



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 5.2.2007  
KOM(2007) 39 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-  
PARLAMENTET**

**om bedre fiskerikapacitets- og fiskeriindsatsindikatorer inden for den fælles  
fiskeripolitik**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-  
PARLAMENTET**

**om bedre fiskerikapacitets- og fiskeriindsatsindikatorer inden for den fælles  
fiskeripolitik**

**INDHOLDSFORTEGNELSE**

1.	Formålet med denne meddelelse.....	3
2.	Definition af fiskerikapacitet og fiskeriindsats .....	3
2.1.	Fiskerikapacitet .....	3
2.2.	Fiskeriindsats.....	3
3.	Kvantificering af fiskerikapacitet.....	4
3.1.	Fiskerikapacitetsindikatorer baseret på fartøjskarakteristika .....	4
3.1.1.	Et fiskerfartøjs tonnage .....	4
3.1.2.	Et fiskerfartøjs effekt.....	5
3.1.3.	Andre fiskerikapacitetsindikatorer baseret på fartøjskarakteristika.....	6
3.2.	Fiskerikapacitetsindikatorer baseret på fiskeredskaber.....	6
3.2.1.	Fiskeredskabstype og -størrelse Effektivitet og selektivitet.....	6
3.2.2.	Fiskerikapacitetsindikatorer for trawl .....	7
3.2.3.	Fiskerikapacitetsindikatorer for langliner .....	7
3.2.4.	Fiskerikapacitetsindikatorer for noter .....	7
3.2.5.	Fiskerikapacitetsindikatorer for tejner .....	7
3.2.6.	Fiskerikapacitetsindikatorer for hildingsgarn og toggergarn.....	7
3.2.7.	Kontrol og håndhævelse.....	7
4.	Teknologisk udvikling .....	8
5.	Fiskeriaktivitet.....	9
5.1.	Definition af fiskeriaktivitet.....	9
5.2.	Registrering og overvågning af aktivitet - logbog .....	10
6.	Vejen frem.....	10
7.	Konklusioner.....	11

## 1. FORMÅLET MED DENNE MEDDELELSE

Justering af flådekapaciteten til de disponible fiskerimuligheder og begrænsning af fiskeriindsatsen, hvor det er nødvendigt for at bevare fiskebestandene, er vitale forvaltningsinstrumenter i den fælles fiskeripolitik.

Formålet med denne meddelelse er at indlede en debat om, hvordan fiskerikapacitet og fiskeriindsats bedst kan kvantificeres inden for den fælles fiskeripolitik.

## 2. DEFINITION AF FISKERIKAPACITET OG FISKERIINDSATS

### 2.1. Fiskerikapacitet

Fiskerikapacitet defineres som et fartøjs eller en fartøjsgruppes kapacitet til at fange fisk<sup>1</sup>. Der er to metoder til kvantificering af kapacitet.

Efter den økonomiske metode sættes der lighedstegn mellem et fartøjs eller en fartøjsgruppes kapacitet og det maksimale output, eller den maksimale mængde fisk, som fartøjet eller fartøjsgruppen kan fange i et bestemt tidsrum, forudsat at fartøjerne udnyttes fuldt ud, og bestandssituationen forbliver sund.

Efter den anden metode, der generelt anvendes i fiskeriforvaltningen, baseres kvantificeringen af fiskerikapacitet på flåders "potentiale" til at levere et *input* til fiskeriet i form af fiskeridødelighed. En sådan kvantificering af det maksimale potentielle input kan baseres på fartøjers eller fiskeredskabers karakteristika. Sådanne fartøjs- eller redskabskarakteristika kan også kaldes fiskerikapacitetsparametre.

I den fælles fiskeripolitik har fiskerikapacitet hidtil været kvantificeret på basis af fartøjskaraktistika. Denne metode stammer tilbage fra de flerårige udviklingsprogrammer, der blev vedtaget i begyndelsen af 1980'erne. De fiskerikapacitetsindikatorer, der blev valgt dengang, var fartøjets tonnage og maskineffekt, og disse blev indarbejdet i grundforordningen om den fælles fiskeripolitik<sup>2</sup>, der også giver mulighed for at definere fiskerikapacitet på basis af fiskeredskabers antal og/eller størrelse.

### 2.2. Fiskeriindsats

I EU-bestemmelserne defineres et fartøjs fiskeriindsats som produktet af dets kapacitet og aktivitet. For en fartøjsgruppe defineres fiskeriindsatsen som summen af de enkelte fartøjers fiskeriindsats.

Fiskeriindsats kan også betragtes som et energiinput, hvor kapaciteten er effekten, og aktiviteten den tid, hvor effekten bruges. Det er meget ligetil, når kapacitet defineres som fartøjseffekt (se 3.1.2).

---

<sup>1</sup> Gréboval D. (ed.) Managing fishing capacity: selected papers on underlying concepts and issues. FAO Fisheries Technical Paper. No. 386. Rome, FAO. 1999.

<sup>2</sup> Artikel 3 i Rådets forordning (EF) nr. 2371/2002 af 20. december 2002 om bevarelse og bæredygtig udnyttelse af fiskeressourcerne som led i den fælles fiskeripolitik.

### 3. KVANTIFICERING AF FISKERIKAPACITET

#### 3.1. Fiskerikapacitetsindikatorer baseret på fartøjskarakteristika

Det er almindelig praksis at kvantificere kapacitet på basis af fartøjskarakteristika. Denne metode er enkel og relativt let at anvende, i det mindste hvad tonnage angår. Tonnage og effekt er to af de mest anvendte indikatorer, selv om der er alternativer.

##### 3.1.1. *Et fiskerfartøjs tonnage*

Et fartøjs tonnage er en funktion af hele eller en del af fartøjets rumvolumen. Der findes forskellige systemer til beregning af et fartøjs tonnage, og de afviger fra hinanden især ved, hvilke volumener der tages i betragtning ved beregningen.

I de først år efter den fælles fiskeripolitik indførelse anvendte medlemsstaterne forskellige standarder til måling af tonnage. Kun fartøjer på over 24 m, som fiskede i internationalt farvand, blev målt efter et fælles system i hele EF, idet sådanne fartøjer var omfattet af London-konventionen<sup>3</sup>.

I 1994 vedtog Rådet den nuværende tonnagedefinition, som gælder for alle EU-fiskerfartøjer<sup>4</sup>. For fartøjer med en længde overalt på mindst 15 m beregnes tonnagen som funktion af det samlede rumvolumen som defineret i London-konventionen, mens det samlede rumvolumen for fartøjer på under 15 m erstattes med et skøn over skrogets volumen (funktion af længde, bredde og dybde).

Siden slutningen af 2003 måles alle EU-fiskerfartøjer efter en fælles tonnagedefinition. Dette er et stort fremskridt for den fælles fiskeripolitik. Fra tid til anden anmoder fiskerne om, at visse rum i fartøjet ikke medtages i tonnageberegningen eller endog i tilgangs/afgangsordningen<sup>5</sup>. Efter Kommissionens mening ville dette være et tilbageskridt, som ville underminere de nuværende kapacitetsforvaltningsforanstaltninger. Tidligere blev tonnagen målt forskelligt i medlemsstaterne, men fælles for alle målemetoderne var, at visse rum ikke blev medtaget i beregningen. Dette gjorde systemet kompliceret og gav anledning til at visse fiskere gav forkerte oplysninger om, hvordan rum blev anvendt for at kunne erstatte et gammelt fartøj med et nyt og større.

Erfaringerne viser, at den nuværende tonnagedefinition er tilfredsstillende, og der er ingen planer om grundlæggende at ændre den.

Dermed være ikke sagt, at der ikke er plads til mindre forbedringer i anvendelsen af EU's tonnagemålingsstandard, såsom at definere, hvor stor en præcision der kræves ved beregningen af GT, eller hvordan volumen beregnes i særlige tilfælde som fx ved katamaranfartøjer med en længde på under 15 m.

---

<sup>3</sup> International Convention on Tonnage Measurement of Ships (international konvention om måling af skibe), undertegnet i London i 1969.

<sup>4</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 2930/86 om definition af fiskerfartøjers karakteristika. Rådets forordning (EF) Nr. 3259/94 af 22. december 1994 om ændring af forordning (EØF) nr. 2930/86 om definition af fiskerfartøjers karakteristika. Kommissionens beslutning af 20. marts 1995 om iværksættelse af bilaget til Rådets forordning (EØF) nr. 2930/86 om definition af fiskerfartøjers karakteristika.

<sup>5</sup> Efter tilgangs/afgangsordningen som fastsat i artikel 13 i Rådets forordning (EF) nr. 2371/2002 skal enhver tilgang af ny kapacitet til en medlemsstats flåde udlignes af afgang af mindst samme kapacitet både i tonnage og effekt.

De nuværende bestemmelser er fastsat ved tre retsakter: Rådets forordning (EØF) nr. 2930/86 og Rådets forordning (EF) nr. 3259/94 om ændring af førstnævnte forordning samt Kommissionens gennemførelsesbeslutning 95/84/EF. For at forenkle EU-bestemmelserne vil Kommissionen foreslå, at der vedtages en ny konsolideret rådsforordning med definition af fiskerfartøjs karakteristika til erstatning af de nuværende retsakter.

### 3.1.2. *Et fiskerfartøjs effekt*

Et fiskerfartøjs effekt er i EU-bestemmelserne<sup>6</sup> defineret som den maksimale kontinuerlige ydelse, der kan opnås ved hver maskines svinghjul, og som kan anvendes til at drive fartøjet frem. Efter EU-bestemmelserne er et fartøjs effekt derfor lig med dets fremdrivningseffekt.

Fartøjer anvender også, hvad der generelt kaldes "hjælpeeffekt". Hjælpeeffekt kan defineres som den samlede effekt installeret om bord, der ikke indgår i definitionen af fremdrivningseffekt. Hjælpeeffekten dækker energibehovet for: udstyr i tilknytning til fremdrivning (pumper, ror osv.), udstyr til fiskeri, udstyr til forarbejdning og konservering af fisk, apterings- og tjenesterumsfaciliteter (lys, varme, køkkenudstyr) og elektronisk udstyr til fiskeri eller navigation.

Hjælpeeffekten udgør efterhånden for en stor del af et fiskerfartøjs samlede effekt, især for store trawlere. Den større hjælpeffekt har gjort det muligt at anvende større net og at fiske på store dybder. Derfor vil Kommissionen foreslå medlemsstaterne, at hjælpeffekten indarbejdes i definitionen af fiskerikapacitet.

Der er alvorlige mangler ved den nuværende ordning for måling og certificering af maskineffekt. En maskine kan være certificeret med en effekt, der ligger langt under dens maksimale kontinuerlige ydelse. Lavere effekt (effektredsættelse) opnås generelt ved at ændre på brændstofindsprøjtningssystemets indstillinger, når maskinen certificeres. Indstillingerne kan let ændres tilbage til de oprindelige, og derfor er det nærmest umuligt at kontrollere eller verificere maskinens faktiske effekt, når maskinen først er installeret om bord.

Kommissionen arbejder for øjeblikket på at finde en ny ordning for certificering af maskineffekt, så den certificerede effekt kommer til at svare til den faktiske maksimale kontinuerlige effekt, dvs. så ens maskiner certificeres ens.

Dette spørgsmål er teknisk kompliceret og kan ikke løses uden samarbejde med motorfabrikanter, klassifikationselskaber og de myndigheder, der er ansvarlige for certificeringsprocedurerne i medlemsstaterne.

En ny effektcertificeringsordning vil kræve, at bestemmelserne i artikel 5 i Rådets forordning (EØF) nr. 2930/86 erstattes med nye bestemmelser. I sådanne nye bestemmelser bør det også fastsættes, at definitionen af hjælpeffekt skal indarbejdes i definitionen af kapacitet. Kommissionen agter at basere certificeringen af maskineffekt på det eksisterende certifikat for emission af nitrogenoxider udstedt efter bestemmelserne i bilag IV til Marpol-konventionen<sup>7</sup>, men denne løsning kræver yderligere teknisk vurdering.

---

<sup>6</sup> Artikel 5 i Rådets forordning (EØF) nr. 2930/86 om definition af fiskerfartøjs karakteristika.

<sup>7</sup> Den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, ændret ved protokollen af 1978 (Marpol 73/78).

### 3.1.3. Andre fiskerikapacitetsindikatorer baseret på fartøjskarakteristika

Der kan anvendes andre kapacitetsindikatorer baseret på fartøjskarakteristika, selv om de ikke rigtigt ser ud til at tilføje noget ekstra i forhold til tonnage og effekt:

Undertiden anvendes lastrummenes volumen som indikator for et fiskerfartøjs lastekapacitet. For demersalt fiskeri er denne indikator stort set irrelevant, da lastrummene sjældent er fyldt op. Omvendt må pelagiske trawlere og notfartøjer ofte afkorte deres fangstrejser, fordi de mangler plads i lastrummene. Denne indikator hænger imidlertid snævert sammen med fartøjsvolumen (dvs. GT-tonnage) og er vanskelig at overvåge.

Frysekapacitet kan også anses for at være en egnet kapacitetsindikator. Frysekapacitet er den mængde fisk, der kan nedfryses pr. tidsenhed, og den har en begrænsende virkning i visse fiskerier. Det vil dog være meget vanskeligt at certificere og overvåge frysekapacitet. Hjælpeeffekt kan anvendes som indikator for frysekapacitet, fordi fryse- og køleprocesser er meget energikrævende. Dette er endnu et argument for at lade hjælpeffekt indgå i beregningen af fartøjskapacitet.

Pullertræk er blevet foreslået som en egnet indikator for trawlere. Pullertræk defineres som den maksimale kraft, som et fartøj kan trække med mod et fast punkt. Pullertræk har altid været en kontraktlig værdi for slæbebåde (og ofte for trawlere), og der findes standardmetoder til måling af det. Det er dog dyrt at måle det, og man ville have det samme problem med opgivelse af for lave værdier som ved maskineffekt. Hvis maskinens effekt nedsættes, bliver det målte træk også lavere.

## 3.2. Fiskerikapacitetsindikatorer baseret på fiskeredskaber

### 3.2.1. Fiskeredskabstype og -størrelse Effektivitet og selektivitet

Fiskeredskabers karakteristika, især størrelse, kan ses som en indikator for, hvor stor en fiskeridødelighed et fartøj kan skabe. Hvis type og størrelse af de fiskeredskaber, som fiskere lovligt kan anvende i visse fiskerier, er veldefineret, kan det gøre det lettere at kvantificere fiskerikapacitet på basis af disse oplysninger.

#### Effektivitet og selektivitet

Der er ikke nogen klar skelnen mellem de karakteristika ved et fiskeredskab, der påvirker dets effektivitet (generel evne til at fange fisk), og de karakteristika, der påvirker redskabets selektivitet (evne til at skelne mellem fiskearter eller -størrelser). Kommissionen vil foreslå, at fiskeredskabstype og -størrelse skal betragtes som faktorer, der hænger sammen med effektivitet og derfor også med fiskeripotentiale eller fiskerikapacitet, mens visse fiskeredskabskarakteristika, såsom maskestørrelse eller sorteranordninger bør anses for at have indvirkning på selektiviteten. Selv om der her er tale om en forenklet fremgangsmåde, kan den anvendes til at skelne forvaltningsforanstaltninger til begrænsning af kapacitet fra forvaltningsforanstaltninger til forbedring af selektivitet.

Kommissionen vil tage hensyn til dette, når den udarbejder kommende forslag til retsfor skrifter for kapacitetsforvaltningsforanstaltninger og tekniske bevarelsesforanstaltninger.

## Fiskeredskabstype

Når man prøver at kvantificere fiskerikapacitet på basis af fiskeredskaber, kan det være nyttigt at inddele fiskeredskaber i to grupper, nemlig redskaber, der forbliver fastgjort til fartøjet, og redskaber, der ikke gør. Når fiskeredskaber forbliver fastgjort til fartøjet, kan fisketiden anslås på basis af den tid, som fartøjet befinder sig til havs. Dette er tilfældet for trawl og noter samt for visse langlinetyper. Hvis fiskeredskaber derimod efterlades på fiskepladsen, mens fartøjet sætter andre redskaber eller sejler tilbage i havn, kan måling af fisketid eller fiskeriaktivitet blive uafhængig af, hvor lang tid fartøjet har været til havs, og dermed være ret vanskelig at foretage. Dette er tilfældet for bundsatte garn, toggergarn og tejner.

### *3.2.2. Fiskerikapacitetsindikatorer for trawl*

**Trawling** består hovedsageligt i at filtrere vand. Hvis man forudsætter, at der trawles med optimal trawlingshastighed alt efter målart, kan man ud fra den forreste trawlåbnings areal i m<sup>2</sup> nogenlunde kvantificere fiskerikapaciteten.

Demersal og pelagisk trawling kan begge karakteriseres ved ovennævnte trawlåbning. Bomtrawl kan karakteriseres ved bommens længde, der er afgørende for, hvor stort et areal åbningen for denne type trawl dækker

### *3.2.3. Fiskerikapacitetsindikatorer for langliner*

Langliners fiskerikapacitet kan kvantificeres ved antallet af kroge eller, hvis afstanden mellem krogene er konstant, ved langlinens længde.

### *3.2.4. Fiskerikapacitetsindikatorer for noter*

Kapaciteten for noter kan karakteriseres ved nettets samlede længde. Netdybden afhænger af, hvilken art der fiskes efter. Man bør være opmærksom på anvendelsen af indretninger, der tiltrækker fisk (Fish Aggregating Devices, FAD), og som kan øge kapaciteten i et omfang, det vanskeligt at kvantificere. Noter er altid fastgjort til fartøjet.

### *3.2.5. Fiskerikapacitetsindikatorer for tejner*

Kapaciteten for tejnefiskeri kan kvantificeres ved tejnernes antal og størrelse. Andre tejnekaraktistika, såsom form, størrelse af åbning og visse specifikationer for de anvendte materialer, afhænger i meget vid udstrækning af det specifikke fiskeri og kan defineres som tekniske foranstaltninger.

### *3.2.6. Fiskerikapacitetsindikatorer for hildingsgarn og toggergarn*

Fiskerikapaciteten for sådanne garn hænger direkte sammen med deres størrelse, så antallet af garn, med angivelse af længde og dybde, ville være egnede indikatorer. Arealet pr. garn areal kunne også anvendes i stedet. Maskestørrelse og andre karakteristika er specificeret som tekniske foranstaltninger.

### *3.2.7. Kontrol og håndhævelse*

Der er generel enighed om, at enhver ordning, hvor kapacitet eller indsats forvaltes ud fra fiskeredskabsindikatorer, er vanskeligere at overvåge og håndhæve end en ordning baseret på fartøjskarakteristika. For at en sådan ordning kan være effektiv, kræver det, at myndighederne

og aktørerne virkeligt er indstillet på at håndhæve den. Det kan kun lade sig gøre i et velafgrænset fiskeriområde og for en veldefineret fartøjsgruppe, der ideelt set har eksklusiv fiskeriadgang.

#### 4. TEKNOLOGISK UDVIKLING

En af de største ulemper ved fiskerikapacitetsindikatorer baseret på fartøjskarakteristika er, at det i sådanne indikatorer ikke er så let at tage hensyn til virkningerne af den teknologiske udvikling.

Der er generel enighed om, at et moderne standardfartøj i dag fanger betydeligt mere end et fartøj med samme tonnage gjorde for 30 år siden. Dette fænomen der dog vanskeligt at kvantificere. Der er undersøgelser, der viser, at den årlige produktivitetsstigning som følge af den teknologiske udvikling ligger på 1-3 %<sup>8</sup> og endog højere for visse fiskerier. Som eksempler på teknologiske fremskridt, der har bidraget til denne reelle fiskerikapacitetsforøgelse kan nævnes:

- Anvendelsen af stilbare skruer eller dyser øger ikke maskineffekten som defineret i EU-bestemmelserne, men den gør, at effekten udnyttes mere effektivt. Der kan med samme maskineffekt opnås større træk, når der trawles, eller højere sejlhastighed.
- Elektroniske hjælpemidler i form af udstyr til lokalisering af fisk eller udstyr til styring af redskabernes stilling i vandet er eksempler på forbedringer, der har gjort fartøjerne mere effektive, men som der ikke findes nogen målbar parameter for. Det samme gælder elektroniske anordninger til styring af trawlets stilling i vandet, der gør trawlet meget mere effektivt.
- Et andet eksempel er anvendelse af satellitdata til mulig sporing af tunbestande. Denne teknik gør det muligt for tunfartøjer at nedbringe den tid, der går med at spore tun, så de får mere tid til at fiske, og på den måde kan de så øge fangsten pr. fangstrejse.
- Kraftigere dæksudstyr gør det muligt for et fartøj at sætte og indhale net flere gange om dagen end tidligere og på den måde øge den effektive fangst, mens fartøjets størrelse og fremdrivningseffekt samt antallet af fiskedage forbliver uændret.
- Trawldesignet er blevet forbedret på forskellige måder for at nedsætte den kraft, der er nødvendig for at trække trawl gennem vandet. Stærkere materialer gør det muligt at anvende tyndere fibre, og det gør, at trawlet yder mindre modstand, når det bevæger sig gennem vandet. Det hydrodynamiske skovl- og trawlformsdesign er også blevet forbedret for at nedsætte modstanden, hvilket så igen gør, at et givet fartøj kan anvende større trawl.

---

<sup>8</sup> Report on efficiency and productivity in fish capture operations, ICES Working Group on Fish Technology and Fish Behaviour Report 2004 (rapport om effektivitet og produktivitet inden for fiskefangst udarbejdet i 2004 af ICES' arbejdsgruppe vedrørende fiskeriteknologi og fisks adfærd).



Den teknologiske udviklings indvirkning på fiskerikapaciteten er sandsynligvis for kompleks til, at den kan integreres direkte i fiskeriforvaltningsforanstaltninger. Fordelen ved at forvalte fiskerikapacitet på basis af fiskeredskabstype og -størrelse er, at man undgår en del af de vanskeligheder, der er forbundet med at fastsætte begrænsninger for fiskeredskaber.

### Standardisering og teknologisk udvikling

Kvantificering og begrænsning af fiskerikapacitet og fiskeriindsats på basis af fiskeredskabskarakteristika indebærer, at redskabstyper og -størrelser samt andre karakteristika såsom maskestørrelse eller krogform i nogen grad må standardiseres. En sådan standardisering risikerer at bremse den teknologiske udvikling og dermed redskabernes effektivitet.

## **5. FISKERIAKTIVITET**

### **5.1. Definition af fiskeriaktivitet**

Fiskeriaktivitet defineres som den tid, hvor et fartøjs fiskerikapacitet udnyttes. I EU-bestemmelserne refererer fiskeriaktivitet til fartøjets aktivitet og måles i dage. Fiskeriaktivitet kunne dog defineres mere præcist for visse fiskerier på basis af den på den tid, hvor fiskeredskaberne anvendes.

#### Fartøjsaktivitet

Dette begreb anvendes for øjeblikket i forbindelse med genopretningsplanerne for torsk og kulmule og i forbindelse med bilag II til forordningen om TAC'er og kvoter for 2006, hvor fartøjernes aktivitet forvaltes på basis af antallet af dage tilstede i området og ude af havn. Det anvendes også i forbindelse med beregning af fiskeriindsatsen under ordningen for de vestlige farvande<sup>9</sup>, hvor aktivitet er defineret som den tid, et fartøj er tilstede i et klart afgrænset område. For fartøjer med base tæt på deres fiskepladser er de to ovenstående definitioner sammenfaldende.

Ud over ovenstående definition må det i bestemmelserne for fiskeriaktivitet klart fastsættes, hvordan antallet af dage skal beregnes. Det er fx nødvendigt at få fastslået, om man ved dage forstår kalenderdage eller antal timer divideret med 24, ligesom det må forklares, hvordan man skal forholde sig ved ikke-fulde dage.

#### Fiskeredskabsaktivitet Sættetid

En mere nøjagtig og i teorien bedre indikator til måling af aktivitet ville være den faktiske tid, hvor der fiskes, dvs. den tid, hvor fiskeredskabet er aktivt i vandet, eller sættetiden. Sættetiden for faststående redskaber er dog generelt vanskelig eller dyr at overvåge ordentligt, eftersom tejner, garn og andre faststående redskaber kan efterlades i vandet, mens fartøjet sejler et andet sted hen eller tilbage i havn. Faststående redskaber kan også udsættes af ét fartøj og indhales af et andet, og de kan også sættes permanent.

---

<sup>9</sup> Rådets forordning (EF) nr. 1954/2003 af 4. november 2003 om forvaltning af fiskeriindsatsen for så vidt angår visse fiskerizoner og visse fiskeressourcer i EF, om ændring af forordning (EØF) nr. 2847/93 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 685/95 og (EF) nr. 2027/95.

## 5.2. Registrering og overvågning af aktivitet - logbog

Logbogen burde i princippet gøre det muligt at registrere alle data, der er nødvendige for at beregne aktiviteten på forskellige måder. Fartøjsførerne bør i logbogen registrere de relevante data, alt efter under hvilken ordning de fisker. Der er to vigtige datakategorier, når det gælder aktivitet:

- (a) Fartøjsdata: geografisk position på forskellige tidspunkter
- (b) Redskabsdata: sættetid pr. træk/sæt.

Overvågning af et fartøjs aktivitet skal baseres på data fra logbogen og fra FOS (fartøjsovervågningssystem). Når der med tiden bliver indført en elektronisk logbog, forbedres mulighederne for at overvåge fartøjers aktivitet nøjagtigt og tidsmæssigt mere direkte.

## 6. VEJEN FREM

Med hensyn til de nuværende kapacitetsindikatorer mener Kommissionen, at definitionen af et fiskerfartøjs tonnage er dækkende og anvendes korrekt, så der således ikke er behov for større ændringer. Certificeringen af fiskerfartøjers effekt er imidlertid ikke tilfredsstillende. Kommissionens tjenestegrene vil fortsætte deres drøftelser med medlemsstaterne, motorfabrikanter, klassifikationsselskaber og fiskernes repræsentanter for at forbedre den nuværende certificeringsordning, der er fastsat ved Rådets forordning (EØF) nr. 2930/86 om definition af fiskerfartøjers karakteristika.

Hvad angår vedtagelse af kapacitets- og indsatsindikatorer baseret på fiskeredskabers størrelse og karakteristika, er der indtil nu ikke taget noget initiativ. Spørgsmålet er særdeles teknisk og vil kræve en omfattende finjustering af overvågning og kontrol og dermed yderligere samråd for at kunne vurdere denne mulighed ordentligt.

Fiskerier, der for øjeblikket identificeres efter fiskeriområde, målart og redskabstype, er måske de mest oplagte kandidater, når det gælder gennemførelse af kapacitets- og indsatsbegrænsninger baseret på fiskeredskaber. For sådanne fiskerier kunne man forestille sig fiskeritilladelser i form af maksimalt tilladt aktivitet med en veldefineret fiskeredskabstype og -størrelse (standardisering). Der er dog en række spørgsmål, der først skal behandles, inden der kan indføres en sådan strategi i EU-bestemmelserne:

- Forenelighed med de nuværende fiskeriindsatsbegrænsninger og den måde, som fiskeritilladelser baseret på fartøjskarakteristika udtrykkes på, dvs. i tonnage og effekt.
- Mulighed for at fjerne kapacitetsbegrænsninger baseret på fartøjskarakteristika, når der anvendes en forvaltningsordning baseret udelukkende på fiskeredskaber. Sagt med andre ord, kan der oprettes en ordning baseret på fiskeritilladelser, der er uafhængig af fartøjers effekt eller tonnage?
- Endelig må man finde ud af, om en sådan indsatsforvaltningsordning kan integreres i den ordning for samlet kapacitetsbegrænsning, der er fastsat i EU-bestemmelserne (tilgangs/afgangsordningen).

I afventning af resultatet af sådanne drøftelser mener Kommissionen, at den nuværende situation for mange EU-fiskerier under alle omstændigheder gør det berettiget at træffe foranstaltninger til forebyggelse af en yderligere forøgelse af fiskeriindsatsen som følge af teknologiske fremskridt og større og flere fiskeredskaber.

### Handlingsplan

Med hensyn til certificering af maskineffekt og måling af tonnage påtænkes truffet følgende foranstaltninger:

- Forslag om konsolidering af de tonnagemålingsbestemmelser, der er fastsat i Rådets forordning (EØF) nr. 2930/86 om definition af fiskerifartøjers karakteristika.
- Fortsat samråd med motorfabrikanter og klassifikationsselskaber for at finde den bedste tekniske løsning på certificering af maskineffekt efterfulgt af drøftelser med medlemsstaternes eksperter. På basis af disse drøftelser vil Kommissionen så fremsætte et forslag til nye bestemmelser for maskineffekt.

Hvad angår anvendelsen af fiskeredskabskarakteristika som fiskerikapacitets- og indsatsindikatorer vil Kommissionen tage følgende initiativer:

- **Casestudier.** Medlemsstaterne har fastsat talrige begrænsninger for fiskeredskabstype og - størrelse på nationalt, regionalt eller lokalt plan. Erfaringerne fra anvendelsen af sådanne foranstaltninger vil være et værdifuldt grundlag for drøftelse af mulighederne for at gennemføre sådanne foranstaltninger på EU-plan. I første omgang vil Kommissionen i 2007 begynde at indsamle oplysninger fra medlemsstaterne om karakteristikaene ved sådanne ordninger. Derefter vil den iværksætte en undersøgelse med henblik på at analysere resultaterne af én eller flere af sådanne forvaltningsordninger.
- **Samråd med medlemsstater, aktører og videnskabsfolk** Kommissionen har planer om i 2007 at tage kontakt til aktører og videnskabsfolk og holde en række møder med dem for at finde frem til, hvilke fiskerier der er mest velegnede, når det gælder anvendelsen af de nye typer kapacitets- eller indsatsbegrænsninger omhandlet i denne meddelelse. Den Videnskabelige, Tekniske og Økonomiske Komité for Fiskeri (STECF) vil inden længe blive anmodet om at afgive udtalelse om specifikke aspekter ved vurdering af fiskeriindsats på basis af fiskeredskabskarakteristika.
- **Pilotprojekter.** Kommissionen vil så foreslå, at visse udvalgte fiskerier som et pilotprojekt forvaltes på basis af de indsats- og kapacitetsindikatorer, der er omhandlet i denne meddelelse. Dette pilotprojekt gennemføres måske i 2008.

## 7. KONKLUSIONER

Kommissionen mener, at fiskerifartøjers tonnage er en velegnet måleenhed for fartøjsstørrelse og dermed en velegnet fiskerikapacitetsindikator. Man bør fortsat anvende tonnage til at vurdere den samlede kapacitet for medlemsstaternes fiskerflåder. Kommissionen agter at

foreslå en række mindre forbedringer af definitionen, herunder en ny retsakt, hvori de nuværende bestemmelser konsolideres.

Et fiskerfartøjs effekt er også en velegnet fiskerikapacitetsindikator, men de nuværende EU-bestemmelser mangler effektivitet. Proceduren for certificering af maskineffekt må grundigt forbedres. Hvad angår anvendelsen af fiskeredskabskarakteristika som fiskerikapacitetsindikatorer vil Kommissionen gennemføre den foreslåede handlingsplan, der omfatter vurdering af casestudier, drøftelser med aktører og gennemførelse af pilotprojekter.

Kommissionen mener, at de foreslåede foranstaltninger i handlingsplanen kan danne et solidt grundlag for fremtidige beslutninger om, hvorvidt, og i givet fald hvornår og hvordan man kan gøre mere udstrakt brug af fiskeredskabskarakteristika som fiskerikapacitetsindikatorer og dermed som forvaltningsværktøjer i den fælles fiskeripolitik.