

# **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 2015**

## **1.A: Beschreibung und Entwicklung der Flotte**

### **i. Beschreibung der Flotte**

Die deutsche Fischereiflotte besteht zum 31.12.2015 aus 1.440 Fischereifahrzeugen, was einem Minus von 49 Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Fischereifahrzeuge wurden für die folgende Beschreibung sieben Gruppen zugeordnet.

#### **Stellnetzfahrzeuge <12 m (PG VL0010, PG VL1012)**

Den größten Fahrzeuganteil in der deutschen Fischereiflotte haben die 1.122 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 Hering und Dorsch, aber auch Flunder zu nennen.

Im Vergleich zum Vorjahr verkleinerte sich dieses Segment um 43 Fahrzeuge. Ebenfalls verringerte sich die Motorleistung um 220 kW sowie die Tonnage um 45 GT.

#### **Fischereifahrzeuge mit passivem Fanggerät $\geq 12$ m (DFN VL1218, DFN VL1824, DFN VL2440, FPO VL1218, FPO 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 13 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 Seesunze).

Dieses Segment verkleinerte sich im Vergleich zum Jahr 2014 um 5 Fahrzeuge. Damit verbunden war auch ein Rückgang der Tonnage um 159 GT und der Motorleistung um 699 kW.

#### **Schleppnetzfahrzeuge <40 m (DTS VL0010, DTS VL1012, DTS VL1218, DTS VL1824, DTS VL2440, TM VL1218, TM VL1824, TM VL2440)**

Dem Segment der Schleppnetzfahrzeuge wurden zum 31.12.2015 insgesamt 73 Fahrzeuge zugeordnet. Diese Fahrzeuge befischten in der Nordsee hauptsächlich Seelachs, Sandaal, He-

ring und Kabeljau, aber auch größere Mengen an Schellfisch, Sprotte, Seehecht und Scholle. In der Ostsee wurden diese Fahrzeuge für den Fang auf Hering, Dorsch und Sprotte eingesetzt.

Im Vergleich zum Jahr 2014 verzeichnete Deutschland in diesem Segment einen Rückgang der Tonnage um 80 GT sowie der Motorleistung um 442 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 mit Impulsstrom-Baumkurren ausgerüstet. Damit unterschreitet Deutschland die Vorgaben des Art. 31a der Verordnung (EG) 850/1998, nach der maximal 5% der Fahrzeuge dieses Segmentes mit Pulskurren ausgerüstet sein dürfen.

Am 31.12.2015 waren 213 Baumkurrenfahrzeuge mit einer Kapazität von insgesamt 10.749 GT und 47.153 kW in der deutschen Fischereiflotte registriert. Das entspricht in der Summe zwar einem Rückgang von 1 Fahrzeug im Vergleich zum Vorjahr, jedoch einem leichten Zugang bei der Tonnage um 239 GT und der Motorleistung um 181 kW.

### **Pelagische Hochseefischerei (TM VL40XX)**

Deutschland führt im Jahr 2015 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 befishet wurden hier vor allem Hering, Blauer Wittling und Makrele. Darüber hinaus war ein Fahrzeug dieses Segments in marokkanischen Gewässern (FAO-Gebiet 34-131) aktiv und erzielte gute Fänge auf Pilchard-Sardine (PIL) und Spanische Makrele (MAS). Es zeigten sich keine Kapazitätsveränderungen zum Vorjahr.

### **Demersale Hochseefischerei (DTS VL40XX)**

Die Fischerei der im Segment der demersalen Hochseefischerei registrierten 7 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 Spitzbergen wurde hauptsächlich Kabeljau gefangen. In grönländischen Gewässern und NAFO Gebieten wurden gute Fänge auf Schwarzen Heilbutt und Rotbarsch erzielt.

Durch die Ersetzung eines Hochseefahrzeuges im Berichtsjahr ist in diesem Segment eine Erhöhung der Kapazitäten um 4.248 GT und 4.000 kW zu verzeichnen. Dies stellte den ersten Neubau im Segment der Hochseefischerei in Deutschland seit 1996 dar.

### **Muschelfischerei (DRB VL1218, DRB VL1824, DRB VL40XX)**

Dieser Flottenteil umfasst 7 Fahrzeuge, die in der Muschelfischerei aktiv sind.

Hier ist ein Rückgang von einem Fahrzeug sowie eine Verringerung der Fangkapazität um 174 GT und 346 kW zu verzeichnen.

### **ii. Zusammenhänge zwischen Flotte und Fischereien**

Die folgende Darstellung erfolgt nach DCF-Segmenten (Anlage III des Beschlusses der Kommission 2010/93/EU). In **Anlage 1** wird dargestellt, welche Fisch- und Wirbellosen-Bestände von welchem Segment im Jahr 2015 befischt wurden. Die aufgeführten Bestände sind die wichtigsten für das jeweilige Segment. Es wurden generell nur Bestände berücksichtigt, von denen 2015 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 2**) beziehen sich bei der fischereilichen Sterblichkeit (F) auf das Jahr 2014 und bei der Einschätzung der Reproduktionskapazität auf Anfang 2015. Hierbei gilt zu beachten, dass die fischereiliche Sterblichkeit eines Bestandes in der Mehrzahl der Fälle aus den Fangaktivitäten verschiedener Flotten aller beteiligter Nationen resultiert und nicht alleine auf die Fischereiaktivitäten der deutschen Fischereifahrzeuge zurückzuführen ist. Komplette Daten für das Jahr 2015 sind erst im Laufe des Jahres 2016, nach Abgabefrist dieses Flottenberichts, verfügbar. Für einige Bestände können sich aufgrund aktuellerer Daten (von 2015) teilweise deutlich abweichende Einschätzungen ergeben, die im nächsten Jahresbericht berücksichtigt werden.

### **Passives Fanggerät < 10 m (PG VL0010)**

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten 2015 im marinen Bereich hauptsächlich vier Bestände von drei Arten. Beim Dorsch in der westlichen Ostsee lag die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von  $B_{lim}$  (verminderte Reproduktionskapazität), und die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  liegt weiterhin über  $F_{MSY}$ . Die Fänge dieses Segments betragen hier 643 t. Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der aktuellsten Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr weiter verbessert: Dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität und F lag unterhalb von  $F_{MSY}$ . Die Fänge dieses Segments betragen hier 2 056 t. Fänge aus den mittlerweile zwei Flunderbeständen der südlichen und westlichen Ostsee sind für dieses Segment ebenfalls von Bedeutung (Flunder südliche Ostsee: 137 t, Flunder Beltsee und Öresund: 152 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 (220 t), Plötze (468 t), Brassens (579 t) und Zander (228 t) gefangen.

#### **Passives Fanggerät 10 - 12 m (PG VL1012)**

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten 2015 hauptsächlich drei Bestände in der Ostsee. Beim Dorsch in der westlichen Ostsee (483 t) lag die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von  $B_{lim}$  (verminderte Reproduktionskapazität), und die fischereiliche Sterblichkeit  $F_{2014}$  liegt weiterhin über  $F_{MSY}$ . Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee (1 904 t) hat sich nach der aktuellsten Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr weiter verbessert: Dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität und  $F$  lag unterhalb von  $F_{MSY}$ . Zusätzlich wurden 167 t Flunder in der südlichen Ostsee gefangen, für diesen Bestand existiert jedoch kein vom ICES akzeptiertes Assessment, so dass der Status in Bezug zu Referenzpunkten nicht angegeben werden kann.

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

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten 2015 hauptsächlich Hering in der westlichen Ostsee (102 t). Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der aktuellsten Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr weiter verbessert. Dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität und  $F_{2014}$  lag unterhalb von  $F_{MSY}$ .

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

Dieses Segment befischte im Jahr 2015 hauptsächlich Seeteufel im Nordostatlantik (714 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 5 926 t Muscheln in der Nordsee im Jahr 2015. Es gibt zu den Muscheln keine Bestandsabschätzung.

#### **Muschelfischer > 40 m (DRB VL40XX)**

Die Fahrzeuge dieses Segments fingen 2 928 t Muscheln in der Nordsee im Jahr 2015. Es gibt zu den Muscheln keine Bestandsabschätzung.

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

In diesem Segment wurde im Jahr 2015 nur Hering im größeren Umfang in der westlichen Ostsee gefangen (178 t). Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der aktuellsten Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr weiter verbessert, dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität und  $F$  lag unterhalb von  $F_{MSY}$ . Im Jahr 2014 war in diesem Segment kein Fahrzeug aktiv.

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

In diesem Segment wurde im Jahr 2015 fast ausschließlich Atlantische Tiefseekrabbe (*Chaceon affinis*) gefangen (137 t), für die keine Einschätzung der Bestandssituation durch den Internationalen Rat für Meeresforschung (ICES) vorliegt. Im Jahr 2014 war in diesem Segment kein Fahrzeug aktiv.

### **Baumkurrenfahrzeuge 0 – 10 m (TBB VL0010)**

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (*Crangon crangon*, 77 t). Diese Zielart ist unquotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen. Dieses Segment wird aufgrund der niedrigen Fänge (< 100 t) im Folgenden nicht weiter berücksichtigt.

### **Baumkurrenfahrzeuge 10 – 12 m (TBB VL1012)**

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (*Crangon crangon*, 112 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 (7 624 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 (5 602 t). Diese Zielart ist unquotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen. Außerdem wurden noch 152 t Scholle in der Nordsee gefangen, welche die volle Reproduktionskapazität besitzt und bei der die fischereiliche Sterblichkeit auch weiterhin unter  $F_{MSY}$  lag.

### **Baumkurrenfahrzeuge 24 – 40 m (TBB VL2440)**

In der Nordsee war die Hauptaktivität der Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments die Fischerei auf Scholle (1 722t), Muscheln (1 571 t), Seeszunge (495 t), Nordseegarnele (141 t), Kliesche (120 t) und Steinbutt (106 t) gerichtet. Scholle und Seeszunge weisen volle Reproduktionskapazität auf, bei der Scholle lag die fischereiliche Sterblichkeit unterhalb von  $F_{MSY}$ , bei der Seeszunge darüber. Bei Kliesche und Steinbutt 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 (1 584 t) und Scholle (380 t) gerichtet. Die Scholle weist die volle Repro-

duktionskapazität 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 78 t Seesunge gefangen, welche die volle Reproduktionskapazität aufweist, bei der allerdings die fischereiliche Sterblichkeit über  $F_{MSY}$  lag.

#### **Schleppnetzfahrzeuge 10 – 12 m (DTS VL1012), demersal**

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der westlichen Ostsee hauptsächlich Hering (401 t) und Dorsch (133 t) und zusätzlich noch Kliesche in der Ostsee (155 t). Beim Dorsch in der westlichen Ostsee lag die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von  $B_{lim}$  (verminderte Reproduktionskapazität), und die fischereiliche Sterblichkeit  $F_{2014}$  lag weiterhin über  $F_{MSY}$ . Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr weiter verbessert: Dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität und  $F$  lag unterhalb 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 (902 t), Dorsch (835 t) Wittling (Beltsee und SD 3d24: 394 t) und Scholle (Kattegat, Beltsee: 280 t). In der gesamten Ostsee wurden noch Sprotte (429 t) und Kliesche (523 t) gefangen und Flunder in der Beltsee 230 t. Beim Dorsch in der westlichen Ostsee lag die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von  $B_{lim}$  (verminderte Reproduktionskapazität), und die fischereiliche Sterblichkeit  $F_{2014}$  weiterhin über  $F_{MSY}$ . Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr weiter verbessert: Dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität und  $F$  lag unterhalb von  $F_{MSY}$ . Der Sprottenbestand weist die volle Reproduktionskapazität auf,  $F$  liegt aber oberhalb von  $F_{MSY}$ . Für Kliesche, Flunder und Wittling ist derzeit keine Klassifizierung des Bestandszustandes möglich, die Scholle besitzt die volle Reproduktionskapazität und  $F$  lag unterhalb von  $F_{MSY}$ .

#### **Schleppnetzfahrzeuge 18 – 24 m (DTS VL1824), demersal**

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Nordsee hauptsächlich Scholle (2 064 t), Nordseegarnele (325 t), Kaisergranat (256 t) und Kabeljau (112 t). In der westlichen Ostsee wurde vor allem Hering (1 265 t), Dorsch (698 t) und Wittling (Beltsee und SD 3d24: 231 t) gefangen. In der gesamten Ostsee wurden noch Sprotte (578 t) und Kliesche (185 t) und in der östlichen Ostsee Dorsch (335 t) gefangen. Zusätzlich wurden noch zwei Bestände der Flunder (Beltsee und Öresund: 119 t und Südliche Ostsee: 293 t) und Scholle im Kattegat, der Beltsee und Öresund (129 t) befischt. Von den hauptsächlich befischten Beständen weisen vier die volle Reproduktionskapazität auf (Scholle Nordsee und Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund, Sprotte Ostsee, Hering westliche Ostsee). Kabeljau in der Nordsee wies ein erhöhtes Risiko einer verminderten Reproduktionskapazität auf und der westliche Dorschbestand wies

eine verminderte Reproduktionskapazität auf. Für östlichen Dorsch, Kliesche in der Ostsee, Wittling in der westlichen Ostsee und die beiden Flunderbestände in der südlichen Ostsee und Beltsee/Öresund ist keine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität vom ICES verfügbar. Bei der Nordseegarnele wurde keine analytische Bestandsabschätzung durchgeführt und beim Kaisergranat gibt es viele Subpopulationen mit unterschiedlichen Bestandszuständen. Bei der Scholle in der Nordsee, dem Hering westliche Ostsee und bei der Scholle im Kattegat, Beltsee und Öresund lag die fischereiliche Sterblichkeit  $F$  unter  $F_{MSY}$ , während beim Kabeljau in der Nordsee, der Sprotte in der Ostsee und beim Dorsch 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 (4 120 t), Kabeljau (1 834 t), Scholle (824 t), Seehecht (715 t), Schellfisch (636 t), Pollack (165 t), und Kaisergranat (159 t). In der östlichen Ostsee wurden 652 t Dorsch und in der westlichen Ostsee 339 t Dorsch gefischt, während in der südlichen Ostsee 129 t Flundern gefangen wurden. Von den hauptsächlich befischten Beständen weisen drei die volle Reproduktionskapazität auf (Scholle, Schellfisch und Seehecht nördlicher Bestand).

Kabeljau in der Nordsee wies ein erhöhtes Risiko einer reduzierten Reproduktionskapazität auf und Dorsch in der westlichen Ostsee zeigte eine verminderte Reproduktionskapazität, während beim Seelachs in der Nordsee der Laicherbestand geringfügig niedriger als  $MSY B_{trigger}$  war, dieser Bestand also nicht die volle Reproduktionskapazität aufwies.. Beim Dorsch in der östlichen Ostsee, Flunder in der südlichen Ostsee und Pollack in der Nordsee 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, dem Seelachs und dem Schellfisch in der Nordsee niedriger als  $F_{MSY}$ . Die fischereiliche Sterblichkeit war bei Dorsch 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 (3 759 t) und Kabeljau (103 t). In der Barentssee und Norwegensee befischten sie hauptsächlich nordostarktischen Kabeljau (6 427 t), Seelachs (424 t) und Schellfisch (124 t). In Westgrönland im NAFO-Gebiet 1 C und D wurden insgesamt 1 880 t Schwarzer Heilbutt gefangen. Im ICES-Untergebiet XIV auf dem ostgrönländischen Schelf und westlich von Island wurden vor allem Schwarzer Heilbutt (3 808 t), Kabeljau (1 995 t) und Rotbarsch (1 994 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  $MSY B_{trigger}$  war, dieser Bestand also nicht die volle Reproduktionskapazität aufwies.. Beim Kabeljau in der Nordsee lag  $SSB$  unter  $B_{pa}$  und der Bestand wies somit ein erhöh-

tes Risiko einer verminderten Reproduktionskapazität auf. Für den Kabeljau vor Grönland, den nordostarktischen Seelachs 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 *S. norvegicus* vor Ostgrönland/Island weist die volle Reproduktionskapazität auf.

Die fischereiliche Sterblichkeit lag beim nordostarktischen Schellfisch, dem Seelachs in der Nordsee und Schwarzen Heilbutt vor Ostgrönland/Island unter  $F_{MSY}$ . Beim Kabeljau in der Nordsee, dem nordostarktischen Kabeljau und dem Rotbarsch *S. norvegicus* lag die fischereiliche Sterblichkeit über  $F_{MSY}$ .

### **Schleppnetzfahrzeuge 18 - 24 m (TM VL1824), pelagisch**

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der westlichen Ostsee hauptsächlich Hering (1 956 t) und zusätzlich noch 211 t Dorsch in der östlichen Ostsee. Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr weiter verbessert, dieser Bestand besitzt die volle Reproduktionskapazität und  $F$  lag unterhalb von  $F_{MSY}$ . 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 (4 250 t), Hering (1 506 t) und Sprotte (1 442 t). In der Ostsee wurde Sprotte (3 098 t), Hering in der westlichen Ostsee (2 813 t) und in der östlichen Ostsee Hering (1 418 t) und Dorsch (312 t) gefangen. Von diesen Beständen weisen die Herings- und Sprottbestände volle Reproduktionskapazität auf. Beim Dorsch in der östlichen Ostsee ist eine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität beim ICES nicht erhältlich. Beim Hering in der östlichen und der westlichen Ostsee und der Nordsee lag die fischereiliche Sterblichkeit  $F_{2014}$  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  $F_{2014}$  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 (42 981 t), Sandaal (4 848 t), Sprotte (2 263 t) und Stöcker (650 t). In der Ostsee wurden 6 137 t Sprotte und in der östlichen Ostsee 1 498 t Hering gefangen. Bei den weit verbreiteten Arten wurden im Nordostatlantik 28 237 t Makrele, 23 860 t blauer Wittling, 1 027 t Goldlachs, 978 t Glasauge und 9 407 t Stöcker gefangen. Beim Hering wurden noch 3 292 t in VIa Nord und 2 660 t



atlanto-skandischer Hering gefangen. In der Irmingersee wurden 918 t pelagischer Rotbarsch (*Sebastes mentella*) gefangen. Im zentralen östlichen Atlantik (CECAF-Gebiet) wurden 16 315 t Sardinen und 1 018 t Japanische Makrelen gefangen. Außerdem wurden 1 550 t Sardinen im Ärmelkanal (VIId) gefangen.

Von den 17 hier aufgeführten Beständen weisen 7 Bestände die volle Reproduktionskapazität auf (Hering Nordsee, Hering östliche Ostsee, Sprotte Ostsee, Sprotte Nordsee, Makrele Nordostatlantik, Blauer Wittling Nordostatlantik, Stöcker westlicher Bestand), bei 7 Beständen ist eine Klassifizierung diesbezüglich nicht verfügbar (die 2 gefangenen Bestände im zentralen östlichen Atlantik, Sardine im Ärmelkanal, Stöcker Nordsee, Pelagischer Rotbarsch, Goldlachs und Glasauge). Beim atlanto-skandischen Hering ist die Laicherbestandsbiomasse kleiner als  $MSY B_{trigger}$ , und es besteht ein erhöhtes Risiko einer reduzierten Reproduktionskapazität, beim Hering in VIa N ist die Biomasse niedriger als  $B_{lim}$  und ICES empfiehlt, dass dieser Bestand 2016 nicht befischt werden sollte. Für eine wichtigste Komponente des Sandaals in der Nordsee, für die genügend Informationen zur Verfügung stehen, zeigt sich eine Zunahme der Laicherbestandsbiomasse bis knapp über  $B_{pa}$  ( $=MSY_{Bescapement}$ ). 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. Die fischereiliche Sterblichkeit  $F_{2014}$  war niedriger als  $F_{MSY}$  beim atlanto-skandischen Hering, beim Hering in der Nordsee, in der östlichen Ostsee, in VIa N, beim Stöcker (westlicher Bestand) während bei der Sprotte in der Nordsee  $F_{2014}$  unter  $F_{CAP}$ , der aus der Entkommensstrategie abgeleiteten fischereilichen Sterblichkeit lag, die nicht überschritten werden darf. Bei der Sprotte in der Ostsee, bei der Makrele im Nordostatlantik und dem Blauen Wittling lag die fischereiliche Sterblichkeit über  $F_{MSY}$ .

### **iii. Entwicklung der Flotte**

Insgesamt verringerte sich die deutsche Fischereiflotte um 49 Fahrzeuge (-3,29 %). Aufgrund der Ersetzung eines Hochseefahrzeuges erhöhte sich die Fangkapazität insgesamt um 4.029 GT (6,83 %) und 2.474 kW (1,81 %). Teile dieser wieder in Fahrt gebrachten Kapazitäten sind bereits im Jahre 2014 aus der Flotte ausgeschieden.

Genauere Zahlen zu Veränderungen in der deutschen Fischereiflotte sind in der **Anlage 3** 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 aufgefangen werden konnten.

Für die 236 Fahrzeuge, die unter die Fangaufwandsregelung „Dorsch Ostsee“ (Verordnung (EG) 1098/2007) fielen, benötigten 14 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 2015 in westbritischen Gewässern statt. Dabei kam 1 Fischereifahrzeug aus dem Segment der pelagischen Hochseefischerei zum Einsatz. Es wurden hier 1.066 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. Am Ende des Bewirtschaftungszeitraumes 2015 konnte eine Überfischung der Tage im Segment der Baumkurrenfischerei nur noch durch einen bilateralen Tausch abgewendet werden.

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 Fangkapazitätsobergrenzen gemäß Anhang II der Verordnung (EG) 1380/2013 durch sogenannte Kapazitätssicherungslizenzen gewährleistet, welche ein vorübergehendes Ausscheiden aus der Flotte und eine spätere Indienstellung eines Fahrzeuges ermöglichen.

Kapazitätsobergrenze Deutschlands gem. Anhang II VO (EG) 1380/2013:	71.117 BRZ	167.078 kW
Flottenstand zum 1. Januar 2003:	66.844 BRZ	161.045 kW
Flottenstand zum 31. Dezember 2015:	63.016 BRZ	138.891 kW

Kapazitätsabgänge nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2792/1999 (mit öffentlichen Mitteln geförderte Flottenabgänge) in 2015: **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 Stellnetzfisherei 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 Nebenerwerbsfisherei ihre Bedeutung behalten soll - nicht zuletzt auch aus touristischen Gründen, um einem Veröden der Häfen entgegenzuwirken. Auch diese Art der Fisherei 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 Fangka-

pazitäten von 2.315 Fahrzeugen im Jahre 2000 auf 1.440 Fahrzeuge im Jahre 2015, 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.

### **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, 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 III des Beschlusses der Kommission 2010/93/EU). Im Folgenden werden für jedes dieser Segmente die verschiedenen Indikatoren aufgeführt. Die beschriebenen Indikatoren wurden vom STECF berechnet. Da jedoch für die Segmente der pelagischen Fischerei (TM VL1824, TM VL2440 und TM VL40XX) keine Berechnungen für die biologischen Indikatoren vom STECF vorliegen, werden die von Deutschland berechneten Indikatoren beschrieben. Bei den biologischen Indikatoren beziehen sich die Werte zum Sustainable Harvest Indicator (SHI) auf das Jahr 2014, da die Werte zu der fischereilichen Sterblichkeit F für 2015 zur Zeit der Berechnung und der Erstellung dieses Berichts nicht zur Verfügung standen. Die in diesem Zusammenhang angesprochenen Fänge beziehen sich ebenfalls auf das Jahr 2014, bei Ausnahmen werden diese als solche bezeichnet. Der Stock-at-Risk (SAR)-Indikator bezieht sich ebenfalls auf das Jahr 2014.

### Passives Fanggerät < 10 m (PG VL0010)

<b>PG0010</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	1.16	0.17	1.05	0.72	0.81	0.44	1.37	
Rofta	6.7	-36.1	2.0	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	
SAR	0	0	0	1	0	0	1	
SHI	2.59	2.42	2.45	2.4	2.37	2.32	2.28	
Tech	0.29	0.26	0.31	0.26	0.35	0.33	0.25	0.36
Anzahl Fahrzeuge	184	172	161	155	144	132	130	129
GT	895	846	814	798	721	659	656	672
kW	8.516	8.135	7.824	7.894	7.263	6.818	6.722	6.779

#### a) Technischer Indikator

Im Segment der passiven Fischerei (PG VL0010) wurde die Berechnung für alle aktiven Fahrzeuge angewendet, die verpflichtet sind, ein Fischereilogbuch zu führen. Das betrifft alle Fahrzeuge ab 8 Meter in der Ostsee (und ab 10 Meter in den anderen Fischereiregionen). 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 höhere Werte ab 0,7 vorweisen können.

Positiv ist zu sehen, dass sich der Indikator für dieses Segment um nahezu 70% verbessert hat. (0,25 = 2014 zu 0,36 = 2015)

## b) Biologische Indikatoren

### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Hering und Dorsch in der westlichen Ostsee, für die ein Assessment des Bestandes vorliegt. Die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  für Hering lag zwar unter  $F_{MSY}$ , aber da  $F_C$  beim Dorsch deutlich unter  $F_{MSY}$  lag und dieser Bestand wertmäßig bedeutender war, ergab dies einen hohen SHI-Wert von 2.28. 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 ( $F_C > F_{MSY}$ ). Allerdings werden nur SHI-Werte für Segmente im Flottenbericht verwendet, wenn der Anteil vom Wert der Anlandungen eines Segments, der zur Berechnung des Indikators genutzt werden kann, bei über 40% des Wertes der Gesamtanlandungen dieses Segments liegt. In diesem Fall liegt dieser vom STECF berechnete Wert bei 38%, also  $< 40%$  und fließt daher nicht in die Bewertung ein.

### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 ein Bestand als SAR vom STECF eingestuft, wohingegen 2013 noch kein Bestand als SAR eingestuft wurde. Hierbei handelt es sich mit großer Sicherheit um den Dorsch in der westlichen Ostsee, bei dem die Laicherbestandsbiomasse unterhalb von  $B_{lim}$  liegt und in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kommen.

## c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2014 stieg CR/BER über 1 und RoFTA wurde positiv. Damit deuten die ökonomischen Indikatoren dieses Flottensegmentes nicht auf eine Überkapazität hin. Dies gilt umso mehr, als viele Fahrzeuge dieses Segmentes 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.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Jedoch sind einschränkend die in den Abschnitten 3 und 5 vorgebrachten Gründe zur unzureichenden Aussagekraft der Indikatoren für dieses Segment zu beachten.

**Passives Fanggerät 10 - 12 m (PG VL1012)**

<b>PG1012</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	0.71	0.4	0.49	0.38	0.56	0.48	0.12	
Rofta	-18.7	-30.9	-26.4	-29.6	-20.8	-24.0	-42.8	
SAR	0	0	0	1	0	0	0	
SHI	2.65	2.38	2.37	2.24	2.23	2.02	1.83	
Tech	0.51	0.53	0.51	0.48	0.56	0.51	0.41	0.44
Anzahl Fahrzeuge	76	76	72	66	68	66	67	64
GT	824	840	790	719	750	717	723	695
kW	6322	6357	6122	5494	5948	5692	5847	5570

a) Technischer Indikator

In dieser Fahrzeuggruppe zeigt sich, wie auch schon in den Jahren zuvor, ein eher geringer Indikatorwert von 0,44. Die Ursachen hierfür lassen sich, adäquat dem Segment PG VL0010 begründen. Viele Fahrzeuge dieses Segmentes fischen im Nebenerwerb und weisen teils deutlich weniger Seetage auf, als die Haupterwerbsbetriebe.

Auch in diesem Segment kann man eine leichte Verbesserung des technischen Indikators im Vergleich zum Vorjahr beobachten. (0,41 = 2014 zu 0,44 = 2015)

b) Biologische Indikatoren

*Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Hering und Dorsch in der westlichen Ostsee, für die ein Assessment des Bestandes vorliegt. Die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  für Hering lag zwar unter  $F_{MSY}$ , aber da  $F_C$  beim Dorsch deutlich unter  $F_{MSY}$  lag und dieser Bestand wertmäßig bedeutender war, ergab dies einen hohen SHI-Wert von 1.83.

*Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 kein Bestand vom STECF als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2014 entwickelten sich sowohl CR/BER als auch RoFTA ungünstig für dieses Flottensegment. Damit zeigen die ökonomischen Indikatoren dieses Flottensegmentes nicht auf

eine Überkapazität hin. Hier ist zu berücksichtigen, dass viele Fahrzeuge dieses Segmentes 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. Beide Indikatoren sind beeinträchtigt durch die vorgeschriebene Verwendung der Methode („perpetual inventory method“, PIM) zur Ermittlung der Schiffswerte, die zu einer maßgeblichen Überschätzung sowohl des Schiffswertes als auch der Abschreibungen führt. Die Schiffswerte selbst sowie die in den Betrieben tatsächlich anfallenden Kosten liegen substantiell niedriger als die rechnerisch resultierenden Abschreibungen und Opportunitätskosten, die die Indikatoren mit bestimmen.

#### d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Jedoch sind einschränkend die in den Abschnitten 3 und 5 vorgebrachten Gründe zur unzureichenden Aussagekraft der Indikatoren für dieses Segment zu beachten.

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

<b>DFN1218</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	2.66	1.62	2.51	0.5	7.39	3.85	1.86	
Rofta	54.7	18.7	58.5	-18.5	178.9	98.4	36.8	
SAR	0	0	1	2	1	0	0	
SHI	2.49	2.23	1.95	1.78	1.79	1.61	1.26	
Tech	0.62	0.48	0.46	0.51	0.72	0.44	0.57	0.48
Anzahl Fahrzeuge	16	16	12	10	7	11	9	5
GT	373	365	273	237	147	272	220	121
kW	2306	2216	1666	1309	842	1592	1182	1182

#### a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des technischen Indikators im Segment DFN VL1218 konnten im Berichtsjahr nur noch 5 Fischereifahrzeuge betrachtet werden. Der relativ schlechte Wert von 0,48 begründet sich dadurch, dass im Februar 2015 ein Fahrzeug dieses Segmentes gesunken ist und somit aus der Fischereiflotte ausschied. Die dadurch sehr niedrigen Seetage dieses Fahrzeuges fließen jedoch vollständig in den errechneten Wert mit ein und verfälschen somit das Ergebnis deutlich.



b) Biologische Indikatoren

*Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Seezunge und Kabeljau in der Nordsee und Hering in der westlichen Ostsee. Da sowohl bei dem Kabeljau, also auch bei der Seezunge  $F_C$  nur knapp über  $F_{MSY}$  lag und beim Hering  $F_C$  unterhalb von  $F_{MSY}$  lag ergibt sich ein relativ niedriger SHI von 1.26. In der betrachteten Zeitserie 2008-2014 ist ein deutlich positiver Trend zu verzeichnen.

*Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 kein Bestand vom STECF als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2014 blieb CR/BER über 1 und RoFTA positiv. Die beiden Indikatoren zeigen einen abnehmenden Trend, deuten aber weiterhin auf die ökonomischen Indikatoren dieses Flottensegmentes nicht auf eine Überkapazität hin.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der Hauptgrund für diese Einschätzung ist der positive Trend im SHI und die guten ökonomischen Indikatorwerte. Zudem hat die Anzahl der Fahrzeuge in diesem Segment von 2008 bis 2014 stark abgenommen (von 16 auf 5). Die Werte des technischen Indikators können aus den o.g. Gründen und hinsichtlich der in den Abschnitten 3 und 5 erläuterten Einschränkungen nicht für die Gesamtbetrachtung herangezogen werden.

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

<b>DFN2440</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	-2.06	-0.9	1.67	0.73	-0.22	0.37	0.13	
Rofta	-77.3	-59.5	45.9	-42.2	-91.7	-50.8	-53.2	
SAR	0	0	0	0	1	0	0	
SHI	2.13	2.07	1.96	1.86	1.66	1.37	1.21	
Tech	0.75	0.50	0.71	0.64	0.66	0.85	0.64	0.81
Anzahl Fahrzeuge	6	5	5	4	5	5	5	4
GT	1.056	877	877	729	877	877	877	729
kW	2.319	1.897	1.897	1.475	1.897	1.897	1.897	1.475

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des technischen Indikators wurden 4 Fahrzeuge herangezogen. Diese erzielten einen sehr guten Wert von 0,81, welcher darüber hinaus eine Verbesserung von 26% gegenüber dem Vorjahr (0,64 = 2014) darstellt.

b) Biologische Indikatoren

*Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Da die Fischereifahrzeuge dieses Segments größtenteils auf Seeteufel im Nordostatlantik fischten, für die es kein Assessment gibt, ergibt sich bei der Berechnung durch den STECF für den Anteil vom Wert der Anlandungen dieses Segments, der zur Berechnung des Indikators genutzt werden kann ein Wert von 11%, so dass der resultierende SHI-Wert von 1.21 zur Bewertung dieses Segments nicht herangezogen werden kann.

*Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 kein Bestand vom STECF als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA zeigen ungünstige Werte an. Ein positiver Trend ist nicht zu erkennen.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Der technische Indikator entwickelt sich positiv, der biologische Indikator SHI kann nicht herangezogen werden, kein SAR-Bestand wird befischt, und die ökonomischen Indikatoren sind negativ.

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

Da in diesem Segment 2014 kein Fahrzeug aktiv war, kann **keine Bewertung** vorgenommen werden.

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

Da in diesem Segment 2014 kein Fahrzeug aktiv war, kann **keine Bewertung** vorgenommen werden.

### **Baumkurrenfahrzeuge 10 – 12 m (TBB VL1012)**

<b>TBB1012</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	-1.06	2.49	1.13	-0.35	3.15	3.31	1.09	
Rofta	-63.7	46.7	8.2	-75.0	124.0	133.1	6.6	
SAR	0	0	0	0	0	0	0	
SHI	2.21	2.09	2.11	1.91	1.19	1.95	1.07	
Tech	0.28	0.33	0.45	0.31	0.48	0.64	0.48	0.76
Anzahl Fahrzeuge	6	5	7	6	5	5	5	5
GT	74	61	85	74	63	63	63	63
kW	575	457	624	564	515	515	515	515

#### a) Technischer Indikator

Auch wenn die Fangaufwandsbeschränkungen in der Baumkurrenfischerei und die saisonalen Auszeiten beim Fang auf Nordseegarnelen die Betriebe teils stark einschränken, konnten die 5 Fahrzeuge dieses Segmentes insgesamt einen guten Wert von 0,76 erzielen. Somit lag der Indikator deutlich über dem Vorjahresergebnis (0,48).

#### b) Biologische Indikatoren

##### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten annähernd zu 100% auf die Nordseegarnele, für die es keine Bestandsabschätzung gibt, so dass der vom STECF berechnete SHI-Wert von 1.07 nicht zur Bewertung dieses Segments herangezogen werden kann.

##### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß der Kriterien in diesem Segment keine SAR vorkamen.

### c) Ökonomische Indikatoren

Seit mehreren Jahren deuten weder CR/BER noch RoFTA auf eine Überkapazität in diesem Flottensegment hin.

### d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator und die ökonomischen Indikatoren entwickeln sich positiv bzw. sind positiv. Der biologische Indikator SHI entwickelt sich positiv, kann jedoch aus den o.g. Gründen nicht herangezogen werden. Es wird kein SAR-Bestand befischt.

### Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m (TBB VL1218)

<b>TBB1218</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	1.78	1.31	1.46	0.97	2.71	2.57	1.8	
Rofta	41.1	15.1	22.7	-1.3	87.7	92.9	45.1	
SAR	0	0	0	0	0	0	0	
SHI	2.84	2.62	2.98	2.67	3.28	3.20	2.82	
Tech	0.61	0.64	0.65	0.60	0.60	0.56	0.60	0.60
Anzahl Fahrzeuge	148	140	134	127	118	120	117	112
GT	4.491	4.268	4.075	3.876	3.597	3.663	3.627	3.457
kW	28.255	26.791	25.650	24.308	22.678	22.962	22.651	21.597

#### a) Technischer Indikator

In die Berechnung wurden 112 Fischereifahrzeuge einbezogen. Der akzeptable Wert von 0,60 entspricht dem Niveau der letzten Jahre. Warum viele Fahrzeuge ihre Seetage nicht im größeren Umfang nutzen, ist hauptsächlich auf die saisonale Sommerpause in der Krabbenfischerei zurückzuführen.

#### b) Biologische Indikatoren

##### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten fast ausschließlich auf die Nordseegarnele, für die es keine Bestandsabschätzung gibt, so dass der vom STECF berechnete hohe SHI-Wert von 2.82 nicht zur Bewertung dieses Segments herangezogen werden kann.

##### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß der Kriterien in diesem Segment keine SAR vorkamen.

c) Ökonomische Indikatoren

Seit mehreren Jahren deuten weder CR/BER noch RoFTA auf eine Überkapazität in diesem Flottensegment hin.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Der technische Indikator liegt konstant bei 0,6, der biologische Indikator SHI kann nicht herangezogen werden, kein SAR-Bestand wird befischt, und die ökonomischen Indikatoren sind positiv.

**Baumkurrenfahrzeuge 18 – 24 m (TBB VL1824)**

<b>TBB1824</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	1.58	0.9	1.15	0.59	1.88	1.98	1.44	
Rofta	24.4	-4.2	6.3	-16.2	36.2	39.4	19.5	
SAR	0	0	0	0	0	0	0	
SHI	2.22	2.41	2.51	2.33	2.48	3.31	1.88	
Tech	0.62	0.56	0.60	0.58	0.63	0.65	0.62	0.69
Anzahl Fahrzeuge	64	63	61	62	63	67	63	63
GT	3.976	3.892	3.521	3.679	3.756	4.104	3.850	3.706
kW	13.836	13.652	13.175	13.394	13.616	14.537	13.653	13.477

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des Indikators wurden die Seetage von 63 Fischereifahrzeugen einbezogen. Der gute Wert von 0,69 liegt 10% über dem Niveau des Vorjahres (0,62). Im Mehrjahresvergleich ist hier eine leicht ansteigende Tendenz festzustellen.

b) Biologische Indikatoren

*Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten fast ausschließlich auf die Nordseegarnele, für die es keine Bestandsabschätzung gibt, so dass der vom STECF berechnete SHI-Wert von 1.88 nicht zur Bewertung dieses Segments herangezogen werden kann.

*Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß der Kriterien in diesem Segment keine SAR vorkamen.

c) Ökonomische Indikatoren

Seit mehreren Jahren deuten weder CR/BER noch RoFTA auf eine Überkapazität in diesem Flottensegment hin.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator und die ökonomischen Indikatoren entwickeln sich positiv bzw. sind positiv. Der biologische Indikator SHI kann aus den o.g. Gründen nicht herangezogen werden. Es wird kein SAR-Bestand befischt.

**Baumkurrenfahrzeuge 24 – 40 m (TBB VL2440)**

<b>TBB2440</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	1.22	2.15	1.08	0.69	0.99	2.02	1.34	
Rofta	7.6	39.4	3.5	-12.2	-0.6	41.7	12.2	
SAR	0	0	0	0	0	0	0	
SHI	1.92	1.86	1.84	1.58	1.59	1.36	1.18	
Tech	0.83	0.77	0.83	0.54	0.78	0.85	0.82	0.68
Anzahl Fahrzeuge	9	7	8	8	9	8	10	10
GT	1.752	1.424	1.693	1.693	1.752	1.559	2.021	2.021
kW	5.728	4.874	5.867	5.867	5.971	5.411	6.721	6.721

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des Indikators wurden die Seetage von 10 Fischereifahrzeugen einbezogen. Der eher durchschnittliche Wert von 0,67 lässt sich damit begründen, dass im Berichtsjahr gleich 3 Fahrzeuge deutlich hinter ihren Fangmöglichkeiten geblieben sind und im Mittel nur 40 Seetage zu verzeichnen hatten. Die Mehrzahl der Fahrzeuge dieses Segmentes hatte jedoch 200 Seetage und mehr aufzuweisen und stünde ohne die „schlechten“ Fahrzeuge sogar über dem Vorjahresniveau (0,82).

b) Biologische Indikatoren

*Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten vor allem Scholle, Muscheln, Seezunge und Nordseegarnele in der Nordsee. Für Scholle und Seezunge liegt eine Bestandsabschätzung vor aus der hervorgeht, dass die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  für Scholle unter  $F_{MSY}$  lag und bei Seezunge leicht darüber, was in einen SHI-Wert von knapp über 1 resultiert (1.18).

### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 kein Bestand vom STECF als SAR eingestuft.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Weder CR/BER noch RoFTA deuten auf eine Überkapazität in diesem Flottensegment hin.

#### d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator ist nur eingeschränkt mit in die Bewertung zu nehmen. Der biologische Indikator SHI entwickelt sich positiv und es wird kein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren sind positiv.

### **Baumkurrenfahrzeuge > 40 m (TBB VL40XX)**

<b>TBB40XX</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER								
Rofta								
SAR							0	
SHI							1.18	
Tech	0.56	1.00	0.61	1.00	0.63	0.54	0.53	0.62
Anzahl Fahrzeuge	2	1	2	1	2	2	2	2
GT	791	446	791	446	791	791	791	791
kW	2.221	1.471	2.221	1.471	2.221	2.221	2.221	2.221

#### a) Technischer Indikator

Die zwei berücksichtigten Fahrzeuge dieses Segmentes sind kaum miteinander zu vergleichen, da die Fischereien hier völlig verschieden sind. Bei einem Fahrzeug handelt es sich um einen ausschließlichen Muschelkutter, das andere Fahrzeug ist ein Plattfischfänger (Scholle, Seezunge etc.). Der errechnete Indikatorwert von 0,62 ist nicht aussagekräftig, insbesondere auch deshalb, da es sich nur um 2 Fahrzeuge handelt.

#### b) Biologische Indikatoren

### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Für dieses Segment liegt keine Berechnung durch den STECF vor, so dass der Wert aus der deutschen Berechnung herangezogen wird. Die Fahrzeuge dieses Segments fischten zu einem großen Teil auf Muscheln in der Nordsee, für die es keine Bestandsabschätzung gibt, aber zusätzlich noch auf Scholle und Seezunge in der Nordsee. Bei Scholle lag die fischereiliche

Sterblichkeit  $F_C$  unter  $F_{MSY}$  und bei Seezunge leicht darüber, was in einen SHI-Wert von knapp über 1 resultiert (1.18).

#### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß der Kriterien in diesem Segment keine SAR vorkamen.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Aus Gründen des Datenschutzes werden ökonomische Daten dieses Segmentes mit dem Segment TBB VL2440 zusammengefasst.

#### d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Es handelt sich nur um 2 Fahrzeuge, so dass die Indikatoren keine Aussagekraft haben. Es wird kein SAR-Bestand befischt.

### **Schleppnetzfahrzeuge 10 – 12 m (DTS VL1012), demersal**

<b>DTS1012</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	0.78	-0.09	1.21	0.67	0.56	0.66	0.39	
Rofta	-10.0	-70.8	12.3	-19.5	-29.0	-23.6	-47.6	
SAR	0	0	0	1	0	0	0	
SHI	3.08	2.68	2.84	3.03	2.48	2.67	2.52	
Tech	0.44	0.54	0.56	0.58	0.59	0.42	0.48	0.45
Anzahl Fahrzeuge	14	13	15	15	10	12	11	10
GT	235	213	244	233	146	183	169	154
kW	2273	2055	2202	2202	1441	1803	1608	1425

#### a) Technischer Indikator

Die 10 Fahrzeuge dieses Segmentes erreichten mit einem Ergebnis von 0,45 in etwa den Vorjahreswert (0,48). Das eher schlechte Ergebnis lässt sich u.a. mit der Abmeldung eines Fahrzeuges zu Beginn des Berichtsjahres erklären. Infolgedessen verbrachte dieses Fahrzeug im Jahr 2015 lediglich 3 Seetage, fand aber dennoch zu 100% Berücksichtigung in der Berechnung des Indikators.



## b) Biologische Indikatoren

### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem in der westliche Ostsee auf Dorsch und Hering und in der gesamten Ostsee auf Kliesche und Sprotte. Da beim wichtigsten Bestand dieses Segmentes, dem westlichen Dorsch, die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  deutlich über  $F_{MSY}$  lag, ergibt sich ein hoher SHI von 2.52.

### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 kein Bestand vom STECF als SAR eingestuft.

## c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA stellen sich in diesem Segment seit Jahren ungünstig dar.

## d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Jedoch sind einschränkend die in den Abschnitten 3 und 5 vorgebrachten Gründe zur unzureichenden Aussagekraft der Indikatoren für dieses Segment zu beachten.

## **Schleppnetzfahrzeuge 12 – 18 m (DTS VL1218), demersal**

<b>DTS1218</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	0.79	0.73	0.84	0.6	0.98	0.82	0.8	
Rofta	-8.2	-9.4	-7.6	-16.7	-0.7	-7.5	-8.1	
SAR	0	0	0	1	0	0	0	
SHI	2.98	2.75	2.61	2.63	2.49	2.45	2.44	
Tech	0.64	0.49	0.47	0.60	0.71	0.53	0.53	0.52
Anzahl Fahrzeuge	41	39	37	33	27	30	29	28
GT	1338	1310	1239	1129	923	1024	1008	826
kW	7438	7283	6767	6088	4960	5514	5414	4694

## a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des Indikators wurden die Seetage von 28 Fischereifahrzeugen herangezogen. Der durchschnittliche Wert von 0,52 ist auf dem konstanten Niveau der letzten 2 Jahre (2013 und 2014 = 0,53). Als Ursachen sind die Fangaufwandsregelungen der VO (EG) 1342/2008 zu benennen. Gerade den kleineren Fahrzeugen dieses Segmentes stehen meist deutlich weniger Kilowatttage zur Bewirtschaftung zur Verfügung, was sich dann natürlich negativ im Gesamtergebnis der Indikatorberechnung niederschlägt.

b) Biologische Indikatoren

*Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem in der westliche Ostsee auf Dorsch und Hering und in der gesamten Ostsee auf Kliesche und Sprotte. Da beim finanziell wichtigsten Bestand dieses Segmentes, dem westlichen Dorsch, die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  deutlich über  $F_{MSY}$  lag, ergibt sich ein hoher SHI von 2.44.

*Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 kein Bestand vom STECF als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA stellen sich in diesem Segment seit Jahren ungünstig dar.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**.

**Schleppnetzfahrzeuge 18 – 24 m (DTS VL1824), demersal**

<b>DTS1824</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	2.09	0.99	1.23	0.91	0.5	2.84	2.25	
Rofta	37.1	-0.5	9.0	-3.0	-15.9	50.9	37.6	
SAR	0	0	0	1	0	0	0	
SHI	2.02	2.18	1.6	1.72	1.84	1.64	1.45	
Tech	0.57	0.64	0.58	0.60	0.62	0.60	0.59	0.60
Anzahl Fahrzeuge	31	28	30	29	20	18	17	16
GT	3308	3045	3215	3169	2231	2064	1847	1724
kW	6735	6122	6525	6347	4330	3925	3704	3485

a) Technischer Indikator

In das Ergebnis flossen die Seetage von insgesamt 16 Fischereifahrzeugen ein. Der gerade noch akzeptable Wert von 0,60 entspricht exakt dem Niveau des Vorjahres. Hervorzuheben sei, dass 2 Fahrzeuge aus diesem Segment eine vergleichbar hohe Anzahl von Seetagen (289 und 267) verzeichneten, während die restlichen Fahrzeuge teilweise deutlich darunter blieben. Dies führte zu einem Ungleichgewicht, an welchem, wie schon in den Jahren zuvor, auch der Fischereiaufwand gem. VO 1348/2008 seine Ursachen hat.

b) Biologische Indikatoren

*Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten auf viele verschiedene Bestände in Nord- und Ostsee, wobei der Tonnen- und Wertmäßig wichtigste Bestand, die Scholle in der Nordsee, nachhaltig befischt wird und die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  knapp unter  $F_{MSY}$  lag. Der sich ergebende SHI dieses Segments lag bei 1.45.

*Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 kein Bestand vom STECF als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Weder CR/BER noch RoFTA deuten auf eine Überkapazität in diesem Flottensegment hin.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**.

Der technische Indikator liegt konstant bei 0,6. Der SHI entwickelt sich positiv und es wird kein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren sind positiv. Zudem hat die Anzahl der Fahrzeuge von 31 (im Jahr 2008) auf 16 (im Jahr 2015) stark reduziert.

**Schleppnetzfahrzeuge 24 – 40 m (DTS VL2440), demersal**

<b>DTS2440</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	0.13	1.1	1.58	1.88	1.04	1.36	1.31	
Rofta	-102.8	4.1	20.4	32.5	3.2	12.6	8.8	
SAR	0	1	1	1	2	1	1	
SHI	1.49	1.6	1.31	1.17	1.13	1.06	1.17	
Tech	0.71	0.62	0.50	0.57	0.65	0.68	0.59	0.66
Anzahl Fahrzeuge	12	16	16	13	10	11	12	10
GT	2927	3439	3431	3033	2523	2660	2981	2768
kW	6705	7409	6821	5994	4683	4830	5361	5295

a) Technischer Indikator

In die Berechnung flossen die Seetage von 10 Fischereifahrzeugen ein. Der durchschnittliche Wert von 0,66 ist etwas besser als noch im Vorjahreszeitraum (2014 = 0,59). Hervorzuheben sei, dass 2 Fahrzeuge aus diesem Segment eine vergleichbar hohe Anzahl von Seetagen (324 und 300) verzeichneten, während die restlichen 8 Fahrzeuge deutlich darunter blieben und im Schnitt aber noch sehr gute 190 Seetage vorzuweisen hatten. Dies führte zu einem Ungleichgewicht, bei der Berechnung des observed Indikators. Hätte man hier jedoch den theoretischen

schen Indikator zugrunde gelegt, würde dieses Segment einen ausgezeichneten Wert von 0,97 erzielen.

#### b) Biologische Indikatoren

##### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Die wichtigsten von diesem Segment befischten Bestände waren der Seelachs, Kabeljau und Schellfisch in der Nordsee und Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee. Da beim Seelachs, Schellfisch und dem Hering in der westlichen Ostsee die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  unter  $F_{MSY}$  lag, ergibt sich ein niedriger SHI von 1.17.

##### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 ein Bestand als SAR vom STECF eingestuft, genau wie im Jahr zuvor. Hierbei handelt es sich wahrscheinlich um den Dorsch in der westlichen Ostsee, bei dem die Laicherbestandsbiomasse unterhalb von  $B_{lim}$  liegt.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Weder CR/BER noch RoFTA deuten auf eine Überkapazität in diesem Flottensegment hin.

#### d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der theoretische technische Indikator und SHI liegt bei annähernd 1. Es wird nach Einschätzung des STECF ein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren sind positiv.

## Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (DTS VL40XX), demersal

DTS40XX	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER	0.6	0.51	0.85	0.68	0.73	0.62	0.87	
Rofta	-13.3	-17.6	-4.7	-9.1	-8.5	-13.5	-4.4	
SAR	1	1	2	1	2	2	1	
SHI	0.96	0.94	0.83	0.90	0.76	0.91	1.09	
Tech	0.76	0.82	0.84	0.92	0.83	0.78	0.73	0.70
Anzahl Fahrzeuge	8	8	8	8	8	7	6	7
GT	13.215	13.215	13.215	13.215	13.215	10.247	8.650	12.898
kW	18.651	18.651	18.651	18.651	18.651	14.151	11.724	15.724

### a) Technischer Indikator

In die Berechnung flossen die Seetage von 7 Fischereifahrzeugen ein. Der gerade noch gute Wert von 0,70 fällt im Vergleich zu den letzten Jahren etwas ab (2014 = 0,73, 2013 = 0,78). Als Grund hierfür wird gesehen, dass in diesem Segment die große Hochseefischerei mit der großen Kutterfischerei verglichen wird. So verzeichneten die Hochseefahrzeuge bis zu 300 Seetage, während die Großkutter im Schnitt nur 170 Seetage erreichten. Dies führte zu einem Ungleichgewicht, bei der Berechnung des observed Indikators. Auch hier weist der theoretische Indikator ein deutlich besseres Ergebnis auf (0,95).

### b) Biologische Indikatoren

#### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Für viele der in diesem Segment hauptsächlich befischten Bestände war die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  entweder niedriger als  $F_{MSY}$  (Seelachs Nordsee, Schwarzer Heilbutt Ostgrönland/Island, Schellfisch Nordsee und Nordostarktisk), oder knapp darüber (Nordostarktischer Kabeljau, Kabeljau Nordsee), so dass sich ein SHI von knapp über 1 ergab (1.09).

#### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 ein Bestand als SAR vom STECF eingestuft, 2013 waren es noch zwei Bestände, so dass es zu einer Abnahme der SAR in diesem Segment gekommen ist. Hierbei handelt es sich wahrscheinlich um den Kabeljau auf dem Ostgrönland-schelf, für den der ICES gemäß dem Vorsorgeansatz keine Fänge bis inklusive 2015 empfohlen hat.

### c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA stellen sich in diesem Segment seit Jahren ungünstig dar. Diese Fahrzeuge gehören jedoch überwiegend zu vertikal integrierten Unternehmen: Die Fän-

ge werden innerhalb des Unternehmens weiter verarbeitet, und der Großteil der Wertschöpfung wird in der Verarbeitung erzielt. Die Fahrzeuge üben nach Bekunden der Betreiber im Zusammenhang mit der Weiterverarbeitung profitable Fischereien aus.

Dass die ökonomischen Indikatoren ungünstig wirken, liegt allein daran, dass der angenommene Wert der Fänge vergleichsweise niedrig angesetzt ist.

#### d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Der theoretische technische Indikator und SHI liegt bei annähernd 1. Es wird nach Einschätzung des STECF ein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren sind zwar negativ, aber die betroffenen Fahrzeuge gehören zu vertikal integrierten Unternehmen, in denen der Profit nicht der Fischerei selbst, sondern der Fischverarbeitung zugeordnet wird.

#### Schleppnetzfahrzeuge 18 - 24 m (TM VL1824), pelagisch

TM1824	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER								
Rofta								
SAR							0	
SHI							1.19	
Tech	-	-	0.85	1.00	1.00	1.00	0.88	0.67
Anzahl Fahrzeuge	-	-	2	1	1	1	2	2
GT	-	-	239	107	107	107	239	207
kW	-	-	442	221	221	221	442	441

#### a) Technischer Indikator

Die Fahrzeuge dieses Segments erreichten einen durchschnittlichen Wert von 0,67. Dieses Ergebnis hat jedoch wenig Aussagekraft, da nur 2 Fahrzeuge in den Vergleich einbezogen werden konnten.

#### b) Biologische Indikatoren

##### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Für dieses Segment liegt keine Berechnung durch den STECF vor, so dass der Wert aus der deutschen Berechnung herangezogen wird. Die Fahrzeuge dieses Segments fischten größtenteils Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee und Dorsch in der östlichen Ostsee. Beim mengenmäßig wichtigsten Bestand, dem westlichen Hering war die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  niedriger als  $F_{MSY}$ , da aber  $F_C$  beim westlichen Dorsch deutlich über  $F_{MSY}$  lag, ergibt sich ein SHI von über 1 (1.19).

### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß der Kriterien in diesem Segment keine SAR vorkamen.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Aus Gründen des Datenschutzes können keinerlei ökonomische Daten dieses Segmentes veröffentlicht werden.

#### d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Es handelt sich nur um 2 Fahrzeuge, so dass die Indikatoren keine Aussagekraft haben. Es wird kein SAR-Bestand befischt.

### **Schleppnetzfahrzeuge 24 - 40 m (TM VL2440), pelagisch**

<b>TM2440</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER								
Rofta								
SAR							0	
SHI							1.31	
Tech	0.76	0.52	0.98	0.71	0.99	1.00	1.00	0.69
Anzahl Fahrzeuge	5	2	2	4	2	1	1	3
GT	863	495	873	1.149	529	374	374	655
kW	1.472	884	1.435	1.840	921	700	700	1.105

#### a) Technischer Indikator

Die 3 Fahrzeuge dieses Segmentes erreichten einen durchaus guten Wert von 0,69 in der Berechnung des „*observed*“-Indikators. Das Ergebnis des theoretischen Indikators lag hier jedoch deutlich höher bei einem sehr guten Wert von 0,84. Wiederum muss aufgrund der geringen Fahrzeuganzahl in diesem Segment die Aussagekraft des Indikators stark angezweifelt werden.

#### b) Biologische Indikatoren

### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Für dieses Segment liegt keine Berechnung durch den STECF vor, so dass der Wert aus der deutschen Berechnung herangezogen wird. Die Fahrzeuge dieses Segments fischten zu einem

Großteil Sprotte in Nord- und Ostsee und Hering in der Nordsee und der östlichen Ostsee. Bei den beiden Heringsbeständen und der Sprotte in der Nordsee lag die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  unterhalb von  $F_{MSY}$ , da aber der mengen- und wertmäßig wichtigste Bestand, die Ostseesprotte, mit einer deutlich höheren fischereilichen Sterblichkeit  $F_C$  über  $F_{MSY}$  befischt wurde, resultiert dies in einem SHI von 1.31.

#### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2014 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß der Kriterien in diesem Segment keine SAR vorkamen.

#### c) Ökonomische Indikatoren

Aus Gründen des Datenschutzes können keinerlei ökonomische Daten dieses Segmentes veröffentlicht werden.

#### d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Es handelt sich nur um 3 Fahrzeuge, so dass die Indikatoren keine Aussagekraft haben. Es wird kein SAR-Bestand befischt.

### **Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (TM VL40XX), pelagisch**

<b>TM40XX</b>	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
CR/BER								
Rofta								
SAR	0	0	1	0	0	0	2	
SHI							1.09	
Tech	0.83	0.82	0.81	0.86	0.86	0.80	0.85	0.94
Anzahl Fahrzeuge	5	5	5	5	5	5	5	5
GT	27.565	27.565	26.801	26.801	26.922	26.922	26.922	26.922
kW	23.274	23.274	23.537	23.537	23.537	23.537	23.537	23.537

#### a) Technischer Indikator

Alle 5 Fahrzeuge im Segment der pelagischen Hochseefischerei erzielten im Jahr 2015 eine hohe und einheitliche Ausnutzung ihrer Seetage, was sich letztlich auch im Ergebnis des Indikators niederschlug (0,94).



## b) Biologische Indikatoren

### *Sustainable Harvest Indicator (SHI)*

Für dieses Segment liegt keine Berechnung durch den STECF vor, so dass der Wert aus der deutschen Berechnung herangezogen wird. Die Fahrzeuge dieses Segments fischten auf viele verschiedene Bestände in Nord- und Ostsee und dem restlichen Nordatlantik. Bei vielen befischten Beständen der Heringe (Atlanto-skandischer, Nordsee, östliche Ostsee, Div. VIa N, VIIh), der Sprotte Nordsee und dem westlichen Stöckerbestand war die fischereiliche Sterblichkeit  $F_C$  niedriger als  $F_{MSY}$ . Da aber wichtige Bestände wie die Makrele im Nordostatlantik und der Blaue Wittling mit einer höheren fischereilichen Sterblichkeit als  $F_{MSY}$  befischt wurden, ergab sich ein SHI, der mit 1.09 nur knapp über 1 lag.

### *Stocks-at-Risk (SAR)*

Für dieses Segment wurden für das Jahr 2014 zwei SAR vom STECF identifiziert. Bei einem der Bestände wird es sich um den Hering in Div. VIa N handeln, bei dem die Laicherbestandsbiomasse niedriger als  $B_{lim}$  ist. Um welchen Bestand es sich bei dem zweiten SAR handeln soll, ist fraglich, da aus unserer Analyse kein weiterer Bestand in Frage kommt und diese Information aus den Unterlagen des STECF nicht hervorgeht.

## c) Ökonomische Indikatoren

Aus Gründen des Datenschutzes können keinerlei ökonomische Daten dieses Segmentes veröffentlicht werden.

## d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Der theoretische technische Indikator und SHI liegt bei annähernd 1. Es werden nach Einschätzung des STECF zwei SAR-Bestände befischt.

## **Allgemeine Kommentare zu den Indikatoren**

### 1. Technischer Indikator

Der Technische Indikator wurde für alle Segmente, außer für die Fischerei auf unquotierte Arten und der Muschelfischerei berechnet. Weitere Erklärungen zur relativen Ausnutzung von Seetagen finden sich in den vorherigen Abschnitten.

## 2. Biologische Indikatoren

Ergebnisse für die biologischen Indikatoren sind in der **Anlage 4** zusammengefasst.

Es wurden vom STECF zwei biologische Indikatoren berechnet, 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). Diese Indikatoren beziehen sich auf die Fänge, fischereilichen Sterblichkeiten und Bestandszustände des Jahres 2014, da bei Abgabe des Flottenberichts die Ergebnisse der Bestandseinschätzungen für 2015 noch nicht zur Verfügung standen.

Für 2014 wurde der SHI für die Segmente TBB VL40XX, TM VL1824, TM VL2440 und TM VL40XX von Deutschland berechnet, da vom STECF für diese Flottensegmente keine Berechnungen präsentiert wurden.

### *2.1 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 2.52 bis 0.82. 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 ( $F_c > F_{MSY}$ ).

Sehr erfreulich ist die Tatsache, dass die Werte bei 11 der 13 vom STECF berechneten Segmente im Vergleich zum Vorjahr (2013) gesunken sind. Außerdem ist erwähnenswert, dass die mittelgroßen und großen Schleppnetzfünger TM VL2440, TM VL40XX und DTS VL40XX SHI-Werte von knapp über 1 aufwiesen (1.09 – 1.17). Das Segment TM VL40XX mit einem niedrigen SHI-Wert von 1.09 ist auch gleichzeitig das Segment, welches den höchsten Wert der Anlandungen aufweist und dadurch als positives Beispiel dienen kann.

**Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Segmente, welche substantiell zu den deutschen Anlandungen beitragen** (TM VL2440, TM VL40XX und DTS VL40XX standen 2014 für **73% der Anlandungen** in Tonnen), **gute Indikatorwerte aufweisen**. Problematisch sind die Werte bei den kleineren Schiffen, die jedoch nur vergleichsweise geringe Anlandungen in 2014 und 2015 hatten. Auch geografisch lässt sich das Hauptproblem auf die westliche Ostsee eingrenzen und betrifft damit Flottensegmente, die den Dorschbestand der westlichen Ostsee befischen.

Grundsätzlich ist dieser Indikator jedoch kritisch zu betrachten, da für die Berechnung Informationen aus der Biologie (Nutzungszustand) und der Ökonomie (Preise der einzelnen Fisch-

arten) 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  $F_{MSY}$ , 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.

## 2.2 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 zeigt sich von 2008 bis 2011 eine Zunahme der SAR-Bestände, die von deutschen Flottensegmenten in größerem Maße befischt wurden, von 1 auf 9. 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 fünf SAR-Bestände identifiziert. Diese Steigerung im Vergleich zu 2013 liegt an der Tatsache, dass ein pelagisch fischendes Segment präsentiert wurde (TM VL40XX), für das zuvor keine SAR-Daten vorlagen, in dem für 2014 zwei SAR angegeben werden. Auch die Zahlen der SAR-Bestände der zurückliegenden Jahre haben sich verändert, so dass sich ein leicht verändertes Bild der SAR ergibt, unter anderem, dass das Maximum 2011 bei 9 und nicht 11 SAR lag. Insgesamt muss kritisch angemerkt werden, dass die Bestimmung der SAR-Bestände durch den STECF intransparent ist. Es ist vom STECF keine Information verfügbar, welche Bestände für ein bestimmtes Segment als SAR eingestuft wurden, lediglich die Anzahl der Bestände wird angegeben. Somit ist eine Überprüfung der Ergebnisse des STECF nicht möglich.

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.

### 3. Ökonomische Indikatoren

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 substantiell 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.

#### 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 im EU-rechtlich der deutschen Fischerei zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten regelmäßig nicht überschritten werden.**

#### 5. Aktionsplan zur Anpassung struktureller Ungleichgewichte in der deutschen Fischereiflotte 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.

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. Seit dem Berichtszeitraum 2014 liegt ein Aktionsplan für die Segmente PG VL1012, DFN VL1218, DTS VL1012, DTS VL1218, DTS VL1824 und DTS VL2440 vor.

Ein fortgeschriebener Aktionsplan ist diesem Bericht beigelegt.

**Anlage 1: Übersicht der Bestände, die 2015 von Fahrzeugen der verschiedenen Flottensegmente befischt wurden. Die Zahlen in der Tabelle entsprechen den Anlandungen in Tonnen. Es werden nur Bestände aufgeführt, von denen  $\geq 100$  t gefangen wurden ( $\geq 500$  t bei TM VL40XX)**

Befischter 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				714							
ARU	SA I, II, IV, VI, VII, VIII, IX, X, XII, XIV + Div. IIIa, Vb	Goldlachs											
ARY	VIa(North)	Glasauge											
COD	SA I, Div. IIa, IIb	Kabeljau Nordostarktisch											
COD	Div.IIIb-d, SD 22-24	Dorsch westliche Ostsee	643	483									
COD	Div. IIIId, SD 25-32	Dorsch östliche Ostsee											
COD	Div. IIIaN, Iva, IVb, IVc, VIIId	Kabeljau Nordsee											
COD	SA XIV	Kabeljau Ostgrönland											
CSH	Div. IVb, IVc	Crangon Nordsee									112	7624	5602
DAB	Div.IIIb-d, SD 22-24	Kliesche Ostsee											
DAB	Div. IV, VIIId	Kliesche Nordsee											
FLE	Div. IIIb-c SD 22-23	Flunder Beltsee und Öresund	152										
FLE	Div. IIIc-d SD 24-25	Flunder südliche Ostsee	137	167									
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	2056	1904	102				178				
HER	Div. IIIId SD 25-32	Hering östliche Ostsee											
HER	VIa (North)	Hering in VIa (North)											
HER	Div. IV, VIIId	Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal)											
HER	Div. IIa, IIb	Hering Atlanto-Skandischer											
HKE	Div. IIIa, VIIIa,b,d, SA IV,	Seehecht (nördlicher											

	VI,	Bestand)												
JAX	Div. IIa, IVa,Vb,VIa,VIIa-c,e-k,VIIIa-e	Stöcker westlicher Bestand												
JAX	Div. IIIa, IVb,c, VIId	Stöcker Nordseebestand												
KEF	Div. VIb	Deep-sea red crab									137			
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					5926	2928						
NEP	Div. IIIa, IV	<i>Nephrops</i> Nordsee												
PIL	FAO area 34	Sardine zentraler östlicher Atlantik												
PIL	SA VII, Div. VIIIa,b,d	Sardine (Biskaya, Keltische See, Ärmelkanal)												
PLE	Div. IVa, IVb, IVc	Scholle Nordsee												152
PLE	SD 21-23	Scholle (Kattegat, Beltsee, und Öresund)												
POK	SA I, Div. IIa, IIb	Seelachs Nordostarktisch												
POK	Div. IIIa, IVa, IVb, IVc	Seelachs Nordsee												
POL	SA IV, Div. IIIa	Pollack Nordsee												
RED	SA XIV	Rotbarsch ( <i>S. mentella</i> + <i>S. marinus</i> )												
SAN	Div. IVa, IVb, IVc	Sandaal Nordsee												
SOL	Div. IVb, IVc	Seezunge Nordsee												
SPR	SA IV	Sprotte Nordsee												
TUR	SA IV	Steinbutt Nordsee												
SPR	SD 22-32	Sprotte Ostsee												
WHB	Combined stock (I-X, XII, XIV)	Blauer Wittling												
WHG	Div. IIIa	Wittling (Skagerrak, Kattegat)												



## Anlage 1 (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										1027	1
ARY	VIa(North)	Glasauge										978	1
COD	SA I, Div. IIa, IIb	Kabeljau Nordostarktisch							6427				1
COD	Div. IIIb-d, SD 22-24	Dorsch westliche Ostsee			133	835	698	339					6
COD	Div. IIIc, SD 25-32	Dorsch östliche Ostsee					335	652		211	312		3
COD	Div. IIIaN, Iva, IVb, IVc, VIId	Kabeljau Nordsee					112	1834	103				3
COD	SA XIV	Kabeljau Ostgrönland							1995				1
CSH	Div. IVb, IVc	Crangon Nordsee	141				325						5
DAB	Div. IIIb-d, SD 22-24	Kliesche Ostsee			155	523	185						3
DAB	Div. IV, VIId	Kliesche Nordsee	120										1
FLE	Div. IIIb-c SD 22-23	Flunder Beltsee und Öresund				230	119						3
FLE	Div. IIIc-d SD 24-25	Flunder südliche Ostsee					293	129					4
GHL	SA XIV, Div. Va	Schwarzer Heilbutt Ost- grönland/Island							3808				1
GHL	NAFO Div. 1D	Schwarzer Heilbutt West- grönland							1880				1
HAD	SA IV, VI, VII	Schellfisch Nordsee						636					1
HAD	SA I, Div. IIa, IIb	Schellfisch Nordostarktisch							124				1
HER	Div. IIIa, IIIb-d SD 22-24	Hering westliche Ostsee				902	1265			1956	2813		8
HER	Div. IIIc SD 25-32	Hering östliche Ostsee			401						1418	1498	3
HER	VIa (North)	Hering in VIa (North)										3292	1
HER	Div. IV, VIId	Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal)									1506	42981	2
HER	Div. IIa, IIb	Hering Atlanto- Skandischer										2660	1
HKE	Div. IIIa, VIIIA,b,d, SA IV, VI,	Seehecht (nördlicher Bestand)						715					1
JAX	Div. IIa, IVa,Vb,VIa,VIIa- c,e-k,VIIIA-e	Stöcker westlicher Be- stand										9407	1

JAX	Div. IIIa, IVb,c, VIId	Stöcker Nordseebestand										650	1
KEF	Div. VIb	Deep-sea red crab											1
MAC	Div. IIa, IIIa, IV, Vb, VI, VII, V IIIabde, XII, XIV	Makrele Nordostatlantik										28237	1
MAS	FAO area 34	Japanische Makrele zentraler östlicher Atlantik										1018	1
MUS	Div. IVb	Muscheln Nordsee	1571	1584									4
NEP	Div. IIIa, IV	<i>Nephrops</i> Nordsee					256	159					2
PIL	FAO area 34	Sardine zentraler östlicher Atlantik										16315	1
PIL	SA VII, Div. VIIIa,b,d	Sardine (Biskaya, Keltische See, Ärmelkanal)										1550	1
PLE	Div. IVa, IVb, IVc	Scholle Nordsee	1722	380			2064	824					5
PLE	SD 21-23	Scholle (Kattegat, Beltsee, und Öresund)				280	129						2
POK	SA I, Div. IIa, IIb	Seelachs Nordostarktisch								424			1
POK	Div. IIIa, IVa, IVb, IVc	Seelachs Nordsee						4120	3759				2
POL	SA IV, Div. IIIa	Pollack Nordsee						165					1
RED	SA XIV	Rotbarsch ( <i>S. mentella</i> + <i>S. marinus</i> )							1994			918	2
SAN	Div. IVa, IVb, IVc	Sandaal Nordsee									4250	4848	2
SOL	Div. IVb, IVc	Seezunge Nordsee	495										1
SPR	SA IV	Sprotte Nordsee								1442		2263	2
SPR	SD 22-32	Sprotte Ostsee				429	578				3098	6137	4
TUR	SA IV	Steinbutt Nordsee	106										1
WHB	Combined stock (I-X, XII, XIV)	Blauer Wittling										23860	1
WHG	Div. IIIa	Wittling (Skagerrak, Kattegat)				394	231						2

**Anlage 2: Entwicklung der Bestände, die von Fahrzeugen der verschiedenen Flottenteile 2015 befischt wurden. Es werden nur Bestände aufgeführt, von denen  $\geq 100$  t gefangen wurden ( $\geq 500$  t bei TM VL40XX)**

Segment	Befischter Bestand	Bestandszustand Anfang 2015
PG VL0010	Dorsch westliche Ostsee Flunder Beltsee and Öresund Flunder südliche Ostsee Hering westliche Ostsee	$SSB < B_{lim}, F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
PG VL1012	Dorsch westliche Ostsee Flunder südliche Ostsee Hering westliche Ostsee	$SSB < B_{lim}, F_{curr} > F_{MSY}$  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	Deep-sea red crab, 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 Scholle Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
TBB VL2440	<i>Crangon</i> Nordsee Kliesche Nordsee Scholle Nordsee Seezunge Nordsee Steinbutt 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 Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungszustand unklar 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	$SSB < B_{lim}, F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungszustand unklar
DTS VL1218	Kliesche Ostsee Sprotte Ostsee Flunder Beltsee und Öresund Dorsch westliche Ostsee Hering westliche Ostsee Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund Wittling Skagerrak, Kattegat	Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungszustand unklar Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich $SSB < B_{lim}, F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich
DTS VL1824	Kliesche Ostsee Sprotte Ostsee Flunder Beltsee und Öresund Dorsch östliche Ostsee Kabeljau Nordsee <i>Crangon</i> Nordsee Kaisergranat Nordsee Scholle Nordsee Flunder südliche Ostsee Dorsch westliche Ostsee Hering 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 $SSB < MSY B_{trigger}, F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Bestandsabschätzung durch ICES Viele Subpopulationen mit unterschiedlichem Bestandszustand Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich $SSB < B_{lim}, F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich
DTS VL2440	Dorsch östliche Ostsee Dorsch westliche Ostsee	Keine Klassifizierung möglich $SSB < B_{lim}, F_{curr} > F_{MSY}$

	Flunder südliche Ostsee Kabeljau Nordsee Pollack Nordsee Schellfisch Nordsee Seelachs Nordsee Scholle Nordsee Seehecht Nordsee (Nördlicher Bestand) Kaisergranat Nordsee	Keine Klassifizierung möglich $SSB < MSY B_{trigger}, F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $SSB < MSY B_{trigger}, F_{curr} < F_{MSY}$ 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 Schwarzer Heilbutt Ostgrönland/Island Schwarzer Heilbutt Westgrönland* Rotbarsch <i>S. mentella</i> und <i>S. marinus</i> (Div. XIV)	$SSB < MSY B_{trigger}, F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich $SSB < MSY B_{trigger}, F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ 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 Hering westliche Ostsee	Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
TM VL2440	Dorsch östliche Ostsee Hering östliche Ostsee Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal) Hering westliche Ostsee Sprotte Ostsee Sprotte Nordsee Sandaal Nordsee	Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ 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 Sprotte Ostsee Sprotte Nordsee Sandaal Nordsee Makrele Nordostatlantik Blauer Wittling Goldlachs Nordostatlantik Glasauge VIa Nord Pelagischer Rotbarsch (Div. XIV) Stöcker Nordsee Stöcker, westlicher Bestand Japanische Makrele, östlicher zentraler Atlantik Sardine, östlicher zentraler Atlantik Sardine Biskaya, Keltische See, Ärmelkanal	$SSB < MSY B_{trigger}, F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $B < B_{lim}, F_{curr} < F_{MSY}$ 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 Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich

\* STECF Review of Scientific Advice 2015

### Anlage 3: Kapazitätsänderungen im Jahr 2015

Stand der deutschen Fischereiflotte am 31.12.2014:

	Anzahl	GT	kW
<b>Kleine Küstenfischerei &lt;12m</b>	<b>1.165</b>	<b>2.751</b>	<b>27.425</b>
PG VL0010	1.095	2.005	21.419
PG VL1012	70	746	6.006
<b>passiv &gt; 12m</b>	<b>18</b>	<b>1.448</b>	<b>4.144</b>
DFN VL1218	10	253	1.454
DFN VL1824	2	119	352
DFN VL2440	6	1.076	2.338
FPO VL1218	0	0	0
FPO VL2440	0	0	0
<b>Trawler bis 40 m</b>	<b>73</b>	<b>6.886</b>	<b>17.981</b>
DTS VL0010	0	0	0
DTS VL1012	12	188	1.792
DTS VL1218	29	1.008	5.414
DTS VL1824	17	1.918	4.043
DTS VL2440	12	3.159	5.556
TM VL1218	0	0	0
TM VL1824	2	239	442
TM VL2440	1	374	734
<b>Baumkurre</b>	<b>214</b>	<b>10.510</b>	<b>46.972</b>
TBB VL0010	14	42	536
TBB VL1012	5	63	515
TBB VL1218	117	3.606	22.311
TBB VL1824	66	3.989	14.313
TBB VL2440	10	2.019	7.076
TBB VL40XX	2	791	2221
<b>Hochsee pelagisch &gt;40m</b>	<b>5</b>	<b>26.922</b>	<b>23.537</b>
TM VL40XX	5	26.922	23.537
<b>Hochsee demersal &gt;40m</b>	<b>6</b>	<b>8.650</b>	<b>11.724</b>
DTS VL40XX	6	8.650	11.724
<b>Muschel</b>	<b>8</b>	<b>1.820</b>	<b>4.634</b>
DRB VL1218	1	53	252
DRB VL2440	5	942	2.443
DRB VL40XX	2	825	1.939
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.489</b>	<b>58.987</b>	<b>136.417</b>

Stand der deutschen Fischereiflotte am 31.12.2015:

	Anzahl	GT	kW
<b>Kleine Küstenfischerei &lt;12m</b>	<b>1.122</b>	<b>2.706</b>	<b>27.205</b>
PG VL0010	1.051	1.943	21.070
PG VL1012	71	763	6.135
<b>passiv &gt; 12m</b>	<b>13</b>	<b>1.289</b>	<b>3.445</b>
DFN VL1218	5	121	755
DFN VL1824	1	68	132
DFN VL2440	4	729	1.475
FPO VL1218	1	24	220
FPO VL2440	2	347	863
<b>Trawler bis 40 m</b>	<b>73</b>	<b>6.806</b>	<b>17.539</b>
DTS VL0010	1	4	57
DTS VL1012	10	156	1.433
DTS VL1218	28	871	4.869
DTS VL1824	16	1.724	3.485
DTS VL2440	11	3.067	5.710
TM VL1218	2	122	439
TM VL1824	2	207	441
TM VL2440	3	655	1.105
<b>Baumkurre</b>	<b>213</b>	<b>10.749</b>	<b>47.153</b>
TBB VL0010	13	40	515
TBB VL1012	5	63	515
TBB VL1218	115	3.572	22.285
TBB VL1824	68	4.262	14.896
TBB VL2440	10	2.021	6.721
TBB VL40XX	2	791	2221
<b>Hochsee pelagisch &gt;40m</b>	<b>5</b>	<b>26.922</b>	<b>23.537</b>
TM VL40XX	5	26.922	23.537
<b>Hochsee demersal &gt;40m</b>	<b>7</b>	<b>12.898</b>	<b>15.724</b>
DTS VL40XX	7	12.898	15.724
<b>Muschel</b>	<b>7</b>	<b>1.646</b>	<b>4.288</b>
DRB VL1218	1	53	252
DRB VL2440	4	768	2.097
DRB VL40XX	2	825	1.939
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.440</b>	<b>63.016</b>	<b>138.891</b>

Absolute Veränderungen 2015 zum Vorjahr:

	Anzahl	GT	kW
<b>Kleine Küstenfischerei &lt;12m</b>	<b>-43</b>	<b>-45</b>	<b>-220</b>
PG VL0010	-44	-62	-349
PG VL1012	1	17	129
<b>passiv &gt; 12m</b>	<b>-5</b>	<b>-159</b>	<b>-699</b>
DFN VL1218	-5	-132	-699
DFN VL1824	-1	-51	-220
DFN VL2440	-2	-347	-863
FPO VL1218	1	24	220
FPO VL2440	2	347	863
<b>Trawler bis 40 m</b>	<b>0</b>	<b>-80</b>	<b>-442</b>
DTS VL0010	1	4	57
DTS VL1012	-2	-32	-359
DTS VL1218	-1	-137	-545
DTS VL1824	-1	-194	-558
DTS VL2440	-1	-92	154
TM VL1218	2	122	439
TM VL1824	0	-32	-1
TM VL2440	2	281	371
<b>Baumkurre</b>	<b>-1</b>	<b>239</b>	<b>181</b>
TBB VL0010	-1	-2	-21
TBB VL1012	0	0	0
TBB VL1218	-2	-34	-26
TBB VL1824	2	273	583
TBB VL2440	0	2	-355
TBB VL40XX	0	0	0
<b>Hochsee pelagisch &gt;40m</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
TM VL40XX	0	0	0
<b>Hochsee demersal &gt;40m</b>	<b>1</b>	<b>4.248</b>	<b>4.000</b>
DTS VL40XX	1	4.248	4.000
<b>Muschel</b>	<b>-1</b>	<b>-174</b>	<b>-346</b>
DRB VL1218	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
DRB VL2440	<b>-1</b>	<b>-174</b>	<b>-346</b>
DRB VL40XX	0	0	0
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-49</b>	<b>4.029</b>	<b>2.474</b>

**Anlage 4: Sustainable 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. Ein Stern (\*) kennzeichnet einen Wert, der aus der deutschen Berechnung stammt, da keine Berechnung vom STECF vorgelegt wurde.

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
<b>DTS VL1012</b>	371274	cod-2224, her-3a22, spr-2232	3	2	<b>2.52</b>	65.8	564118
<b>DTS VL1218</b>	1600340	cod-2224, her-3a22, hke-nrtn, sol-kask, spr-2232, ple-2123	6	3	<b>2.44</b>	64.8	2469911
<b>PG VL1012</b>	1297464	cod-2224, her-3a22	2	1	<b>1.83</b>	74.7	1736013
<b>DFN VL1218</b>	865843	her-3a22, cod-2224, cod-347d, had-346a, hke-nrtn, mac-nea, ple-nsea, sai-3a46, sol-kask, sol-nsea	10	5	<b>1.26</b>	87.9	984576
<b>DTS VL1824</b>	4739090	cod-2224, cod-347d, had-34, her-3a22, hke-nrtn, mac-nea, ple-nsea, sai-3a46, sol-nsea, spr-2232	10	5	<b>1.45</b>	54.5	8699630
<b>TM VL2440</b>	1236584	her2529-gor, her47d3, sai-3a46, spr-nsea, spr-2232	5	3	<b>1.31*</b>	74.2	1666358
<b>TM VL1824</b>	669448	cod-2224, her-3a22, spr-2232	3	2	<b>1.19*</b>	82.2	814362
<b>TBB VL40XX</b>	1217411	cod-347d, had-346a, hke-nrtn, ple-nsea, sol-nsea	5	3	<b>1.18*</b>	51.9	2345957
<b>TBB VL2440</b>	5055923	cod-347d, had-34, hke-nrtn, ple-nsea, sai-3a46, sol-nsea	6	3	<b>1.18</b>	59.8	8453329



<b>DTS VL2440</b>	14715013	cod-2224, cod-347d, had-34, her-3a22, hke-nrtn, mac-nea, ple-nsea, sai-3a46, sol-nsea, spr-2232	10	6	<b>1.17</b>	86.9	16931864
<b>TM VL40XX</b>	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	<b>1.09*</b>	85.9	70890999
<b>DTS VL40XX</b>	24360884	cod-347d, cod-arct, ghl-icel, ghl-westgr, had-346a, had-arct, hke-nrtn, mac-nea, ple-nsea, sai-3a46, usk-icel	11	6	<b>1.09</b>	69.3	35153005
<b>FPO VL1218</b>	48543	her-3a22	1	0	<b>0.82</b>	100.0	48543
<b>TBB VL1218</b>	2540	ple-nsea, sol-nsea	2	1	<b>2.82</b>	0.0	23830010
<b>PG VL0010</b>	1873091	cod-2224, her-3a22, mac-nea	3	2	<b>2.28</b>	35.6	5255967
<b>TBB VL1824</b>	36099	cod-347d, ple-nsea, sol-nsea	3	2	<b>1.88</b>	0.2	19136945
<b>DFN VL2440</b>	534989	cod-347d, had-34, hke-nrtn, mac-nea, ple-nsea, sai-3a46, sol-nsea	7	4	<b>1.21</b>	27.4	1955556