

PLÜNDERUNG DER MEERE

*Wie die EU Hunderte von Millionen Euro für den Bau
Tausender neuer Fischereifahrzeuge ausgab und so den
Druck auf schwindende Fischbestände weiter erhöhte*

Juni 2013

Jack Thurston und Nils Mulvad

jack@fishsubsidy.org
nils.mulvad@kaasogmulvad.dk

**FISH
SUBSIDY
.ORG**

**EINE INITIATIVE
VON
EU TRANSPARENCY**



Zusammenfassung

Dieses Briefing erklärt die Verteilung der Subventionen für den Schiffbau von 1994 bis 2006, als die EU diese Art von Subvention einstellte.

In diesem Zeitraum gab die EU 890 Millionen Euro Subventionen für den Bau von 5.860 neuen Fischereifahrzeugen aus. Die EU-Beihilfen wurden mit 307 Millionen Euro durch nationale Regierungen kofinanziert und mit weiteren 1,4 Milliarden aus der Wirtschaft aufgestockt.

74% der EU-Gelder flossen in den Bau von Fischereifahrzeugen, die unter spanischer Flagge fahren. Zweit- und drittgrößte Begünstigte waren Portugal (11%) und Frankreich (6%).

Der Bau neuer Fischereifahrzeuge erhöht die Fangkapazität der EU und zugleich den Druck auf ihre schwindenden Fischbestände.

Hintergrund

Das Europäische Parlament erwägt Änderungen des Europäischen Meeres- und Fischereifonds, um die EU-Fischereiflotten direkt finanzieren zu können. Diese umfassen Subventionen für die Modernisierung, den Austausch von Motoren und die Wiedereinführung von Beihilfen für den Bau neuer Schiffe. Sollten diese Maßnahmen in Kraft treten, so würden sie den von der EU beim Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung von 2002, im Rahmen der 10. Vertragsstaatenkonferenz (2010) des Übereinkommens über die biologische Vielfalt (CBD) und der UN-Konferenz für nachhaltige Entwicklung von 2012 (Rio+20) eingegangenen Zusagen zuwiderlaufen, schädliche Subventionen abzuschaffen, die zu Überkapazitäten in der Fischerei und zur Überfischung beitragen. Sie widersprechen auch der bei der Welthandelsorganisation (WTO) bezogenen Position der EU. 2006 reichte die Europäische Kommission bei der WTO-Verhandlungsgruppe „Regeln“ einen Vorschlag ein, der das Verbot von Subventionen für den Bau neuer sowie die Modernisierung bestehender Fischereifahrzeuge verlangte. Die EU erachtete es als

„offensichtlich, dass die effektivste Art und Weise, das Problem anzugehen, ein Verbot der problematischsten Subventionen sein muss, d.h. solcher, die sich auf die

Kapazität im Zusammenhang mit dem Bau neuer Schiffe und der Verwendung von Subventionen zur Modernisierung bestehender Schiffe beziehen. Richtschnur muss daher sein, dass öffentliche Beihilfen unter keinen Umständen zu Überkapazitäten beitragen dürfen“.

Von 2007 bis 2013 wird der aktuelle Europäische Fischereifonds die Fischerei und verwandte Branchen mit 4,3 Milliarden Euro subventioniert haben. Kraftstoff für den Antrieb von Fischereifahrzeugen ist von der Energiesteuer ausgenommen. Staatliche Beihilfen und EU-finanzierte Fischereipartnerschaftsverträge mit Nicht-EU-Staaten dienen ebenfalls der Subventionierung der Fangflotten und der Fischereibranche in der Europäischen Union. Vor 2007 finanzierte die EU die Fischerei und verwandte Branchen über das Finanzinstrument für die Ausrichtung der Fischerei (FIAF) (1994-2006). Einer der am

stärksten finanziell unterstützten Bereiche des FIAF war eine Politik für den Bau neuer Fischereifahrzeuge.

Was kostet das?

Zwischen 1994 und 2006 gab die EU 890 Millionen Euro für den Bau neuer Fischereifahrzeuge aus. Die Ausgaben erreichten 2002 einen Höhepunkt, als 213 Millionen Euro EU-Gelder für den Neubau ausgegeben wurden. Die EU-Gelder wurden noch aufgestockt durch 307 Millionen Euro nationaler Regierungszuschüsse.

Der Gesamtbetrag für den Bau neuer Schiffe (EU-Gelder plus nationale Zuschüsse plus Gelder aus dem privaten Sektor) betrug 2,6 Milliarden Euro. Spanien kam mit etwa 74% in den Genuss des Hauptanteils der Zuschüsse, gefolgt von Portugal mit 11% und Frankreich mit 6%.



DIE MIT EU-MITTELN GEBAUTE ALBACORA UNO IST FÜR ILLEGALE FISCHEREI BERÜCHTIGT

AUSGABEN FÜR DEN BAU VON SCHIFFEN, 1994-2006

Land	EU-Zuschüsse €	Anteil	Nationale Ko-Finanzierung €	Gebaute Schiffe
Spanien	659.050.950	74 %	205.089.608	3.495
Portugal	98.503.567	11,1 %	16.685.184	514
Frankreich	50.928.126	5,7 %	44.568.357	678
Italien	19.107.262	2,1 %	7.408.011	141
Irland	16.491.406	1,9 %	8.972.317	62
Deutschland	10.670.734	1,2 %	5.766.824	75
Griechenland	9.895.384	1,1 %	3.216.271	524
Dänemark	9.256.283	1,0 %	2.447.698	74
Belgien	7.317.209	0,8 %	9.042.545	27
Schweden	7.234.769	0,8 %	1.823.515	88
Finnland	1.954.368	0,2 %	1.970.327	175
Estland	376.180	< 0,1 %	54.527	6
Malta	138.983	< 0,1 %	19.855	1
Insgesamt	890.925.222	100 %	307.065.037	5.860



TOP 10 DER HÄFEN, DIE VON SUBVENTIONEN FÜR DEN EU-SCHIFFBAU PROFITIEREN

Hafen	Land	EU-Zuschüsse in €	Zur Flotte hinzugekommene Schiffe
Vigo	Spanien	62.285.591	80
Sta. Eugenia Riveira	Spanien	40.436.494	98
Las Palmas	Spanien	34.222.248	38
Cillero	Spanien	26.613.869	46
Huelva	Spanien	26.474.886	32
Bermeo	Spanien	23.230.629	45
La Guardia	Spanien	22.770.229	41
Burela	Spanien	19.910.004	55
Marin	Spanien	17.365.461	35
La Coruna	Spanien	16.858.353	41

TOP 10 SCHIFFE, DIE MIT EU-ZUSCHÜSSEN GEBAUT WURDEN

Schiff	Heimathafen	EU-Zuschüsse Millionen €	Fangmethode	Länge Meter
Helen Mary	Rostock, Germany	5,20	Pelagischer Trawler	116,7
Albatun Tres	Ribeira, Spain	4,31	Ringwadenfänger	115
Albatun Dos	Ceuta, Spain	4,31	Ringwadenfänger	116
Albacora Uno	Ribeira, Spain	3,09	Ringwadenfänger	105
Franca Morte	Bermeo, Spain	2,98	Grundtrawler	73,8
Doniene	Vilagarcia de Arousa, Spain	2,97	Ringwadenfänger	109,3
Txori Agri	Bermeo, Spain	2,92	Ringwadenfänger	106,5
Txori Toki	Bermeo, Spain	2,92	Ringwadenfänger	106,5
Izurdia	Vigo, Spain	2,89	Ringwadenfänger	108
Alakrana	Bermeo, Spain	2,67	Ringwadenfänger	104,3

Größte Empfänger

Zu den größten Begünstigten der EU-Beihilfen zum Schiffsbau gehören die größten aktiven Fischereifahrzeuge auf den Weltmeeren. Die Helen Mary ist ein 116 m langer und 7000 Tonnen schwerer Trawler, und die Albatun Dos und Albatun Tres sind die größten Thunfischfänger der Welt. Diese beiden Schiffe sind im Pazifik aktiv und können auf einer einzigen Reise 3000 Tonnen Thunfisch fangen, nahezu das Doppelte der jährlichen Fangmenge ganzer Inselstaaten im Pazifischen Ozean. Die Albacora Uno ist ein weiteres riesiges Schiff (Foto oben). Es wurde mit über 3 Millionen Euro an EU-Zuschüssen gebaut und ist für Vorfälle illegaler Fischerei berüchtigt. 2010 wurde den Eignern von der US-Regierung wegen mehrerer Fälle illegaler Fischerei im westlichen und mittleren Pazifik eine Rekordstrafe von 7 Millionen Dollar auferlegt. Zwei Jahre später erhielten die Schiffseigner eine weitere Geldstrafe, diesmal von den Marshallinseln, für den

illegalen Fang von Haien. 2012 erhielt ein weiteres der Top-20 Schiffe - die Txori Agri - eine Strafe von 1,2 Millionen Euro wegen illegalen Fischens in den Gewässern von Mosambik.

Profil der in der EU gebauten Flotte

Von den 5.860 neuen Fischereifahrzeugen, die mit EU-Zuschüssen gebaut wurden, fahren 60% unter spanischer, 12% unter französischer und 9% unter portugiesischer Flagge. Die übrigen Länder, die von der Förderung des Schiffbaus profitierten, machen jeweils weniger als 2% der Neubauten aus. Diese Länder sind Belgien, Deutschland, Dänemark, Estland, Finnland, Griechenland, die Irische Republik, Italien, Malta und Schweden. Bezogen auf das Fanggerät erhalten Grundschieppnetz-Trawler mit insgesamt 401 Million Euro den Löwenanteil der EU-Zuschüsse für den Bau von Schiffen. Es folgen die Ringwadenfänger mit 131 Millionen Euro. Schiffe mit treibenden Langleinen

erhielten 108 Millionen Euro, Schiffe mit Kiemennetzen 92 Millionen Euro und Schiffe mit stationären Langleinen 75 Millionen Euro. Der Hafen von Vigo in Nordwest-Spanien profitierte am meisten. Dort wurden 80 Schiffe mithilfe von EU-Zuschüssen im Gesamtwert von 62 Millionen Euro gebaut. EU-Zuschüsse wurden hauptsächlich für den Bau großer Fischereifahrzeuge verwendet. Mit 63% der Gelder wurden über 24 Meter lange Schiffe finanziert. Nur 7% der Finanzhilfe entfiel auf Schiffe unter 12 Meter.

Auswirkungen auf die Fischbestände

Die Beihilfen für den Bau und die Modernisierung von Fischereifahrzeugen hat zum Erhalt oder sogar zur Verstärkung der Überfischung beigetragen. Der Bau modernerer, größerer und stärkerer Schiffe erhöht die Fangkapazität der EU-Flotten und übt zusätzlichen Druck auf die Fischbestände aus die bereits jetzt erschöpft oder am Rande der Erschöpfung sind. Die erhöhte Kapazität der Fangflotten untergräbt alle Bemühungen der EU zum Erhalt von Meeresumwelt und Fischerei. Hauptsächlich aufgrund unzureichender Daten konnten Wissenschaftler die Bestandsgrößen und die fischereiliche Sterblichkeit nur für ein Drittel der Bestände in EU-Gewässern vorhersagen. In Fischereien, zu denen Daten vorliegen, sind 39% der Bestände überfischt. Im Mittelmeer waren schwindelerregende 88% der bekannten Bestände überfischt. Die EU-Fangflotte verfügt weiterhin über die Kapazität, zwei- bis dreimal die nachhaltige Menge an Fischen zu fangen. Die Finanzierung des Baus neuer Schiffe trägt nicht dazu bei, die Fangkapazitäten mit den vorhandenen Fangmöglichkeiten in Einklang zu bringen. Ganz im Gegenteil, sie verschärft das Missverhältnis und droht die Fischbestände zu erschöpfen, zum Schaden der Meeresumwelt, des langfristigen Lebensunterhalts von Fischern und letztendlich der fischerzehrenden Bevölkerung Europas. Die Mitgliedstaaten haben der Blauflossen-Thunfischereiflotte trotz des kritischen Zustands der Bestände Millionen von Euro an EU-Subventionen ausgezahlt. Ebenso hohe Subventionen flossen in die Modernisierung der gemischten Weißfisch-Grundtrawlerflotte Iberiens und der Biskaya, sowie in die Seehechtflotte im westlichen Mittelmeer, die alle Jagd auf bereits überfischte Bestände machen.

Fishsubsidy.org erfragt und analysiert Daten über die EU-Fischereisubventionen zum Nutzen der Bewohner Europas. Das Projekt wird von The Pew Charitable Trusts finanziert.

