



Brüssel, den 2.9.2014
COM(2014) 545 final

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

**Leitlinien zur Analyse des Gleichgewichts zwischen Fangkapazität und
Fangmöglichkeiten gemäß Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des
Europäischen Parlaments und des Rates über die Gemeinsame Fischereipolitik**

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

Leitlinien zur Analyse des Gleichgewichts zwischen Fangkapazität und Fangmöglichkeiten gemäß Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gemeinsame Fischereipolitik¹

1. EINLEITUNG

Flotten, bei denen kein Gleichgewicht mit den von ihnen befischten Ressourcen besteht, haben in der Vergangenheit wesentlich zur Überfischung der Bestände in den europäischen Gewässern beigetragen. In der neuen Gemeinsamen Fischereipolitik wird bekräftigt, dass Maßnahmen zur Steuerung der Fangkapazität erforderlich sind: Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, um die Fangkapazität ihrer Flotten mittelfristig an ihre Fangmöglichkeiten anzupassen. Jeder Mitgliedstaat analysiert und bewertet das Gleichgewicht zwischen den Flotten und den von ihnen befischten Ressourcen gemäß den vorliegenden von der Kommission entwickelten gemeinsamen Leitlinien². Diese Leitlinien sollten auch bei der Erstellung des jährlichen Berichts der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über das Gleichgewicht zwischen der Fangkapazität der Mitgliedstaatsflotten und ihren Fangmöglichkeiten³ zugrunde gelegt werden.

Die von der Kommission entwickelten gemeinsamen Leitlinien werden auch ab 2014 eine wichtige Rolle spielen, da sie eine direkte Verbindung zwischen dem Flottenbericht und den Maßnahmen zur Flottenanpassung jedes Mitgliedstaats im Rahmen des neuen Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF)⁴ herstellen. Dadurch wird auch im Zeitraum 2014-2020 weiterhin öffentliche Unterstützung für die endgültige Stilllegung von Fischereifahrzeugen gewährt⁵. Es wurde eine spezifische Ex-ante-Konditionalität im Zusammenhang mit dem Flottenbericht festgelegt, die sich unmittelbar auf das Erreichen der spezifischen Ziele des neuen EMFF auswirken kann⁶. Nach den Vorschriften des EMFF ist die Unterstützung für die endgültige Einstellung der Fangtätigkeiten auf die Fälle beschränkt und ausgerichtet, in denen kein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem Flottensegment und den verfügbaren Fangmöglichkeiten für dieses Segment besteht⁷.

¹ Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1954/2003 und (EG) Nr. 1224/2009 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2371/2002 und (EG) Nr. 639/2004 des Rates und des Beschlusses 2004/585/EG des Rates (ABl. L 354 vom 28.12.2013, S. 22).

² Artikel 22 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013.

³ Artikel 22 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013.

⁴ Verordnung (EU) Nr. 508/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 über den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 2328/2003, (EG) Nr. 861/2006, (EG) Nr. 1198/2006 und (EG) Nr. 791/2007 des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 1255/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 149 vom 20.5.2014, S. 1).

⁵ Die im Rahmen des EMFF gewährte öffentliche Unterstützung für die endgültige Einstellung der Fangtätigkeit ist auch zeitlich begrenzt (31. Dezember 2017).

⁶ Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 508/2014.

⁷ Artikel 34 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 508/2014.

Durch die in vorliegendem Dokument enthaltenen neuen Leitlinien für Flottenberichte wird ein gemeinsamer Ansatz dafür festgelegt, wie das mittelfristig zu erzielende Gleichgewicht zwischen Fangkapazität und Fangmöglichkeiten zu bewerten ist. Dabei sind die verfügbaren Fangmöglichkeiten sowie die entsprechenden Auswirkungen der Fangflotten zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck wird empfohlen, für jedes Flottensegment zu bewerten, inwieweit jede einzelne Flotte von Beständen abhängt, die über den Zielwerten befischt werden, und zu bewerten, wie viele der Bestände, die einen wesentlichen Teil ihrer Fänge ausmachen, aufgrund einer geringen Populationsdichte biologisch gefährdet sind und erheblich durch die Flotte beeinträchtigt werden. Dadurch kann das Ungleichgewicht zwischen jedem einzelnen Flottensegment und den von ihm befischten Beständen bewertet werden. Auch andere Parameter lassen auf ein Ungleichgewicht schließen. So können beispielsweise unrentable oder unzureichend genutzte Flottensegmente darauf hinweisen, dass kein Gleichgewicht zwischen dem Flottensegment und den Ressourcen besteht. Sind innerhalb eines Flottensegments zahlreiche Schiffe wiederholt oder dauerhaft vertäut und nicht aktiv oder wenden zahlreiche Schiffe weniger Zeit für den Fischfang auf, als sie könnten, dann ist das betreffende Flottensegment möglicherweise zu groß für die von den Schiffen befischten verfügbaren Ressourcen, insbesondere wenn die Wirtschaftsleistung gering ist.

2. ZWECK UND GRUNDSÄTZE

Durch diese Leitlinien soll eine gemeinsame Methode für die Bewertung des mittelfristig zu erzielenden Gleichgewichts zwischen Fangkapazität und Fangmöglichkeiten für die einzelnen Flottensegmente eingeführt werden.

Dabei

sollen standardisierte Methoden angewendet werden, um einen objektiven Vergleich zwischen verschiedenen Flottensegmenten zu gewährleisten;

soll nach den besten wissenschaftlichen, wirtschaftlichen und technischen Verfahren⁸ vorgegangen und die Kompatibilität mit standardisierten biologischen, wirtschaftlichen und sozialen Bewertungen gewährleistet werden;

sollen entsprechend der Rahmenregelung für die Datenerhebung erfasste Daten verwendet werden, um Vergleiche zu erleichtern und Doppelarbeit zu vermeiden.

Die Bewertung des Flottensegments sollte eine zusammenfassende Bewertung auf der Grundlage der vorstehenden Komponenten sein. Eine Standardmethode für eine Gesamtbewertung jedes Flottensegments wird nachstehend beschrieben.

3. MESSUNG DER PARAMETER

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, jedes Jahr einige wenige biologische, wirtschaftliche und technische Parameter zu berechnen und die Ergebnisse mit

⁸ Diese Leitlinien stützen sich auf Gutachten des STECF (SGBRE 10-01, EWG 11-10 und PLEN 10-03), einschließlich Stellungnahmen von vier Mitgliedstaaten, und beziehen Erfahrungswerte aus dem Jahr 2013 (Bericht der STECF-Expertengruppe 13-28) mit ein.

Standardwerten abzugleichen. Um den Arbeitsaufwand möglichst gering zu halten und um standardisierte Analysen zu erhalten, sollten diese Parameter unter Nutzung von Daten berechnet werden, die gemäß der Rahmenregelung zur Datenerhebung⁹ erhoben wurden.

Die biologischen Indikatoren sollen widerspiegeln, inwieweit ein Ungleichgewicht zwischen der Größe der einzelnen Flottensegmente und den von ihnen befischten Beständen besteht. Soweit möglich und verfügbar, zeigen diese Indikatoren, wo Ungleichgewichte bestehen.

Darüber hinaus sollten auch kurz- und langfristige Rentabilitätsindikatoren sowie Indikatoren zur Schiffsauslastung berechnet werden. Diese Indikatoren geben Aufschluss über die wirtschaftliche Lage und den Betriebszustand eines Flottensegments, was nicht nur bei der Analyse des Gleichgewichts, sondern auch bei anderen auf der Ebene der Mitgliedstaaten zu treffenden operativen Entscheidungen nützlich sein kann.

4. BEWERTUNG DES GLEICHGEWICHTS

Die Indikatoren sollen in Kombination angewendet werden, damit für jedes Flottensegment einzeln Schlussfolgerungen hinsichtlich des Ungleichgewichts gezogen werden können. Gesamtanalysen, in denen viele verschiedene Fischereien in einem Mitgliedstaat zusammengefasst werden, sind nicht nützlich.

In der Regel befinden sich Flottensegmente, die gesunde Bestände befischen und sowohl kurz- als auch langfristig rentabel sind, mit großer Wahrscheinlichkeit im Gleichgewicht.

Flottensegmente, bei denen kein Gleichgewicht mit den befischten Fangmöglichkeiten besteht, werden normalerweise als „im Ungleichgewicht“ betrachtet, auch wenn die wirtschaftlichen Indikatoren kurz- und langfristige Rentabilität ausweisen. In der GFP ist die Rede von einem mittelfristig (*mit der Zeit*) bestehenden Gleichgewicht (und Ungleichgewicht), weshalb mehrere Jahre und nicht nur ein einziges Jahr betrachtet werden sollten.

Da für eine erhebliche Anzahl von Beständen keine umfassenden Bestandsbewertungen vorliegen und somit keine biologischen Indikatoren berechnet werden konnten, müssen möglicherweise alternative Indikatoren ausgewählt oder entwickelt werden. Steht der biologische Indikator aufgrund fehlender Werte für F und F_{msy} für mehr als 60 % der Bestände, aus denen sich die Fänge zusammensetzen, nicht zur Verfügung, so kann der Indikator für nachhaltige Befischung nicht sinnvoll zur Bewertung des Gleichgewichts bzw. Ungleichgewichts eines Flottensegments herangezogen werden. Um zur Bewertung von Ungleichgewichten beizutragen, sollten die Mitgliedstaaten in solchen Fällen die verfügbaren Informationen über eine oder mehrere Arten zugrunde legen, die aus Gründen der in der Vergangenheit verzeichneten Populationsdichte oder der Kohärenz

⁹ Siehe Verordnung (EG) Nr. 199/2008 des Rates vom 25. Februar 2008 zur Einführung einer gemeinschaftlichen Rahmenregelung für die Erhebung, Verwaltung und Nutzung von Daten im Fischereisektor und Unterstützung wissenschaftlicher Beratung zur Durchführung der Gemeinsamen Fischereipolitik (ABl. L 60 vom 5.3.2008, S. 1).

als Indikatoren für die Auswirkungen der Fischerei auf ein befischtes Ökosystem betrachtet werden können.

Bei Flottensegmenten, die gesunde Bestände befischen, aber eine geringe Wirtschaftsleistung aufweisen, kann die niedrige Rentabilität auf andere Faktoren (z. B. niedrige Verkaufspreise für die Fische, hohe Produktionskosten, Verbrauchervorlieben, geringe Nachfrage, Anstieg der Kraftstoffpreise, hohe Einfuhren oder Verdrängungseffekte) zurückzuführen sein, die nicht unbedingt mit einem Ungleichgewicht zwischen der Fangkapazität und den verfügbaren Ressourcen zusammenhängen. Die nationalen Behörden müssen solche Flottensegmente genau überwachen, um zu verhindern, dass sich dies mittel- bis langfristig negativ auf die Bestände auswirkt.

Fehlen eindeutige biologische und wirtschaftliche Indikatoren, kann es auch auf ein Ungleichgewicht hindeuten, wenn die Schiffsindikatoren außerhalb der Grenzwerte liegen.

In jedem Fall sollte die Lage anhand standardisierter Parameter analysiert werden, um Schlussfolgerungen auf einer gemeinsamen Grundlage zu ziehen. Geeignete Werte sind in Abschnitt 7 angegeben. Deuten die Indikatoren auf ein Ungleichgewicht hin, ist der Mitgliedstaat aber der Auffassung, dass zwischen dem betreffenden Flottensegment und den Ressourcen ein Gleichgewicht besteht (oder umgekehrt), so erwartet die Kommission, dass dies durch eine entsprechende Analyse nachgewiesen wird.

5. SCHRITTWEISE UMSETZUNG

Übergeordnetes Ziel sollte es sein, dass die Mitgliedstaaten mittelfristig ein stabiles und dauerhaftes Gleichgewicht zwischen der Fangkapazität ihrer Flotten und den Fangmöglichkeiten erreichen. Da die Fangmöglichkeiten nicht unbedingt immer dem MSY-Ziel entsprechen, wurde der erste biologische Indikator vor dem Hintergrund dieses übergeordneten Ziels konzipiert.

Während einer schrittweisen Umstellung auf das MSY-Ziel, können die jährlichen Fangmöglichkeiten in der Übergangsphase über dem Wert liegen, der sich aus einer sofortigen Anwendung des MSY-Ziels ergäbe. In solchen Situationen liegen biologische Indikatoren oftmals über den MSY-Schwellenwerten. Während der Übergangsphase zur Anpassung der Fangmöglichkeiten an das MSY-Ziel gemäß der GFP wäre es jedoch nicht angemessen, daraus zu schließen, dass ein Flottensegment zwangsläufig im Ungleichgewicht ist. Solche Umstände sollten von den Mitgliedstaaten in ihren jährlichen Berichten erläutert werden.

6. AKTIONSPLAN

Für die Flottensegmente, für die eindeutig ein Ungleichgewicht nachgewiesen wurde, erstellt der betreffende Mitgliedstaat einen Aktionsplan, in dem die Anpassungsziele und -instrumente zur Erreichung eines Gleichgewichts und ein klarer Zeitplan für die Umsetzung festgelegt sind, und nimmt diesen Aktionsplan in den Bericht über das

Gleichgewicht zwischen Fangkapazität und Fangmöglichkeiten auf. In dem Plan sollten die Ursachen des Ungleichgewichts dargelegt werden und insbesondere angegeben werden, ob ein biologischer, wirtschaftlicher oder technischer Hintergrund zugrunde liegt, wie gemäß Abschnitt 7 berechnet.

7. INDIKATOREN

7.1 Biologische Indikatoren

Es werden zwei Indikatoren herangezogen, um zu bewerten, ob die Schiffe von überfischten Beständen abhängig sind oder ein hohes biologisches Risiko für einen erschöpften Bestand darstellen. Die Indikatoren und Berechnungsmethoden sind in Abschnitt 10 beschrieben.

Mit dem Indikator für nachhaltige Befischung wird angegeben, wie sehr ein Flottensegment von überfischten Beständen abhängig ist. „Überfischt“ wird hier anhand der mittelfristigen F_{msy} -Werte bewertet, und die Abhängigkeit wird in wirtschaftlicher Hinsicht berechnet. Ist für den F_{msy} -Wert ein Bereich vorgegeben, so gilt ein Bestand als „überfischt“, wenn der obere Wert überschritten ist.

Schwellenwert: Liegt der Wert des Indikators über 1, deutet dies darauf hin, dass die Einkünfte eines Flottensegments im Durchschnitt von Fangmöglichkeiten abhängen, die strukturell höher festgesetzt werden als es einer Befischung auf MSY-Niveau entsprechen würde. Ist dies in drei aufeinanderfolgenden Jahren der Fall, könnte das auf ein Ungleichgewicht hindeuten. Bei kleinen pelagischen Arten sollten kürzere Zeiträume betrachtet werden.

Mit dem Indikator für gefährdete Bestände wird angegeben, wie viele biologisch gefährdete Bestände von den Fangtätigkeiten des Flottensegments betroffen sind – d. h. dezimierte Bestände, die sich nicht mehr selbst erholen können und die entweder einen wichtigen Anteil der Fänge des Flottensegments ausmachen oder bei deren Befischung die allgemeinen Auswirkungen in erheblichem Umfang auf das betreffende Flottensegment zurückzuführen sind. Hat ein Flottensegment Auswirkungen auf einen oder mehrere Bestände mit hohem biologischen Risiko, ist dies ein Hinweis auf ein mögliches Ungleichgewicht bei der Kapazität.

Schwellenwert: Stammen mehr als 10 % der Fänge eines Flottensegments aus einem gefährdeten Bestand, so könnte dies als Hinweis auf ein Ungleichgewicht betrachtet werden.

7.2 Wirtschaftliche Indikatoren

Es werden zwei Indikatoren herangezogen, um zu bewerten, ob Flottensegmente langfristig wirtschaftlich nachhaltig sind (d. h. Kapitalanlagen ermöglichen) und ihre kurzfristigen Kosten decken können. Die technische Grundlage für die Berechnung dieser Indikatoren ist Abschnitt 11 zu entnehmen.

Der erste Indikator (Kapitalrendite) vergleicht die langfristige Rentabilität des Fangflottensegments mit anderen verfügbaren Investitionen. Ist dieser Wert kleiner als die anderswo verfügbaren langfristigen Zinssätze bei geringem Risiko, so deutet dies darauf hin, dass das Flottensegment überkapitalisiert sein könnte.

Schwellenwert: Ist die Kapitalrendite (Return on Investment, RoI)¹⁰ kleiner als Null und niedriger als der beste verfügbare langfristige risikofreie Zinssatz, ist dies ein Hinweis auf langfristige wirtschaftliche Ineffizienz, was auf ein bestehendes Ungleichgewicht hindeuten könnte.

Der zweite Indikator ist das Verhältnis zwischen den laufenden Einnahmen und den kostendeckenden Einnahmen. Dadurch wird gemessen, inwieweit das Flottensegment in der Lage ist, täglich Fischfang zu betreiben: Decken die Einkünfte die Kosten für die Bezahlung der Besatzung, für Kraftstoff und für die laufenden Kosten des Schiffes? Falls nicht, könnte ein Ungleichgewicht bestehen.

Schwellenwert: Liegt das Verhältnis zwischen den laufenden Einnahmen und den kostendeckenden Einnahmen unter 1, ist dies ein Hinweis auf eine kurzfristige wirtschaftliche Ineffizienz, die auf ein Ungleichgewicht hindeuten könnte.

7.3 Indikatoren für die Schiffsnutzung

Diese Indikatoren beschreiben, wie intensiv die Schiffe eines Flottensegments genutzt werden. Die Berechnung dieser Indikatoren ist in Abschnitt 12 beschrieben.

Der erste Indikator beschreibt, wie viele Schiffe gar nicht aktiv sind (d. h. zu keinem Zeitpunkt des Jahres Fischfang betrieben haben).

Der zweite Indikator gibt die durchschnittliche Fangtätigkeit der Schiffe an, die in dem betreffenden Jahr mindestens ein Mal Fischfang betrieben haben, wobei die Saisonabhängigkeit der Fischereien und andere Einschränkungen berücksichtigt werden. Unter normalen Umständen kann davon ausgegangen werden, dass nicht mehr als 10 % der Schiffe in einem Flottensegment inaktiv sein sollten, wobei die Inaktivität in größeren Reparaturen, Umbauten, Umrüstungen oder anstehenden Verkäufen und Übertragungen begründet sein könnte.

Schwellenwert: Sind mehr als 20 % der Schiffe eines Flottensegments wiederholt inaktiv oder liegt die durchschnittliche Fangtätigkeit der Schiffe eines Flottensegments wiederholt unter 70 % der potenziellen Aktivität vergleichbarer Schiffe, so könnte dies auf eine technische Ineffizienz zurückzuführen sein, die auf ein bestehendes Ungleichgewicht hindeutet, es sei denn, dies lässt sich anderweitig begründen, wie etwa durch unerwartete klimatische oder vom Menschen ausgelöste Ereignisse oder durch in der GFP vorgesehene Sofortmaßnahmen.

8. ARBEITSWEISE UND DATENNUTZUNG

¹⁰ Die Erfahrung zeigt, dass der Wert des Anlagevermögens häufig nicht verfügbar oder nicht verlässlich ist. In solchen Fällen kann der RoI-Wert (oder der ROFTA-Wert (Erträge beim Anlagevermögen)) durch den Nettogewinn ersetzt werden.

Um Doppelarbeit zu vermeiden und die Kohärenz mit anderen wirtschaftlichen und biologischen Daten zu gewährleisten, sollten die hier dargelegten Bewertungen anhand von Daten vorgenommen werden, die gemäß der Rahmenregelung zur Datenerhebung erhoben und strukturiert wurden. Natürlich sollte alles unternommen werden, um die Vollständigkeit der DCF-Daten im Einklang mit den Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im Rahmen der GFP zu gewährleisten.

Es ist entscheidend, dass die Indikatoren für jedes Flottensegment einzeln bewertet werden, da die verschiedenen Flottensegmente jedes Mitgliedstaats sehr unterschiedliche Eigenschaften haben können.

Da biologische und wirtschaftliche Parameter im Laufe der Zeit variieren, wird den Mitgliedstaaten empfohlen, bei der Bewertung Zeiträume von mindestens drei Jahren zu betrachten.

Dabei können auch weiterhin Kohärenzprobleme bestehen, vor allem bei den wirtschaftlichen Daten und Indikatoren. Weisen Flottensegmente eine sehr unregelmäßige Wirtschaftsleistung auf, sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, zu prüfen und gegebenenfalls anzugeben, ob die Einkünfte oder die Kosten durch plötzliche kurzfristige Ereignisse beeinflusst wurden.

9. ZUSÄTZLICHE IN DIE NATIONALEN FLOTTENBERICHTE AUFZUNEHMENDE INFORMATIONEN

Die nationalen Flottenberichte sollten auch folgende Angaben enthalten:

- a) eine Beschreibung der Fangflottensegmente im Verhältnis zu den Fischereien: Entwicklung(en) im vorangegangenen Jahr, einschließlich der Fischereien, die mehrjährigen Bewirtschaftungs- oder Wiederauffüllungsplänen unterliegen;
- b) Auswirkungen von Fischereiaufwandsbeschränkungen, die im Rahmen mehrjähriger Bewirtschaftungs- oder Wiederauffüllungspläne oder gegebenenfalls im Rahmen nationaler Regelungen erlassen wurden, auf die Fangkapazität;
- c) Informationen über die Einhaltung der Zugangs-/Abgangsregelung;
- d) eine Zusammenfassung der Stärken und Schwächen des Flottenmanagementsystems zusammen mit Verbesserungsvorschlägen und Angaben über den allgemeinen Grad der Einhaltung der flottenpolitischen Instrumente;
- e) Informationen zu etwaigen Änderungen einschlägiger Verwaltungsverfahren für das Flottenmanagement.

Diese Informationen können durch Verweis auf andere Dokumente vorgelegt werden, sofern diese Dokumente öffentlich zugänglich sind.

f) Für Flottensegmente, bei denen ein Ungleichgewicht nachgewiesen wurde, muss ein Aktionsplan aufgenommen werden, in dem die Anpassungsziele und -instrumente zur

Erreichung eines Gleichgewichts und ein klarer Zeitplan für die Umsetzung des Plans festgelegt sind.

10. INDIKATOREN FÜR DIE BIOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT

10.1 Indikator für nachhaltige Befischung

Dieser Indikator spiegelt wider, inwieweit ein Flottensegment von überfischten Bestände abhängt. „Überfischte“ bedeutet hier, das ein Bestand über dem F_{msy} -Wert, also der dem höchstmöglichen Dauerertrag (MSY) entsprechenden fischereilichen Sterblichkeit, befischt wird.

Folgende Daten sind erforderlich: umfassende biologische Bewertung der befischten Bestände, wenn die aktuelle fischereiliche Sterblichkeit bestimmt wurde; Schätzungen des F_{msy} -Werts oder vorhandene Ersatzwerte (F_{max} oder $F_{0.1}$); Wert der jedem Bestand entnommenen Fänge.

Befischt ein Flottensegment einen einzigen Bestand, so wird der Indikator wie folgt berechnet:

$$\frac{F}{F_{msy}}$$

Dabei ist F der aktuellste aus wissenschaftlichen Bewertungen (z. B. ICES- und STECF-Gutachten) hervorgehende Wert der fischereilichen Sterblichkeit. Dieser Parameter ist dem vorherigen Indikator F/F_t sehr ähnlich, mit dem Unterschied, dass der F_{msy} -Wert nun als Standardziel in der gesamten Gemeinsamen Fischereipolitik verwendet wird.

Der Indikator wurde auch auf Flotten, die (im Verlauf des Jahres) in verschiedenen Fischereien tätig sind, und auf gemischte Fischereien ausgeweitet. Tätigt ein Flottensegment Fänge einer Anzahl von Arten (n), so ist der Indikator ein Durchschnittswert des oben genannten Indikators für jeden Bestand (i), gewichtet nach dem Wert der Anlandungen V_i dieses Bestands¹¹. Daher wird der Indikator wie folgt berechnet:

$$\frac{\sum_{i=1}^n V_i \frac{F_i}{F_{msy_i}}}{\sum_{i=1}^n \sum V_i}$$

Dieser Indikator funktioniert unabhängig davon, ob innerhalb des Flottensegments bei denselben Fangensätzen Fänge aus unterschiedlichen Beständen entnommen werden

¹¹ Sind keine Werte verfügbar, können Fangmengen verwendet werden, doch sollten die Mitgliedstaaten angeben, ob Arten einen hohen oder niedrigen Wert haben.

oder ob dies im Rahmen zeitlich gestaffelter verschiedener gezielter Fischereien innerhalb eines Fischereiwirtschaftsjahres erfolgt.

Da zur Berechnung dieses Indikators einige Vorarbeiten und Datenbankberechnungen erforderlich sind, sorgt die Kommission dafür, dass den Mitgliedstaaten diese Werte auf der Grundlage der DCF-Daten sowie der Bewertungen durch den ICES und den STECF zur Verfügung gestellt werden.

Die Berechnung des Indikators hängt davon ab, ob mit Zahlen unterfütterte wissenschaftliche Gutachten für die betreffenden Bestände verfügbar sind¹².

Die Berechnung biologischer Indikatoren auf der Grundlage des Fangs je Aufwandseinheit (catch per unit effort, cpue) oder die Berechnung von Biomasseindizes wird in der Regel nicht empfohlen, da diese meist nicht aufschlussreich sind.

10.2 Indikator für gefährdete Bestände

Mit dem in Abschnitt 7.1 beschriebenen Indikator für gefährdete Bestände werden keine Fälle festgestellt, in denen Bestände mit hohem biologischen Risiko befischt werden.

Als ergänzenden Indikator zur Feststellung solcher Fälle, werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, die Zahl der Bestände anzugeben, die derzeit als „mit hohem biologischen Risiko“ bewertet sind und von der betreffenden Flotte befischt werden. Dabei bedeutet „befischt“, dass der Bestand/die Bestände mit hohem Risiko jeweils mehr als 10 % der Fänge der Flotte ausmacht/ausmachen oder dass die Flotte mehr als 10 % der aus diesem Bestand getätigten Fänge entnimmt.

Für die Zwecke dieser Berechnung ist ein Bestand mit hohem biologischen Risiko ein Bestand, der entweder

- als unterhalb des biologischen Werts B_{lim} liegend eingestuft wird oder
- für den empfohlen wurde, die Fischerei zu schließen, gezielte Fischerei zu verbieten oder die Fischerei auf das niedrigstmögliche Niveau zu reduzieren, oder für den eine ähnliche Empfehlung von einem internationalen beratenden Gremium ausgesprochen wurde, auch wenn diese Empfehlung auf begrenzten Daten beruht, oder
- einer Verordnung über Fangmöglichkeiten unterliegt, nach der vorgeschrieben ist, dass der Fisch unversehrt ins Meer zurückgeworfen werden sollte oder dass Anlandungen verboten sind, oder
- auf der „Roten Liste“ der Weltnaturschutzunion IUCN oder der CITES-Liste gefährdeter Arten geführt wird.

Die Berechnung erfolgt für jedes Flottensegment, das n Fischbestände befischt, wie folgt:

$$\sum_{i=1}^{F_n} (1 \text{ if } (C_i > 0.1C_i) \text{ or } (C_i > 0.1T_i); \text{ otherwise } 0)$$

¹² Stammen mehr als 60 % des Werts der Fänge aus Beständen, für die die Werte von F und F_{msy} nicht verfügbar sind, gilt auch der Indikator als nicht verfügbar.

Dabei gilt:

C_i = Fänge, C_t = Gesamtfänge aus allen von dem Flottensegment befischten Beständen, T_i = Gesamtfänge aus dem von allen Segmenten befischten Bestand i für n Bestände, die unter eine der oben angeführten Kategorien a) bis c) fallen.

11. WIRTSCHAFTLICHE INDIKATOREN

Die wirtschaftlichen Indikatoren können zeigen, inwieweit eine Flotte sowohl kurz- als auch langfristig wirtschaftlich über- oder unterkapitalisiert ist.

Hierfür müssen zwei Indikatoren berechnet werden: Die Kapitalrendite im Vergleich zu der Rendite, die bei anderweitiger Investition des Anlagevermögens erzielt werden könnte (langfristige Rentabilität), und das Verhältnis zwischen den laufenden Einnahmen und den kostendeckenden Einnahmen (kurzfristige Rentabilität).

Für beide Indikatoren muss zu Vergleichszwecken der in dem betreffenden Mitgliedstaat geltende Zinssatz für eine langfristige Anlage mit geringem Risiko herangezogen werden. Die Kommission schlägt vor, hierfür die von der Europäischen Zentralbank berechneten harmonisierten langfristigen Zinssätze für die Konvergenzbewertung heranzuziehen. Diese stehen unter <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html> zur Verfügung.

Um der aufgrund der Wirtschaftskrise in den meisten Mitgliedstaaten verzeichneten großen Schwankungsbreite der Zinssätze in den vergangenen Jahren Rechnung zu tragen, schlägt die Kommission vor, den arithmetischen Mittelwert des Zinssatzes der letzten fünf Jahre zugrunde zu legen. Zur Bewertung des Gleichgewichts im Jahr 2013 ist somit der Zinssatz für den Zeitraum 2008–2012 heranzuziehen.

Im Jahr 2013 ersucht die Kommission den STECF, den Mitgliedstaaten diese Parameter auf der Grundlage von DCF-Angaben zur Verfügung zu stellen.

Für die anderen Indikatoren sollten diese Parameter für jedes Flottensegment berechnet werden.

11.1 Kapitalrendite (RoI) im Vergleich zur nächstbesten Alternative

Die Kapitalrendite (RoI) für eine Flotte ist der Nettogewinn (Gewinn nach Kapitalabschreibungen) der Flotte dividiert durch das gesamte Anlagevermögen der Flotte. Der Handelswert der Fangrechte ist darin nicht enthalten. Alle Daten für die RoI-Berechnung sollten im Rahmen des DCF zur Verfügung stehen. Daten über direkte Einkommensbeihilfen sollten aus der Berechnung herausgenommen werden. Allerdings werden die Mitgliedstaaten aufgefordert, eine Tabelle vorzulegen, in der die jedem Flottensegment seit 2008 gewährten Beihilfen ausgewiesen sind.

Folgende Berechnungsmethode wird vorgeschlagen:

$$RoI = \text{Nettogewinn} / \text{Wert des Anlagevermögens}$$

Dabei gilt:

Nettogewinn = (Einkünfte aus Anlandungen + sonstige Einkünfte) – (Kosten für die Besatzung + Kosten für unbezahlte Arbeit + Energiekosten + Reparatur- und Instandhaltungskosten + sonstige variable Kosten + nicht variable Kosten + Abschreibungen)

und

Wert des Anlagevermögens = Wiederbeschaffungswert der Schiffe + geschätzter Wert der Fangrechte

Im Idealfall sollte sich der Wert des Anlagevermögens sowohl aus Sachanlagen (Fischereifahrzeug, Fanggerät, Elektronik usw.) als auch aus immateriellen Vermögenswerten (geschätzter Wert von Fangrechten wie Quoten, Lizenzen usw.) zusammensetzen. Bei der Berechnung des Werts des Anlagevermögens der Flotte sollten die Mitgliedstaaten die Anwendung der Perpetual-Inventory-Methode (Kumulationsmethode) in Erwägung ziehen und die jüngsten Gutachten der PGECON¹³-Arbeitsgruppe zu bewährten Verfahren bei der Berechnung der abgeschriebenen Wiederbeschaffungswerte der Flotte berücksichtigen.

Sind keine Daten zu immateriellen Vermögenswerten verfügbar, so sollten stattdessen die Erträge beim Anlagevermögen (ROFTA) berechnet werden, wobei genau dieselbe Berechnungsmethode anzuwenden ist, allerdings ohne einen geschätzten Wert von Fangrechten.

Der berechnete RoI-Wert (oder ROFTA-Wert) gibt die Rentabilität je Einheit (in Prozent) des in den Fischereisektor investierten Kapitals an.

Der RoI-Wert (oder ROFTA-Wert) würde dann mit dem Zinssatz einer langfristigen Anlage mit geringem Risiko verglichen, der wie vorstehend beschrieben berechnet würde. Dieser Zinssatz gibt die Rentabilität an, die durch dasselbe investierte Kapital erzielt würde, wenn sie in die nächstbeste verfügbare Alternativen investiert würde (in der Regel langfristige Staatsanleihen).

Für den Indikator ergibt sich daraus die Formel: *RoI – langfristiger Zinssatz bei geringem Risiko*.

Ist der Wert des Anlagevermögens nicht verfügbar oder fehlt er für einige Jahre oder ist er aus irgendeinem Grund nicht verlässlich, so kann der Mitgliedstaat für den genannten Vergleich den Nettogewinn in Prozent heranziehen. In jedem Fall müssten die Mitgliedstaaten angeben, welchen Indikator sie für welchen Zeitraum und welches Flottensegment verwendet haben.

¹³ Planungsgruppe zu Wirtschaftsfragen (Planning Group on Economic Issues, PGECON), 16. – 19. April 2012, Salerno (Italien).

11.2 Anwendung und Auslegung

Positive RoI-Werte, die über dem langfristigen Zinssatz bei geringem Risiko liegen, würden zu einem positiven Indikatorwert führen, was darauf hindeutet, dass enorme Gewinne erzielt werden, was wiederum ein Zeichen für wirtschaftliche Unterkapitalisierung ist. Positive RoI-Werte, die unter dem Zinssatz bei geringem Risiko liegen, würden zu negativen Indikatorwerten führen, was darauf hindeutet, dass es langfristig rentabler wäre, anderswo zu investieren, was wiederum ein Zeichen dafür ist, dass die Flotte wahrscheinlich überkapitalisiert und daher wirtschaftlich ineffizient ist. Negative RoI-Werte können für sich genommen auf wirtschaftliche Überkapitalisierung hindeuten.

Berechnungsbeispiel (ausgehend von einem langfristigen Zinssatz bei geringem Risiko von 5 %)

| Werte für das Kalenderjahr (in tausend Euro) | Flottensegment 1 | Flottensegment 2 | Flottensegment 3 |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Einkünfte aus Anlandungen + sonstige Einkünfte | 1 500 | 700 | 1 000 |
| Kosten für Besatzung + Kosten für unbezahlte Arbeit + Kraftstoffkosten + Reparatur- und Instandhaltungskosten + sonstige variable Kosten + nicht variable Kosten | 800 | 481 | 850 |
| Kapitalkosten (Abschreibungen + Zinszahlungen) | 400 | 200 | 200 |
| Nettogewinn | 300 | 39 | -50 |
| Wert des Anlagevermögens der Flotte (Wiederbeschaffungswert der Schiffe + geschätzter Wert von Fangrechten) | 2 000 | 1 500 | 1 500 |
| ROI = Nettogewinn / Wert des Anlagevermögens | 15 % | 2,6 % | -2,5 % |
| ROI – risikofreier langfristiger Zinssatz | +10 % | -2,4 % | -7,5 % |

11.3 Verhältnis zwischen den laufenden Einnahmen und dem kostendeckenden Einnahmen

Die kostendeckenden Einnahmen sind die Einnahmen, die erforderlich sind, um sowohl die fixen als auch die variablen Kosten zu decken, so dass keine Verluste entstehen und keine Gewinne erwirtschaftet werden. Die laufenden Einnahmen sind die gesamten Betriebseinnahmen des Flottensegments. Diese setzen sich aus Einkünften aus Anlandungen und nicht fischereibezogenen Einkünften zusammen. Alle Daten für diese Berechnung, mit Ausnahme von Opportunitätskosten, sollten im Rahmen der nationalen

DCF-Programme der Mitgliedstaaten zur Verfügung stehen. Daten über direkte Einkommensbeihilfen sollten aus der Berechnung herausgenommen werden. Zudem sollten Einnahmen und Ausgaben im Zusammenhang mit der Verpachtung von Fangrechten, falls verfügbar, in die Berechnung aufgenommen werden. Die Aufnahme solcher Daten sollte erwähnt werden.

Die kostendeckenden Einnahmen werden mit folgender Formel berechnet:

$$\text{kostendeckende Einnahmen} = (\text{Fixkosten}) / (1 - [\text{variable Kosten} / \text{laufende Einnahmen}])$$

Dabei gilt:

$$\text{Variable Kosten} =$$

$$\text{Kosten für Besatzung} + \text{Kosten für unbezahlte Arbeit} + \text{Energiekosten} + \text{Reparatur- und Instandhaltungskosten} + \text{sonstige variable Kosten}$$

und

$$\text{Fixkosten} = \text{nicht variable Kosten} + \text{Abschreibungen}$$

$$\text{Laufende Einnahmen} = \text{Einkünfte aus Anlandungen} + \text{sonstige Einkünfte}$$

Das Verhältnis wird berechnet, indem die laufenden Einnahmen durch die kostendeckenden Einnahmen geteilt werden, d. h.

$$\text{Verhältnis} = \text{laufende Einnahmen} / \text{kostendeckende Einnahmen}$$

Die Berechnung dieses Verhältnisses ergibt die kurzfristige finanzielle Tragfähigkeit. Wenn es die Datenlage zulässt, können die Mitgliedstaaten anhand des Verhältnisses zwischen laufenden und kostendeckenden Einnahmen auch eine Analyse der langfristigen Rentabilität vorlegen. Hierzu müssten Opportunitätskosten zu den Fixkosten hinzugerechnet werden:

$$\text{Fixkosten} = \text{nicht variable Kosten} + \text{Abschreibungen} + \text{Opportunitätskosten des Kapitals}$$

$$\text{Opportunitätskosten des Kapitals} = \text{Wert des Anlagevermögens} * \text{langfristiger Zinssatz mit geringem Risiko}$$

Die Mitgliedstaaten müssen angeben, welche der beiden Berechnungsmethoden sie angewendet haben.

11.4 Anwendung und Auslegung

Das Verhältnis zwischen den laufenden Einnahmen und den kostendeckenden Einnahmen einer Flotte zeigt, wie nah die laufenden Einnahmen einer Flotte an dem Wert liegen, der erforderlich ist, damit die Flotte kurzfristig kostendeckend wirtschaftet. Ist das Verhältnis größer als 1, so werden ausreichende Einnahmen erzielt, um die

variablen Kosten sowie die Fix- und Kapitalkosten zu decken, was darauf hindeutet, dass das Flottensegment rentabel und potenziell unterkapitalisiert ist. Ist das Verhältnis dagegen kleiner als 1, so werden zu geringe Einnahmen erzielt, um die variablen Kosten sowie die Fix- und Kapitalkosten zu decken, was darauf hindeutet, dass das Flottensegment unrentabel und potenziell überkapitalisiert ist. Wenn das Ergebnis der Division laufende Einnahmen durch kostendeckende Einnahmen negativ ist, bedeutet dies, dass allein die variablen Kosten über den laufenden Einnahmen liegen; das heißt: je höher die Einnahmen, desto größer die Verluste.

Werden Abschreibungen und die Opportunitätskosten des Kapitals nicht in die Berechnung einbezogen, gibt das Verhältnis lediglich Aufschluss darüber, wie viel Einkommen erforderlich ist, um die kurzfristigen Betriebskosten zu decken, ohne zu berücksichtigen, ob außerordentliche Gewinne erzielt werden. Durch die Einbeziehung dieser Parameter wird auch eine langfristige Perspektive hinsichtlich der erwarteten künftigen Rentabilität der Flotte gegeben, allerdings überschneidet sich dies zu einem gewissen Grad mit der Verwendung des RoI-Werts (oder des ROFTA-Werts) als langfristigen Indikator.

Berechnungsbeispiel: Verhältnis zwischen den laufenden Einnahmen und den kostendeckenden Einnahmen

| | Werte für ein Kalenderjahr (in tausend Euro) Verwendung der Gesamtwerte für das Flottensegment | Flotten- segment 1 | Flotten- segment 2 |
|---|--|-----------------------|-----------------------|
| 1 | Laufende Einnahmen = Einkünfte aus Anlandungen + sonstige Einkünfte | 113 000 | 115 000 |
| 2 | Fixkosten = nicht variable Kosten + Abschreibungen + Opportunitätskosten des Kapitals | 24 000 | 28 000 |
| 3 | Variable Kosten = Kosten für Besatzung + Kosten für unbezahlte Arbeit + Energiekosten + Reparatur- und Instandhaltungskosten + sonstige variable Kosten | 90 000 | 85 000 |
| 4 | kostendeckende Einnahmen = $2 / (1 - [3 / 1])$ | 117 913 | 107 333 |
| 5 | laufende Einnahmen / kostendeckende Einnahmen = 1/4 | 0,96 | 1,07 |

12. INDIKATOREN FÜR DIE SCHIFFSNUTZUNG

12.1 Indikator für inaktive Schiffe

Inaktive Schiffe sind eine ungenutzte Kapazität und führen zu einer Verringerung der insgesamt technischen Effizienz und Kapazitätsauslastung der gesamten Flotte. Der Indikator wird auf der Grundlage des DCF-Segments der Längenklassen der Schiffe und nicht der Schiffssegmente berechnet, da keine Angaben zu Fanggerät und Zielart zur Verfügung stehen. Es sollte eine Tabelle vorgelegt werden, aus der hervorgeht, wie hoch

der Anteil der inaktiven Schiffe an der gesamten Flotte ist. Dieser Anteil sollte als Anzahl Schiffe sowie in BRZ und kW angegeben werden.

12.2 Indikator für die Schiffsauslastung

Der Indikator für die Schiffsauslastung ist für jedes Flottensegment der Durchschnitt des Verhältnisses zwischen dem tatsächlichen Fischereiaufwand und dem größtmöglichen Fischereiaufwand, den die Flotte betreiben könnte. Dieser Indikator beruht auf als verlässlich eingeschätzten Daten. Durch ihn lässt sich schnell bewerten, wie hoch die Flottenauslastung unter den jeweiligen Umständen in der entsprechenden Fischerei war. Es gibt zwei Versionen dieses Indikators, da er entweder auf tatsächlich registrierten oder auf theoretischen Werten für die maximale Aktivität beruhen kann. Die Mitgliedstaaten sollten entscheiden, welche Variante besser geeignet ist, und der Kommission lediglich diesen Indikator mitteilen.

Der auf einer tatsächlich registrierten maximalen Aktivität beruhende Indikator wird wie folgt berechnet:

Das Verhältnis zwischen dem durchschnittlichen Fischereiaufwand je Schiff in einem Flottensegment und dem im Bezugsjahr tatsächlich registrierten maximalen Fischereiaufwand eines Schiffs in dem Flottensegment (in kW-Tagen oder BRZ-Tagen).

Dieser Indikator kann auch in Form von Fangtagen berechnet werden:

Das Verhältnis zwischen den durchschnittlich je Schiff auf See verbrachten Tagen und der Höchstzahl an Tagen auf See, die innerhalb des Flottensegments registriert wurde.

Die zweite Version des technischen Indikators wird angewendet, wenn die Möglichkeit besteht, dass die registrierte Höchstzahl der Tage auf See innerhalb eines Flottensegments für das Bezugsjahr durch äußere Faktoren begrenzt wurde. Die registrierte Höchstzahl der je Schiff in einem Jahr auf See verbrachten Tage kann durch wirtschaftliche (z. B. Treibstoffkrise), umgebungsbedingte (z. B. außergewöhnliche Witterungsbedingungen) und soziale Gründe (z. B. kein Fischfang an Wochenenden) beeinflusst werden, so dass diese Zahl eventuell nicht die tatsächliche technische Kapazität der Flotte widerspiegelt.

In solchen Fällen können die Mitgliedstaaten das Verhältnis auch auf der Grundlage der theoretischen Höchstzahl von Tagen auf See berechnen. Für diese Berechnung ist der „tatsächlich registrierte maximale Fischereiaufwand eines Schiffs in dem Flottensegment“ in vorstehender Berechnung durch die theoretische Höchstzahl von Tagen auf See zu ersetzen, an denen Fischfang betrieben werden könnte, wenn es keine äußere Zwänge gäbe (z. B., wenn keine Fischereiaufwandsregelung angewendet würde). Als Standardwert ist hierfür von 220 Tagen auszugehen, wenn keine Daten verfügbar sind. Andernfalls sollte dieser Wert jedoch anhand natürlicher, technischer und sozialer Gegebenheiten geschätzt werden. Dieser Wert sollte von jedem Mitgliedstaat unter Einbeziehung einer Sachverständigenbewertung sowie der verfügbaren Informationen bestimmt werden.

Der gewählte Indikator sollte für einen Zeitraum von mehreren Jahren vorgelegt und bewertet werden, um zu zeigen, ob das Verhältnis über einen längeren Zeitraum stabil bleibt.

Die Berechnung kann entweder in kW-Tagen oder BRZ-Tagen vorgenommen werden, je nachdem, was für die entsprechende Flotte angemessen ist, z. B. eher kW-Tage bei Einsatz von Schleppgerät, da diese Schiffe mit größeren Motoren tendenziell mehr Fisch fangen als die Schiffe mit kleineren Motoren, und BRZ-Tage bei Einsatz von stationärem Fanggerät.

12.3 Anwendung und Auslegung

Die Daten (Tage auf See je Schiff, BRZ und kW) sind auf der Ebene der Mitgliedstaaten verfügbar, da sie gemäß der Datenerhebungsverordnung und der Rahmenregelung für die Datenerhebung (DCF) erfasst werden müssen. Bei der Höchstzahl der Tage auf See hingegen handelt es sich um eine zusätzliche Berechnung, die derzeit nicht Bestandteil der DCF ist. Für diesen Parameter wird jährlich ein Datenabruf erfolgen.

In die Berechnung dieses Indikators sollten alle aktiven Schiffe der Flotte eingehen. Ein aktives Schiff ist ein Schiff, das zu einem beliebigen Zeitpunkt des Bezugsjahres zum Fischfang zugelassen war und das im Bezugsjahr mindestens einen Tag auf See zu verzeichnen hatte. Ein inaktives Schiff ist ein Schiff, das im Bezugsjahr zum Fischfang zugelassen war oder auch nicht, das jedoch im Bezugsjahr keine Zeit auf See und keine Anlandungen zu verzeichnen hatte.

Diese Indikatoren zeigen, in welchem Umfang die Flottenkapazität verringert werden könnte, ohne die Gesamtleistung der Flotte (Anlandungen) zu verringern. Der technische Indikator kann daher als Ausgangsindikator für jedes Flottensegment betrachtet werden.

Die Differenz zwischen dem berechneten Wert und 1 gibt die technische Minderauslastung der Schiffe an. Wenn man eine „Ampel-Kennzeichnung“ anwenden möchte, so würde ein Indikator von über 0,9 (d. h., die durchschnittliche Aktivität liegt bei mehr als 90 % der maximalen Aktivität), den nur Flottensegmente mit einem weitgehend homogenen Aktivitätsniveau erreichen können, mit einem grünen Licht versehen. Werte unter 0,7 (je nach Homogenität der Flotte) könnten als erhebliche Minderauslastung betrachtet werden, die auf eine technische Überkapazität hindeuten könnte (rotes Licht).

Wird anstelle der registrierten Höchstzahl von Tagen eine theoretische Höchstzahl von Tagen verwendet, können zwischen den Werten des berechneten technischen Indikators erhebliche Abweichungen auftreten, so dass die Auswirkungen sorgsam erläutert werden sollten.

Berechnungsbeispiel: Verhältnis zwischen dem tatsächlichen Fischereiaufwand je Schiff und dem (registrierten und theoretischen) maximalen Fischereiaufwand für eine Gruppe von drei Schiffen

| Schiff | Kapazität ¹⁾ | Tatsächlicher Fischereiaufwand ²⁾ | | Maximaler Fischereiaufwand (registriertes Maximum) ³⁾ | | Theoretischer maximaler Fischereiaufwand ⁴⁾ | | Technischer Indikator (registriert) ⁵⁾ | Technischer Indikator (theoretisch) ⁶⁾ |
|----------|-------------------------|--|----------------------------|--|-----------------------------|--|-----------------------------|---|---|
| | kW | Tage | kW-Tage | Tage | kW-Tage | Tage | kW-Tage | | |
| Schiff 1 | 100 | 80 | 8 000 | 150 | 15 000 | 220 | 22 000 | 0,53 | 0,36 |
| Schiff 2 | 200 | 110 | 22 000 | 150 | 30 000 | 220 | 44 000 | 0,73 | 0,50 |
| Schiff 3 | 400 | 150 | 60 000 | 150 | 60 000 | 220 | 88 000 | 1,00 | 0,68 |
| | | | Insgesamt 90 000 | | Insgesamt 105 000 | | Insgesamt 154 000 | Durchschnitt 0,86 | Durchschnitt 0,58 |

1) Die Kapazität sollte, wenn möglich für alle Segmente in kW angegeben werden; insbesondere für Segmente mit stationärem Fanggerät wird empfohlen, auch BRZ anzugeben.

2) In dieser Spalte sind die Tätigkeits- und Aufwandsdaten der einzelnen Schiffe anzugeben.

3) Diese Spalte enthält für jedes Schiff der Flotte die **registrierte** maximale Auslastung (150 Tage).

4) Diese Spalte enthält für jedes Schiff der Flotte die **theoretische** maximale Auslastung (220 Tage).

5) Diese Spalte zeigt den auf der Grundlage der registrierten maximalen Auslastung berechneten technischen Indikator (kW-Tage in Spalte 2 geteilt durch kW-Tage in Spalte 3, dann Durchschnitt für das Segment).

6) Diese Spalte zeigt den auf der Grundlage der theoretischen maximalen Auslastung berechneten technischen Indikator (kW-Tage in Spalte 2 geteilt durch kW-Tage in Spalte 4, dann Durchschnitt für das Segment).

Jeder Mitgliedstaat sollte wählen, welchen technischen Indikator er vorlegt (siehe Abschnitt 7.3). Die Wahl ist zu begründen.