



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 09.03.2006
COM(2006) 103 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ
ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ
ΑΛΙΕΙΑΣ**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	Εισαγωγή.....	3
2.	Πηγες οικονομικων και κοινωνικων προβληματων.....	3
2.1.	Μείωση των εισοδημάτων	4
2.1.1.	Στασιμότητα των τιμών αγοράς	4
2.1.2.	Χαμηλότερες αλιευτικές αποδόσεις.....	4
2.2.	Αύξηση του κόστους.....	5
3.	Αντιμετωπηση των οικονομικων ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ	6
3.1.	Βραχυπρόθεσμη διάσωση και αναδιάρθρωση	6
3.1.1.	Ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης.....	7
3.1.2.	Συμβατότητα ορισμένων ενισχύσεων λειτουργίας	9
3.2.	Περισσότερο μακροπρόθεσμα μέτρα και πρωτοβουλίες.....	10
3.2.1.	Βελτίωση της διαχείρισης της αλιείας	10
3.2.1.1.	Επιδίωξη μέγιστων βιώσιμων αποδόσεων (MBA)	10
3.2.1.2.	Οικονομική διαχείριση της αλιείας.....	10
3.2.1.3.	Βελτίωση της διαχείρισης της αλιευτικής πολιτικής	11
3.2.1.4.	Προσαρμογή της αλιευτικής προσπάθειας προς τους διαθέσιμους πόρους.....	11
3.2.2.	Βελτίωση της συμμόρφωσης προς τους κανόνες διαχείρισης της αλιείας	12
3.2.2.1.	Βελτίωση της επιβολής της συμμόρφωσης και των ελέγχων	12
3.2.2.2.	Ενδυνάμωση του αγώνα κατά της παράνομης, αδήλωτης και άναρχης αλιείας (IUU).....	12
3.2.3.	Οργάνωση και λειτουργία ιχθυαγορών.....	12
3.2.4.	Προώθηση της έρευνας για την επάρκεια καυσίμων και φιλικότερων προς το περιβάλλον αλιευτικών μεθόδων	13
3.3.	Κοινοτική στήριξη	13
4.	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	14
	ANNEX.....	15

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σημασία που έχει ο κλάδος της αλιείας υπερβαίνει την άμεση συμβολή του στο ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όχι μόνο παρέχει ένα σημαντικό μέρος των πρωτεϊνών που απαιτούνται για την ανθρώπινη κατανάλωση, αλλά συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό επίσης στον οικονομικό και κοινωνικό ιστό πολλών παράκτιων κοινοτήτων σε ολόκληρη την ΕΕ.

Κατά τη διάρκεια των πρόσφατων ετών, ο κλάδος αυτός αντιμετωπίζει δύσκολες προσαρμογές λόγω του ότι η εξάντληση των ιχθυοαποθεμάτων και οι δυσμενείς συνθήκες της αγοράς διέβρωσαν την κερδοφορία του. Η μεταρρύθμιση της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής (Κ.Α.Π) επιτάχυνε τον εκσυγχρονισμό της διαχείρισης του κλάδου της αλιείας της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τον έθεσε σε μία τροχιά αναζήτησης της αειφορίας. Αυτό θα οδηγήσει σε έναν οικονομικά υγιέστερο κλάδο της αλιείας, αλλά αποτελεί επίπονη διαδικασία η οποία συνεπάγεται αναπόφευκτα τη λήψη μέτρων για τον περιορισμό των αλιευμάτων, το χρόνο αλίευσης και, κατά συνέπεια, των εισοδημάτων των αλιέων, κατάσταση που θα συνεχιστεί για το προβλέψιμο μέλλον.

Η πρόσφατη αύξηση του λειτουργικού κόστους λόγω των υψηλότερων τιμών των καυσίμων εμφανίζεται, ως εκ τούτου, σε μία ευαίσθητη χρονική στιγμή, δημιουργώντας άνευ προηγουμένου δυσκολίες για πολλά τμήματα του κλάδου. Ο συνδυασμός της εξάντλησης των αποθεμάτων, των αναπόφευκτα περιοριστικών μέτρων διαχείρισης, των μεγάλων αυξήσεων του κόστους και των στάσιμων ή μειούμενων εισοδημάτων σημαίνει ότι πολλά σκάφη με υψηλή κατανάλωση καυσίμων λειτουργούν με απώλειες.

Στην παρούσα ανακοίνωση, η Επιτροπή προσδιορίζει τις πηγές των οικονομικών δυσχερειών και προτείνει λύσεις για την αντιμετώπιση τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο κλάδος της αλιείας.

2. ΠΗΓΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Κατά τα πρόσφατα έτη, η οικονομική κατάσταση πολλών αλιευτικών επιχειρήσεων χειροτέρευσε, κυρίως λόγω της μείωσης των εισοδημάτων. Η κατάσταση επιδεινώθηκε πρόσφατα από μια ραγδαία αύξηση των δαπανών λόγω της αύξησης των τιμών των καυσίμων, γεγονός που απειλεί την οικονομική βιωσιμότητα πολλών αλιευτικών επιχειρήσεων. Η αύξηση αυτή των δαπανών έγινε επίσης αισθητή σε μεγάλο βαθμό από τα μέλη του πληρώματος, των οποίων οι μισθοί αποτελούν μερίδιο των εσόδων από τα αλιεύματα (μετά από την αφαίρεση όλων των λειτουργικών δαπανών, συμπεριλαμβανομένου του κόστους των καυσίμων). Η απώλεια εισοδημάτων για τα μέλη του πληρώματος μπορεί να φτάσει σε ορισμένες περιπτώσεις μέχρι και 25%¹. Υπάρχει επίσης κίνδυνος η απώλεια αυτή της κερδοφορίας να έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της ασφάλειας επί των σκαφών.

Ενώ τα οικονομικά αυτά προβλήματα αφορούν, σε διάφορους βαθμούς, όλα τα τμήματα του αλιευτικού στόλου, επηρεάζουν ιδιαίτερα τα σκάφη που χρησιμοποιούν συρόμενα αλιευτικά εργαλεία τα οποία έχουν ως στόχο βενθοπελαγικά είδη, δηλαδή τις μηχανότρατες βυθού.

¹ Βλ. πίνακα 1.

2.1. Μείωση των εισοδημάτων

2.1.1. Στασιμότητα των τιμών αγοράς

Διάφοροι παράγοντες της αγοράς συνέβαλλαν στη διάβρωση των εισοδημάτων που προέρχονται από την αλιεία. Οι τιμές για πολλά σημαντικά εμπορικά είδη δεν ακολούθησαν τις τάσεις του κόστους παραγωγής κατά τα πρόσφατα έτη. Επί παραδείγματι, για έναν αριθμό ειδών λευκοψάρων, οι μέσες τιμές πρώτης πώλησης έμειναν στάσιμες ή ακόμη και μειώθηκαν μεταξύ του 2000 και του πρώτου εξαμήνου του 2005².

Το αυξημένο μερίδιο των εισαγωγών αλιευμάτων στην κοινοτική αγορά και η ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας θεωρούνται συχνά ως παράγοντες που ευθύνονται για τη στασιμότητα ή την μείωση των τιμών των αλιευμάτων. Εντούτοις, η συμβολή τους στη μείωση των εισοδημάτων των αλιείων είναι πιθανόν λιγότερο σημαντική από ό,τι άλλοι παράγοντες, όπως είναι η συγκέντρωση των πωλήσεων σε μεγάλες αλυσίδες διανομής και ο μεγαλύτερος ανταγωνισμός μεταξύ αλιευτικών προϊόντων και άλλων προϊόντων τροφίμων, οι οποίοι προκαλούν σημαντική πίεση στους χονδρέμπορους να περικόψουν τις τιμές τους και τα περιθώρια κέρδους τους. Αυτό έχει επιπτώσεις σε ολόκληρη την αλυσίδα της αγοράς αλλά πλήττει σε μεγαλύτερο βαθμό τους πρωτογενείς παραγωγούς, δηλαδή τους αλιείς. Για είδη όπως είναι ο γάδος ή ο μαύρος μπακαλιάρος, ο κοινοτικός κλάδος της αλιείας δεν μπορεί πλέον να προμηθεύει το μέγεθος ή την ποιότητα που απαιτείται και ο εφοδιασμός εξασφαλίζεται σχεδόν αποκλειστικά με εισαγωγές.

2.1.2. Χαμηλότερες αλιευτικές αποδόσεις

Ο έντονος ρυθμός αλίευσης, ο οποίος γενικά ωθεί τα επίπεδα της θνησιμότητας λόγω της αλιείας αρκετά πάνω από τα μέγιστα δυνατά επίπεδα για την επίτευξη της αειφόρου αλιείας, έχει εξαντλήσει τα ιχθυαποθέματα και έχει μειώσει δραστικά την οικονομική απόδοση για τους αλιείς³.

Για τον βορειοανατολικό Ατλαντικό και τα παρακείμενα ύδατα, το Διεθνές Συμβούλιο για την Εξερεύνηση της Θάλασσας (ICES) εκτίμησε το βαθμό εκμετάλλευσης των ιχθυαποθεμάτων σε σχέση με την αειφορία⁴. Από τα 43 αποθέματα που αξιολογήθηκαν, τα 35 (δηλαδή το 81%) αποτελούσαν αντικείμενο υπεραλίευσης και μόνο 8 αλιεύονταν σε επίπεδα που αντιστοιχούν στις υψηλότερες μακροπρόθεσμες αποδόσεις (δηλαδή στη Μέγιστη Βιώσιμη Απόδοση (MBA))⁵. Η υπεραλίευση ήταν διπλάσια έως και πενταπλάσια του επιπέδου το οποίο θα μπορούσε να δημιουργήσει τις υψηλότερες αποδόσεις και ήταν ιδιαίτερα υψηλή για τα δενθοπελαγικά είδη. Ωστόσο όμως, η υπεραλίευση δεν περιορίζεται στον βορειοανατολικό Ατλαντικό αλλά πραγματοποιείται παντού.

² Βλ. γραφική παράσταση 1.

³ Άλλοι παράγοντες, όπως είναι οι κλιματικές αλλαγές και η ρύπανση, συμβάλλουν ενδεχομένως επίσης στην εξάντληση των αποθεμάτων, παρά το ότι ευθύνονται σε πολύ χαμηλότερο βαθμό από ό,τι η υπεραλίευση. Η πρόταση της Επιτροπής για μία Θεματική Στρατηγική για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος έχει ως στόχο την επίτευξη ενός υγιούς θαλάσσιου περιβάλλοντος το οποίο, μεταξύ άλλων, να συμβάλλει στην ύπαρξη υγιών ιχθυαποθεμάτων.

⁴ Έκθεση των Συμβουλευτικών Επιτροπών του ICES για την Διαχείριση της Αλιείας (ACFM), για το Θαλάσσιο Περιβάλλον (ACME) και για τα Οικοσυστήματα (ACE), 2005· γνωμοδότηση ICES, τόμοι 1-11, 1418, Κοπεγχάγη, 2005.

⁵ Βλ. πίνακα 2.

Κατά συνέπεια, οι αλιείς έπρεπε να αντιμετωπίσουν μια σημαντική μείωση των αλιευτικών δυνατοτήτων τους. Οι ποσοτώσεις που κατανεμήθηκαν σε σκάφη που αλιεύουν στα δυτικά της Ευρώπης με στόχο τα βασικά βενθοπελαγικά είδη (γάδος, μπακαλιάρος, προσφυγάκι, μαύρος μπακαλιάρος και μερλούκιος) και βενθικά είδη (χωματίδα, γλώσσα, πεσκαντρίτσα και καραβίδα) παρουσιάζουν μείωση από τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Για το γάδο, π.χ., τα συνολικά επιτρεπόμενα αλιεύματα (TAC) μειώθηκαν κατά 54% μεταξύ του 1998 και του 2005⁶. Αποθέματα άλλων βενθοπελαγικών ειδών δείχνουν επίσης μία καθοδική τάση. Η μείωση αυτή των αλιευτικών δυνατοτήτων για τα αποθέματα γάδου οδήγησε σε περιορισμούς της αλιείας για συναφή είδη στο πλαίσιο μεικτών τύπων αλιείας, οι οποίοι είναι ιδιαίτερα συνήθεις στη βόρειο θάλασσα.

Εν τω μεταξύ, η αλιευτική ικανότητα (χωρητικότητα και ισχύς μηχανών του σκάφους) μειώθηκε με πολύ αργό ρυθμό κατά την τελευταία δεκαετία (κατά 2% ετησίως από απόψεως ισχύος μηχανών)⁷. Η μικρή αυτή μείωση αντισταθμίστηκε πλήρως από την σταθερή αύξηση της αποτελεσματικότητας των αλιευτικών σκαφών⁸. Παρά τις μειώσεις της αλιευτικής ικανότητας, οι επιστημονικές γνωμοδοτήσεις δεν δείχνουν οποιαδήποτε σημαντική βελτίωση στα σημαντικά από εμπορικής απόψεως αποθέματα⁹.

Η υπερβολική αλίευση προκαλεί μεγαλύτερη πίεση στα αποθέματα και επιταχύνει την εξάντλησή τους, η οποία με τη σειρά της αναγκάζει τα σκάφη να αυξήσουν την συνολική αλιευτική προσπάθειά τους και μειώνει τα κίνητρα για την τήρηση των κανόνων διαχείρισης της αλιείας. Η φθίνουσα αυτή πορεία, που οδηγεί σε χαμηλότερες αποδόσεις και έσοδα για τους αλιείς, πρέπει να αναστραφεί. Η αλιευτική προσπάθεια πρέπει να επιστρέψει σε επίπεδα συμβατά με υψηλότερες και βιώσιμες αλιευτικές αποδόσεις. Υπάρχουν διάφοροι τρόποι μείωσης της, αλλά η πλεονάζουσα αλιευτική ικανότητα αποτελεί σαφώς έναν παράγοντα-κλειδί που προκαλεί την υπεραλίευση. Ως εκ τούτου, η απόσυρση της πλεονάζουσας αυτής ικανότητας αποτελεί έναν σημαντικό στόχο.

2.2. Αύξηση του κόστους

Η πρόσφατη αύξηση των τιμών των καυσίμων αύξησε σημαντικά το λειτουργικό κόστος για τα αλιευτικά σκάφη. Μεταξύ του Ιανουαρίου 2003 και του Δεκεμβρίου 2005, οι τιμές των θαλάσσιων καυσίμων αυξήθηκαν σημαντικά¹⁰. Οι τιμές για τα καύσιμα που χρησιμοποιούνται για την αλιεία μεγάλων αποστάσεων (380 CST) παρέμειναν σχετικά σταθερές το 2004. Εντούτοις, οι τιμές αυτές σχεδόν διπλασιάστηκαν το 2005. Οι τιμές για καύσιμα που χρησιμοποιούνται στην παράκτια αλιεία (ναυτιλιακό πετρέλαιο ντήζελ) παρουσίασαν σταθερές αυξήσεις μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2005 και κατόπιν μειώθηκαν ελαφρά. Η κερδοφορία των αλιευτικών επιχειρήσεων επηρεάστηκε σοβαρά από την εξέλιξη αυτή, παρά το γεγονός ότι η επίπτωση στο κόστος εξαρτάται από τον τύπο του χρησιμοποιούμενου αλιευτικού εργαλείου (συρόμενα και μη συρόμενα αλιευτικά εργαλεία) καθώς και από τα αλιευόμενα είδη.

⁶ Βλ. γραφικές παραστάσεις 2α, β και γ.

⁷ Βλ. γραφική παράσταση 3.

⁸ Σύμφωνα με έκθεση που συντάχθηκε για την Επιτροπή τον Ιούνιο του 2001 («Η επίπτωση της τεχνολογικής προόδου στην αλιευτική προσπάθεια»), τα αλιευτικά σκάφη γίνονται κατά μέσο όρο κατά 2 έως και 4% αποτελεσματικότερα κάθε έτος, ανάλογα με το είδος της αλιείας που πραγματοποιούν.

⁹ Έκθεση ICES 2005.

¹⁰ Βλ. γραφική παράσταση 4

Μεταξύ του 2003 και του 2005, το κόστος των καυσίμων αυξήθηκε από περίπου 18% σε 36% της αξίας των εκφορτώσεων όσον αφορά τις μηχανότρατες και από 9% σε 18% για τους στόλους που χρησιμοποιούν στατικά εργαλεία. Αυτό δείχνει ότι για τις περισσότερες μηχανότρατες βυθού – οι οποίες αποτελούν με μεγάλη διαφορά το μεγαλύτερο τμήμα του αλιευτικού στόλου - το καθαρό κέρδος λειτουργίας είναι αρνητικό¹¹.

3. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Πρέπει να ληφθούν τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα μέτρα για την αντιμετώπιση των σημερινών οικονομικών προβλημάτων του κλάδου της αλιείας.

Βραχυπρόθεσμα, πρέπει να κινητοποιηθούν τα διαθέσιμα μέσα και οι πόροι για την υποστήριξη της διάσωσης και της αναδιάρθρωσης αλιευτικών επιχειρήσεων που μπορούν να επιστρέψουν στην κερδοφορία μέσω διαρθρωτικών αλλαγών. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να εξεταστεί ο τρόπος με τον οποίο τα υφιστάμενα μέσα καθώς και το ισχύον πλαίσιο κρατικών ενισχύσεων, το οποίο στηρίζεται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων¹² και τις κατευθυντήριες γραμμές για την εξέταση κρατικών ενισχύσεων στον τομέα της αλιείας¹³, μπορούν να εφαρμοστούν για τη διάσωση και αναδιάρθρωση προβληματικών αλιευτικών επιχειρήσεων.

Είναι επίσης θεμελιώδους σημασίας να τεθούν τα εν λόγω μέτρα διάσωσης και αναδιάρθρωσης σε μια μακροπρόθεσμη προοπτική έτσι ώστε ο κλάδος της αλιείας να μπορεί να προσαρμοστεί στη νέα κατάσταση που χαρακτηρίζεται από υψηλές τιμές καυσίμων. Σε ολόκληρη αυτή τη διαδικασία, η Επιτροπή θα ζητήσει από τα κράτη μέλη να χρησιμοποιήσουν κοινοτικά διαρθρωτικά μέσα για την αλιεία¹⁴ προκειμένου να πλαισιώσουν τις αναγκαίες προσαρμογές και να στηρίξουν τις αλιευτικές κοινότητες στη μεταβατική φάση.

3.1. Βραχυπρόθεσμη διάσωση και αναδιάρθρωση

Στο βαθμό που επιτρέπεται από το κοινοτικό δίκαιο, τα κράτη μέλη πιθανόν να επιθυμούν να βοηθήσουν αλιευτικές επιχειρήσεις οι οποίες φαίνεται ότι βρίσκονται κοντά στην πτώχευση. Υπάρχουν δυνατότητες για την παροχή κρατικής ενίσχυσης σε προβληματικές επιχειρήσεις υπό τους όρους των ισχυουσών κατευθυντήριων γραμμών διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Το παρόν τμήμα διευκρινίζει με ποιο τρόπο η Επιτροπή προτίθεται να εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές στον κλάδο της αλιείας.

¹¹ Με βάση στοιχεία ισολογισμών για το 2003 που περιλαμβάνονται στην «Οικονομική Απόδοση Επιλεγμένων Ευρωπαϊκών Αλιευτικών Στόλων - ετήσια έκθεση 2004» Βλ. προηγούμενη υποσημείωση και πίνακα 3.

¹² ΕΕ C 244, 1.10.2004, σ. 2.

¹³ ΕΕ C 229, 14.9.2004, σ. 5, ιδίως το σημείο 4.1.2.

¹⁴ Χρηματοδοτικό Μέσο για τον Προσανοτολισμό της Αλιείας (ΧΜΠΑ), ΕΕ L 337, 30.12.1999, σ. 10, Κανονισμός που τροποποιήθηκε από τον Κανονισμό 485/2005 (ΕΕ L 81, 30.3.2005, σ. 1); από την 1^η Ιανουαρίου 2007 και μετέπειτα, ονομάζεται Ευρωπαϊκό Αλιευτικό Ταμείο (ΕΤΑ), (COM/2004/0497 τελικό).

3.1.1. Ενίσχυση διάσωσης και αναδιάρθρωσης

Με τις τιμές καυσίμων που ενδεχομένως να παραμείνουν υψηλές, οι αλιευτικές επιχειρήσεις πρέπει να προσαρμοστούν στην νέα κατάσταση και να προβούν σε αναδιάρθρωση εάν επιθυμούν να επανακτήσουν βιωσιμότητα, ιδίως στην περίπτωση σκαφών που χρησιμοποιούν συρόμενα εργαλεία με στόχο βενθοπελαγικά είδη.

Η ενίσχυση διάσωσης πρέπει να θεωρείται ως βραχυπρόθεσμη ενίσχυση προκειμένου να υποστηριχτεί οικονομικά μια επιχείρηση έτσι ώστε να μην κλείσει κατά το χρόνο που είναι αναγκαίος για την κατάρτιση ενός σχεδίου αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης. Η ενίσχυση αυτή διάσωσης, η οποία δεν μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από έξι μήνες, πρέπει να λάβει τη μορφή επιστρεπτέου δανείου ή εγγύησης. Στην περίπτωση που η ενίσχυση διάσωσης ακολουθείται από εγκεκριμένο σχέδιο αναδιάρθρωσης, μπορεί να εξοφληθεί με ενίσχυση που λαμβάνεται από την επιχείρηση υπό τη μορφή ενίσχυσης αναδιάρθρωσης.

Περαιτέρω αναδιάρθρωση αλιευτικών επιχειρήσεων για την αποκατάσταση της οικονομικής βιωσιμότητας συνεπάγεται συχνά επενδύσεις για την προσαρμογή αλιευτικών σκαφών. Γενικοί κανόνες για ενισχύσεις όσον αφορά τις εν λόγω επενδύσεις ορίζονται το σημείο 4.4. των κατευθυντήριων γραμμών για κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αλιείας. Οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές προβλέπουν ενισχύσεις για τον εκσυγχρονισμό και τον εξοπλισμό αλιευτικών σκαφών βάσει των κανόνων που προβλέπονται στον κανονισμό σχετικά με το Χρηματοδοτικό Μέσο Προσανατολισμού της Αλιείας (ΧΜΠΑ). Οι όροι χορήγησης εθνικών ενισχύσεων για τους σκοπούς αυτούς είναι, ως εκ τούτου, οι ίδιοι με εκείνους που εφαρμόζονται στις κοινοτικές ενισχύσεις βάσει του κανονισμού για το ΧΜΠΑ.

Εντούτοις, εθνικές ενισχύσεις για ορισμένους τύπους εκσυγχρονισμού και εξοπλισμού σκαφών που δεν επιτρέπονται βάσει του σημείου 4.4. θα μπορούσαν να εξεταστούν εάν έχουν ως στόχο την αναδιάρθρωση αλιευτικών επιχειρήσεων στο πλαίσιο καθεστώτων διάσωσης και αναδιάρθρωσης που εγκρίνονται από την Επιτροπή¹⁵. Τα κράτη μέλη, τα οποία αποφασίζουν να χορηγήσουν τέτοιου είδους ενίσχυση, υποχρεούνται να ζητήσουν την έγκριση της Επιτροπής για το γενικό πλαίσιο των εθνικών «καθεστώτων τους όσον αφορά τη διάσωση και αναδιάρθρωση» εφόσον τα καθεστάτα αυτά αφορούν μικρομεσαίες επιχειρήσεις, οι οποίες απαλλάσσονται από την υποχρέωση ατομικής κοινοποίησης¹⁶. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τα καθεστάτα αυτά με βάση τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για κρατικές ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις, υπό τον όρο ότι η αναδιάρθρωση των επιχειρήσεων στηρίζεται σε ρεαλιστικές οικονομικές υποθέσεις μέσα στο υφιστάμενο πλαίσιο, λαμβάνοντας επίσης υπόψη την κατάσταση και την πιθανή εξέλιξη των στοχευόμενων αποθεμάτων. Το ύψος της ενίσχυσης διάσωσης θα πρέπει να περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο. Σκοπός της αναδιάρθρωσης πρέπει να είναι η διασφάλιση της κερδοφορίας της επιχείρησης κατά την έννοια της παραγράφου 37 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών με τη μείωση του λειτουργικού κόστους χωρίς την αύξηση της τρέχουσας συνολικής αλιευτικής προσπάθειας και αλιευτικής ικανότητας.

¹⁵ Βλ. σημείο 4.1.2 των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αλιείας.

¹⁶ Βλ. 18 και 79 των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για κρατικές ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις.

Η Επιτροπή θα εξετάζει τις κρατικές ενισχύσεις στο πλαίσιο των κατευθυντήριων αυτών γραμμών για τις ακόλουθες επενδύσεις σε αλιευτικά σκάφη εφόσον υποβάλλονται στο πλαίσιο τέτοιου είδους καθεστώτων διάσωσης και αναδιάρθρωσης και εφόσον οι επενδύσεις αυτές είναι αναγκαίες προκειμένου οι επιχειρήσεις να καταστούν και πάλι βιώσιμες:

- πρώτη αλλαγή αλιευτικών εργαλείων που έχει ως αποτέλεσμα τη χρήση αλιευτικής μεθόδου που απαιτεί μικρότερη κατανάλωση καυσίμων
- αγορά εξοπλισμού για τη βελτίωση της επάρκειας καυσίμων, όπως είναι δείκτες οικονομίας καυσίμων, ή
- μία αντικατάσταση της μηχανής υπό τον όρο ότι
 - για σκάφη ολικού μήκους μικρότερου των 12 μέτρων τα οποία δεν χρησιμοποιούν συρόμενα εργαλεία, η νέα μηχανή διαθέτει την ίδια ισχύ ή μικρότερη από την παλαιά μηχανή
 - για όλα τ'άλλα σκάφη ολικού μήκους μέχρι 24 μέτρων, η νέα μηχανή διαθέτει τουλάχιστον 20% λιγότερη ισχύ από την παλαιά μηχανή, ή
 - για μηχανότρατες ολικού μήκους άνω των 24 μέτρων, η νέα μηχανή διαθέτει τουλάχιστον 20% λιγότερη ισχύ απ' ό,τι η παλαιά μηχανή και το σκάφος επιλέγει τη χρήση αλιευτικής μεθόδου η οποία απαιτεί μικρότερη κατανάλωση καυσίμων

Η ισχύς των νέων μηχανών άνω των 130 kW που καλύπτονται από τέτοιου είδους κρατική ενίσχυση επαληθεύονται με βάση «πιστοποιητικό NO_x»¹⁷. Οποιαδήποτε μείωση της ισχύος μηχανών που έχει σχέση με αντικατάσταση μηχανής με δημόσια ενίσχυση αφαιρείται από τα εθνικά επίπεδα αναφοράς και τα ανώτατα επίπεδα αλιευτικής ικανότητας¹⁸.

Στην περίπτωση μεμονωμένων επιχειρήσεων που διαχειρίζονται διάφορα σκάφη, η Επιτροπή θα μπορούσε να αποδεχθεί, στο πλαίσιο των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αλιείας, ότι η μείωση της ισχύος μηχανών που αναφέρεται στη δεύτερη και τρίτη περίπτωση ανωτέρω θα μπορούσε να εφαρμοστεί «συνολικά» στο επίπεδο της επιχείρησης. Η οριστική παύση των αλιευτικών δραστηριοτήτων ενός σκάφους χωρίς δημόσια ενίσχυση θα μπορούσε επίσης να καταλογιστεί στο απαιτούμενο ποσοστό μείωσης.

Ομοίως, θα μπορούσαν να γίνουν αποδεκτά εθνικά καθεστάτα που επιτρέπουν την υποβολή σχεδίου αναδιάρθρωσης από ομάδα μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ)¹⁹. Στην περίπτωση αυτή, η κερδοφορία ορισμένων μελών της ομάδας (ή ορισμένων από τα σκάφη τα οποία διαχειρίζονται) θα μπορούσε να βελτιωθεί με μέτρα που λαμβάνονται από άλλους, όπως είναι

¹⁷ Πιστοποιητικό ΕΙAPP (Διεθνής Πρόληψη της Ρύπανσης του Αέρα από Μηχανές), το οποίο εκδίδεται σύμφωνα με το παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL (Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το σχετικό πρωτόκολλο του 1978) (MARPOL 73/78).

¹⁸ Κεφάλαιο III του Κανονισμού 2371/2002 (ΕΕ L 358, 31.12.2002, σ. 59.)

¹⁹ Τέτοιου είδους ομάδες θα μπορούσαν να στηρίζονται, επί παραδείγματι, στον διεξαγόμενο τύπο αλιείας, στον τόπο που βρίσκονται τα σκάφη ή σε εμπορικούς δεσμούς

η οριστική παύση των αλιευτικών δραστηριοτήτων, όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο.

Επιπροσθέτως, ακολουθώντας την ίδια επιχειρηματολογία όπως και για τις ενισχύσεις για εκσυγχρονισμό και εξοπλισμό, θα μπορούσαν επίσης να γίνουν αποδεκτές βάσει του σημείου 4.1.2 των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της αλιείας, οι κρατικές ενισχύσεις για προσωρινή παύση των δραστηριοτήτων κατά το χρόνο που απαιτείται προκειμένου να πραγματοποιηθεί η προαναφερόμενη επένδυση επί των αλιευτικών σκαφών εφόσον χορηγούνται στο πλαίσιο τέτοιων καθεστώτων διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

Οποιαδήποτε άλλη δημόσια ενίσχυση, συμπεριλαμβανομένης της κοινοτικής στήριξης, που χορηγείται σε προβληματική επιχείρηση, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στη συνολική αξιολόγηση των σχεδίων αναδιάρθρωσης και στη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα.

Η Επιτροπή είναι έτοιμη να εξετάσει εθνικά «καθεστώτα ενισχύσεων διάσωσης και αναδιάρθρωσης» σε ΜΜΕ που έχουν θεσπιστεί από κράτη μέλη για την αντιμετώπιση των σημερινών οικονομικών προβλημάτων το συντομότερο δυνατόν. Τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιήσουν τα καθεστώτα αυτά και, κατά περίπτωση, μεμονωμένα σχέδια στην περίπτωση μεγαλύτερων επιχειρήσεων προς την Επιτροπή εντός δύο ετών μετά τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης. Η Επιτροπή θα εξετάσει τα καθεστώτα με βάση τις σχετικές διατάξεις των διαρθρωτικών ταμείων που εφαρμόζονται στον τομέα της αλιείας και ιδιαίτερα σε σχέση με την ένταση της ενίσχυσης στην περίπτωση που η ενίσχυση αφορά επενδύσεις επί αλιευτικών σκαφών. Εντός δύο ετών μετά την έγκριση του κοινοποιηθέντος σχεδίου από την Επιτροπή, τα κράτη μέλη θα πρέπει να εκδώσουν τις διοικητικές αποφάσεις σχετικά με τα σχέδια αναδιάρθρωσης. Δεδομένου ότι τα σημερινά οικονομικά προβλήματα πλήττουν ιδίως σκάφη που χρησιμοποιούν συρόμενα εργαλεία, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω ενίσχυση αναδιάρθρωσης θα πρέπει κατά πρώτο λόγο να έχει ως στόχο τις μηχανότρατες.

3.1.2. Συμβατότητα ορισμένων ενισχύσεων λειτουργίας

Τα σημερινά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος της αλιείας επιδεινώθηκαν από την πρόσφατη αύξηση των τιμών καυσίμων. Το γεγονός αυτό ανάγκασε τον κλάδο της αλιείας να ζητήσει δημόσια παρέμβαση για την αντιστάθμιση της αιφνίδιας αυτής αύξησης του κόστους. Η εν λόγω ενίσχυση συνιστά ενίσχυση λειτουργίας η οποία δεν συμβιβάζεται με τη συνθήκη της ΕΕ. Η Επιτροπή δεν μπορεί να εγκρίνει οποιαδήποτε ενίσχυση που κοινοποιείται για το σκοπό αυτό.

Ως εναλλακτική λύση στις άμεσες ενισχύσεις για το κόστος των καυσίμων, ορισμένοι παράγοντες του κλάδου έχουν συνηγορήσει υπέρ ενός καθεστώτος εγγυήσεων, σε εθνικό ή κοινοτικό επίπεδο, στο οποίο τα χρήματα που καταβάλλονται από τον κλάδο σε ευνοϊκές περιόδους θα μπορούσαν να καταβληθούν ως αποζημίωση στην περίπτωση αιφνίδιων αυξήσεων του λειτουργικού κόστους (π.χ. αυξήσεις των τιμών των καυσίμων). Η Επιτροπή θα μπορούσε να εγκρίνει ένα τέτοιο καθεστώς μόνον εάν παρείχε εγγυήσεις αποζημίωσης του συνόλου της δημόσιας ενίσχυσης υπό όρους που ισχύουν στο εμπόριο, πράγμα το οποίο φαίνεται πολύ απίθανο υπό τις παρούσες οικονομικές περιστάσεις.

3.2. Περισσότερο μακροπρόθεσμα μέτρα και πρωτοβουλίες

Είναι σαφές ότι μπορούν να διασφαλιστούν θετικές μακροπρόθεσμες προοπτικές για τον κλάδο μόνο σε ένα πλαίσιο επίτευξης της αποκατάστασης των ιχθυαποθεμάτων και αειφόρων πρακτικών αλιείας. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να εργάζεται για την επίτευξη των στόχων αυτών σε ορισμένους τομείς και καλεί τα κράτη μέλη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και το Συμβούλιο να υποστηρίξουν τα σχετικά μέτρα.

3.2.1. Βελτίωση της διαχείρισης της αλιείας

3.2.1.1. Επιδίωξη μέγιστων βιώσιμων αποδόσεων (MBA)

Η Κ.Αλ.Π. μετά τη μεταρρύθμιση της έχει επικεντρωθεί μέχρι σήμερα στην αποκατάσταση των περισσότερο απειλούμενων με εξαφάνιση αποθεμάτων, τα οποία είναι επίσης μεταξύ εκείνων που έχουν τη μεγαλύτερη εμπορική αξία, προκειμένου να επανέλθουν ταχέως εντός ασφαλών βιολογικών ορίων μόλις το επιτρέψουν οι οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες. Η προτεραιότητα που δίδεται στα πλέον απειλούμενα με εξαφάνιση ιχθυαποθέματα είναι αναπόφευκτη και αναγκαία δεδομένου ότι τα υγιέστερα αποθέματα και η αειφόρος αλιεία θα αποφέρουν σημαντικά υψηλότερες οικονομικές αποδόσεις απ' ό,τι επί του παρόντος.

Στην Διάσκεψη Κορυφής του Γιοχάνεσμπουργκ σχετικά με την αειφόρο ανάπτυξη, η διεθνής κοινότητα έθεσε ως στόχο να επιτύχει τη διαχείριση των ιχθυαποθεμάτων σε επίπεδα MBA μέχρι το 2015. Για την Κοινότητα, η οποία, στη μεταρρύθμιση της Κ.Αλ.Π. του 2002, υιοθέτησε μια προσέγγιση στη διαχείριση της αλιείας που στηρίζεται στο οικοσύστημα, αυτό δεν είναι μόνο άκρως επιθυμητό για λόγους διατήρησης των αποθεμάτων αλλά επίσης και προκειμένου να βοηθηθεί η αποκατάσταση της οικονομικής κερδοφορίας του κλάδου της αλιείας. Ένα σύστημα διαχείρισης της αλιείας, το οποίο επιτυγχάνει μέγιστη βιώσιμη απόδοση, θα αποφέρει μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη υπό τη μορφή περισσότερο προβλέψιμου εφοδιασμού, αυξημένων ποσοτήτων ενήλικων ψαριών μεγαλύτερου μεγέθους και καλύτερης τιμής καθώς και περισσότερο άφθονων σε ψάρια ιχθυοτόπων που θα αποφέρουν περισσότερα έσοδα ανά μονάδα προσπάθειας. Η πρόκληση που παρουσιάζεται είναι να εφαρμοστούν τα μέτρα τα οποία θα έχουν ως αποτέλεσμα την αποκατάσταση των αποθεμάτων, η οποία είναι απαραίτητη προκειμένου να καταστεί δυνατή η διεξαγωγή αλιευτικών δραστηριοτήτων σε επίπεδα MBA.

Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2006, η Επιτροπή προτίθεται να ανοίξει τη συζήτηση σχετικά με την κατάρτιση κοινοτικής στρατηγικής για τη βαθμιαία μείωση της θνησιμότητας λόγω της αλιείας σε όλους τους σημαντικότερους τύπους αλιείας με μια ανακοίνωση για την εφαρμογή του στόχου MBA μέχρι το 2015. Ταυτόχρονα, θα συνεχιστεί το έργο που αφορά σχέδια αποκατάστασης και διαχείρισης δεδομένου ότι αποτελούν τις αναγκαίες ενέργειες για τη σταθεροποίηση της προβληματικής αλιείας πριν την κατάρτιση στρατηγικών εκμετάλλευσης MBA.

3.2.1.2. Οικονομική διαχείριση της αλιείας

Ενώ η οικονομική διαχείριση των αλιευτικών δικαιωμάτων αποτελεί αποκλειστικά εθνική ευθύνη, οι μέθοδοι κατανομής, διανομής ή μεταφοράς αλιευτικών δυνατοτήτων μεταξύ σκαφών σε εθνικό επίπεδο πρέπει να έχουν επίσης σχέση με την οικονομική κατάσταση του

στόλου. Συζήτηση σε κοινοτικό επίπεδο σχετικά με τα θέματα αυτά με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής έχει προγραμματιστεί για τα τέλη του τρέχοντος έτους.

3.2.1.3. Βελτίωση της διαχείρισης της αλιευτικής πολιτικής

Η μεταρρύθμιση της Κ.Αλ.Π. του 2002 προέβλεπε την ίδρυση Περιφερειακών Γνωμοδοτικών Συμβουλίων (ΠΓΣ) για την ενίσχυση της συμμετοχής των παραγόντων του κλάδου. Μέχρι σήμερα, έχουν ήδη ιδρυθεί τρία, ένα άλλο πρόκειται να ιδρυθεί ενώ τρία άλλα βρίσκονται στο στάδιο της κατάρτισης. Με τη συγκέντρωση εκπροσώπων όλων των παραγόντων του κλάδου προκειμένου να εκφράσουν τη γνώμη τους στην Επιτροπή σχετικά με την αλιευτική πολιτική, τα ΠΓΣ μπορούν να διαδραματίσουν ένα σημαντικό ρόλο στην εμπέδωση της εμπιστοσύνης και στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των παραγόντων του κλάδου, των επιστημόνων και των δημοσίων αρχών. Αυτό θα έπρεπε να οδηγήσει σε καλύτερη συμμόρφωση προς τους κανόνες, οι οποίοι, με τη σειρά τους, θα καταστήσουν αποτελεσματικότερη την αναδημιουργία και την προστασία των ιχθυοποθεμάτων.

Εναπόκειται στους παράγοντες του κλάδου να συμβάλλουν στην επιτυχία των ΠΓΣ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι έτοιμη να ασκήσει κάθε προσπάθεια προκειμένου να βοηθήσει στη διαδικασία αυτή και θα επανεξετάσει, το 2007, τη λειτουργία των ΠΓΣ προκειμένου να βελτιστοποιήσει τη συνεισφορά τους στη βελτίωση της διαχείρισης της αλιείας. Υφιστάμενες δομές διαβούλευσης των παραγόντων του κλάδου, όπως είναι η Συμβουλευτική Επιτροπή αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας (ΣΕΑΥ) καθώς και η Επιτροπή Κοινωνικού Διαλόγου θα συνεχίσουν να παρέχουν πολύτιμη βοήθεια στην ανάπτυξη και στην εφαρμογή κοινοτικών πολιτικών.

3.2.1.4. Προσαρμογή της αλιευτικής προσπάθειας προς τους διαθέσιμους πόρους

Η πλεονάζουσα αλιευτική ικανότητα του στόλου αποτελεί οικονομικό θέμα όσο και θέμα διατήρησης. Από την άποψη της διατήρησης, η επιθυμητή ισορροπία μεταξύ των ποσοστών εκμετάλλευσης και της διαθεσιμότητας των πόρων θα μπορούσε θεωρητικά να επιτευχθεί με τη χρησιμοποίηση ενός μεγαλύτερου στόλου επί μικρότερο χρονικό διάστημα, ή ενός μικρότερου στόλου επί μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Ωστόσο, η πλεονάζουσα αλιευτική ικανότητα έχει σαφώς ως αποτέλεσμα την υπεραλίευση και μειωμένες οικονομικές αποδόσεις. Λόγω της εξάντλησης πολλών ιχθυοποθεμάτων και της ανάγκης επιβολής περαιτέρω μειώσεων της αλιευτικής προσπάθειας, το σημερινό μέγεθος πολλών κοινοτικών στόλων βρίσκεται αρκετά πάνω από τα επίπεδα στα οποία θα έπρεπε να ευρίσκετο εάν κάθε σκάφος του στόλου ασκούσε επικερδείς δραστηριότητες, ιδίως στη βενθοπελαγική αλιεία.

Η εν λόγω έλλειψη ισορροπίας μεταξύ της υπερβολικής αλιευτικής προσπάθειας και των διαθέσιμων πόρων πρέπει να αντιμετωπιστεί επείγοντως προκειμένου ο κοινοτικός κλάδος της αλιείας να επιστρέψει στην κερδοφορία. Η οριστική παύση των αλιευτικών δραστηριοτήτων των σκαφών θα αυξήσει τις αλιευτικές δυνατότητες για τα σκάφη που θα παραμείνουν ενεργά.

Ορισμένα κράτη μέλη πρόσφατα προέβησαν ή εξετάζουν να προβούν, στη θέσπιση καθεστώτων οριστικής παύσης των δραστηριοτήτων (π.χ. το Βέλγιο, η Δανία, η Γαλλία, η Ιρλανδία, οι Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο). Για την οριστική παύση των αλιευτικών δραστηριοτήτων των αλιευτικών σκαφών είναι δυνατή η χορήγηση τόσο εθνικής όσο και κοινοτικής ενίσχυσης. Τα κράτη μέλη και η Κοινότητα θα πρέπει να εξεύρουν

τρόπους βελτίωσης των μέτρων για τη μείωση της πλεονάζουσας αλιευτικής ικανότητας του στόλου με την ενίσχυση του μελλοντικού Ευρωπαϊκού Αλιευτικού Ταμείου (ΕΤΑ). Μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν άλλα μέτρα για τη στήριξη της προσαρμογής της αλιευτικής ικανότητας, όπως είναι η πριμοδότηση για τη μεταφορά αλιευτικών σκαφών σε δραστηριότητες εκτός της αλιείας.

3.2.2. Βελτίωση της συμμόρφωσης προς τους κανόνες διαχείρισης της αλιείας

Η μη συμμόρφωση από ορισμένους αλιείς θέτει δημιουργεί σοβαρή οικονομική απειλή για εκείνους οι οποίοι τηρούν τους κανόνες καθώς και για την υγεία των αποθεμάτων. Τα αδήλωτα αποθέματα και εκφορτώσεις αποτελούν συχνά μεγάλο ποσοστό των συνολικών αλιευμάτων. Αυτό με τη σειρά του μειώνει την ποιότητα των επιστημονικών συμβουλών, θέτοντας ακόμη σε μεγαλύτερο κίνδυνο τα αποθέματα. Ως εκ τούτου, επιβάλλεται η Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τους παράγοντες του κλάδου να συνεργαστούν για τη βελτίωση της συμμόρφωσης.

3.2.2.1. Βελτίωση της επιβολής της συμμόρφωσης και των ελέγχων

Τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίσουν την κατάλληλη επιβολή της εφαρμογής των κανόνων της Κ.Αλ.Π. Η Επιτροπή ελέγχει την καταλληλότητα του πλαισίου ελέγχου που θεσπίζεται από τα κράτη μέλη. Η νεοϊδρυθείσα Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας στο Βίγκο, η οποία πρόκειται να αρχίσει να λειτουργεί το 2006, θα δώσει στην Κοινότητα μια μεγάλη ευκαιρία να βελτιώσει τον έλεγχο των αλιευτικών δραστηριοτήτων και την επιβολή της εφαρμογής των αλιευτικών κανονισμών σε ολόκληρη την Ένωση. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί στενά με την εν λόγω υπηρεσία για το σκοπό αυτό. Όπου είναι αναγκαίο, η Επιτροπή θα λάβει τα κατάλληλα μέτρα εναντίον κρατών μελών τα οποία παραλείπουν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους για την τήρηση των κανονισμών.

3.2.2.2. Ενδυνάμωση του αγώνα κατά της παράνομης, αδήλωτης και άναρχης αλιείας (ΙUU).

Η αλιεία ΙUU αποτελεί πηγή αθέμιτου ανταγωνισμού για τον κοινοτικό στόλο. Στο πλαίσιο του κοινοτικού σχεδίου δράσης για την εξάλειψη της αλιείας ΙUU²⁰, η Επιτροπή προτίθεται να ενισχύσει τον αγώνα της κατά της πρακτικής αυτής τόσο στα κοινοτικά όσο και στα διεθνή ύδατα. Η αλιεία ΙUU αποφέρει τεράστια κέρδη και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της εμπορικής στρατηγικής των εμπλεκόμενων επιχειρηματιών. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα αυτό, η Επιτροπή θα έχει ως στόχο την αποστέρηση των αλιέων που εφαρμόζουν πρακτικές ΙUU από τα προσδοκώμενα κέρδη τους.

3.2.3. Οργάνωση και λειτουργία ιχθυαγορών

Η Επιτροπή πρόκειται να ξεκινήσει μία πλήρη αξιολόγηση της σημερινής οργάνωσης της αγοράς και να εξετάσει, ιδιαίτερα, την αποτελεσματικότητα και την επάρκεια των υφιστάμενων μηχανισμών που έχουν ως στόχο τη βελτίωση των εσόδων από την εκφόρτωση αλιευμάτων και, κατά περίπτωση, νέα μέσα για τη βελτίωση της εμπορίας ψαριών και προϊόντων αλιείας. Προτίθεται επίσης να διερευνήσει με τους επαγγελματικούς οργανισμούς όλα τα μέσα για την αύξηση της προστιθέμενης αξίας που απολαύουν οι αλιείς από τη διάθεση στο εμπόριο των προϊόντων τους.

²⁰ COM (2002) 180 τελικό.

Θα ήταν επίσης χρήσιμος ένας κώδικας δεοντολογίας σχετικά με το εμπόριο ψαριών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο κώδικας αυτός θα πρέπει επίσης να υποστηριχθεί από τον κλάδο. Η Επιτροπή θα καλέσει την Συμβουλευτική Επιτροπή Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας να καταρτίσει έναν τέτοιο κώδικα.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να κάνουν πλήρη χρήση των δυνατοτήτων της κοινοτικής στήριξης (ΧΜΠΑ, και στη συνέχεια ΕΤΑ) για επενδύσεις που αφορούν τη βελτίωση της ποιότητας και της προστιθέμενης αξίας προϊόντων αλιείας ή δομών εμπορίας.

Συστήματα οικολογικής σήμανσης θα μπορέσουν επίσης να συμβάλλουν στη διαφοροποίηση των προϊόντων που διατίθενται στο εμπόριο και να ενεργούν ως εμπορικό κίνητρο για περισσότερο βιώσιμη και κερδοφόρο αλιεία. Η Επιτροπή θα επιθυμούσε να δει να γίνεται μεγαλύτερη χρήση των εν δυνάμει οφελών των συστημάτων οικολογικής σήμανσης για προϊόντα αλιείας και αναμένει ότι θα αποφέρει καρπούς η συζήτηση που ξεκίνησε με την πρόσφατη ανακοίνωσή της σχετικά με το θέμα²¹ αυτό.

3.2.4. Προώθηση της έρευνας για την επάρκεια καυσίμων και φιλικότερων προς το περιβάλλον αλιευτικών μεθόδων

Η Επιτροπή θα διασφαλίσει επαρκή κάλυψη των αναγκών του κλάδου της αλιείας στα ετήσια προγράμματα εργασίας για την εφαρμογή του εβδόμου προγράμματος – πλαισίου για κοινοτική στήριξη στην έρευνα και έχει προτείνει έρευνες για αυξημένη αειφορία και ανταγωνιστικότητα στην αλιεία και στην υδατοκαλλιέργεια καθώς και για τα μέσα μείωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, ιδίως η βελτιωμένη σχεδίαση αλιευτικών εργαλείων, θα αποτελέσει έναν από τους τομείς προτεραιότητας.

Ιδιαίτερη έμφαση δίδεται στη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ιδίως στην ανάπτυξη και επίδειξη νέων τύπων βιοκαυσίμων. Θα δοθεί επίσης προτεραιότητα στην επάρκεια ενέργειας και στην εξοικονόμηση ενέργειας μέσω της βελτιστοποίησης, αξιοποίησης και επίδειξης νέων επινοήσεων και τεχνολογιών για τον κλάδο. Η Επιτροπή προτίθεται να οργανώσει εργαστήριο με θέμα την εξοικονόμηση ενέργειας στον κλάδο της αλιείας την άνοιξη του 2006. Αυτό θα οδηγήσει στην ανάληψη περαιτέρω πρωτοβουλιών από την Επιτροπή στα τέλη του έτους.

3.3. Κοινοτική στήριξη

Η Επιτροπή προτείνει στα κράτη μέλη να χρησιμοποιούν κοινοτικά χρηματοδοτικά μέσα για την αλιεία σε όλη την διαδικασία προσαρμογής προκειμένου να στηρίζουν τις αναγκαίες αλλαγές και να βοηθήσουν τις αλιευτικές κοινότητες να προσαρμοστούν στη νέα κατάσταση. Τόσο το ΧΜΠΑ (μέχρι το τέλος της περιόδου προγραμματισμού) όσο και το ΕΤΑ (από την 1^η Ιανουαρίου 2007 και μετέπειτα) μπορούν στηρίζουν τα μέτρα αναδιάρθρωσης που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη στο πλαίσιο των εθνικών καθεστώτων τους διάσωσης και αναδιάρθρωσης και να στηρίζουν μέτρα προσαρμογής του στόλου μακροπρόθεσμα καθώς και για τη στήριξη των αναγκαίων κοινωνικών αλλαγών σε αλιευτικές κοινότητες οι οποίες έχουν επηρεαστεί.

²¹ COM (2005) 275 τελικό.

Εάν ο κανονισμός του ΕΤΑ εκδοθεί στις αρχές της άνοιξης του 2006, η Επιτροπή θα εξετάσει την τροποποίηση του κανονισμού του ΧΜΠΑ προκειμένου να εναρμονιστούν ορισμένες από τις διατάξεις του με αυτόν έτσι ώστε τα εναπομείναντα κεφάλαια του ΧΜΠΑ να μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την εφαρμογή μέτρων αναδιάρθρωσης. Εν τω μεταξύ, η Επιτροπή θα κάνει κατ'εξίρεση αποδεκτές αιτήσεις που έχουν ήδη υποβληθεί από ορισμένα κράτη μέλη, εκτός της περιόδου που έχει οριστεί για την υποβολή τροποποιήσεων, για την τροποποίηση των προγραμμάτων τους για το 2005 στο πλαίσιο του ΧΜΠΑ, με στόχο την αντιμετώπιση της κατάστασης που περιγράφεται στην παρούσα ανακοίνωση.

Τα κράτη μέλη αναμένεται να διασφαλίσουν την κατάλληλη κατανομή των χρηματοδοτικών πόρων μεταξύ των διαφόρων προτεραιοτήτων χρηματοδότησης του ΕΤΑ. Το επίπεδο της χρηματοδότησης που κατανέμεται σε μέτρα για την προσαρμογή του αλιευτικού στόλου στο πλαίσιο επιχειρησιακών σχεδίων των κρατών μελών θα πρέπει να αντανakλά τη σοβαρότητα της τρέχουσας οικονομικής κατάστασης και την ανάγκη αποκατάστασης της κερδοφορίας του κλάδου της αλιείας.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

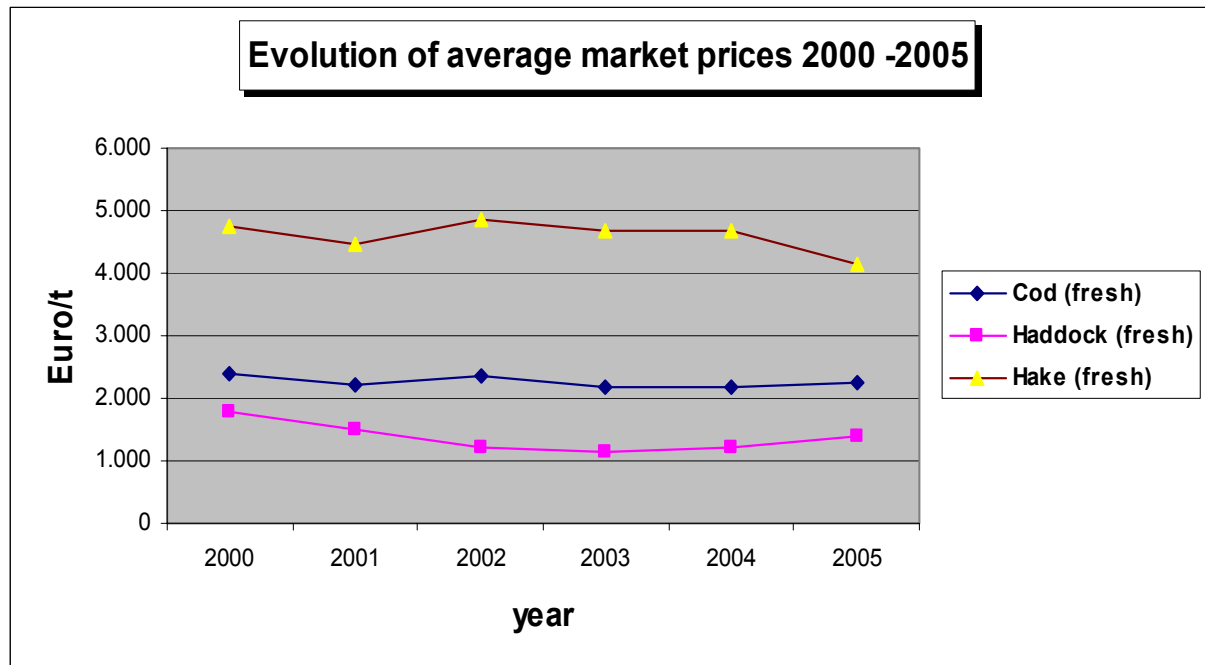
Δεν υπάρχει εύκολος τρόπος εξόδου από τις σημερινές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο κλάδος της αλιείας. Ωστόσο όμως, η επαναφορά της αειφορίας στον κλάδο είναι δυνατή και απαραίτητη λόγω της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής σημασίας της για τις παράκτιες κοινότητες σε ολόκληρη την ΕΕ.

Όλοι οι ενδιαφερόμενοι, σε κοινοτικό, εθνικό και τοπικό επίπεδο, θα πρέπει να στηρίζουν τον κλάδο της αλιείας στις προσπάθειες αναδιάρθρωσής του, με επίκεντρο τον κοινό στόχο της αειφόρου αλιείας.

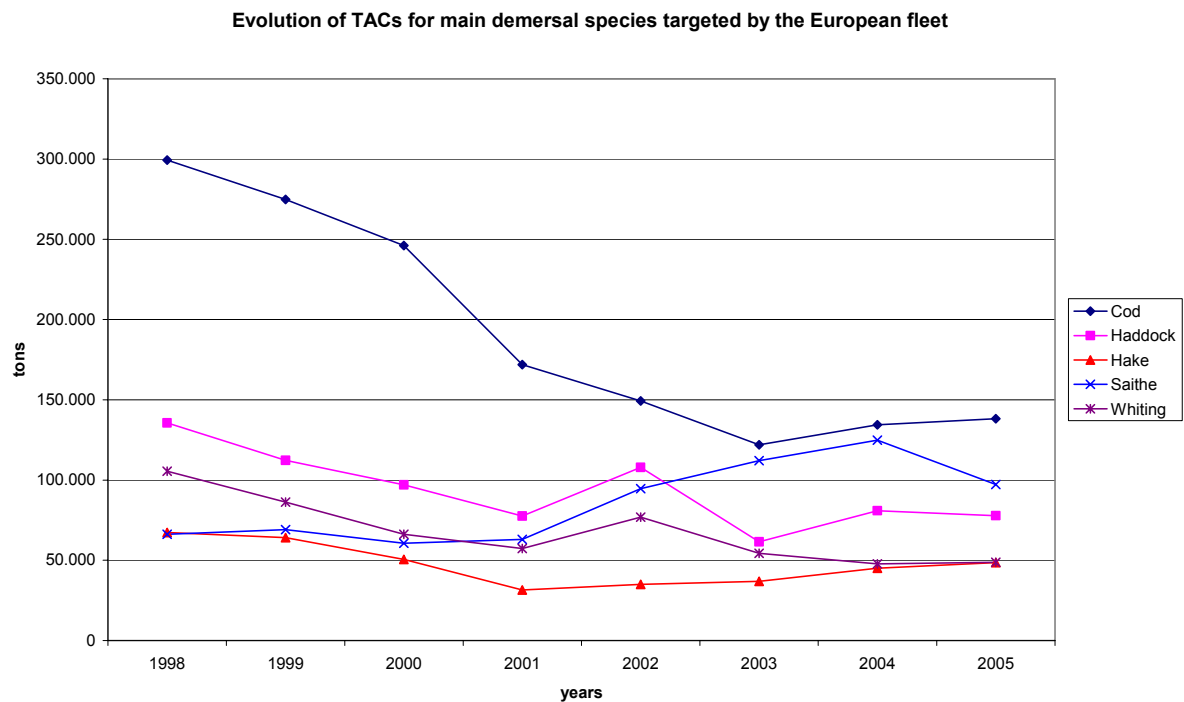
Η παρούσα ανακοίνωση έχει ως στόχο τον καθορισμό ενός πλαισίου για τους παράγοντες του κλάδου, τα κράτη μέλη και τα κοινοτικά όργανα για τη συμμετοχή στην κατάρτιση τόσο βραχυπρόθεσμων μέτρων διάσωσης για προβληματικές αλιευτικές επιχειρήσεις όσο και διαρθρωτικών προσαρμογών στον κλάδο της αλιείας που είναι αναγκαίες για την επίτευξη μακροπρόθεσμης αειφορίας και ευημερίας.

ANNEX

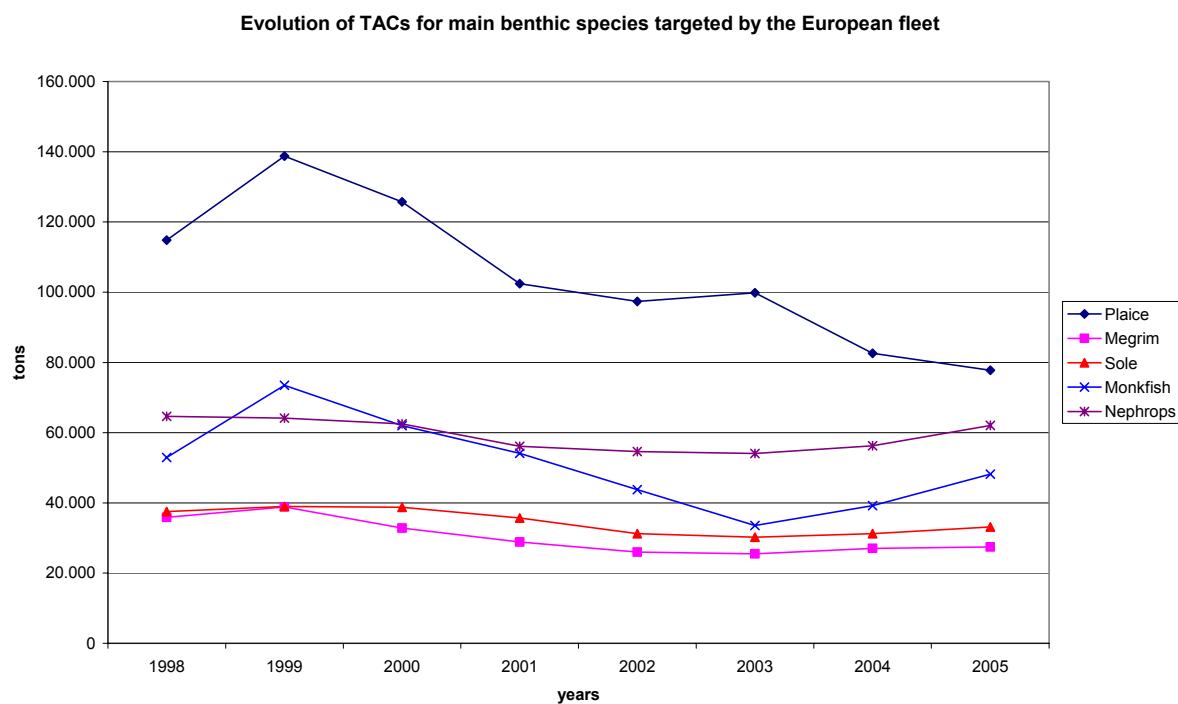
Graph 1: average market prices 2000 – 2005 for cod, haddock and hake (fresh)



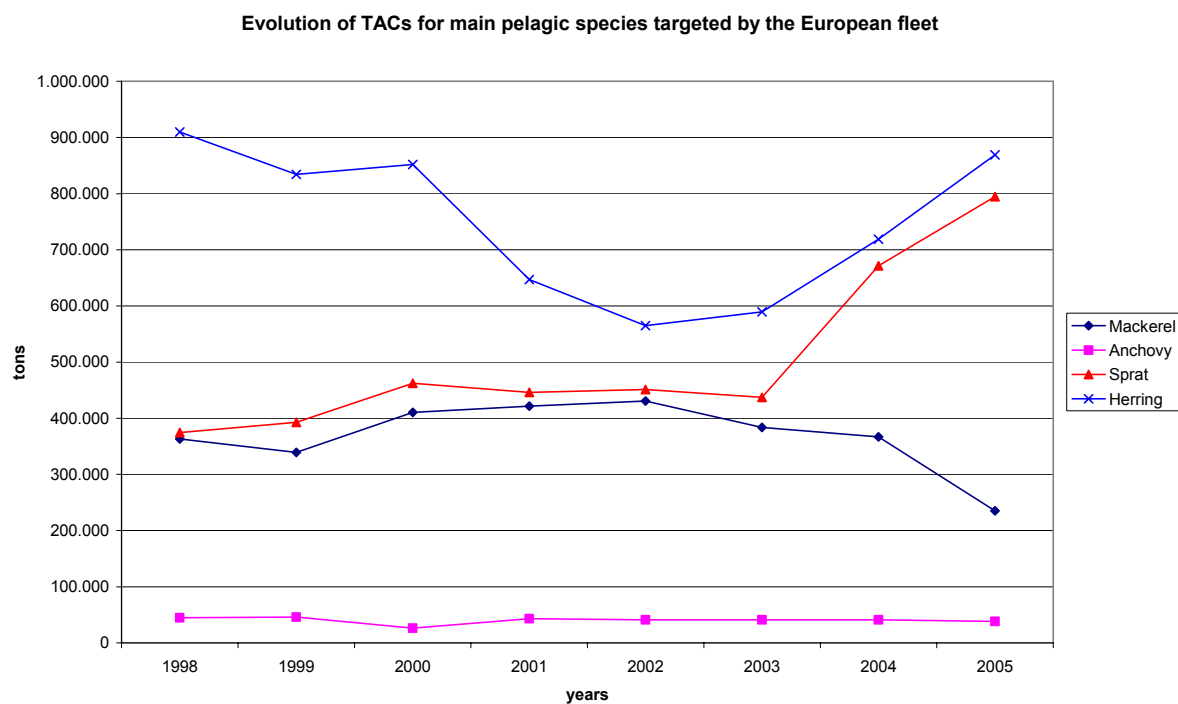
Graph 2a: evolution of TACs for demersal species



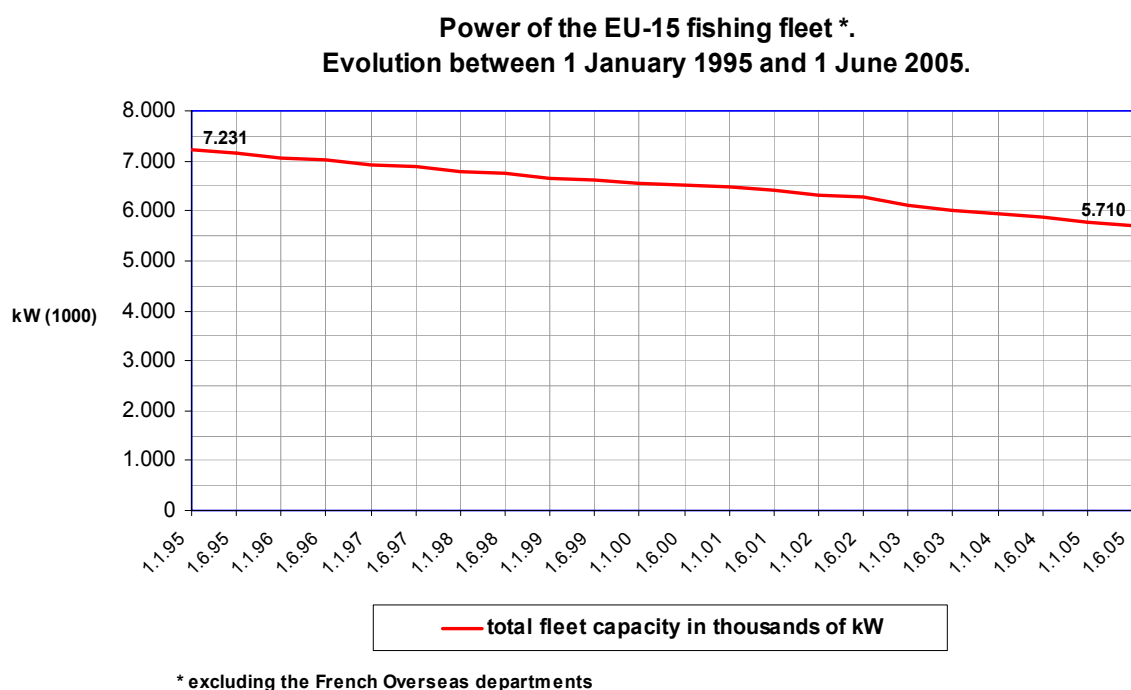
Graph 2b: evolution of TACs for benthic species



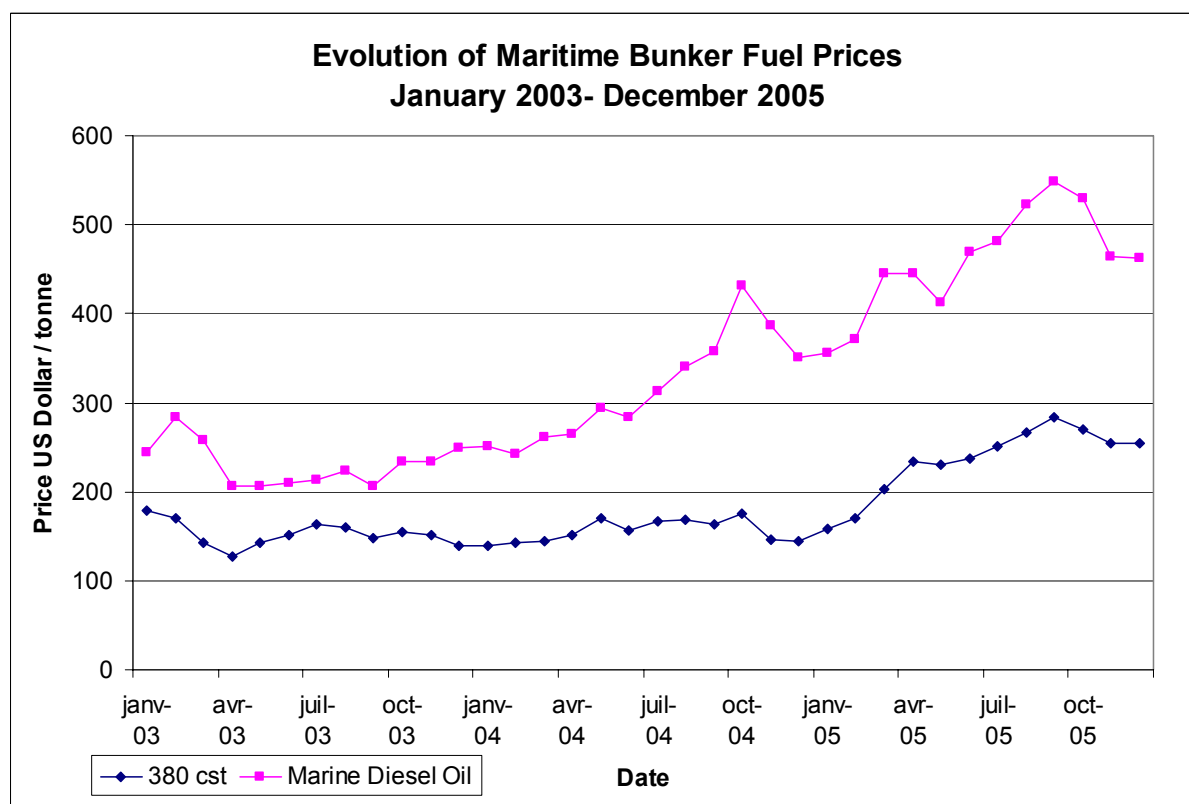
Graph 2c: evolution of TACs for pelagic species



Graph 3: evolution of fleet capacity (power)



Graph 4: Trend in fuel prices 2003-2005



Source: International Energy Agency (IEA)

Table 1: Estimated impact of increase of fuel costs on income of crew members ('share fishermen')

	2004	2005	Difference
	%	%	
Gross Value	100	100	
Taxes and Fees	10	10	
Operating Costs:			
- other than fuel.	15	15	
- fuel	15	30	
Total Operating Costs	30	45	
<u>Remainder to be shared</u>	<u>60</u>	<u>45</u>	
Share for the Ship-owner	30	22,5	-25%
Share for the Crew	30	22,5	-25%

Assumptions:

- (1) Marine fuel oil has doubled in price between 2003 and 2005, from 0,30€ to 0,60€/litre.
- (2) All other factors in income and costs function are supposed to have remained unchanged in % between 2003 and 2005.

Table 2: ICES report 2005 – long-term high yields evaluation

Area	Number of stocks	Number of stocks evaluated	Number of stocks overfished
North Sea, eastern channel, Skagerrak and Kattegat	23	12	8
West of Scotland	10	3	2
Western waters	26	14	13
Iberian Atlantic	11	7	5
Baltic Sea	13	2	2
Widely distributed ²²	5	5	2
Total	91	43	35

²² Including depleted pelagic shark stocks.

Table 3: Fuel cost as a percentage of the value of landings - some examples (data from 2003, i.e. before the recent price increases for fuel)

Member State	Segment	Number of vessels	Total kW	Type of gear	Target species	Value of landings M€	Fuel cost M€ and % of landing
LT	Baltic Trawlers < 24 m	48	9.900	T	BDP	3,40	1,00 29,4%
EL	Thermaikos Trawlers < 24m	14	4.100	T	D	2,00	0,50 25,0%
PT	NAFO Trawlers	14	28.100	T	BD	31,30	7,60 24,3%
SE	Pelagic trawlers purse seiners > 24 m	55	63.600	PO	P	41,30	9,40 22,8%
BE	Beam trawlers > 24 m	58	49.400	T	B	66,60	14,80 22,2%
FR	Mediterranean trawlers 18-25 m	140	41.700	T	DP	68,80	12,60 18,3%
LV	Gillnetters	60	9.500	P	D	5,60	1,00 17,9%
DE	Baltic Trawlers	93	18.200	T	DP	12,60	2,10 16,7%
IE	Polyvalent 18 -< 24m	133	43.200	PO	D	60,20	9,50 15,8%
ES	300 fleet	196	99.000	PO	D	201,40	29,70 14,7%
UK	Scottish nephrops trawlers	296	44.900	T	BD	69,70	10,10 14,5%
NL	Pelagic freezer trawlers	17	99.000	T	P	143,30	20,50 14,3%
NL	Beam trawlers <= 24 m	173	37.900	T	BD	56,70	7,90 13,9%
DK	Trawlers < 24m	375	85.500	T	DP	88,40	12,00 13,6%
UK	Scallop trawlers	237	47.400	T	B	70,60	9,40 13,3%
PT	Longliners	26	11.000	P	P	11,50	1,50 13,0%
FI	Coastal vessels	188	15.600	P	P	6,00	0,60 10,0%
DE	Shrimp Beam Trawlers	289	49.600	T	B	55,10	5,10 9,3%
SE	Gillnetters >= 12 m	49	7.800	P	D	3,80	0,30 7,9%
FR	Atlantic longliners	174	16.000	P	P	14,00	1,00 7,1%
DK	Danish gillnetters	380	37.300	P	D	49,10	2,70 5,5%
ES	Galician Purse Seiners	209	35.500	S	P	36,00	1,80 5,0%

Source: Economic Performance of Selected European Fishing Fleets (Annual Report 2004 based on 2003 accounts)

Targeted species: D demersal, P pelagic, B benthic

Type of gear: T Trawler, S Seiner, PO Polyvalent, P Passive gear