

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 2016

1.A: Beschreibung und Entwicklung der Flotte

i. Beschreibung der Flotte

Die deutsche Fischereiflotte besteht zum 31.12.2016 aus 1413 Fischereifahrzeugen, was einem Minus von 27 Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr entspricht. Weiterhin verringerte sich die Fangkapazität um 274 GT und 1.274 kW. 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 1.099 Fahrzeuge in der kleinen Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über Alles von weniger als 12 Metern. Diese Fahrzeuge sind überwiegend mit Stellnetzen in der Ostsee aktiv. Etwa 40% der Fahrzeuge in diesem Segment werden von Fischereibetrieben im Nebenerwerb bewirtschaftet, was sich in Folge dessen in einer sehr 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 23 Fahrzeuge. Ebenfalls verringerte sich die Motorleistung um 39 kW sowie die Tonnage um 28 GT.

Fischereifahrzeuge mit passivem Fanggerät ≥ 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 14 Fischereifahrzeuge. Ein Teil dieser Fahrzeuge fischt ausschließlich in westlichen Gewässern und hier hauptsächlich die atlantische Tiefseekrabbe (*Chaceon affinis*) und Seeteufel. Weiterhin werden Fahrzeuge dieses Segments in der westlichen Ostsee (Hering und Dorsch) und in der Nordsee eingesetzt (Kabeljau, Scholle und Seezunge).

Dieses Segment vergrößerte sich im Vergleich zum Jahr 2015 um 1 Fahrzeug sowie um 30 GT und 124 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 31.12.2016 insgesamt 67 Fahrzeuge zugeordnet. Diese Fahrzeuge befischten in der Nordsee hauptsächlich Seelachs, Sandaal, Hering und Kabeljau, aber auch größere Mengen an Schellfisch, Sprotte, Seehecht und Scholle. In der Ostsee wurden diese Fahrzeuge für den Fang auf Hering, Dorsch und Sprotte eingesetzt.

Im Vergleich zum Jahr 2015 verzeichnete Deutschland in diesem Segment einen Rückgang von 6 Fahrzeugen sowie eine Reduzierung der Tonnage um 428 GT sowie der Motorleistung um 1.027 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 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 Puls-kurren ausgerüstet sein dürfen.

Am 31.12.2016 waren 213 Baumkurrenfahrzeuge mit einer Kapazität von insgesamt 10.708 GT und 46.261 kW in der deutschen Fischereiflotte registriert. Das entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Rückgang bei der Kapazität um 41 GT und 892 kW.

Pelagische Hochseefischerei (TM VL40XX)

Deutschland führt im Jahr 2016 im Segment der pelagischen Hochseefischerei (Gesamtlänge 40 Meter oder mehr) insgesamt 5 Fahrzeuge. Diese kamen hauptsächlich in der Nordsee und den westbritischen Gewässern (ICES IVa, VIa, VII) zum Einsatz. Gezielt befischt wurden hier vor allem Hering, Blauer Wittling und Makrele. Ein Fahrzeug dieses Segments war in marokkanischen/mauretanischen Gewässern (FAO-Gebiet 34-131 und 34-132) aktiv und erzielte gute Fänge auf Pilchard-Sardine (PIL) und Spanische Makrele (MAS). Weiterhin wurde ein Fahrzeug im Gebiet 87 (Pazifischer Ozean) eingesetzt, wo unter anderem 9.100 Tonnen Chilenischer Stöcker (Chilean Jack Mackerel) gefangen wurde.

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, NAFO und z.T. auch NEAFC Gebieten wurden gute Fänge auf Schwarzen Heilbutt und Rotbarsch erzielt.

In diesem Segment sind im Vergleich zum Jahr 2015 keine Änderungen zu verzeichnen.

Muschelfischerei (DRB VL1218, DRB VL1824, DRB VL40XX)

Dieser Flottenteil umfasst 8 Fahrzeuge, welche in der Muschelfischerei aktiv sind und nicht dem Segment AQU zugehören.

Hier ist ein Zugang von einem Fahrzeug sowie eine Erhöhung der Fangkapazität um 193 GT und 560 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 2016 befischt wurden. Die aufgeführten Bestände sind die wichtigsten für das jeweilige Segment. Es wurden generell nur Bestände berücksichtigt, von denen 2016 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 2015 und bei der Einschätzung der Reproduktionskapazität auf Anfang 2016. 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 2016 sind erst im Laufe des Jahres 2017, nach Abgabefrist dieses Flottenberichts, verfügbar. Für einige Bestände können sich aufgrund aktuellerer Daten (von 2016) teilweise deutlich abweichende Einschätzungen ergeben, die im nächsten Jahresbericht berücksichtigt werden.

Aufgrund der im letzten Jahr festgestellten stark verschlechterten Bestandssituation des Dorsches (*Gadus morhua*) der westlichen Ostsee wurde der letztjährige Flottenbericht im Oktober 2016 angepasst: Der ICES-Advice vom Juni 2016 für den Dorsch der westlichen Ostsee empfiehlt für 2017 eine Reduktion der Fangmengen um 87,5% und die Reduzierung der fischereilichen Sterblichkeit nach MSY-Ansatz auf 0,15. Die fischereiliche Sterblichkeit 2015 lag mit

0,58 deutlich über F_{MSY} . Der Jahrgang 2015 war der schwächste der (kurzen) Zeitserie. Durch den sehr hohen Fischereidruck der letzten Jahre nutzt die Fischerei nur noch wenige Jahrgänge (>80% der Fänge bestehen aus 2- und 3-Jährigen). Der Ausfall der Nachwuchsproduktion zieht daher unmittelbar schlechte Fangmöglichkeiten für das kommende Jahr nach sich. Dies wird wahrscheinlich nicht nur die Fischerei 2017, sondern auch 2018 stark negativ beeinflussen. Auch wenn noch keine aktualisierten Indikatorwerte vorliegen, ist klar, dass die Bestandssituation sehr ernst ist. Der Dorsch der westlichen Ostsee stellt eine wesentliche Einkommensquelle für verschiedene Flottensegmente dar (insbesondere PG0010, PG1012, DTS1012 und DTS1218). Die betroffenen Fahrzeuge können die abzusehenden Einkommenseinbußen nur teilweise durch andere Fischarten (Plattfische, Süßwasserarten) kompensieren; eine Verlagerung der Aktivitäten in andere Gebiete kommt meist nicht in Frage. Für diese Fahrzeuge zeichnet sich eine existenzbedrohende wirtschaftliche Krise ab. Aufgrund dieser aktuell dramatischen Bestandentwicklung verschärft sich für die genannten Flottensegmente die bereits existente Überkapazität zusätzlich.

Passives Fanggerät < 10 m (PG VL0010)

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten 2016 im marinen Bereich hauptsächlich vier Bestände von drei Arten (Dorsch, Hering und Flunder). 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 629 t. Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandssituation beim Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht, so dass die Fangmöglichkeiten in diesem Segment für 2017 und die Folgejahre beträchtlich geringer ausfallen werden als in den Vorjahren. Der Hering in der westlichen Ostsee besitzt die volle Reproduktionskapazität und F lag unterhalb von F_{MSY} . Die Fänge dieses Segments betragen hier 2 163 t. Fänge aus den mittlerweile zwei Flunderbeständen der südlichen und westlichen Ostsee sind für dieses Segment ebenfalls von Bedeutung (Flunder südliche Ostsee: 147 t, Flunder Beltsee und Öresund: 142 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 (248 t), Plötze (534 t), Brassens (338 t) und Zander (220 t) gefangen.

Passives Fanggerät 10 - 12 m (PG VL1012)

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten 2016 hauptsächlich drei Bestände in der Ostsee. Beim Dorsch in der westlichen Ostsee (494 t) lag die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von B_{lim} (verminderte Reproduktionskapazität), und die fischereiliche Sterblichkeit liegt weiterhin über F_{MSY} . Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandssituation für den Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht, so dass die Fangmöglichkeiten in diesem Segment für 2017 und die Folgejahre beträchtlich geringer ausfallen werden als

in den Vorjahren. Der Hering in der westlichen Ostsee (2 083 t) besitzt die volle Reproduktionskapazität und F lag unterhalb von F_{MSY} . Zusätzlich wurden 118 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 2016 hauptsächlich Hering in der westlichen Ostsee (522 t). Der Hering in der westlichen Ostsee besitzt die volle Reproduktionskapazität und F lag unterhalb von F_{MSY} .

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

Dieses Segment befischte im Jahr 2016 hauptsächlich Seeteufel im Nordostatlantik (679 t). Für Seeteufel gibt es keine Referenzpunkte oder Zielvorgaben; qualitative Angaben des ICES zeigten jedoch einen stabilen bis zunehmenden Trend. Zusätzlich wurden von diesem Segment noch 123 t Kabeljau in der Nordsee gefangen. Die Bestandssituation des Nordseekabeljaus hat sich verbessert, so dass dieser Bestand die volle Reproduktionskapazität aufweist. Allerdings lag die fischereiliche Sterblichkeit F_{curr} weiterhin oberhalb von F_{MSY} .

Muschelfischer (DRB)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten in der westlichen Ostsee (ICES SD 22) und Nordsee auf Miesmuscheln. Es gibt für Miesmuscheln keine Bestandsabschätzung.

Baumkurrenfahrzeuge 0 – 10 m (TBB VL0010)

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (*Crangon crangon*, 30 t). Diese Zielart ist nicht quotiert, 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*, 32 t). Diese Zielart ist nicht quotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen. Dieses Segment wird aufgrund der niedrigen Fänge (< 100 t) im Folgenden nicht weiter berücksichtigt.

Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m (TBB VL1218)

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (3 848 t). Diese Zielart ist nicht quotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen.

Baumkurrenfahrzeuge 18 – 24 m (TBB VL1824)

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (3 560 t). Diese Zielart ist nicht quotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen. Außerdem wurden noch 250 t Scholle und 123 t Kaisergranat in der Nordsee gefangen. Scholle besitzt die volle Reproduktionskapazität und die fischereiliche Sterblichkeit lag auch weiterhin unter F_{MSY} . Beim Kaisergranat gibt es viele Subpopulationen mit unterschiedlichen Bestandszuständen.

Baumkurrenfahrzeuge 24 – 40 m (TBB VL2440)

In der Nordsee war die Hauptaktivität der Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments die Fischerei auf Scholle (1 577 t), Seezunge (587 t), Muscheln (323 t), Steinbutt (124 t), Kliesche (123 t), grauer und roter Knurrhahn (116 t) und Nordseegarnele (104 t) gerichtet. Scholle und Seezunge weisen volle Reproduktionskapazität auf, bei der Scholle lag die fischereiliche Sterblichkeit unterhalb von F_{MSY} , bei der Seezunge genau bei F_{MSY} . Bei Kliesche, Steinbutt und dem grauen und roten Knurrhahn 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 (1 037 t) und Scholle (364 t) gerichtet. Die Scholle weist die volle Reproduktionskapazität auf und die fischereiliche Sterblichkeit liegt unterhalb von F_{MSY} , während es bei den Muscheln in der Nordsee keine Bestandsabschätzung gibt. Zusätzlich wurden in diesem Segment auch noch 88 t Seezunge gefangen, welche die volle Reproduktionskapazität aufweist und die fischereiliche Sterblichkeit bei F_{MSY} lag.

Schleppnetzfahrzeuge 10 – 12 m (DTS VL1012), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der westlichen Ostsee hauptsächlich Hering (442 t) und Kliesche (129 t). Der Hering in der westlichen Ostsee 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 (1 031 t), Dorsch (509 t), Scholle (Kattegat, Beltsee: 311 t) und Wittling (Beltsee und SD 24: 130 t). In der gesamten Ostsee wurden noch Kliesche (490 t) und Sprotte (241 t) gefangen und

Flunder in der Beltsee (185 t). Beim Dorsch in der westlichen Ostsee lag die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von B_{lim} (verminderte Reproduktionskapazität), und die fischereiliche Sterblichkeit weiterhin über F_{MSY} . Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandssituation für den Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht, so dass die Fangmöglichkeiten in diesem Segment für 2017 und die Folgejahre beträchtlich geringer ausfallen werden als in den Vorjahren. Der Hering in der westlichen Ostsee 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 (1 435 t) und Kaisergranat (455 t). In der westlichen Ostsee wurde vor allem Dorsch (573 t) und Hering (253 t) gefangen. In der gesamten Ostsee wurden noch Sprotte (449 t) und Kliesche (287 t) und in der östlichen Ostsee Dorsch (216 t) gefangen. Zusätzlich wurden noch zwei Bestände der Flunder (Beltsee und Öresund: 157 t und Südliche Ostsee: 390 t) und Scholle im Kattegat, der Beltsee und Öresund (132 t) befischt. Von den hauptsächlich befischten Beständen weisen vier die volle Reproduktionskapazität auf (Scholle Nordsee; Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund; Sprotte Ostsee; Hering westliche Ostsee). Der westliche Dorschbestand wies eine verminderte Reproduktionskapazität auf und beim Kaisergranat gibt es viele Subpopulationen mit unterschiedlichen Bestandszuständen. Für östlichen Dorsch, die Ostseekliesche und die beiden Flunderbestände in der südlichen Ostsee und Beltsee/Öresund ist keine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität vom ICES verfügbar. 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 bei der Ostseesprotte 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 (2 716 t), Kabeljau (1 768 t), Scholle (747 t), Seehecht (630 t), Schellfisch (585 t) und Kaisergranat (256 t). In der östlichen Ostsee wurden 258 t Dorsch und in der westlichen Ostsee 272 t Dorsch gefischt, während in der südlichen Ostsee 102 t Flundern gefangen wurden. Von den hauptsächlich befischten Beständen weisen drei die volle Reproduktionskapazität auf (Scholle, Seelachs und Seehecht nördlicher Bestand).

Gemäß dem ICES-Advice aus November 2016 befindet sich die Laicherbestandsbiomasse (SSB) beim Kabeljau in der Nordsee wieder oberhalb von $MSY B_{trigger}$ und weist daher wieder die volle Reproduktionskapazität auf. Dorsch in der westlichen Ostsee zeigte eine verminderte Reproduktionskapazität, während beim Schellfisch in der Nordsee der Laicherbestand abgenommen hat und unterhalb von $MSY B_{trigger}$ liegt. Beim Dorsch in der östlichen Ostsee

und Flunder in der südlichen Ostsee ist eine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität vom ICES nicht erhältlich und beim Kaisergranat gibt es viele Subpopulationen mit unterschiedlichen Bestandszuständen.

Die fischereiliche Sterblichkeit war bei der Scholle und dem Seelachs in der Nordsee und dem nördlichen Seehechtbestand niedriger als F_{MSY} . Die fischereiliche Sterblichkeit war bei Dorsch in der westlichen Ostsee, Kabeljau und Schellfisch in der Nordsee höher als F_{MSY} .

Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (DTS VL40XX), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Nordsee hauptsächlich Seelachs (3 541 t), Seehecht (146 t) und Kabeljau (103 t). In der Barentssee und Norwegensee befischten sie hauptsächlich nordostarktischen Kabeljau (6 336 t), Seelachs (952 t), Rotbarsch (497 t) und Schellfisch (170 t). In Westgrönland im NAFO-Gebiet wurden insgesamt 1 889 t Schwarzer Heilbutt gefangen. Im ICES-Untergebiet 14 auf dem ostgrönländischen Schelf und westlich von Island wurden vor allem Schwarzer Heilbutt (4 420 t), Rotbarsch (1 718 t, *Sebastes mentella* und *S. norvegicus*) und Kabeljau (1 775 t) und gefangen. Von den befischten Beständen weisen fünf die volle Reproduktionskapazität auf (Nordostarktischer Kabeljau, Seelachs und Schellfisch, Seelachs Nordsee und Schwarzer Heilbutt Ostgrönland/Island). Beim Kabeljau in der Nordsee befindet sich die Laicherbestandsbiomasse (SSB) wieder oberhalb von $MSY B_{trigger}$ und weist daher wieder die volle Reproduktionskapazität auf. Für den Kabeljau vor Grönland 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* in der Barentssee und am Grönlandschelf nicht bekannt. Die Reproduktionskapazität von *S. norvegicus* in der Barentssee ist ebenfalls nicht bekannt, gemäß dem Vorsorgeansatz sollten aber keine Fänge von diesem Bestand getätigt werden. Der *S. norvegicus*-Bestand vor Ostgrönland/Island weist jedoch die volle Reproduktionskapazität auf.

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

Schleppnetzfahrzeuge 12 - 18 m (TM VL1218), pelagisch

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der westlichen Ostsee hauptsächlich Hering (1 649 t). Der Hering in der westlichen Ostsee besitzt die volle Reproduktionskapazität und F lag unterhalb von F_{MSY} .

Schleppnetzfahrzeuge 18 - 24 m (TM VL1824), pelagisch

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der westlichen Ostsee hauptsächlich Hering (3 273 t) und zusätzlich noch 201 t Dorsch in der östlichen Ostsee. Der Hering in der westli-

chen Ostsee 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 Sprotte (2 418 t) und Hering (1 557 t). In der Ostsee wurde Sprotte (2 554 t), Hering in der westlichen Ostsee (3 010 t) und in der östlichen Ostsee Hering (2 343 t) und Dorsch (207 t) gefangen. Von diesen Beständen weisen die Herings- und Sprottenbestände 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_{2015} unter F_{MSY} , bei der Sprotte in der Ostsee über F_{MSY} . Für kurzlebige Arten wie den Sprotte in der Nordsee, die über eine Entkommensstrategie (*escapement strategy*) bewirtschaftet werden, ist F nicht informativ und F_{MSY} ist daher nicht definiert. Bei der Sprotte in der Nordsee lag F_{2015} über F_{CAP} , der aus der Entkommensstrategie abgeleiteten fischereilichen Sterblichkeit, die nicht überschritten werden sollte.

Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (TM VL40XX), pelagisch

Die Fahrzeuge dieses Segments fingen in der Nordsee hauptsächlich Hering (42 798 t), Sprotte (3 132 t) und Stöcker (1 874 t). In der Ostsee wurden 7 591 t Sprotte und in der östlichen Ostsee 1 997 t Hering gefangen. Bei den weit verbreiteten Arten wurden im Nordostatlantik 23 406 t Makrele, 20 017 t blauer Wittling, 590 t Glasauge, 228 t Goldlachs und 11 373 t Stöcker gefangen. Beim Hering wurden noch 1 028 t in 6a Nord und 2 582 t atlanto-skandischer Hering gefangen und beim tiefen pelagischen Rotbarsch in der Irmingersee wurden 715 t gefangen. Im zentralen östlichen Atlantik (CECAF-Gebiet) wurden 17 297 t Sardinen, 1 622 t Japanische Makrelen, 802 t Goldsardinen und 779 t Stöcker gefangen. Im südöstlichen Pazifik wurden 9 100 t Chilenische Bastardmakrele (*Trachurus murphyi*) und 662 t Japanische Makrelen gefangen. Außerdem wurden 1 941 t Sardinen in den ICES-Untergebieten 7 und 8 gefangen.

Von den 20 hier aufgeführten Beständen weisen 6 Bestände die volle Reproduktionskapazität auf (Hering Nordsee, Hering östliche Ostsee, Sprotte Ostsee, Sprotte Nordsee, Makrele Nordostatlantik, Blauer Wittling Nordostatlantik), bei 10 Beständen ist eine Klassifizierung diesbezüglich nicht verfügbar oder veraltet (die 4 gefangenen Bestände im zentralen östlichen Atlantik, die zwei Bestände im Südostpazifik, Sardine in ICES-Untergebieten 7 und 8, Stöcker Nordsee, Goldlachs und Glasauge). Beim atlanto-skandischen Hering ist die Laicherbestandsbiomasse bei MSY $B_{trigger}$, beim Hering in 6a N und beim tiefen pelagischen Rotbarsch in der Irmingersee ist die Biomasse niedriger als B_{lim} und ICES empfiehlt, dass dieser Bestand 2017 nicht befischt werden sollte. Für kurzlebige Arten wie Sprotte in der Nordsee, die über eine Entkommensstrategie (*escapement strategy*) bewirtschaftet werden, ist F nicht informativ

und F_{MSY} ist daher nicht definiert. Die fischereiliche Sterblichkeit F_{2015} war niedriger als F_{MSY} beim atlanto-skandischen Hering, beim Hering in der Nordsee, in der östlichen Ostsee, in 6a N und beim Stöcker (westlicher Bestand) während bei der Sprotte in der Nordsee F_{2015} über F_{CAP} , der aus der Entkommensstrategie abgeleiteten fischereilichen Sterblichkeit lag, die nicht überschritten werden sollte. Bei der Sprotte in der Ostsee, 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 27 Fahrzeuge (-1,88 %). Dies hatte ebenso eine Reduzierung der Kapazitäten um 274 GT (-0,43 %) und 1.274 kW (-0,92 %) zur Folge.

Genaue 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) 2347/2002 für die Fischerei auf Tiefseearten und durch die Verordnung (EG) 1342/2008 für demersale Fischereien in der Nordsee und angrenzenden Gebieten. Im Jahre 2016 wurde die Tagebegrenzung in der Ostsee aufgehoben.

ii. Auswirkungen von Fischereiaufwandsbeschränkungen auf die Fangkapazität

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

Die Fischerei auf Tiefseearten gemäß Verordnung (EG) 2347/2002 fand im Jahr 2016 in westbritischen Gewässern statt. Dabei kam ein Fischereifahrzeug aus dem Segment der pelagischen Hochseefischerei zum Einsatz. Es wurden hier 228 t Goldlachs (ICES VIa) gefangen. Die auferlegten Fangaufwandsbeschränkungen für die Tiefseefischerei konnten eingehalten werden, indem Deutschland unter den vorgeschriebenen maximal einzusetzenden Fangmöglichkeiten blieb und auch keine weiteren Anträge auf Fischerei auf Tiefseearten vorlagen. Die Aufwandstage für den Fischereiaufwand 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 Überfischung der zugeteilten Tage zu vermeiden. Besonders in der Baumkurrenfischerei (BT2) musste zum Ende des Bewirtschaftungszeitraumes durch Umbuchungen von anderen Aufwandsgruppen eingegriffen werden.

Nachteilig wirkten 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 aus Sicht der Fischerei 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 2016: | 62.742 BRZ | 137.617 kW |

Kapazitätsabgänge nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2792/1999 (mit öffentlichen Mitteln geförderte Flottenabgänge) in 2016: **keine**

1.D. Flottenmanagement

i. Bewertung des Flottenmanagementsystems (Schwächen, Stärken)

Die derzeitige Flottenstruktur ist annähernd gleich geblieben. Der mengenmäßige Rückgang von 27 Fischereifahrzeugen geht vor allem auf das Segment der Stellnetzfahrzeuge <12 m (PG VL0010, PG VL1012) zurück (23 Abgänge).

Die Flottenstruktur insgesamt wurde also 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 Fang-

möglichkeiten ein besonderes Augenmerk auf die Erhaltung der traditionellen Stellnetzfischerei gelegt wurde.

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

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

ii. Pläne zur Verbesserung des Flottenmanagementsystems

Betrachtet man die Entwicklung der deutschen Flotte, so zeigt sich eine insgesamt linear absteigende Kurve der Anzahl an Fahrzeugen und eine damit verbundene Abnahme der Fangkapazitäten von 2.315 Fahrzeugen im Jahre 2000 auf 1.413 Fahrzeuge im Jahre 2016, 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 zurzeit 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 im produktiven Betrieb, und Strukturen für die Umsetzung der Fangerfassung wurden 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. Der technische Indikator wurde von Deutschland ermittelt, während für die biologischen und ökonomischen Indikatoren die vom STECF bereitgestellten Werte (https://stecf.jrc.ec.europa.eu/documents/43805/1453963/2016-10_EWG+16-09+-+Balance+indicator+table.xlsx) verwendet wurden. 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 2015, da die Werte zu der fischereilichen Sterblichkeit F für 2016 zur Zeit der Berechnung und der Erstellung dieses Berichts nicht zur Verfügung standen. Die in diesem Zusammenhang angesprochen Fänge beziehen sich ebenfalls auf das Jahr 2015, bei Ausnahmen werden diese als solche bezeichnet. Der Stock-at-Risk (SAR)-Indikator bezieht sich ebenfalls auf das Jahr 2015 und da vom STECF keine Werte für SAR für das Jahr 2015 bestimmt wurden, sind die in diesem Bericht enthaltenen Indikatorenwerte von Deutschland bestimmt worden.

Passives Fanggerät < 10 m (PG VL0010)

| PG0010 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tech | 0.26 | 0.31 | 0.26 | 0.35 | 0.33 | 0.25 | 0.36 | 0.36 |
| SAR | 1 | 2 | 4 | 3 | 3 | 3 | 1 | |
| SHI | 2.39 | 2.43 | 2.43 | 2.43 | 2.42 | 2.41 | 2.12 | |
| CR/BER | 0.16 | 1.01 | 0.72 | 0.82 | 0.44 | 1.36 | 1.00 | |
| Rofta | -36.1 | 2.0 | -14.6 | -11.4 | -27.8 | 18.9 | 0.26 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 172 | 161 | 155 | 144 | 132 | 130 | 129 | 135 |
| GT | 846 | 814 | 798 | 721 | 659 | 656 | 672 | 721 |
| kW | 8.135 | 7.824 | 7.894 | 7.263 | 6.818 | 6.722 | 6.779 | 7.407 |

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.

Es sind keine Veränderungen zum Vorjahreszeitraum zu verzeichnen.

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 weiterhin deutlich über F_{MSY} lag, ergab dies einen hohen SHI-Wert von 2.12. Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandssituation beim Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht. Allerdings hat sich die fischereiliche Sterblichkeit im Vergleich zum Vorjahr etwas verringert, so dass der SHI-Wert im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken ist. 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 2015 ein Bestand als SAR eingestuft, wohingegen 2014 noch drei Bestände vom STECF als SAR eingestuft wurden. Hierbei handelt es sich 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. Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandssituation beim Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht, so dass in diesem Segment in absehbarer Zukunft mindestens ein SAR-Bestand vorhanden sein wird.

c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2015 lag CR/BER genau bei 1 und RoFTA sank, blieb aber 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. Dieses Segment ist gravierend von der aktuell noch schlechten Bestandssituation des Dorsches in der westlichen Ostsee betroffen (s. Abschnitt 1.A.ii) und wird in den Aktionsplan (Abschnitt 5) aufgenommen.

Passives Fanggerät 10 - 12 m (PG VL1012)

| PG1012 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tech | 0.53 | 0.51 | 0.48 | 0.56 | 0.51 | 0.41 | 0.44 | 0.43 |
| SAR | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | |
| SHI | 2.35 | 2.36 | 2.29 | 2.31 | 2.12 | 2.13 | 1.97 | |
| CR/BER | 0.38 | 0.48 | 0.38 | 0.56 | 0.48 | 0.12 | 0.42 | |
| Rofta | -30.9 | -26.4 | -29.6 | -20.8 | -24.0 | -42.8 | -28.4 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 76 | 72 | 66 | 68 | 66 | 67 | 64 | 58 |
| GT | 840 | 790 | 719 | 750 | 717 | 723 | 695 | 646 |
| kW | 6.357 | 6.122 | 5.494 | 5.948 | 5.692 | 5.847 | 5.570 | 5.199 |

a) Technischer Indikator

In dieser Fahrzeuggruppe zeigt sich, wie auch schon in den Jahren zuvor, ein eher geringer Indikatorwert von 0,43. Die Ursachen hierfür lassen sich analog zum Segment PG VL0010 begründen. Viele Fahrzeuge dieses Segmentes fischen im Nebenerwerb und weisen teils deutlich weniger Seetage auf als die Haupterwerbsbetriebe.

Der Indikatorwert von 0.43 bewegt sich im Bereich der letzten 2 Jahre und ist somit konstant.

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 über F_{MSY} lag und, ergab dies einen hohen SHI-Wert von 1.97. Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandssituation beim Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht. Allerdings hat sich die fischereiliche Sterblichkeit im Vergleich zum Vorjahr etwas verringert, so dass der SHI-Wert im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken ist, wodurch der SHI-Wert im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken ist.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015, wie schon 2014, ein Bestand als SAR. Hierbei handelt es sich 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. Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandssituation beim Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht, so dass in diesem Segment in absehbarer Zukunft mindestens ein SAR-Bestand vorhanden sein wird.

c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2015 verbesserten sich sowohl CR/BER als auch RoFTA für dieses Flottensegment, bleiben jedoch unter 1 (CR/BER) bzw. negativ (RoFTA). Damit deuten die ökonomischen Indikatoren dieses Flottensegmentes zunächst auf eine Überkapazität hin. Hier ist jedoch 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. Dieses Segment ist gravierend von der aktuell stark verschlechterten Bestandssituation des Dorsches in der westlichen Ostsee betroffen (s. Abschnitt 1.A.ii).

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

| DFN1218 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|
| Tech | 0.48 | 0.46 | 0.51 | 0.72 | 0.44 | 0.57 | 0.48 | 0.58 |
| SAR | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | |
| SHI | 2.17 | 1.84 | 1.57 | 1.62 | 1.55 | 1.19 | 1.06 | |
| CR/BER | 1.47 | 2.42 | 0.50 | 7.54 | 3.85 | 1.85 | -1.51 | |
| Rofta | 18.7 | 58.5 | -18.5 | 178.9 | 98.4 | 36.8 | -96.9 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 16 | 12 | 10 | 7 | 11 | 9 | 5 | 5 |
| GT | 365 | 273 | 237 | 147 | 272 | 220 | 121 | 132 |
| kW | 2.216 | 1.666 | 1.309 | 842 | 1.592 | 1.182 | 1.182 | 821 |

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des technischen Indikators im Segment DFN VL1218 wurden im Berichtsjahr 5 Fischereifahrzeuge betrachtet. Der eher schlechte Wert von 0,58 begründet sich dadurch, dass ein Fahrzeug deutlich mehr Seetage (234 Tage) vorzuweisen hatte, als die übrigen Fahrzeuge dieses Segmentes. Dennoch wurde hier ein deutlich besseres Ergebnis als im Jahr 2015 erzielt.

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 beim Kabeljau F_C nur knapp über F_{MSY} lag und bei der Seezunge F_C bei F_{MSY} lag und beim Hering F_C unterhalb von F_{MSY} lag ergibt sich ein niedriger SHI von 1.06. In der betrachteten Zeitserie 2008-2015 ist ein deutlich positiver Trend zu verzeichnen, und der aktuelle SHI-Wert liegt entsprechend fast bei 1.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2015 wurden sowohl CR/BER als auch RoFTA negativ. Die beiden Indikatoren zeigen einen abnehmenden Trend und deuten auf eine Überkapazität hin. Da dies jedoch erstmalig im Betrachtungszeitraum der Fall ist, sollten diese Anzeichen nur schwach gewertet werden.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der Hauptgrund für diese Einschätzung ist der positive Trend im SHI. 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. Es wird kein SAR-Bestand befischt. Zudem hat die Anzahl der Fahrzeuge in diesem Segment von 2009 bis 2015 stark abgenommen (von 16 auf 5).

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

| DFN2440 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tech | 0.50 | 0.71 | 0.64 | 0.66 | 0.85 | 0.64 | 0.81 | 0.75 |
| SAR | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | |
| SHI | 2.06 | 1.91 | 1.67 | 1.50 | 1.25 | 1.20 | 1.07 | |
| CR/BER | -0.82 | 1.63 | 0.73 | -0.22 | 0.37 | 0.13 | 0.77 | |
| Rofta | -59.5 | 45.9 | -42.2 | -91.7 | -50.8 | -53.2 | -12.6 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 5 | 5 | 4 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 |
| GT | 877 | 877 | 729 | 877 | 877 | 877 | 729 | 729 |
| kW | 1.897 | 1.897 | 1.475 | 1.897 | 1.897 | 1.897 | 1.475 | 1.475 |

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des technischen Indikators wurden 4 Fahrzeuge herangezogen. Diese erzielten einen guten Wert von 0,75, welcher sich durchaus auf dem Niveau des Vorjahres bewegt.

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 27%, so dass der resultierende SHI-Wert von 1.07 zur Bewertung dieses Segments nicht herangezogen werden kann.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA zeigen ungünstige Werte an. Der Trend ist jedoch positiv.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden, Der technische Indikator liegt im akzeptablen Bereich, 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)

Dieses Segment war in den vergangenen Jahren nur sporadisch mit einem Fischereifahrzeug besetzt und wird daher für die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren nicht betrachtet.

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

Dieses Segment war in den vergangenen Jahren nur sporadisch mit einem Fischereifahrzeug besetzt und wird daher für die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren nicht betrachtet.

Baumkurrenfahrzeuge 10 – 12 m (TBB VL1012)

| TBB1012 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|------|------|-------|-------|-------|------|-------|------|
| Tech | 0.33 | 0.45 | 0.31 | 0.48 | 0.64 | 0.48 | 0.76 | 0.79 |
| SAR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| SHI | 2.06 | 2.04 | 1.75 | 1.40 | 1.85 | 1.05 | 0.95 | |
| CR/BER | 2.27 | 1.11 | -0.35 | 3.19 | 3.31 | 1.08 | 0.13 | |
| Rofta | 46.7 | 8.2 | -75.0 | 124.0 | 133.1 | 6.6 | -67.5 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 5 | 7 | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| GT | 61 | 85 | 74 | 63 | 63 | 63 | 63 | 63 |
| kW | 457 | 624 | 564 | 515 | 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 sehr guten Wert von 0,79 erzielen. Ausschlaggebend hierfür war jedoch auch, dass diese Kutter überwiegend ähnliche Fangaktivitäten vorzuweisen hatten. Der positive Trend des Vorjahres konnte abermals bestätigt werden.

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 0.95 nicht zur Bewertung dieses Segments herangezogen werden kann.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß den Kriterien in diesem Segment keine SAR vorkamen.

c) Ökonomische Indikatoren

Erstmalig im Betrachtungszeitraum deuten nach 2011 sowohl CR/BER als auch RoFTA mit ungünstigen Werten auf eine Überkapazität in diesem Flottensegment hin. Da das Segment jedoch nur wenige Fahrzeuge umfasst und daher empfindlich gegenüber Ausreißern ist, sollten diese Anzeichen zumindest kurzfristig noch nicht gewertet werden.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator ist positiv. Der biologische Indikator SHI entwickelt sich positiv, kann jedoch aus den o.g. Gründen nicht herangezogen werden. Es wird kein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren haben sich erst im letzten Jahr verschlechtert.

Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m (TBB VL1218)

| TBB1218 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tech | 0.64 | 0.65 | 0.60 | 0.60 | 0.56 | 0.60 | 0.60 | 0.58 |
| SAR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| SHI | 2.62 | 2.92 | 2.64 | 3.28 | 3.32 | 2.99 | 1.81 | |
| CR/BER | 1.23 | 1.42 | 0.97 | 2.74 | 2.57 | 1.79 | 1.50 | |
| Rofta | 15.1 | 22.7 | -1.3 | 87.7 | 92.9 | 45.1 | 35.0 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 140 | 134 | 127 | 118 | 120 | 117 | 112 | 111 |
| GT | 4.268 | 4.075 | 3.876 | 3.597 | 3.663 | 3.627 | 3.457 | 3.479 |
| kW | 26.791 | 25.650 | 24.308 | 22.678 | 22.962 | 22.651 | 21.597 | 21.671 |

a) Technischer Indikator

In die Berechnung wurden 112 Fischereifahrzeuge einbezogen. Der Wert von 0.58 entspricht dem Niveau der letzten Jahre. In diesem Segment ist eine große Heterogenität in der Anzahl der Seetage zu beobachten. Diese liegt maßgeblich darin begründet, dass ein Teil dieses Segments Tagesfischerei mit starker Bindung an den Heimathafen betreibt und dementsprechend nur bei guten Fangmöglichkeiten in diesem Aktionsradius fischt, während ein anderer Teil Mehrtagesfischerei mit großer räumlicher Flexibilität betreibt und entsprechend mehr Seetage aufweist.

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 1.81 nicht zur Bewertung dieses Segments herangezogen werden kann.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß den 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 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)

| TBB1824 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tech | 0.56 | 0.60 | 0.58 | 0.63 | 0.65 | 0.62 | 0.69 | 0.57 |
| SAR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| SHI | 2.42 | 2.48 | 2.28 | 2.53 | 3.30 | 1.85 | 1.01 | |
| CR/BER | 0.84 | 1.11 | 0.59 | 1.91 | 1.98 | 1.43 | 1.20 | |
| Rofta | -4.2 | 6.3 | -16.2 | 36.2 | 39.4 | 19.5 | 10.1 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 63 | 61 | 62 | 63 | 67 | 63 | 63 | 65 |
| GT | 3.892 | 3.521 | 3.679 | 3.756 | 4.104 | 3.850 | 3.706 | 3.976 |
| kW | 13.652 | 13.175 | 13.394 | 13.616 | 14.537 | 13.653 | 13.477 | 14.278 |

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des Indikators wurden die Seetage von 65 Fischereifahrzeugen einbezogen. Leider konnten die Baumkurrenfahrzeuge in der Längengruppe 18-24 m nicht mehr das an Niveau des Vorjahres anknüpfen. Der Grund hierfür ist, dass ein Fahrzeug dieses Segmentes mit über 280 Seetage fischereilich aktiv gewesen ist und somit ein zu hoher Ausgangswert für den „registered“-Indikator zugrunde gelegt wurde. Dabei ist zu beachten, dass ein Großteil der Flotte sich überwiegend im Bereich von 150-220 Tagen bewegt hat. Außerdem wäre zu bedenken, dass die kleineren Fahrzeuge dieses Segmentes im Winter ihre Fischereitätigkeit fast komplett einstellen, während die größeren Fahrzeuge hier weiterhin fischereilich aktiv sind. Im Vergleich zum registrierten Indikator, erzielte der theoretische Segment (hier werden 220 Tage zugrunde gelegt) einen guten Wert von 0.74.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fischereifahrzeuge dieses Segmentes fischten fast ausschließlich auf die Nordseegarnele, für die es keine Bestandsabschätzung gibt, so dass der vom STECF berechnete positive SHI-Wert von 1.01 nicht zur Bewertung dieses Segmentes herangezogen werden kann.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß den 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)

| TBB2440 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tech | 0.77 | 0.83 | 0.54 | 0.78 | 0.85 | 0.82 | 0.68 | 0.91 |
| SAR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| SHI | 1.89 | 1.81 | 1.51 | 1.48 | 1.26 | 1.12 | 0.98 | |
| CR/BER | 1.98 | 1.04 | 0.69 | 1.00 | 2.03 | 1.33 | 2.02 | |
| Rofta | 39.4 | 3.5 | -12.2 | -0.6 | 41.7 | 12.2 | 35.1 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 7 | 8 | 8 | 9 | 8 | 10 | 10 | 9 |
| GT | 1.424 | 1.693 | 1.693 | 1.752 | 1.559 | 2.021 | 2.021 | 1.828 |
| kW | 4.874 | 5.867 | 5.867 | 5.971 | 5.411 | 6.721 | 6.721 | 6.161 |

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des Indikators wurden die Seetage von 9 Fischereifahrzeugen betrachtet. Der Wert von 0.91 stellt das beste Ergebnis der letzten Jahre dar, was auf eine sehr homogene Fangaktivität in diesem Segment zurückzuführen ist.

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 direkt bei F_{MSY} , was in einen SHI-Wert von knapp unter 1 resultiert (0.98).

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß den Kriterien in diesem Segment keine SAR vorkamen.

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)

| TBB40XX | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tech | 0.61 | 1.00 | 0.63 | 0.54 | 0.53 | 0.62 | 1.00 | 0.94 |
| SAR | | | | | | 0 | 0 | |
| SHI | | | | | | 1.18 | 0.97 | |
| CR/BER | | | | | | | | |
| Rofta | | | | | | | | |
| Anzahl Fahrzeuge | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| GT | 446 | 791 | 446 | 791 | 791 | 791 | 791 | 791 |
| kW | 1.471 | 2.221 | 1.471 | 2.221 | 2.221 | 2.221 | 2.221 | 1.853 |

a) Technischer Indikator

Die zwei berücksichtigten Fahrzeuge dieses Segmentes erzielten einen sehr guten Wert von 0.94. Aufgrund der geringen Fahrzeuganzahl ist der errechnete Indikatorwert jedoch wenig aussagekräftig.

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 der Seezunge direkt bei F_{MSY} , was in einen SHI-Wert von knapp unter 1 resultiert (0.97).

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß den 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

| DTS1012 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tech | 0.54 | 0.56 | 0.58 | 0.59 | 0.42 | 0.48 | 0.45 | 0.34 |
| SAR | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| SHI | 2.59 | 2.78 | 3.05 | 2.50 | 2.77 | 2.62 | 2.03 | |
| CR/BER | -0.08 | 1.18 | 0.67 | 0.56 | 0.66 | 0.39 | 0.41 | |
| Rofta | -70.8 | 12.3 | -19.5 | -29.0 | -23.6 | -47.6 | -57.7 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 13 | 15 | 15 | 10 | 12 | 11 | 10 | 10 |
| GT | 213 | 244 | 233 | 146 | 183 | 169 | 154 | 156 |
| kW | 2.055 | 2.202 | 2.202 | 1.441 | 1.803 | 1.608 | 1.425 | 1.433 |

a) Technischer Indikator

Die 10 Fahrzeuge dieses Segments erreichten mit einem Ergebnis von 0.34 einen schlechteren Wert als noch im Vorjahreszeitraum. Dieses Ergebnis lässt sich u.a. dadurch erklären, dass ein Fahrzeug dieser Gruppe deutlich mehr Seetage vorzuweisen hatte als die anderen Fahrzeuge des Segments. Der hohe Ausgangswert bei der Berechnung des „registered“-Indikators lässt den Indikatorwert somit sehr stark abfallen.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem in der westlichen 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 2.03. Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandssituation beim Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht. Da die fischereiliche Sterblichkeit allerdings tendenziell sinkt, wird sich der SHI-Wert in absehbarer Zukunft möglicherweise verbessern.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015, wie schon 2014, ein Bestand als SAR. Hierbei handelt es sich 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. Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandssituation beim Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht, so dass in diesem Segment in absehbarer Zukunft mindestens ein SAR-Bestand vorhanden sein wird.

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. Dieses Segment ist gravierend von der aktuell noch schlechten Bestandssituation des Dorsches in der westlichen Ostsee betroffen.

Schleppnetzfahrzeuge 12 – 18 m (DTS VL1218), demersal

| DTS1218 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tech | 0.49 | 0.47 | 0.60 | 0.71 | 0.53 | 0.53 | 0.52 | 0.53 |
| SAR | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | |
| SHI | 2.67 | 2.53 | 2.67 | 2.54 | 2.52 | 2.51 | 2.40 | |
| CR/BER | 0.68 | 0.81 | 0.60 | 1.00 | 0.82 | 0.80 | 0.74 | |
| Rofta | -9.4 | -7.6 | -16.7 | -0.7 | -7.5 | -8.1 | -10.7 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 39 | 37 | 33 | 27 | 30 | 29 | 28 | 27 |
| GT | 1.310 | 1.239 | 1.129 | 923 | 1.024 | 1.008 | 826 | 866 |
| kW | 7.283 | 6.767 | 6.088 | 4.960 | 5.514 | 5.414 | 4.694 | 4.918 |

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des Indikators wurden die Seetage von 27 Fischereifahrzeugen herangezogen. Der durchschnittliche Wert von 0,53 stellt zwar eine geringfügige Verbesserung gegenüber dem Vorjahr dar (2015 = 0.52), ist jedoch immer noch als eher schlecht anzusehen. Als Ursachen sind die Fangaufwandsregelungen der VO (EG) 1342/2008 zu benennen, welche für diese Fischerei erst im Jahr 2017 aufgehoben wurden. Vielen Fahrzeugen dieses Segments standen meist weniger Kilowatttage zur Bewirtschaftung der Fangquoten zur Verfügung, was sich in der Folge negativ im Gesamtergebnis des Indikators niederschlägt.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem in der westlichen 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 2.40. Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandssituation beim Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht. Da die fischereiliche Sterblichkeit allerdings tendenziell sinkt, wird sich der SHI-Wert in absehbarer Zukunft möglicherweise verbessern.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015, wie schon 2014, ein Bestand als SAR. Hierbei handelt es sich 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. Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandssituation beim Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht, so dass in diesem Segment in absehbarer Zukunft mindestens ein SAR-Bestand vorhanden sein wird.

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**. Dieses Segment ist gravierend von der aktuell schlechten Bestandssituation des Dorsch in der westlichen Ostsee betroffen.

Schleppnetzfahrzeuge 18 – 24 m (DTS VL1824), demersal

| DTS1824 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tech | 0.64 | 0.58 | 0.60 | 0.62 | 0.60 | 0.59 | 0.60 | 0.65 |
| SAR | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| SHI | 2.14 | 1.65 | 1.79 | 1.92 | 1.62 | 1.54 | 1.41 | |
| CR/BER | 0.90 | 1.19 | 0.91 | 0.51 | 2.84 | 2.22 | 1.32 | |
| Rofta | -0.5 | 9.0 | -3.0 | -15.9 | 50.9 | 37.6 | 12.3 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 28 | 30 | 29 | 20 | 18 | 17 | 16 | 13 |
| GT | 3.045 | 3.215 | 3.169 | 2.231 | 2.064 | 1.847 | 1.724 | 1.444 |
| kW | 6.122 | 6.525 | 6.347 | 4.330 | 3.925 | 3.704 | 3.485 | 2.824 |

a) Technischer Indikator

In das Ergebnis flossen die Seetage von nur noch 13 Fischereifahrzeugen ein. Der Wert von 0.65 entspricht einer deutlichen Steigerung gegenüber dem Jahr 2015 und stellt insgesamt das beste Ergebnis der letzten Jahre dar. Hervorzuheben ist, dass 1 Fahrzeug aus diesem Segment eine vergleichbar hohe Anzahl von Seetagen (303) zu verzeichnen hatte, während die restlichen Fahrzeuge teilweise deutlich darunter blieben. Dies führte zu einem Ungleichgewicht, für welches, wie schon in den Jahren zuvor, auch die Fischereiaufwandsregelung der VO 1348/2008 verantwortlich ist. Diese tritt für die Schleppnetzfisherei jedoch im Jahr 2017 außer Kraft. Betrachtet man dieses Segment nur vom theoretischen Ansatz (220 Tage), erhält man einen sehr guten Wert von 0.89, welcher doch auf eine insgesamt hohe Homogenität in dieser Fahrzeuggruppe hindeutet.

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 1.41.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015, wie schon 2014, ein Bestand als SAR. Hierbei handelt es sich 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. Nach dem aktuellen ICES-Advice (Oktober 2016) ist die Bestandsituation beim Dorsch in der westlichen Ostsee weiterhin schlecht, so dass in diesem Segment in absehbarer Zukunft mindestens ein SAR-Bestand vorhanden sein wird.

c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA haben sich im Vergleich zu den Vorjahren verschlechtert, liegen jedoch in einem Bereich, der nicht auf Überkapazität hinweist.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Der technische Indikator liegt konstant bei 0,6 oder etwas höher. Der SHI entwickelt sich positiv, es wird jedoch ein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren sind positiv. Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich von 30 (im Jahr 2010) auf 13 (im Jahr 2016) stark reduziert.

Schleppnetzfahrzeuge 24 – 40 m (DTS VL2440), demersal

| DTS2440 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tech | 0.62 | 0.50 | 0.57 | 0.65 | 0.68 | 0.59 | 0.66 | 0.70 |
| SAR | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | |
| SHI | 1.58 | 1.40 | 1.27 | 1.17 | 1.07 | 1.08 | 1.01 | |
| CR/BER | 1.02 | 1.51 | 1.87 | 1.05 | 1.36 | 1.30 | 2.02 | |
| Rofta | 4.1 | 20.4 | 32.5 | 3.2 | 12.6 | 8.8 | 31.1 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 16 | 16 | 13 | 10 | 11 | 12 | 10 | 9 |
| GT | 3.439 | 3.431 | 3.033 | 2.523 | 2.660 | 2.981 | 2.768 | 2.343 |
| kW | 7.409 | 6.821 | 5.994 | 4.683 | 4.830 | 5.361 | 5.295 | 4.275 |

a) Technischer Indikator

In die Berechnung flossen die Seetage von 9 Fischereifahrzeugen ein. Der durchschnittliche Wert von 0.70 ist abermals besser als in den Vorjahren und spiegelt den positiven Trend in der demersalen Schleppnetzfisherei wieder. Hervorzuheben ist, dass wie auch schon im Vorjahr, 2 Fahrzeuge dieses Segments eine vergleichbar hohe Anzahl von Seetagen (346 und 326) verzeichneten, während die restlichen 7 Fahrzeuge bis zu 100 Tage darunter blieben und im Schnitt aber noch sehr gute 200 Seetage vorzuweisen hatten. Dies führte zu einem leichten

Ungleichgewicht beim "registered"-Indikator. Hätte man hier jedoch den theoretischen Indikator (220 Tage) zugrunde gelegt, würde dieses Segment einen ausgezeichneten Wert von 1.10 erzielen.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die wichtigsten von diesem Segment befischten Bestände waren der Seelachs, Kabeljau, Schellfisch, Scholle und Seehecht in der Nordsee. Da beim Seelachs, der Scholle und dem Seehecht die fischereiliche Sterblichkeit F_C unter F_{MSY} lag, ergibt sich ein niedriger SHI von 1.01.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß den Kriterien in diesem Segment keine SAR vorkamen.

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 kein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren sind positiv. Zudem verringerte sich die Anzahl an Fischereifahrzeuge von 16 (2010) auf 9 (2016).

Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (DTS VL40XX), demersal

| DTS40XX | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tech | 0.82 | 0.84 | 0.92 | 0.83 | 0.78 | 0.73 | 0.70 | 0.80 |
| SAR | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | |
| SHI | 1.05 | 1.02 | 1.10 | 1.02 | 1.00 | 0.93 | 1.01 | |
| CR/BER | 0.47 | 0.81 | 0.68 | 0.75 | 0.62 | 0.86 | 0.98 | |
| Rofta | -17.6 | -4.7 | -9.1 | -8.5 | -13.5 | -4.4 | -0.2 | |
| Anzahl Fahrzeuge | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 | 6 | 7 | 7 |
| GT | 13.215 | 13.215 | 13.215 | 13.215 | 10.247 | 8.650 | 12.898 | 12.898 |
| kW | 18.651 | 18.651 | 18.651 | 18.651 | 14.151 | 11.724 | 15.724 | 15.724 |

a) Technischer Indikator

In die Berechnung flossen die Seetage von 7 Fischereifahrzeugen ein. Der gute Wert von 0.80 ist zugleich das beste Ergebnis in den letzten 4 Jahren. Negativ bei der Berechnung des Indikators wird dennoch gesehen, dass in dieser Gruppe die große Hochseefischerei mit der großen Kutterfischerei verglichen wird. So verzeichneten die Hochseefahrzeuge bis zu 300 Seetage, während die Großkutter im Schnitt nur 200 Seetage vorzuweisen hatten.

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, Nordostarktischer Kabeljau, Nordostarktischer Schellfisch), oder knapp darüber (Kabeljau Nordsee, Schwarzer Heilbutt Ostgrönland/Island), so dass sich ein SHI von fast 1 ergab (1.01).

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß den Kriterien in diesem Segment keine SAR vorkamen.

c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA stellen sich in diesem Segment seit Jahren ungünstig dar. Der Trend ist jedoch positiv. Darüber hinaus gehören diese Fahrzeuge überwiegend zu vertikal integrierten Unternehmen: Die Fänge 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

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator hat einen guten Wert und der SHI liegt bei 1. Es wird kein 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 12 - 18 m (TM VL1218), pelagisch

| TM1218 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tech | | | | | | | 0.88 | 0.89 |
| SAR | | | | | | | 0 | |
| SHI | | | | | | | | |
| CR/BER | | | | | | | | |
| Rofta | | | | | | | | |
| Anzahl Fahrzeuge | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| GT | - | - | - | - | - | - | 122 | 122 |
| kW | - | - | - | - | - | - | 439 | 439 |

a) Technischer Indikator

Die Fahrzeuge dieses Segments erreichten einen sehr guten Wert von 0,89. Dieses Ergebnis hat jedoch wenig Aussagekraft, da nur 2 Fahrzeuge in den Vergleich einbezogen werden konnten.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Dieses Segment befischt ausschließlich den Hering in der westliche Ostsee. Bei den drei Heringbeständen lag die fischereiliche Sterblichkeit F_C unterhalb von F_{MSY} .

Stocks-at-Risk (SAR)

Es wird kein SAR-Bestand befischt.

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 18 - 24 m (TM VL1824), pelagisch

| TM1824 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Tech | - | 0.85 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 0.88 | 0.67 | 0.70 |
| SAR | | | | | | 0 | 0 | |
| SHI | | | | | | 1.19 | 0.86 | |
| CR/BER | | | | | | | | |
| Rofta | | | | | | | | |
| Anzahl Fahrzeuge | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 |
| GT | - | 239 | 107 | 107 | 107 | 239 | 207 | 354 |
| kW | - | 442 | 221 | 221 | 221 | 442 | 441 | 882 |

a) Technischer Indikator

Die Fahrzeuge dieses Segments erreichten einen durchschnittlichen Wert von 0.70, was eine leichte Verbesserung gegenüber dem Vorjahr ist. Jedoch hat das Ergebnis relativ geringe Aussagekraft bezüglich des Gleichgewichts dieser Gruppe, da lediglich 4 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 Hering und Dorsch in der östlichen Ostsee. Beim mengenmäßig wichtigsten Bestand, dem westlichen Hering war die fischereiliche Sterblichkeit F_C niedriger als F_{MSY} , so dass sich ein sehr niedriger SHI von unter 1 (0.86) ergibt.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß den 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 4 Fahrzeuge, so dass die Indikatoren keine Aussagekraft haben. Es wird kein SAR-Bestand befischt.

Schleppnetzfahrzeuge 24 - 40 m (TM VL2440), pelagisch

| TM2440 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|------|-------|-------|------|------|------|-------|-------|
| Tech | 0.52 | 0.98 | 0.71 | 0.99 | 1.00 | 1.00 | 0.69 | 0.89 |
| SAR | | | | | | 0 | 0 | |
| SHI | | | | | | 1.31 | 1.05 | |
| CR/BER | | | | | | | | |
| Rofta | | | | | | | | |
| Anzahl Fahrzeuge | 2 | 2 | 4 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 |
| GT | 495 | 873 | 1.149 | 529 | 374 | 374 | 655 | 655 |
| kW | 884 | 1.435 | 1.840 | 921 | 700 | 700 | 1.105 | 1.105 |

a) Technischer Indikator

Die 3 Fahrzeuge dieses Segmentes erreichten einen sehr guten Wert von 0.89 und lagen somit deutlich über dem Ergebnis des Vorjahres. 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 Sandaal in der Nordsee, Sprotte in Nord- und Ostsee und Hering in der Nordsee und der westlichen und östlichen Ostsee. Bei den drei Heringsbeständen lag die fischereiliche Sterblichkeit F_C unterhalb von F_{MSY} , da aber der mengen- und wertmäßig wichtige Bestand, die Ostseesprotte, mit einer etwas höheren fischereilichen Sterblichkeit F_C über F_{MSY} befischt wurde, resultiert dies in einem SHI von 1.05.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 keine Einschätzung vom STECF zu SAR abgegeben. Unsere deutsche Analyse zeigte, dass gemäß den 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

| TM40XX | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Tech | 0.82 | 0.81 | 0.86 | 0.86 | 0.80 | 0.85 | 0.94 | 0.88 |
| SAR | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | |
| SHI | | | | | | 1.09 | 0.98 | |
| CR/BER | | | | | | | | |
| Rofta | | | | | | | | |
| Anzahl Fahrzeuge | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| GT | 27.565 | 26.801 | 26.801 | 26.922 | 26.922 | 26.922 | 26.922 | 26.922 |
| kW | 23.274 | 23.537 | 23.537 | 23.537 | 23.537 | 23.537 | 23.537 | 23.537 |

a) Technischer Indikator

Die 5 Fahrzeuge im Segment der pelagischen Fischerei ab einer Gesamtlänge von 40 Metern erzielten im Jahr 2016 eine hohe und nahezu einheitliche Ausnutzung ihrer Seetage, was sich letztlich auch im Ergebnis des Indikators niederschlug (0.88). Negativ bei der Berechnung des Indikators wird dennoch gesehen, dass in diesem Segment die große Hochseefischerei mit der großen Kutterfischerei verglichen wird. So verzeichneten die Hochseefahrzeuge teils über 300 Seetage, während der Großkutter nur 234 Seetage vorzuweisen hatte.

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. 6a N, 7h) und dem westlichen Stöckerbestand war die fischereiliche Sterblichkeit F_C niedriger als F_{MSY} , so dass sich ein SHI von unter 1 ergab (0.98).

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2015 ein SAR identifiziert. Dabei handelt es sich um Hering in Div. 6a N, bei dem die Laicherbestandsbiomasse niedriger als B_{lim} war, der ICES empfiehlt, dass keine Fänge getätigt werden und in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kommen.

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 technische Indikator hat einen guten Wert und der SHI liegt bei annähernd 1. Es wird ein SAR-Bestand befischt.

Allgemeine Kommentare zu den Indikatoren

1. Technischer Indikator

Der technische Indikator wurde für alle Segmente, außer für die Muschelfischerei berechnet. Dieser Indikator hat in vielen Segmenten nur wenig Aussagekraft, da oft nur ein oder wenige Fahrzeuge im Segment eine hohe Ausnutzung an Seetagen vorzuweisen haben und sich alle anderen Fahrzeuge im gleichen Segment an dieser Zahl messen müssen. 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 des Jahres 2015 und Bestandszustände Anfang 2016, da bei Abgabe des Flottenberichts die Ergebnisse der Bestandseinschätzungen für 2016 noch nicht zur Verfügung standen. Für 2015 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. Außerdem wurden die SAR-Indikatoren für 2015 von Deutschland berechnet, da diese, bei Abgabe des Flottenberichts, nicht zur Verfügung standen.

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 2.12 bis 0.86. 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 16 der 17 betrachteten Segmente im Vergleich zum Vorjahr (2014) gesunken sind. Außerdem ist erwähnenswert, dass die mittelgroßen und großen Schleppnetzfünger TM VL2440, TM VL40XX und DTS VL40XX SHI-Werte von knapp unter oder über 1 aufwiesen (0.98 – 1.05). Das Segment TM VL40XX mit einem niedrigen SHI-Wert von 0.98 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 2015 und 2016 für 73% bzw. 74% der Anlandungen in Tonnen), gute Indikatorwerte aufweisen. Problematisch sind die Werte bei den kleineren Schiffen, die jedoch nur vergleichsweise geringe Anlandungen in 2015 und 2016 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 Fischarten) zusammen mit den Informationen über die Zusammensetzungen der Anlandungen der jeweiligen Flottensegmente integriert werden, was eine Interpretation der Ergebnisse in Bezug auf den biologischen Zustand der genutzten Ressourcen erschwert. Es handelt sich weder um einen rein ökonomischen noch rein biologischen Indikator. Da dieser Indikator jedoch als biologischer Indikator dargestellt wird, entsteht der Eindruck, als ob einige deutsche Flottensegmente die befischten Bestände gefährden würden. Es wird der aktuelle Befischungsdruck (fischereiliche Sterblichkeit F_C) ins Verhältnis zu dem als optimal angesehenen Befischungsdruck (fischereiliche Sterblichkeit F_{MSY}) gesetzt, was vernünftig erscheint. Dann wird dieses Verhältnis mit dem Wert (€) der Anlandungen der Bestände und Flotten verrechnet und nicht mit den Gewichten der Anlandungen. Über die angelandeten Gewichte würde sich zusammen mit dem Fischereidruck eine Aussage über den Einfluss einzelner Flottensegmente auf verschiedene Bestände machen lassen. Die einer besonderen Dynamik unterliegenden Preise für einzelne Fischarten erschweren die Interpretation des biologischen Einflusses dagegen.

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

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

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

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:

a) *assessed as being below the B_{lim} ; or*

- b) subject to an advice to close the fishery, to prohibit directed fisheries, to reduce the fishery to the lowest possible level, or similar advice from an international advisory body, even where such advice is given on a data - limited basis; or*
- c) subject to a fishing opportunities regulation which stipulates that the fish should be returned to the sea unharmed or that landings are prohibited; or*
- d) a stock which is on the IUCN 'red list' or is listed by CITES.*

AND for which either:

- 1 - the stocks make up to 10% or more of the catches by the fleet segment; or*
- 2 - the fleet segment takes 10% or more of the total catches from that stock.*

Bei Betrachtung der letzten Jahre zeigt sich von 2009 bis 2011 eine Zunahme der SAR-Bestände, die von deutschen Flottensegmenten in größerem Maße befischt wurden, von 5 auf 12. Eine positive Entwicklung wurde jedoch seitdem beobachtet, mit einer stetigen Abnahme der SAR-Bestände auf 6 in 2014. Da für 2015 vom STECF keine Werte für den SAR-Indikator zur Verfügung standen, wurden diese von Deutschland berechnet bzw. identifiziert. Für 2015 wurden wieder sechs SAR-Bestände identifiziert, wobei es sich bei fünf Segmenten um Dorsch der westlichen Ostsee handelt.

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 substanziell niedriger als die rechnerisch resultierenden Abschreibungen und Opportunitätskosten, die den Indikator mitbestimmen. 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 weiterverarbeitet, 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 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. Wegen der Abhängigkeit vom Dorsch in der westlichen Ostsee, dessen Bestandssituation sich aktuell stark verschlechtert hat (s. Abschnitt 1.A.ii), wurde das Segment PG VL0010 im Jahr 2016 zusätzlich in den Aktionsplan aufgenommen. Die Segmente DFN VL1218 und DTS VL2440 wurden aufgrund der positiven Indikatoren aus dem aktuellen Aktionsplan gestrichen. Für die Segmente PG VL0010, PG VL1012, DTS VL1012 und DTS VL1218 werden erweiterte Maßnahmen einschließlich einer Abwrackaktion im Jahre 2017 zur Reduzierung der Flottenkapazität eingeleitet.

Ein aktualisierter Aktionsplan ist diesem Bericht beigelegt.

Anlage 1: Übersicht der Bestände, die 2016 von Fahrzeugen der verschiedenen Flottensegmente befischt wurden. Die Zahlen in der Tabelle entsprechen den Anlandungen in Tonnen. Es werden nur Bestände aufgeführt, von denen ≥ 100 t gefangen wurden (≥ 500 t bei TM VL40XX). + = Fänge in den DRB-Segmenten aus Datenschutzgründen nicht ausgewiesen

| Befischter Bestand | | | Segment | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|--|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| Code | ICES/NAFO-Gebiete | Bestand | PG VL0010 | PG VL1012 | DFN VL1218 | DFN VL2440 | DRB VL1218 | DRB VL2440 | DRB VL 40XX | TBB VL1218 | TBB VL1824 | TBB VL2440 | TBB VL40XX |
| ANF | SA 4, 6, 7 | Seeteufel | | | | 679 | | | | | | | |
| ARU | SA 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14 + Div. 3a, 5b | Goldlachs | | | | | | | | | | | |
| ARY | 6a(North) | Glasauge | | | | | | | | | | | |
| CJM | FAO area 87 | Chilenean jack mackerel südöstlicher Pazifik | | | | | | | | | | | |
| COD | SA 1, Div. 2a, 2b | Kabeljau Nordostarktisch | | | | | | | | | | | |
| COD | Div.3b-d, SD 22-24 | Dorsch westliche Ostsee | 629 | 494 | | | | | | | | | |
| COD | Div. 3d, SD 25-32 | Dorsch östliche Ostsee | | | | | | | | | | | |
| COD | Div. 3aN, 4a, 4b, 4c, 7d | Kabeljau Nordsee | | | | 123 | | | | | | | |
| COD | SA 14 | Kabeljau Ostgrönland | | | | | | | | | | | |
| CSH | Div. 4b, 4c | Craggon Nordsee | | | | | | | | 3 848 | 3 560 | 104 | |
| DAB | Div.3b-d, SD 22-24 | Kliesche Ostsee | | | | | | | | | | | |
| DAB | SA 4, Div. 7d | Kliesche Nordsee | | | | | | | | | | 123 | |
| FLE | Div. 3b-c, SD 22-23 | Flunder Beltsee und Öresund | 142 | | | | | | | | | | |
| FLE | Div. 3c-d, SD 24-25 | Flunder südliche Ostsee | 147 | 118 | | | | | | | | | |
| GHL | SA 14, Div.5a | Schwarzer Heilbutt Ostgrönland/Island | | | | | | | | | | | |
| GHL | NAFO Div. 1D | Schwarzer Heilbutt Westgrönland | | | | | | | | | | | |
| HAD | SA 4, 6, 7 | Schellfisch Nordsee | | | | | | | | | | | |
| HAD | SA 1, Div. 2a, 2b | Schellfisch Nordostarktisch | | | | | | | | | | | |
| HER | Div. 3a, 3b-d SD 22-24 | Hering westliche Ostsee | 2 163 | 2 083 | 522 | | | | | | | | |
| HER | Div. 3d SD 25-32 | Hering östliche Ostsee | | | | | | | | | | | |
| HER | 6a (North) | Hering in 6a (North) | | | | | | | | | | | |
| HER | SA 4, Div. 7d | Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal) | | | | | | | | | | | |
| HER | Div. 2a, 2b | Hering Atlanto-Skandischer | | | | | | | | | | | |
| HKE | Div. 3a, 8a,b,d, SA 4, 6, 7 | Seehecht (nördlicher | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|---|--|--|--|--|--|--|--|---|---|--|--|-----|-----------|
| | | Bestand) | | | | | | | | | | | | |
| JAX | Div. 2a, 4a, 5b, 6a, 7a-c, c-k, 8a-e | Stöcker westlicher Bestand | | | | | | | | | | | | |
| JAX | Div. 3a, 4b, c, 7d | Stöcker Nordseebestand | | | | | | | | | | | | |
| JAX | FAO area 34 | Stöcker zentraler östlicher Atlantik | | | | | | | | | | | | |
| MAC | Div. 2a, 3a, 4, 5b, 6, 7, 8abde, 11, 14 | Makrele Nordostatlantik | | | | | | | | | | | | |
| MAS | FAO area 34 | Japanische Makrele zentraler östlicher Atlantik | | | | | | | | | | | | |
| MAS | FAO area 87 | Japanische Makrele südöstlicher Pazifik | | | | | | | | | | | | |
| MUS | Div. 4b | Muscheln Nordsee | | | | | | | + | + | | | 323 | 1 037 |
| MUS | Div. 3a, 3b-d SD 22-24 | Muscheln westliche Ostsee | | | | | | | + | | | | | |
| NEP | Div. 3a, SA 4 | <i>Nephrops</i> Nordsee | | | | | | | | | | | 123 | |
| PIL | FAO area 34 | Sardine zentraler östlicher Atlantik | | | | | | | | | | | | |
| PIL | SA 7, Div. 8a, b, d | Sardine (Biskaya, Keltische See, Ärmelkanal) | | | | | | | | | | | | |
| PLE | Div. 4a, 4b, 4c | Scholle Nordsee | | | | | | | | | | | 250 | 1 577 364 |
| PLE | SD 21-23 | Scholle (Kattegat, Beltsee, und Öresund) | | | | | | | | | | | | |
| POK | SA 1, Div. 2a, 2b | Seelachs Nordostarktisch | | | | | | | | | | | | |
| POK | Div. 3a, 4a, 4b, 4c | Seelachs Nordsee | | | | | | | | | | | | |
| RED | SA 14 | Rotbarsch (<i>S. mentella</i> + <i>S. marinus</i>) Grönland | | | | | | | | | | | | |
| RED | SA 1, Div. 2a, 2b | Rotbarsch (<i>S. mentella</i> + <i>S. marinus</i>) Nordostarktisch | | | | | | | | | | | | |
| SAA | FAO area 34 | Goldsardine zentraler östlicher Atlantik | | | | | | | | | | | | |
| SOL | Div. 4b, 4c | Seezunge Nordsee | | | | | | | | | | | 587 | |
| SPR | SA 4 | Sprotte Nordsee | | | | | | | | | | | | |
| SPR | SD 22-32 | Sprotte Ostsee | | | | | | | | | | | | |
| SRA | Div. 3a, SA 4, Div. 7d | Knurrhahn Nordsee | | | | | | | | | | | 116 | |
| TUR | SA 4 | Steinbutt Nordsee | | | | | | | | | | | 124 | |
| WHB | Combined stock (SA 1-10, 12, 14) | Blauer Wittling | | | | | | | | | | | | |
| WHG | Div. 3a | Wittling (Skagerrak, Kattegat) | | | | | | | | | | | | |

Anlage 1 (Fortsetzung)

| Befischer Bestand | | | Segment | | | | | | | | | |
|-------------------|---|---|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------------|
| Code | ICES/NAFO-Gebiete | Bestand | DTS VL1012 | DTS VL1218 | DTS VL1824 | DTS VL2440 | DTS VL40X X | TM VL1218 | TM VL1824 | TM VL2440 | TM VL40XX | Anzahl Segmente |
| ANF | SA 4, 6, 7 | Seeteufel | | | | | | | | | | 1 |
| ARU | SA 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14 + Div. 3a, 5b | Goldlachs | | | | | | | | | 228 | 1 |
| ARY | 6a(North) | Glasauge | | | | | | | | | 590 | 1 |
| CJM | FAO area 87 | Chilenean jack mackerel südöstlicher Pazifik | | | | | | | | | 9 100 | 1 |
| COD | SA 1, Div. 2a, 2b | Kabeljau Nordostarktisch | | | | | 6 336 | | | | | 1 |
| COD | Div.3b-d, SD 22-24 | Dorsch westliche Ostsee | | 509 | 573 | 272 | | | | | | 5 |
| COD | Div. 3d, SD 25-32 | Dorsch östliche Ostsee | | | 216 | 258 | | | 201 | 207 | | 4 |
| COD | Div. 3aN, 4a,4b, 4c, 7d | Kabeljau Nordsee | | | | 1 768 | 112 | | | | | 3 |
| COD | SA 14 | Kabeljau Ostgrönland | | | | | 1 775 | | | | | 1 |
| CSH | Div. 4b, 4c | Crangon Nordsee | | | | | | | | | | 3 |
| DAB | Div.3b-d, SD 22-24 | Kliesche Ostsee | 129 | 490 | 287 | | | | | | | 3 |
| DAB | SA 4, Div. 7d | Kliesche Nordsee | | | | | | | | | | 1 |
| FLE | Div. 3b-c SD 22-23 | Flunder Beltsee und Öresund | | 185 | 157 | | | | | | | 3 |
| FLE | Div. 3c-d SD 24-25 | Flunder südliche Ostsee | | | 390 | 102 | | | | | | 4 |
| GHL | SA 14, Div. 5a | Schwarzer Heilbutt Ost- grönland/Island | | | | | 4 420 | | | | | 1 |
| GHL | NAFO Div. 1D | Schwarzer Heilbutt West- grönland | | | | | 1 889 | | | | | 1 |
| HAD | SA 4, 6, 7 | Schellfisch Nordsee | | | | 585 | | | | | | 1 |
| HAD | SA 1, Div. 2a, 2b | Schellfisch Nordostark- tisch | | | | | 170 | | | | | 1 |
| HER | Div. 3a, 3b-d SD 22-24 | Hering westliche Ostsee | 442 | 1 031 | 253 | | | 1 649 | 3 273 | 3 010 | | 9 |
| HER | Div. 3d SD 25-32 | Hering östliche Ostsee | | | | | | | | 2 343 | 1 997 | 2 |
| HER | 6a (North) | Hering in 6a (North) | | | | | | | | | 1 028 | 1 |
| HER | SA 4, Div. 7d | Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal) | | | | | | | | 1 557 | 42 798 | 2 |
| HER | Div. 2a, 2b | Hering Atlanto- Skandischer | | | | | | | | | 2 582 | 1 |
| HKE | Div. 3a, 8a,b,d, SA 4, 6, 7 | Seehecht (nördlicher Bestand) | | | | 630 | 146 | | | | | 2 |
| JAX | Div. 2a, 4a,5b,6a,7a-c,e- k,8a-e | Stöcker westlicher Be- stand | | | | | | | | | 11 373 | 1 |
| JAX | Div. 3a, 4b,c, 7d | Stöcker Nordseebestand | | | | | | | | | 1 874 | 1 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|----------------------------------|--|-----|--|-------|-----|-------|-------|-------|-------|--------|---|
| JAX | FAO area 34 | Stöcker zentraler östlicher Atlantik | | | | | | | | | 779 | 1 |
| MAC | Div.2a,3a,4,5b,6,7,8abde,12,14 | Makrele Nordostatlantik | | | | | | | | | 23 406 | 1 |
| MAS | FAO area 34 | Japanische Makrele zentraler östlicher Atlantik | | | | | | | | | 1 622 | 1 |
| MAS | FAO area 87 | Japanische Makrele südöstlicher Pazifik | | | | | | | | | 662 | 1 |
| MUS | Div. 4b | Muscheln Nordsee | | | | | | | | | | 4 |
| MUS | Div. 3a, 3b-d SD 22-24 | Muscheln westliche Ostsee | | | | | | | | | | 1 |
| NEP | Div. 3a, SA 4 | <i>Nephrops</i> Nordsee | | | 455 | 256 | | | | | | 3 |
| PIL | FAO area 34 | Sardine zentraler östlicher Atlantik | | | | | | | | | 17 297 | 1 |
| PIL | SA 12, Div. 8a,b,d | Sardine (Biskaya, Keltische See, Ärmelkanal) | | | | | | | | | 1 941 | 1 |
| PLE | Div. 4a, 4b, 4c | Scholle Nordsee | | | 1 435 | 747 | | | | | | 5 |
| PLE | SD 21-23 | Scholle (Kattegat, Beltsee und Öresund) | 311 | | 132 | | | | | | | 2 |
| POK | SA 1, Div. 2a, 2b | Seelachs Nordostarktisch | | | | | | 952 | | | | 1 |
| POK | Div. 3a, 4a, 4b, 4c | Seelachs Nordsee | | | | | 2 716 | 3 541 | | | | 2 |
| RED | SA 14 | Rotbarsch (<i>S. mentella</i> + <i>S. marinus</i>) | | | | | | 1 718 | | | 715 | 1 |
| RED | SA 1, Div. 2a, 2b | Rotbarsch (<i>S. mentella</i> + <i>S. marinus</i>) Nordostarktisch | | | | | | 497 | | | | 1 |
| SAA | FAO area 34 | Goldsardine zentraler östlicher Atlantik | | | | | | | | | 802 | 1 |
| SOL | Div. 4b, 4c | Seezunge Nordsee | | | | | | | | | | 1 |
| SPR | SA 4 | Sprotte Nordsee | | | | | | | 2 418 | 3 132 | | 2 |
| SPR | SD 22-32 | Sprotte Ostsee | 241 | | 449 | | | | 2 554 | 7 591 | | 4 |
| SRA | Div. 3a, SA 4, Div. 7d | Knurrhahn Nordsee | | | | | | | | | | 1 |
| TUR | SA 4 | Steinbutt Nordsee | | | | | | | | | | 1 |
| WHB | Combined stock (SA 1-10, 10, 14) | Blauer Wittling | | | | | | | | | 20 017 | 1 |
| WHG | Div. 3a | Wittling (Skagerrak, Kattegat) | 130 | | | | | | | | | 1 |

Anlage 2: Entwicklung der Bestände, die von Fahrzeugen der verschiedenen Flottenteile 2016 befischt wurden. Es werden nur Bestände aufgeführt, von denen ≥ 100 t gefangen wurden (≥ 500 t bei TM VL40XX)

| Segment | Befischter Bestand | Bestandszustand Anfang 2016 |
|------------|---|--|
| 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 $< B_{lim}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich 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 Kabeljau Nordsee | Keine Klassifizierung möglich; Bewirtschaftungsstatus unklar SSB $> MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ |
| DRB VL1218 | Muscheln westliche Ostsee | Keine Bestandsabschätzung durch ICES |
| DRB VL2440 | Muscheln Nordsee | Keine Bestandsabschätzung durch ICES |
| DRB VL40XX | Muscheln Nordsee | Keine Bestandsabschätzung durch ICES |
| TBB VL1218 | <i>Crangon</i> Nordsee | Keine Bestandsabschätzung durch ICES |
| TBB VL1824 | <i>Crangon</i> Nordsee Scholle Nordsee Kaisergranat Nordsee | Keine Bestandsabschätzung durch ICES Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Viele Subpopulationen mit unterschiedlichem Bestandszustand |
| TBB VL2440 | <i>Crangon</i> Nordsee Kliesche Nordsee Scholle Nordsee Seezunge Nordsee Steinbutt Nordsee Muscheln Nordsee Knurrhahn Nordsee | Keine Bestandsabschätzung durch ICES Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungsstatus unklar Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} = F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungsstatus unklar Keine Bestandsabschätzung durch ICES Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungsstatus unklar |
| TBB VL40XX | Scholle Nordsee Muscheln Nordsee | Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Bestandsabschätzung durch ICES |
| DTS VL1012 | Hering westliche Ostsee Kliesche Ostsee | Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungsstatus 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, Bewirtschaftungsstatus 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 Kaisergranat Nordsee Scholle Nordsee Flunder südliche Ostsee Dorsch westliche Ostsee Hering westliche Ostsee Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund | Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungsstatus unklar Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich 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, $F_{curr} < F_{MSY}$ |
| DTS VL2440 | Dorsch östliche Ostsee Dorsch westliche Ostsee Flunder südliche Ostsee Kabeljau Nordsee Schellfisch Nordsee Seelachs Nordsee | Keine Klassifizierung möglich SSB $< B_{lim}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich SSB $> MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ SSB $< MSY B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ |

| | | |
|---------------|---|--|
| | Scholle Nordsee Seehecht Nordsee (Nördlicher Bestand) Kaisergranat Nordsee | 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 Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, F_{MSY} nicht definiert 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 VL1218 | Hering westliche Ostsee | Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ |
| 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 | 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, $F_{curr} > F_{CAP}$ |
| TM VL40XX | Atlanto-skandischer Hering Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal) Hering östliche Ostsee Hering 6a Nord Sprotte Ostsee Sprotte Nordsee Makrele Nordostatlantik Blauer Wittling Goldlachs Nordostatlantik Glasauge 6a Nord Stöcker Nordsee Stöcker, westlicher Bestand Stöcker, östlicher zentraler Atlantik Rotbarsch <i>S. mentella</i> Japanische Makrele, östlicher zentraler Atlantik Japanische Makrele, südöstlicher Pazifik Sardine, östlicher zentraler Atlantik Sardine Biskaya, Keltische See, Ärmelkanal Goldsardine, östlicher zentraler Atlantik Chilean jack mackerel, Südostpazifik | 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, $F_{curr} > F_{CAP}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich SSB < MSY $B_{trigger}$, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich SSB < MSY $B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich |

Anlage 3: Kapazitätsänderungen im Jahr 2016

Stand der deutschen Fischereiflotte am 31.12.2015

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

Stand der deutschen Fischereiflotte am 31.12.2016

| Zeilenbeschriftungen | Anzahl | GT | kW |
|---------------------------------------|--------------|---------------|----------------|
| Kleine Küstenfischerei <12m | 1.099 | 2.678 | 27.166 |
| VL0010 PG | 1.030 | 1.934 | 21.092 |
| VL1012 PG | 69 | 744 | 6.074 |
| passiv > 12m | 14 | 1.319 | 3.569 |
| VL1218 DFN | 7 | 175 | 1.099 |
| VL1824 DFN | 1 | 68 | 132 |
| VL2440 DFN | 6 | 1.076 | 2.338 |
| VL1218 FPO | 0 | 0 | 0 |
| VL2440 FPO | 0 | 0 | 0 |
| Trawler bis 40 m | 67 | 6.378 | 16.512 |
| VL0010 DTS | 0 | 0 | 0 |
| VL1012 DTS | 10 | 156 | 1.382 |
| VL1218 DTS | 24 | 754 | 4.245 |
| VL1824 DTS | 13 | 1.444 | 2.824 |
| VL2440 DTS | 11 | 2.893 | 5.635 |
| VL1218 TM | 2 | 122 | 439 |
| VL1824 TM | 4 | 354 | 882 |
| VL2440 TM | 3 | 655 | 1.105 |
| Baumkurre | 213 | 10.708 | 46.261 |
| VL0010 TBB | 12 | 37 | 482 |
| VL1012 TBB | 5 | 63 | 515 |
| VL1218 TBB | 115 | 3.596 | 22.285 |
| VL1824 TBB | 70 | 4.393 | 15.383 |
| VL2440 TBB | 9 | 1.828 | 5.743 |
| VL40XX TBB | 2 | 791 | 1853 |
| Hochsee pelagisch >40m | 5 | 26.922 | 23.537 |
| VL40XX TM | 5 | 26.922 | 23.537 |
| Hochsee demersal >40m | 7 | 12.898 | 15.724 |
| VL40XX DTS | 7 | 12.898 | 15.724 |
| Muschel | 8 | 1.839 | 4.848 |
| VL1218 DRB | 1 | 53 | 252 |
| VL2440 DRB | 5 | 961 | 2.657 |
| VL40XX DRB | 2 | 825 | 1.939 |
| Gesamtergebnis | 1.413 | 62.742 | 137.617 |

Absolute Veränderungen 2016 zum Vorjahr

| Zeilenbeschriftungen | Anzahl | GT | kW |
|---------------------------------------|------------|-------------|---------------|
| Kleine Küstenfischerei <12m | -23 | -28 | -39 |
| VL0010 PG | -21 | -9 | 22 |
| VL1012 PG | -2 | -19 | -61 |
| passiv > 12m | 1 | 30 | 124 |
| VL1218 DFN | 2 | 54 | 344 |
| VL1824 DFN | 0 | 0 | 0 |
| VL2440 DFN | 2 | 347 | 863 |
| VL1218 FPO | -1 | -24 | -220 |
| VL2440 FPO | -2 | -347 | -863 |
| Trawler bis 40 m | -6 | -428 | -1.027 |
| VL0010 DTS | -1 | -4 | -57 |
| VL1012 DTS | 0 | 0 | -51 |
| VL1218 DTS | -4 | -117 | -624 |
| VL1824 DTS | -3 | -280 | -661 |
| VL2440 DTS | 0 | -174 | -75 |
| VL1218 TM | 0 | 0 | 0 |
| VL1824 TM | 2 | 147 | 441 |
| VL2440 TM | 0 | 0 | 0 |
| Baumkurre | 0 | -41 | -892 |
| VL0010 TBB | -1 | -3 | -33 |
| VL1012 TBB | 0 | 0 | 0 |
| VL1218 TBB | 0 | 24 | 0 |
| VL1824 TBB | 2 | 131 | 487 |
| VL2440 TBB | -1 | -193 | -978 |
| VL40XX TBB | 0 | 0 | -368 |
| Hochsee pelagisch >40m | 0 | 0 | 0 |
| VL40XX TM | 0 | 0 | 0 |
| Hochsee demersal >40m | 0 | 0 | 0 |
| VL40XX DTS | 0 | 0 | 0 |
| Muschel | 1 | 193 | 560 |
| VL1218 DRB | 0 | 0 | 0 |
| VL2440 DRB | 1 | 193 | 560 |
| VL40XX DRB | 0 | 0 | 0 |
| Gesamtergebnis | -27 | -274 | -1.274 |

Anlage 4: Sustainable Harvest Indicator (SHI) für 2015. 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 „a“ 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 (mit * gekennzeichnet) | SHI | Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte, der in den Indikator eingegangen ist | Wert der Gesamtanlandungen der Flotte |
|----------------|---|--|--|---|-------------------|--|---------------------------------------|
| DTS VL1218 | 1877868 | *cod-2224, *had-346a, her-3a22, *mac-nea, nep-3-4, ple-2123, ple-nsea, sai-3a46, sol-kask, *spr-2232 | 10 | 4 | 2.40 | 71 | 2656999 |
| DTS VL1012 | 426370 | *cod-2224, her-3a22, *mac-nea, ple-2123, sol-kask, *spr-2232 | 6 | 3 | 2.03 | 70 | 613134 |
| PG VL1012 | 1475977 | *cod-2224, her-3a22, *mac-nea, ple-2123, sol-kask, *spr-2232 | 6 | 3 | 1.97 | 78 | 1885255 |
| DTS VL1824 | 5013265 | *cod-2224, *cod-347d, dgs-nea, *had-346a, her-3a22, hke-nrtn, *mac-nea, *nep-6, *nep-8, ple-2123, ple-nsea, sai-3a46, sol-kask, sol-nsea, *spr-2232, *whg-47d | 16 | 8 | 1.41 | 55 | 9143527 |
| DFN VL1218 | 752633 | *bss-47, *cod-2224, *cod-347d, *had-346a, her-3a22, hke-nrtn, ple-2123, ple-nsea, sai-3a46, sol-kask, sol-nsea | 11 | 4 | 1.06 | 93 | 812324 |
| TM VL2440 | 2430953 | *cod-2224, her-3a22, her2529-gor, her47d3, sai-3a46, *spr-nsea, *spr-2232 | 7 | 3 | 1.05 ^a | 70 | 3479851 |
| DTS VL2440 | 15325308 | *cod-2224, *cod-347d, dgs-nea, *had-346a, her-47d3, hke-nrtn, *mac-nea, meg-4a6a, *nep-6, nep-7, *nep-8, nep-9, ple-2123, ple-nsea, sai-3a46, sol-nsea, *whg-47d | 17 | 7 | 1.01 | 84 | 18252614 |

| 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 (mit * gekennzeichnet) | SHI | Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte, der in den Indikator eingegangen ist | Wert der Gesamtanlandungen der Flotte |
|----------------|---|--|--|---|-------------------|--|---------------------------------------|
| DTS VL40XX | 29141624 | *cod-347d, cod-arct, dgs-nea, *ghl-grn, *had-346a, had-arct, her-noss, hke-nrtn, *mac-nea, meg-4a6a, ple-2123, ple-nsea, sai-3a46, *usk-icel, *whg-47d | 15 | 6 | 1.01 | 69 | 42157685 |
| TBB VL2440 | 7628658 | *bss-47, *cod-347d, *had-346a, hke-nrtn, *mac-nea, *nep-6, *nep-8, ple-nsea, sai-3a46, sol-nsea, *whg-47d | 11 | 7 | 0.98 | 65 | 11826737 |
| TM VL40XX | 60021941 | her-47d3, her-noss, her-2532-gor, her-irls, her-67bc, hom-west, jax-eastAtl, *mac-nea, pil-eastAtl, *smn-dp, *spr-2232, *spr-nsea, *whb-comb | 13 | 5 | 0.98 ^a | 83 | 72234867 |
| TBB VL40XX | 1369520 | *cod-347d, *had-34, hke-nrtn, ple-nsea, *mac-nea, sai-3a46, sol-nsea, *whg-47d | 8 | 4 | 0.97 ^a | 40 | 3415437 |
| TM VL1824 | 530216 | *cod-2224, her-3a22 | 2 | 1 | 0.86 ^a | 78 | 683422 |
| FPO VL1218 | 51016 | her-3a22 | 1 | 0 | 0.80 | 100 | 51016 |
| PG VL0010 | 1997862 | *cod-2224, her-3a22, her-47d3, *mac-nea, ple-2123, sol-kask, *spr-2232 | 7 | 3 | 2.12 | 38 | 5266586 |
| TBB VL1218 | 24893 | *cod-2224, ple-2123, ple-nsea, sol-nsea | 4 | 1 | 1.81 | 0.01 | 21308380 |
| DFN VL2440 | 611107 | *bss-47, *cod-347d, *had-346a, hke-nrtn, *mac-nea, *nep-6, *nep-8, ple-2123, ple-nsea, sai-3a46, sol-kask, sol-nsea | 12 | 6 | 1.07 | 27 | 2272817 |
| TBB VL1824 | 1186826 | *cod-347d, *had-346a, hke-nrtn, *mac-nea, *nep-6, *nep-8, ple-nsea, sol-nsea, *whg-47d | 9 | 6 | 1.01 | 6.7 | 17822793 |