 22-32	Sprotte Ostsee				360	550				3366	5835	4
WHB	Combined stock (I-X, XII, XIV)	Blauer Wittling										24487	1
WHG	Div. IIIa	Wittling (Skagerrak, Kattegat)				278	202						2

**Anlage 3: Entwicklung der Bestände, die von Fahrzeugen der verschiedenen Flottenteile be-
fischt wurden. Es werden nur Bestände aufgeführt, von denen ≥ 100 t gefangen wurden (≥ 500
t bei TM VL40XX)**

Segment	Befischter Bestand	Bestandszustand Anfang 2014
PG VL0010	Dorsch westliche Ostsee Flunder Beltsee und Öresund Flunder südliche Ostsee Hering westliche Ostsee	SSB $< B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$
PG VL1012	Dorsch westliche Ostsee Hering westliche Ostsee	SSB $< B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$
DFN VL1218	Hering westliche Ostsee	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$
DFN VL2440	Seeteufel Nordsee, Keltische See und westlich Schottland	Keine Klassifizierung möglich; Bewirtschaftungsstatus unklar
DRB VL2440	Muscheln Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES
DRB VL40XX	Muscheln Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES
FPO VL1218	Hering westliche Ostsee	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$
FPO VL2440	Atlantische Tiefseekrabbe, ICES Division VIb	Keine Bestandsabschätzung durch ICES
TBB VL1012	<i>Crangon</i> Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES
TBB VL1218	<i>Crangon</i> Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES
TBB VL1824	<i>Crangon</i> Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES
TBB VL2440	<i>Crangon</i> Nordsee Kliesche Nordsee Scholle Nordsee Seezunge Nordsee Muscheln Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungszustand unklar Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Bestandsabschätzung durch ICES
TBB VL40XX	Scholle Nordsee Muscheln Nordsee	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Bestandsabschätzung durch ICES
DTS VL1012	Dorsch westliche Ostsee Hering westliche Ostsee Kliesche Ostsee	SSB $< B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungszustand unklar
DTS VL1218	Kliesche Ostsee Sprotte Ostsee Flunder Beltsee und Öresund Flunder südliche Ostsee Dorsch westliche Ostsee Hering westliche Ostsee Stöcker westliche Ostsee Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund Wittling westliche Ostsee	Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungszustand unklar Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich SSB $< B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich
DTS VL1824	Kliesche Ostsee Sprotte Ostsee Flunder Beltsee und Öresund Dorsch östliche Ostsee Kabeljau Nordsee <i>Crangon</i> Nordsee Kliesche Nordsee Kaisergranat Nordsee Scholle Nordsee Flunder südliche Ostsee Dorsch westliche Ostsee Hering westliche Ostsee Stöcker westliche Ostsee Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungszustand unklar Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich SSB $< B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Bestandsabschätzung durch ICES Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungszustand unklar Viele Subpopulationen mit unterschiedlichem Bestandszustand Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich SSB $< B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich

	Wittling westliche Ostsee	Keine Klassifizierung möglich
DTS VL2440	Dorsch östliche Ostsee Dorsch westliche Ostsee Hering westliche Ostsee Flunder südliche Ostsee Kabeljau Nordsee Schellfisch Nordsee Seelachs Nordsee Scholle Nordsee Seehecht Nordsee (Nördlicher Bestand) Kaisergranat Nordsee	Keine Klassifizierung möglich SSB < $B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich SSB < $B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ SSB (minimal) < $MSY B_{trigger}$, $F_{curr} = F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Viele Subpopulationen mit unterschiedlichem Bestandszustand
DTS VL40XX	Kabeljau Nordsee Kabeljau, Nordostarktisch Kabeljau, Grönland Seelachs Nordsee Seelachs, Nordostarktisch Schellfisch, Nordostarktisch Seewolf, Nordostatlantik Schwarzer Heilbutt Ostgrönland/Island Schwarzer Heilbutt Westgrönland* Rotbarsch <i>S. mentella</i> und <i>S. marinus</i> (Div. XIV)	SSB < $B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich SSB (minimal) < $B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} = F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, F zwischen $F_{0,1}$ und F_{max} Keine Klassifizierung möglich. Teils guter, teils schlechter Zustand der Bestände
TM VL1824	Dorsch östliche Ostsee Dorsch westliche Ostsee Hering westliche Ostsee	Keine Klassifizierung möglich SSB < $B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$
TM VL2440	Hering östliche Ostsee Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal) Sprotte Ostsee Sprotte Nordsee Sandaal Nordsee	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{CAP}$ Viele Subpopulationen mit unterschiedlichem Bestandszustand
TM VL40XX	Atlanto-skandischer Hering Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal) Hering östliche Ostsee Hering VIa Nord Hering VII h Sprotte Ostsee Sprotte Nordsee Sandaal Nordsee Makrele Nordostatlantik Blauer Wittling Goldlachs VIa Nord Pelagischer Rotbarsch (Div. XIV) Stöcker Nordsee Stöcker, westlicher Bestand Stöcker, östlicher zentraler Atlantik Japanische Makrele, östl. zentraler Atlantik Sardine, östlicher zentraler Atlantik Goldsardine, östlicher zentraler Atlantik Chilean jack mackerel, Südostpazifik	SSB < $B_{pa}/MSY B_{trigger}$, $F_{curr} = F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $B > B_{lim}$ (B_{pa} nicht definiert), $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{CAP}$ Viele Subpopulationen mit unterschiedlichem Bestandszustand Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich SSB < MSY_B , $F_{curr} > F_{MSY}$

* STECF Review of Scientific Advice 2015

Anlage 4: Kapazitätsänderungen im Jahr 2014

Stand der deutschen Fischereiflotte am 31.12.2013

	Anzahl	GT	kW
Kleine Küstenfischerei <12m	1.189	2.808	27.757
VL0010 PG	1.116	2.035	21.523
VL1012 PG	73	773	6.234
passiv > 12m	19	1.467	4.282
VL1240 DFN	19	1.467	4.282
Trawler bis 40 m	75	6.890	17.831
VL0012 DTS	13	195	1.882
VL1218 DTS	30	1.024	5.514
VL1824 DTS	18	2.098	3.925
VL2440 DTS + TM	14	3.573	6.510
Baumkurre	225	10.779	48.925
VL0012 TBB	20	107	1.077
VL1218 TBB	125	3.830	23.565
VL1824 TBB	69	4.225	14.976
VL24XX TBB	11	2.617	9.307
Hochsee pelagisch >40m	5	26.922	23.537
VL40XX TM	5	26.922	23.537
Hochsee demersal >40m	7	9.805	14.151
VL40XX DTS	7	9.805	14.151
Muschelfischer	10	2.390	6.268
VL12XX DRB	10	2.390	6.268
Gesamtergebnis	1.530	61.061	142.751

Stand der deutschen Fischereiflotte am 31.12.2014

	Anzahl	GT	kW
Kleine Küstenfischerei <12m	1.165	2.751	27.425
VL0010 PG	1.095	2.005	21.419
VL1012 PG	70	746	6.006
passiv > 12m	18	1.448	4.144
VL1224 DFN	18	1.448	4.144
Trawler bis 40 m	73	6.886	17.981
VL0012 DTS	12	188	1.792
VL1218 DTS	29	1.008	5.414
VL1824 DTS	17	1.918	4.043
VL2440 DTS + TM	15	3.772	6.732
Baumkurre	214	10.510	46.972
VL0012 TBB	19	105	1.051
VL1218 TBB	117	3.606	22.311
VL1824 TBB	66	3.989	14.313

VL24XX TBB	12	2.810	9.297
Hochsee pelagisch >40m	5	26.922	23.537
VL40XX TM	5	26.922	23.537
Hochsee demersal >40m	6	8.650	11.724
VL40XX DTS	6	8.650	11.724
Muschelfischer	9	2.197	5.708
VL12XX DRB	9	2.197	5.708
Gesamtergebnis	1.490	59.364	137.491

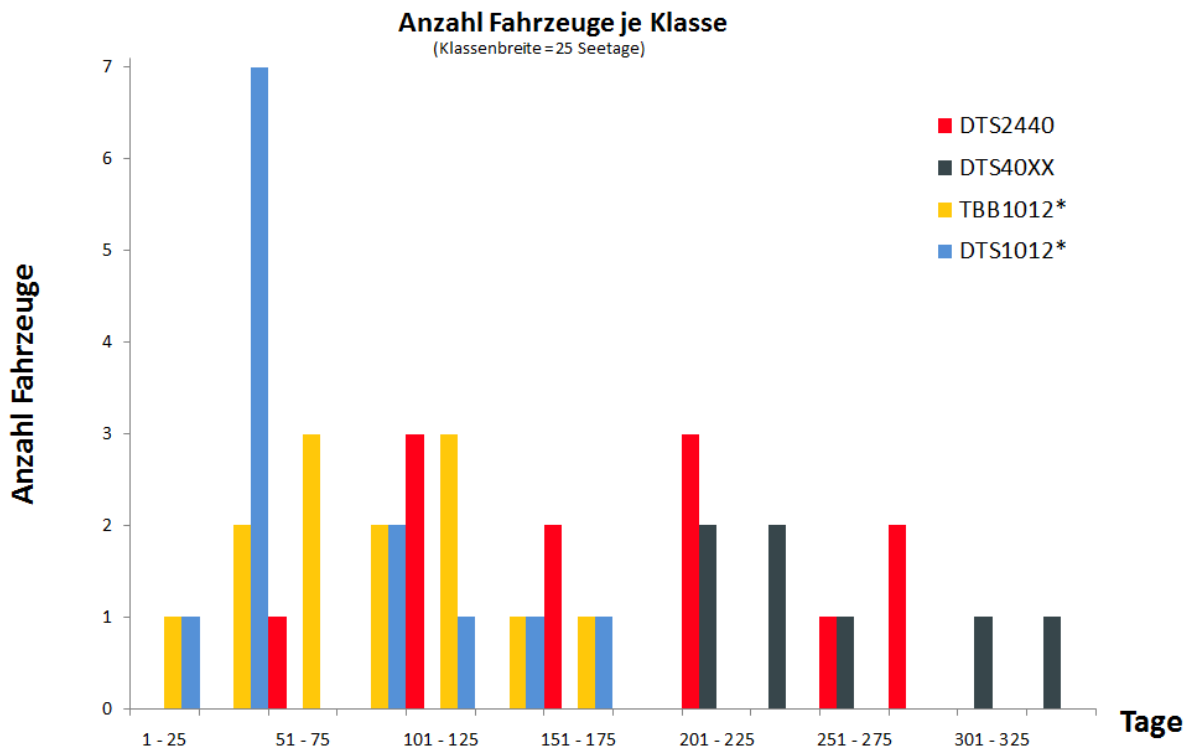
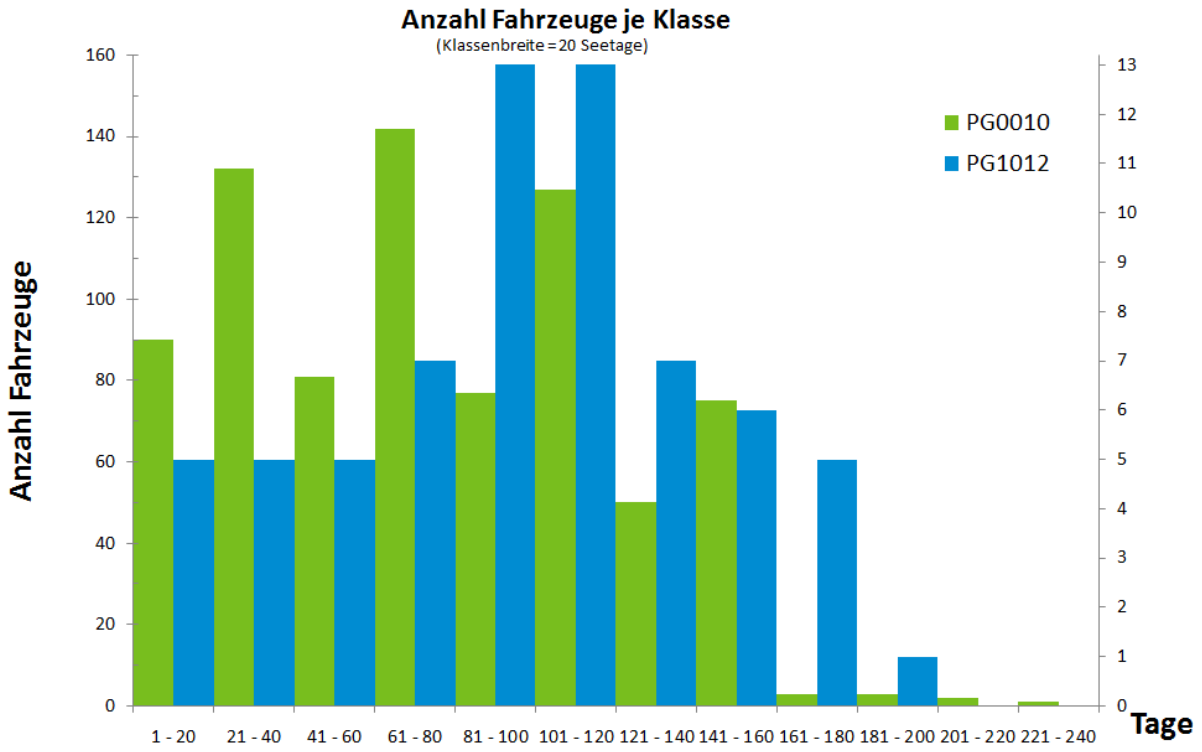
Veränderungen 2014 zum Vorjahr

	Anzahl	GT	kW
Kleine Küstenfischerei <12m	-24	-57	-332
VL0010 PG	-21	-30	-104
VL1012 PG	-3	-27	-228
passiv > 12m	-1	-19	-138
VL1224 DFN	-1	-19	-138
Trawler bis 40 m	-2	-4	150
VL0012 DTS	-1	-7	-90
VL1218 DTS	-1	-16	-100
VL1824 DTS	-1	-180	118
VL2440 DTS + TM	1	199	222
Baumkurre	-11	-269	-1.953
VL0012 TBB	-1	-2	-26
VL1218 TBB	-8	-224	-1.254
VL1824 TBB	-3	-236	-663
VL24XX TBB	1	193	-10
Hochsee pelagisch >40m	0	0	0
VL40XX TM	0	0	0
Hochsee demersal >40m	-1	-1.155	-2.427
VL40XX DTS	-1	-1.155	-2.427
Muschelfischer	-1	-193	-560
VL12XX DRB	-1	-193	-560
Gesamtergebnis	-40	-1.697	-5.260

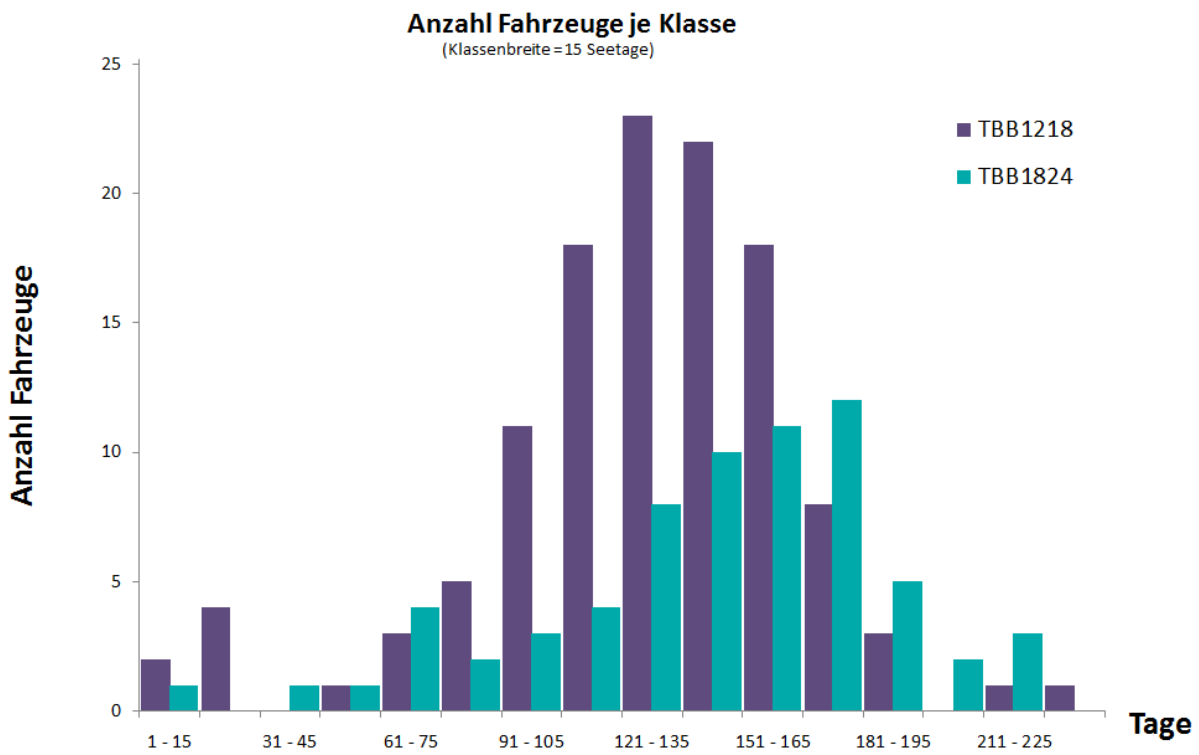
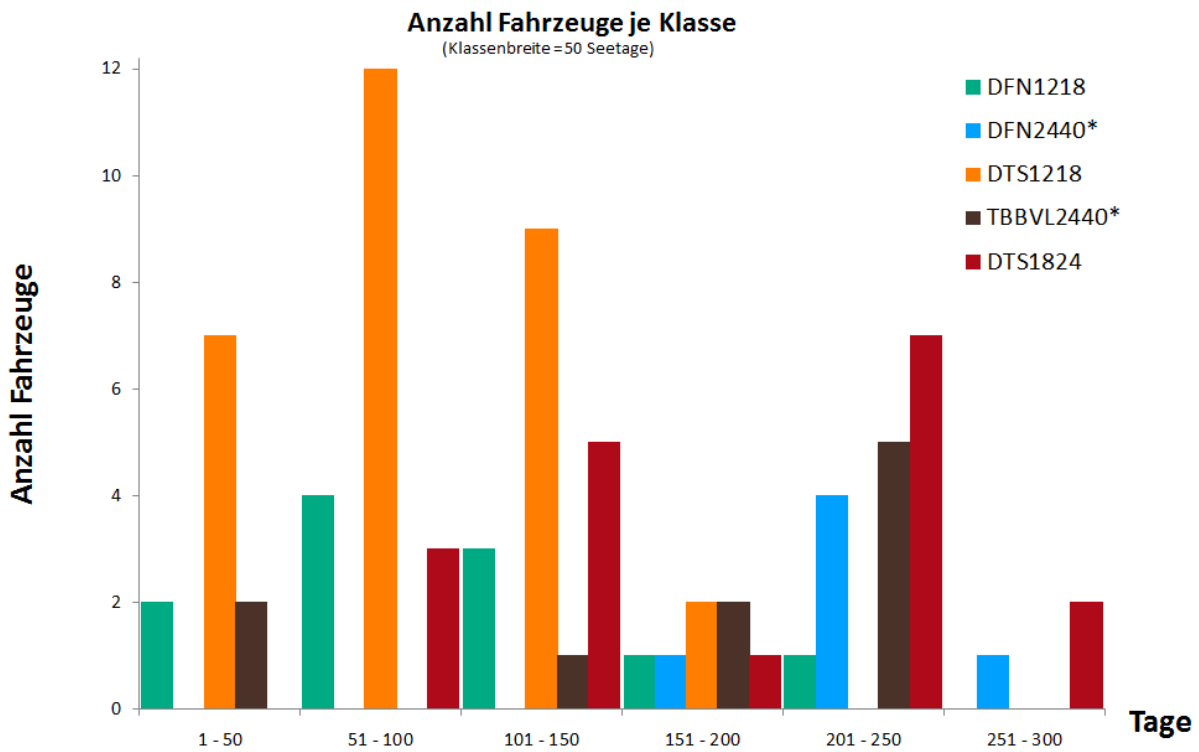
Anlage 5: Entwicklung der Werte für den technischen Indikator pro Segment

FISHING_TECH	VESSEL_LENGTH	Unit	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DFN	VL1218	totseadays/NumbersVessel	0,62	0,48	0,46	0,51	0,72	0,44	0,57
DFN	VL2440	totseadays/NumbersVessel	0,75	0,50	0,71	0,64	0,66	0,85	0,64
DTS	VL1012	totseadays/NumbersVessel	0,44	0,54	0,56	0,58	0,59	0,42	0,48
DTS	VL1218	totseadays/NumbersVessel	0,64	0,49	0,47	0,60	0,71	0,53	0,53
DTS	VL1824	totseadays/NumbersVessel	0,57	0,64	0,58	0,60	0,62	0,60	0,59
DTS	VL2440	totseadays/NumbersVessel	0,71	0,62	0,50	0,57	0,65	0,68	0,59
DTS	VL40XX	totseadays/NumbersVessel	0,76	0,82	0,84	0,92	0,83	0,78	0,73
PG	VL0010	totseadays/NumbersVessel	0,29	0,26	0,31	0,26	0,35	0,33	0,25
PG	VL1012	totseadays/NumbersVessel	0,51	0,53	0,51	0,48	0,56	0,51	0,41
TBB	VL1012	totseadays/NumbersVessel	0,28	0,33	0,45	0,31	0,48	0,64	0,48
TBB	VL1218	totseadays/NumbersVessel	0,61	0,64	0,65	0,60	0,60	0,56	0,60
TBB	VL1824	totseadays/NumbersVessel	0,62	0,56	0,60	0,58	0,63	0,65	0,62
TBB	VL2440	totseadays/NumbersVessel	0,83	0,77	0,83	0,54	0,78	0,85	0,82

Anlage 6: Verteilung der Seetage pro Segment (zur Erläuterung des technischen Indikators)



Anlage 6 (Fortsetzung)



Anlage 7: Sustainability Harvest Indicator (SHI) für 2014. Die grau unterlegten Zeilen wurden nicht als SHI berücksichtigt, da der Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte nur zu unter 40% in die Berechnung des Indikators eingegangen ist.

Flottensegment	Wert der Anlandungen einer Flotte mit vorhandenem F_c/F_{MSY}	Bestände, die zur Berechnung des SHI herangezogen wurden	Anzahl Bestände zur Berechnung des SHI	Anzahl von überfischten Beständen im Indikator	SHI	Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte, der in den Indikator eingegangen ist	Wert der Gesamtanlandungen der Flotte
DTS VL1012	371274	cod-2224, her-3a22, spr-2232	3	3	2.66	65.8	564118
DTS VL1218	1600340	cod-2224, her-3a22, hke-nrtn, sol-kask, spr-2232	5	5	2.64	64.8	2469911
PG VL1012	1297464	cod-2224, her-3a22	2	2	2.15	74.7	1736013
TM VL1824	669448	cod-2224, her-3a22, spr-2232	3	3	1.61	82.2	814362
DTS VL2440	14715013	cod-2224, cod-347d, had-34, her-3a22, hke-nrtn, mac-nea, ple-nsea, sai-3a46, sol-nsea, spr-2232	10	6	1.50	86.7	16931864
DTS VL1824	4739090	cod-2224, cod-347d, had-34, her-3a22, hke-nrtn, mac-nea, ple-nsea, sai-3a46, sol-nsea, spr-2232	10	6	1.47	54.5	8699630
DFN VL1218	865843	her-3a22, cod-2224, cod-347d, had-34, hke-nrtn, mac-nea, ple-nsea, sai-3a46, sol-kask, sol-nsea	10	6	1.38	87.9	984576
FPO VL1218	48543	her-3a22			1.30	100.0	48543
TBB VL2440	5055923	cod-347d, had-34, hke-nrtn, ple-nsea, sai-3a46, sol-nsea	6	3	1.02	59.8	8453329
TBB VL40XX	1217411	cod-347d, had-34, hke-nrtn, ple-nsea, sol-nsea	5	3	1.02	51.9	2345957

DTS VL40XX	24360884	cod-347d, cod-arct, ghl-icel, had-34, had-arct, hke-nrtn, mac-nea, ple-nsea, sai-3a46, usk-icel	10	5	1.00	69.3	35153005
TM VL2440	1236584	her2529-gor, her47d3, sai-3a46, spr-nsea, spr-2232	5	1	0.92	74.2	1666358
TM VL40XX	60918623	her-47d3, her-noss, her-2532-gor, her-irls, her-vian, hom-west, jax-eastAtl, mac-nea, pil-eastAtl, spr-2232, spr-nsea, whb-comb	12	4	0.70	85.9	70890999
PG VL0010	1873091	cod-2224, her-3a22, mac-nea	3	2	2.40	35.7	5255967
DFN VL2440	534989	cod-347d, had-34, hke-nrtn, mac-nea, ple-nsea, sai-3a46, sol-nsea	7	3	1.40	27.4	1955556
TBB VL1824	36099	cod-347d, ple-nsea, sol-nsea	3	2	1.03	0.2	19136945
TBB VL1218	2540	ple-nsea, sol-nsea	2	1	0.96	0.0	23830010

Anlage 8: Stocks-at-Risk (SAR) für die Flottensegmente der deutschen Fischerei in 2014

Segment	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DEU DFN VL1218	0	0	1	2	2	0	1(0)*
DEU DFN VL2440	0	0	0	0	2	0	0
DEU DTS VL1012	0	0	0	1	1	0	0
DEU DTS VL1218	0	0	0	1	1	0	0
DEU DTS VL1824	0	0	0	1	1	0	0
DEU DTS VL2440	0	0	1	1	1	1	1(0)*
DEU DTS VL40XX	2	2	2	2	1	2	1(0)*
DEU PG VL0010	0	0	0	1	1	0	0
DEU PG VL1012	0	0	0	1	1	0	0
DEU TBB VL1218	0	0	0	0	0		0
DEU TBB VL1824	0	0	0	0	0	0	0
DEU TBB VL2440	0	0	0	0	0	0	0
Summe	2	2	4	10	11	3	3(0)

* Nach aktuelleren Daten (ICES WKNSEA 2015, WKICE 2015) fallen diese Werte (für Nordsee- und Grönlandkabeljau) aus dieser Kategorie heraus, s. Text in Abschnitt 2.2.

Anlage 9: Ökonomische Indikatoren für die Flottensegmente der deutschen Fischerei für 2008 - 2013

	Current revenue to Break-even revenue							RoFTA						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Trend	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Trend
DEU AREA27 DFN VL1218°	2.66	1.62	2.51	0.5	7.39	3.85	increasing	54.7	18.7	58.5	-18.5	178.9	98.4	increasing
DEU AREA27 DFN VL2440	-2.06	-0.9	1.67	0.73	-0.22	0.37	increasing	-77.3	-59.5	45.9	-42.2	-91.7	-50.8	decreasing
DEU AREA27 DTS VL1012	0.78	-0.09	1.21	0.67	0.56	0.66	increasing	-10.0	-70.8	12.3	-19.5	-29.0	-23.6	increasing
DEU AREA27 DTS VL1218°	0.79	0.73	0.84	0.6	0.98	0.82	increasing	-8.2	-9.4	-7.6	-16.7	-0.7	-7.5	increasing
DEU AREA27 DTS VL1824°	2.09	0.99	1.23	0.91	0.5	2.84	increasing	37.1	-0.5	9.0	-3.0	-15.9	50.9	increasing
DEU AREA27 DTS VL2440°	0.13	1.1	1.58	1.88	1.04	1.36	increasing	-102.8	4.1	20.4	32.5	3.2	12.6	increasing
DEU AREA27 DTS VL40XX°	0.6	0.51	0.85	0.68	0.73	0.62	decreasing	-13.3	-17.6	-4.7	-9.1	-8.5	-13.5	increasing
DEU AREA27 TBB VL1012	-1.06	2.49	1.13	-0.35	3.15	3.31	increasing	-63.7	46.7	8.2	-75.0	124.0	133.1	increasing
DEU AREA27 TBB VL1218°	1.78	1.31	1.46	0.97	2.71	2.57	increasing	41.1	15.1	22.7	-1.3	87.7	92.9	increasing
DEU AREA27 TBB VL1824°	1.58	0.9	1.15	0.59	1.88	1.98	increasing	24.4	-4.2	6.3	-16.2	36.2	39.4	increasing
DEU AREA27 TBB VL2440	1.22	2.15	1.08	0.69	0.99	2.02	decreasing	7.6	39.4	3.5	-12.2	-0.6	41.7	increasing
DEU AREA27 PG VL0010°	1.16	0.17	1.05	0.72	0.81	0.44	decreasing	6.7	-36.1	2.0	-14.6	-11.4	-27.8	decreasing
DEU AREA27 PG VL1012°	0.71	0.4	0.49	0.38	0.56	0.48	increasing	-18.7	-30.9	-26.4	-29.6	-20.8	-24.0	no significant trend