



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 5.2.2007  
KOM(2007) 39 lõplik

**KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE**

**püügivõimsuse ja -koormuse näitajate parandamise kohta ühise kalanduspoliitika  
raames**

# KOMISJONI TEATIS NÕUKOGULE JA EUROOPA PARLAMENDILE

## püügivõimsuse ja -koormuse näitajate parandamise kohta ühise kalanduspoliitika raames

### Sisukord

|        |                                                              |    |
|--------|--------------------------------------------------------------|----|
| 1.     | Teatise eesmärk.....                                         | 3  |
| 2.     | Püügivõimsuse ja püügikoormuse määratlus .....               | 3  |
| 2.1.   | Püügivõimsus .....                                           | 3  |
| 2.2.   | Püügikoormus .....                                           | 3  |
| 3.     | Püügivõimsuse kvantifitseerimine .....                       | 4  |
| 3.1.   | Laeva omadustel põhinevad püügivõimsuse näitajad .....       | 4  |
| 3.1.1. | Kalalaeva mahutavus .....                                    | 4  |
| 3.1.2. | Kalalaeva mootori võimsus.....                               | 5  |
| 3.1.3. | Muud laeva omadustel põhinevad püügivõimsuse näitajad.....   | 6  |
| 3.2.   | Püügivahenditel põhinevad püügivõimsuse näitajad .....       | 6  |
| 3.2.1. | Püügivahendite liik ja suurus. Tõhusus ja selektiivsus ..... | 6  |
| 3.2.2. | Traalide püügivõimsuse näitajad.....                         | 7  |
| 3.2.3. | Õngejadade püügivõimsuse näitajad.....                       | 7  |
| 3.2.4. | Nootade püügivõimsuse näitajad .....                         | 7  |
| 3.2.5. | Lõksude püügivõimsuse näitajad .....                         | 7  |
| 3.2.6. | Nakkevõrkude ja abarate püügivõimsuse näitajad .....         | 7  |
| 3.2.7. | Kontroll ja rakendamine.....                                 | 7  |
| 4.     | Tehnoloogia areng.....                                       | 8  |
| 5.     | Kalapüük .....                                               | 9  |
| 5.1.   | Kalapüügi mõiste .....                                       | 9  |
| 5.2.   | Kalapüügi registreerimine ja järelevalve; püügipäevik.....   | 9  |
| 6.     | Edasised sammud .....                                        | 10 |
| 7.     | Järeldused.....                                              | 11 |

## 1. TEATISE EESMÄRK

Ühise kalanduspoliitika korraldamise peamisteks vahenditeks on laevastike püügivõimsuse kohandamine olemasolevate kalapüügivõimalustele ja püügikoormuse piiramine, kui see on vajalik kalavarude kaitseks.

Käesoleva teatise eesmärk on algatada arutelu selle üle, kuidas oleks kõige sobivam püügivõimsust ja püügikoormust ühise kalanduspoliitika raames kvantifitseerida.

## 2. PÜÜGIVÕIMSUSE JA PÜÜGIKOORMUSE MÄÄRATLUS

### 2.1. Püügivõimsus

Püügivõimsust määratletakse laeva või laevade rühma suutlikkusena kala püüda.<sup>1</sup> Püügivõimsuse kvantifitseerimisel võib kasutada kaht lähenemisviisi.

Majandusliku lähenemisviisi korral võrdub laeva või laevade rühma püügivõimsus maksimaalse väljundi ehk maksimaalse kala kogusega, mida teatava aja jooksul on potentsiaalselt võimalik püüda, tingimusel et laevasid kasutatakse täielikult ja et kalavarude olukord on jätkuvalt hea.

Teise lähenemisviisi korral, mida kalanduse juhtimisel tavaliselt kasutatakse, põhineb püügivõimsuse kvantifitseerimine laevastiku potentsiaalil toota kalandusele sisendit kalastussuremuse tekitamisena. Selline maksimaalse potentsiaali kvantifitseerimine võib põhineda laeva või püügivahendite omadustel. Kõnealuseid laeva või püügivahendite omadusi võib nimetada ka püügivõimsuse parameetriteks.

Ühise kalanduspoliitika raames on püügivõimsust seni kvantifitseeritud laeva omaduste põhjal. Kõnesolevat lähenemisviisi hakati kasutama 1980ndate alguses, mil võeti vastu esimesed mitmeaastased arendusprogrammid. Tollal valitud püügivõimsuse näitajad olid laeva mahutavus ja mootori võimsus ning need on lisatud ühise kalanduspoliitika algmäärusse,<sup>2</sup> millega on ette nähtud ka võimalus määratleda püügivõimsust püügivahendite arvu ja/või suuruse järgi.

### 2.2. Püügikoormus

Ühenduse õiguses määratletakse kalalaeva püügikoormust tema püügivõimsuse ja -tegevuse näitajana. Laevade rühma puhul määratletakse püügikoormust kõigi laevade püügikoormuste summana.

Püügikoormust võib käsitleda energiatoitena, kus püügivõimsus esindab energiat ja püügitegevus aega, mille jooksul seda energiat kasutatakse. Eriti lihtne on see juhul, kui püügivõimsust määratletakse mootori võimsusena (vt punkt 3.1.2).

---

<sup>1</sup> Gréboval, D. (toim.) Püügivõimsuse korraldamine. Valik aluskontseptsioone ja -küsimusi käsitlevaid artikleid. FAO kalanduse tehniline dokument nr 386. Rooma, FAO, 1999.

<sup>2</sup> Nõukogu 20. detsembri 2002. aasta määruse (EÜ) nr 2371/2002 (ühisele kalanduspoliitikale vastava kalavarude kaitse ja säästva kasutamise kohta) artikkel 3.

### 3. PÜÜGIVÕIMSUSE KVANTIFITSEERIMINE

#### 3.1. Laeva omadustel põhinevad püügivõimsuse näitajad

Tavapäraselt kvantifitseeritakse püügivõimsust laeva omaduste põhjal. Kõnealune lähenemisviis on lihtne ja vähemalt mahutavuse osas suhteliselt hõlpsasti rakendatav. Mahutavus ja mootori võimsus on kaks kõige sagedamini kasutatud näitajat, kuigi neile leidub ka alternatiive.

##### 3.1.1. Kalalaeva mahutavus

Laeva mahutavus sõltub kõigi või osa tema suletud ruumide mahust. Laeva mahutavuse arvutamiseks on mitmeid võimalusi, mis erinevad üksteisest eeskätt arvutamisel arvesse võetava mahu poolest.

Ühise kalanduspoliitika algusaegadel kohaldasid liikmesriigid mahutavuse mõõtmiseks eri norme. Üksnes rahvusvahelisi reise tegevaid üle 24 meetri pikkusi laevu mõõdeti terves ühenduses ühise süsteemi alusel, kuna nende suhtes kehtis Londoni konventsioon.<sup>3</sup>

1994. aastal võttis nõukogu vastu mahutavuse praeguse määratluse, mida kohaldatakse kõigi ühenduse kalalaevade suhtes.<sup>4</sup> Laevade puhul, mille kogupikkus on vähemalt 15 meetrit, arvutatakse mahutavus Londoni konventsioonis määratletud suletud ruumide kogumahu põhjal ning alla 15 meetri pikkuste laevade puhul kasutatakse suletud ruumide kogumahu asemel laevakere hinnangulist mahtu (pikkus, laius ja sügavus).

Alates 2003. aasta lõpust on kõiki ühenduse laevasid mõõdetud ühise mahutavuse määratluse kohaselt. See on ühise kalanduspoliitika oluline saavutus. Ent aeg-ajalt paluvad kalurid jätta teatavad laeva ruumid mahutavuse arvutamisest või isegi laevastiku koosseisu arvamisest / koosseisust väljaarvamise kavast<sup>5</sup> välja. Komisjoni arvates oleks see samm tagasi, mis kahjustaks praegusi püügivõimsuse reguleerimise meetmeid. Varem mõõdeti mahutavust liikmesriikides eri viisidel, kuid ühiseks jooneks oli asjaolu, et laeva teatavaid ruume ei võetud arvutamisel arvesse. See muutis süsteemi keeruliseks ja õhutas ruumide kasutamist valesti deklareerima, et vana laeva oleks võimalik asendada suuremaga.

Kogemused näitavad, et praegu kasutatav mahutavuse määratlus on rahuldav ja seda ei ole kavas põhjalikult muuta.

Sellest hoolimata võib ühenduse mahutavuse mõõtmise standardit teataval määral siiski täiustada, määratledes näiteks kogumahutavuse arvutamisel nõutava täpsuse või mahu arvutamise viisid teatavatel juhtudel, näiteks alla 15 meetri pikkuste katamaraanide puhul.

---

<sup>3</sup> Londonis 1969. aastal sõlmitud rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon.

<sup>4</sup> Nõukogu määrus (EMÜ) nr 2930/86 kalalaevade omaduste määratlemise kohta. Nõukogu 22. detsembri 1994. aasta määrus (EÜ) nr 3259/94, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 2903/86 kalalaevade omaduste määratlemise kohta. Komisjoni 20. märtsi 1995. aasta otsus nõukogu määruse (EMÜ) nr 2930/86 (kalalaevade omaduste määratlemise kohta) lisa rakendamise kohta.

<sup>5</sup> Vastavalt nõukogu määruse (EÜ) nr 2371/2002 artikliga 13 kehtestatud laevastiku koosseisu arvamise / koosseisust väljaarvamise kavale tuleb kompenseerida liikmesriigi laevastikus kasutuselevõetud uus püügivõimsus vähemalt samaväärse (nii mahult kui ka mootori võimsuselt) püügivõimsuse kõrvaldamisega.

Praegu kehtivad sätted on kehtestatud kolmes juriidilises tekstis – nõukogu määrus (EMÜ) nr 2930/86, nõukogu määrus (EMÜ) nr 3259/94, millega muudetakse eespool osutatud määrust, ja komisjoni rakendusotsus 95/84/EÜ. Ühenduse õiguse lihtsustamiseks teeb komisjon ettepaneku võtta vastu uus ühendatud nõukogu määrus, kus määratletakse kalalaevade omadused ja mis asendaks praegu kehtivad eeskirjad.

### 3.1.2. *Kalalaeva mootori võimsus*

Ühenduse õiguses<sup>6</sup> määratletakse mootori võimsust pideval töörežiimil iga mootori hoorattalt mõõdetud maksimaalvõimsuste summana, mida saab rakendada laeva liikumapaneva jõu tekitamiseks. Seega tähendab kalalaeva mootori võimsus ühenduse õiguse kohaselt selle veojõudu.

Laevad kasutavad ka võimsust, mida tavaliselt nimetatakse abivõimsuseks. Abivõimsust võib määratleda pardale paigaldatud koguvõimsusena, mida veojõu määratlus ei hõlma. Abivõimsusest kaetakse järgmised vajadused: käitamisega seotud seadmed (pumbad, rool jms), kalapüügiseadmed, kala töötlemise ja säilitamise seadmed, majutus (valgustus, küte, toiduvalmistamine) ja kalastamiseks või navigeerimiseks kasutatavad elektroonikaseadmed.

Abivõimsuse osakaal kalalaeva koguvõimsuses on muutunud märkimisväärseks, eeskätt suurte traallaevade puhul. Suurenenud abivõimsus võimaldab kasutada suuremaid võrke ja püüda kala väga sügaval. Seepärast teeb komisjon liikmesriikidele ettepaneku hõlmata abivõimsus püügivõimsuse määratlusse.

Praegu kasutataval mootori võimsuse mõõtmise ja sertifitseerimise süsteemil on tõsiseid puudusi. Mootori võib sertifitseerida oluliselt väiksema võimsusega, kui on selle maksimumvõimsus pideval töörežiimil. Madalam võimsusklass (vähendatud võimsus) saavutatakse seeläbi, et mootori sertifitseerimise ajal reguleeritakse sissepritsesüsteemi. Kõnealust reguleerimist on võimalik hõlpsalt tagasi pöörata ja selle tulemusel on pardale paigaldatud mootori tegeliku võimsuse üle praktiliselt võimatu järelevalvet teostada või seda kontrollida.

Komisjon töötab uue mootori võimsuse sertifitseerimise süsteemi leidmise nimel, mille puhul sertifitseeritud võimsus vastaks tegelikule maksimumvõimsusele pideval töörežiimil; selle tulemusel antakse sarnastele mootoritele sarnane võimsusklass.

Küsimus on tehniliselt keeruline ja seda ei ole võimalik lahendada ilma mootoritootjate, klassifikatsiooniühingute ja liikmesriikides sertifitseerimismenetluse eest vastutavate valitsusasutustega koostööd tegemata.

Võimsuse sertifitseerimise uue süsteemi rakendamine nõuab uusi õigusnorme, mis asendaksid nõukogu määruse (EMÜ) nr 2930/86 artikli 5. Uued sätted peaksid püügivõimsuse määratluse osana hõlmama ka abivõimsuse määratlust. Komisjon kavatseb võtta mootorivõimsuse sertifitseerimise aluseks MARPOLi konventsiooni<sup>7</sup> IV lisa sätete alusel väljaantud lämmastikoksiidide heidet käsitleva olemasoleva sertifikaadi, kuid kõnesolev lahendus vajab täiendavat tehnilist hinnangut.

---

<sup>6</sup> Nõukogu määruse (EMÜ) nr 2930/86 (kalalaevade omaduste määratlemise kohta) artikkel 5.

<sup>7</sup> 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatud merereostuse vältimiseks, muudetud sellega seotud 1978. aasta protokolliga (MARPOL 73/78).

### 3.1.3. Muud laeva omadustel põhinevad püügivõimsuse näitajad

Kasutada võib ka muid laeva omadustel põhinevaid püügivõimsuse näitajaid, kuigi mahutavuse ja mootori võimsusega võrreldes ei paku need ilmselt eriti lisandväärtust:

Mõnikord kasutatakse kalalaeva kandevõime näitajana kalatrummide mahtu. Põhjalähedaste kalade püügi puhul ei tundu kõnealune näitaja olevat eriti asjakohane, kuna kalatrummid on harva täiesti täis. Pelaagilised traallaevad ja seinerid on seevastu sunnitud oma püügireise kalatrummide suurusest tingituna sageli pooleli jätma. Ent kõnesolev näitaja on tihedalt seotud laeva mahuga (st kogumahutavusega) ja selle üle on raske järelevalvet teostada.

Püügivõimsuse sobilikuna näitajana võib kaaluda ka külmutusvõimsust. Külmutusvõimsus on kala mass, mida saab ühe ajaühiku jooksul külmutada, ja see on teatava kalapüügi puhul piirav tegur. Kuid külmutusvõimsust oleks väga keeruline sertifitseerida ja jälgida. Külmutusvõimsuse asendajana saaks kasutada abivõimsust, sest külmutamisprotsess nõuab palju energiat; see oleks veel üks argument abivõimsuse lisamiseks laeva püügikoormuse arvutamisse.

Traallaevadele on sobivaks näitajaks pakutud tõmbejõudu pollaril. Seda määratletakse maksimaalse jõuna, mida laev võib rakendada kinnitatud punkti tõmmates. Tõmbejõudu pollaril on alati kasutatud kokkuleppelise väärtusena puksiirlaevade (ja sageli traallaevade) puhul ning selle mõõtmiseks on olemas standardmeetodid. Ent tõmbejõu mõõtmine on kulukas ja ka seda mõjutab mootori võimsuse valesti deklareerimise probleem: kui mootori võimsust vähendatakse, oleks ka tõmbejõu mõõdetud näit madalam.

## 3.2. Püügivahenditel põhinevad püügivõimsuse näitajad

### 3.2.1. Püügivahendite liik ja suurus. Tõhusus ja selektiivsus

Püügivahendite omadusi, eelkõige nende suurust võib käsitleda näitajana, mis kajastab laeva potentsiaalset võimet tekitada kalastussuremust. Kui on selgelt määratletud nende püügivahendite liik ja suurus, mida kalurid võivad teatava kalapüügi puhul kasutada, on püügivõimsust kõnealuse teabe põhjal lihtsam kvantifitseerida.

#### Tõhusus ja selektiivsus

Püügivahendite omadused, mis mõjutavad nende tõhusust (üldine suutlikkus kala püüda) ja nende selektiivsust (suutlikkus teha vahet eri liiki või eri suurusega kaladel), ei ole selgelt eristatud. Komisjon teeb ettepaneku, mille kohaselt püügivahendite liiki ja suurust käsitletakse tõhususega ja seega kalapüüdmise potentsiaali ehk püügivõimsusega seotud teguritena, samas kui püügivahendite teatavaid omadusi, nagu näiteks võrgusilma suurust või eraldamisvahendeid tuleks käsitleda selektiivsust mõjutavate teguritena. Kuigi kõnesoleva lähenemisviisi puhul on tegemist lihtsustamisega, aitab see eristada püügivõimsuse piiramisele suunatud reguleerivaid meetmeid selektiivsuse tõhustamisele suunatud meetmetest.

Komisjon võtab seda arvesse püügivõimsuse reguleerimise ja tehniliste kaitsemeetmete valdkonnas kavandatavate õigusaktide ettepanekute koostamisel.

## Püügivahendite liik

Püügivõimsuse kvantifitseerimisel püügivahendite põhjal võib olla kasulik jagada püügivahendid kahte rühma olenevalt sellest, kas need on pidevalt laeva külge kinnitatud või mitte. Kui püügivahendid on pidevalt laeva külge kinnitatud, saab nende kalastamise aja hinnanguliselt määrata laeva merel viibitud aja põhjal. Kõnealune olukord kehtib traalide ja nootade ning teatavat liiki õngejadade puhul. Kui püügivahendid jäetakse püügikohta, samal ajal kui laev paigaldab muid püügivahendeid või läheb tagasi sadamasse, ei pruugi kalapüügi aja või püügitegevuse mõõtmine sõltuda laeva merel viibitud ajast ning seda on keerulisem mõõta. Kõnealune olukord kehtib nakkevõrkude, abarate või lõksude puhul.

### *3.2.2. Traalide püügivõimsuse näitajad*

**Traalpäük** seisneb põhimõtteliselt vee filtreerimises. Võttes sõltuvalt sihtliigist arvesse optimaalset traalimiskiirust, võimaldab ruutmeetrites ( $m^2$ ) mõõdetud võrgu avause pindala püügivõimsust mõistlikult kvantifitseerida.

Eespool kirjeldatud võrgu avause pindala on iseloomulik põhjatraalidele ja pelaagiliste traalidele. Piimtraalide iseloomulik omadus on piimi pikkus, mis määrab seda liiki traali avause pindala.

### *3.2.3. Õngejadade püügivõimsuse näitajad*

Õngejadade püügivõimsust võib kvantifitseerida õngekonksude arvu või õngejada pikkuse kaudu, kui õngekonksude vahe on püsiv.

### *3.2.4. Nootade püügivõimsuse näitajad*

Seinnootade püügivõimsuse määramisel võib lähtuda võrgu kogupikkusest, kuna võrgu sügavus sõltub sihtliigist. Tähelepanu tuleb pöörata peibutuspuügivahenditele, mis võivad püügivõimsust sellisel määral suurendada, et seda on keeruline mõõta. Noodad on alati laeva külge kinnitatud.

### *3.2.5. Lõksude püügivõimsuse näitajad*

Lõksudega kalapüügi püügivõimsust võib kvantifitseerida lõksude arvu ja suuruse kaudu. Lõksude muud omadused, nagu näiteks nende kuju, avauste suurus ja kasutatud materjali teatavad tunnused sõltuvad suures osas konkreetsest kalapüügist ja neid võib määratleda tehniliste meetmetena.

### *3.2.6. Nakkevõrkude ja abarate püügivõimsuse näitajad*

Kõnealuste võrkude püügivõimsus on otseselt seotud nende suurusega, seega on sobilikeks püügivõimsuse näitajateks võrkude arv ning nende pikkus ja sügavus. Selle asemel võib kasutada ka iga võrgu pindala. Võrgusilma suurus ja muud omadused täpsustatakse tehniliste meetmetena.

### *3.2.7. Kontroll ja rakendamine*

Üldiselt nõustutakse, et sellist süsteemi, mille puhul püügivõimsust või püügikoormust reguleeritakse püügivahendite näitajate põhjal, on keerulisem jälgida ja rakendada kui laeva omadustel põhinevat süsteemi. Süsteemi tõhususe tagamiseks on vaja, et ametivõimud ja

sidusrühmad oleksid selle rakendamisele pühendunud. See on võimalik üksnes selgelt piiritletud kalastusvööndis ja selgelt määratletud laevade rühma puhul, millel on ideaaljuhul püügipiirkonnale ligipääsemise ainuõigus.

#### 4. TEHNOLOOGIA ARENG

Üks laeva omadustel põhinevate püügivõimsuse näitajate peamisi puudusi on asjaolu, et nende puhul on keeruline arvestada tehnoloogia arengu mõju.

On üldtunnustatud tõsiasi, et praegu püüab keskmisel tehnikatasemel laev oluliselt suurema koguse kui samaväärse mahutavusega laev 30 aastat tagasi. Kõnesolevat ilmingut on siiski raske kvantifitseerida. Mõne uuringu kohaselt tõuseb tootlikkus tehnoloogilistest uuendustest tingituna 1–3% aastas<sup>8</sup> või teatava kalapüügi puhul isegi rohkem. Tehnoloogilised täiustused, mis on tegeliku püügivõimsuse kasvule kaasa aidanud, on näiteks:

- reguleeritava sammuga sõukruvide või düüside kasutamine ei suurenda laeva mootori võimsust, nagu on sätestatud ühenduse õiguses, kuid see tõstab võimsuse kasutamise tõhusust. Samasuguse mootori võimsuse juures võib traalimisel saavutada suurema tõmbe või suurema liikumiskiiruse;
- elektroonikaseadmed kalaluure seadmete või püügivahendite asendi kontrollimise vahendite näol on näited laeva tõhususe täiustamisest, mida ei saa mõõdetavate parameetritega kajastada. Sama kehtib elektrooniliste seadmete kohta traali asendi kontrollimiseks, mis muudavad kontrollimise palju tõhusamaks;
- üks näide on ka satelliidiandmete kasutamine tuunivarude tõenäolise asukoha kindlaksmääramiseks. Kõnealune tehnika võimaldab tuunipüügilaevadel vähendada otsimiseks kuluvat aega, mille arvel kasvab kalastamisaeg ja seega suureneb saak ühe püügireisi kohta;
- võimsamad tekiseadmed võimaldavad laeval võrku päeva jooksul rohkem pardale hiiwata, mis läbi kasvab tegelik püük samas kui laeva suurus, tema veojõud ja kalastamiseks kulutatud päevade arv ei muutu;
- traalide konstruktsiooni on mitmel viisil parandatud, et vähendada jõudu, mis on vajalik nende tõmbamiseks läbi vee. Tugevam materjal võimaldab peenemate kiudude kasutamist ja seega ei kujuta traal vees liikudes nii suurt takistust. Takistuse vähendamiseks on täiustatud ka traallaudade ja traali kuju hüdrodünaamilisi omadusi, mis võimaldab laeval kasutada suuremat traali.

Tehnoloogia arengu mõju püügivõimsusele on tõenäoliselt liiga keeruline küsimus, et seda selgesõnaliselt kalanduse juhtimise meetmetesse hõlmata. Püügivahendite liigil ja suurusel põhineva püügivõimsuse reguleerimise eeliseks on probleemide osaline vältimine piirangute seadmisega püügivahendite tasandil.

---

<sup>8</sup> Aruanne kalapüügi tõhususe ja tootlikkuse kohta. ICESi kalandustehnika ja kalade käitumise töörühma aruanne 2004.

## Standardiseerimine ja tehnoloogia areng

Püügivõimsuse ja püügikoormuse kvantifitseerimise ja piiramisega püügivahendite omaduste põhjal kaasneb püügivahendite liikide, suuruse ja muude tunnuste, nagu näiteks võrgusilma suuruse ja õngekonksu kuju teatav standardiseerimine. Kõnealune standardiseerimine võib piirata tehnoloogia arengut ja sellest tulenevalt püügivahendite tõhusust.

### **5. KALAPÜÜK**

#### **5.1. Kalapüügi määratlus**

Kalapüüki määratletakse ajana, mille jooksul laeva püügivõimsust tegelikult kasutatakse. Ühenduse õiguse kohaselt tähendab kalapüük laeva püügitegevust ja seda mõõdetakse päevades. Teatava kalastamise puhul saaks seda siiski täpsemalt määratleda püügivahendite kasutamise aja põhjal.

#### Laeva püügitegevus

Praegu kohaldatakse kõnesolevat mõistet tursa- ja merluusivarude taastamiskavade ning 2006. aasta lubatud kogupüügi ja kvootide määruse II lisa suhtes, kus laeva püügitegevust arvestatakse piirkonnas viibimise ja sadamast äraoleku päevadena. Samuti kohaldatakse seda püügikoormuse arvutamise suhtes ühenduse lääneosa vetes kasutatava korra alusel,<sup>9</sup> mille puhul püügitegevust määratletakse selgelt piiritletud piirkonnas viibimise ajana. Oma püügipiirkonna läheduses baseeruvate laevade puhul on kaks eespool esitatud määratlust samaväärsed.

Lisaks eespool esitatud määratlusele tuleb kalapüügi eeskirjades selgelt ette näha päevade arvu arvutamise viis. Näiteks tuleb näha ette, kas päevade arvuna käsitletakse kalendripäevasid või tundide arvu jagatud 24ga, ning selgitada, kuidas toimida osaliste päevadega.

#### Püügivahendite kasutamise aeg. Veesoleku aeg

Täpsem ja teoorias ka parem näitaja kalapüügi mõõtmiseks oleks tegelik kalastamisele kulunud aeg, st aeg, mille jooksul püügivahendeid vees kasutatakse ehk veesoleku aeg. Ent seisevpüüniste veesoleku aja täpne jälgimine on harilikult keeruline või kallis, kuna lõksud, võrgud ja muud seisevpüünised saab selleks ajaks vette jätta, kui laev läheb mujale või naaseb sadamasse. Samuti võib sellised püünised asetada üks laev ja välja tõmmata teine, ning need võib paigaldada ka püsivalt.

#### **5.2. Kalapüügi registreerimine ja järelevalve; püügipäevik**

Püügipäevik peaks põhimõtteliselt võimaldama registreerida kõik andmed, mis on vajalikud kalapüügi eri viisidel arvutamiseks. Kaptenid peaksid sinna kandma vajalikud andmed sõltuvalt püügirežiimist, mille alusel nad kalastavad. Kalapüügiga seoses on olulised kahte liiki andmed:

---

<sup>9</sup> Nõukogu 4. novembri 2003. aasta määrus (EÜ) nr 1954/2003, mis käsitleb teatavate ühenduse kalastuspiirkondade ja kalavarudega seotud püügikoormuse korraldamist ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2847/93 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 685/95 ja (EÜ) nr 2027/95.

- (a) laeva käsitlevad andmed: geograafiline asukoht eri aegadel;
- (b) püügivahendeid käsitlevad andmed: veesoleku aeg püügikordade kaupa.

Järelevalve teostamine laeva püügitegevuse üle peab tuginema püügipäevikusse kantud ja laevaseiresüsteemi kaudu saadud andmetel. Elektroonilise püügipäeviku kasutuselevõtmine tulevikus suurendab kalapüügi täpse ja õigeaegse järelevalve võimalusi.

## 6. EDASISED SAMMUD

Praegu kasutatavate püügivõimsuse näitajatega seoses leiab komisjon, et kalalaeva mahutavuse määratlus on piisav ja seda rakendatakse nõuetekohaselt ning seega ei ole seda vaja oluliselt muuta. Kalalaevade mootori võimsuse sertifitseerimine seevastu ei ole rahuldav. Komisjoni talitused jätkavad arutelusid liikmesriikide, mootoritootjate, klassifikatsiooniühingute ja kalurite esindajatega, et täiustada praegust nõukogu määrusega (EMÜ) nr 2930/86 (kalalaevade omaduste määratlemise kohta) kehtestatud sertifitseerimissüsteemi.

Püügivahendite suurusel ja omadustel põhinevate püügivõimsuse ja -koormuse näitajate vastuvõtmise osas ei ole selliseid samme veel astutud. Küsimus on äärmiselt tehniline ja nõuab ülimalt täpset järelevalvet ja kontrolli ning seega edasisi nõudpidamisi kõnealuse võimaluse nõuetekohaseks hindamiseks.

Püügivahenditel põhinevate püügivõimsuse ja -koormuse piirangute rakendamiseks võiks kõige paremini sobida kalapüük, mis on praegu kindlaks määratud püügipiirkonna, sihtliigi ja püügivahendite liigi järgi. Kõnealuse kalapüügi puhul võib püügiload ette näha maksimaalse püügitegevuse vormis, mida teostatakse täpselt määratletud liiki ja suurusega püügivahenditega (standardiseerimine). Siiski on mitmeid küsimusi, mida tuleb käsitleda enne kõnesoleva lähenemisviisi rakendamist ühenduse õigusaktides:

- ühilduvus praeguste püügikoormuse piirangute ja laeva omadustel, st mahutavusel ja mootori võimsusel põhinevate püügilubade väärtusega;
- laeva omadustel põhinevate püügikoormuse piirangute kõrvaldamise võimalus juhul, kui kohaldatakse üksnes püügivahenditel põhinevat reguleerimissüsteemi. Teisisõnu, kas oleks võimalik seada sisse püügilubadel põhinev süsteem laevade mootori võimsusest või mahutavusest sõltumata?
- lõpuks tuleb lahendada sellise püügikoormuse reguleerimise süsteemi hõlmamine ühenduse õigusega kehtestatud üldiste püügivõimsuse piirangute süsteemi (laevastiku koosseisu arvamine / koosseisust väljaarvamise kava).

Kõnealuse arutelu tulemusi oodates leiab komisjon, et paljude Euroopa riikide kalanduse praegune olukord õigustaks igal juhul meetmete võtmist, millega välditakse tehnoloogia arengust ning püügivahendite suuruse ja arvu kasvust tingitud püügikoormuse edasist kasvu.

### Tegevuskava

Seoses mootori võimsuse sertifitseerimise ja mahutavuse mõõtmisega kavandatakse järgmisi meetmeid:

- ettepanek ühendada mahutavuse mõõtmist käsitlevad sätted, mis praegu sisalduvad nõukogu määruses (EMÜ) nr 2930/86 kalalaevade omaduste määramise kohta;
- nõupidamiste jätkamine mootoritootjate ja klassifikatsiooniühingutega, et määrata kindlaks parim tehniline lahendus mootori võimsuse sertifitseerimiseks, ning järgnev kogemuste vahetamine liikmesriikide ekspertidega. Kõnesolevate arutelude põhjal esitab komisjon ettepaneku uute mootori võimsust käsitlevate õigusnormide kohta.

Seoses püügivahendite omaduste kasutamisega püügivõimsuse ja -koormuse näitajana võtab komisjon järgmised meetmed:

- **Juhtumiuuringud.** Liikmesriigid on riiklikul, piirkondlikul või kohalikul tasandil seadnud püügivahendite liigile ja suurusele arvukaid piiranguid. Kõnesolevate meetmete kohaldamisel saadud kogemused moodustavad väärtusliku aluse, millest lähtuvalt arutleda võimalust rakendada kõnealuseid meetmeid ühenduse tasandil. Esimese ülesandena alustab komisjon alates 2007. aastast liikmesriikidelt teabe kogumist selliste süsteemide omaduste kohta. Järgnevalt viiakse läbi uuring ühe või mitme kõnesoleva reguleerimiskava tulemuste analüüsimiseks.
- **Nõupidamine liikmesriikide, sidusrühmade ja teadlastega.** Komisjon kavatses 2007. aasta jooksul võtta ühendust ja korraldada kohtumisi sidusrühmade ja teadlastega, et määrata kindlaks kalapüük, mille suhtes saab käesolevas teatises osutatud uut liiki püügivõimsuse ja -koormuse piiranguid kohaldada. Kalanduse teadus-, tehnika- ja majanduskomiteel (STECF) palutakse anda nõu püügivahendite omadustel põhineva püügikoormuse hindamise teatavate aspektide kohta.
- **Katseprojektid.** Seejärel teeb komisjon ettepaneku reguleerida teatavat väljavalitud kalapüüki katseprojektina käesolevas teatises osutatud püügikoormuse ja -võimsuse näitajate põhjal. Katseprojekt võib leida aset 2008. aasta jooksul.

## 7. JÄRELDUSED

Komisjon leiab, et kalalaevade mahutavus on laeva suuruse asjakohane mõõt ja sellest tulenevalt püügivõimsuse sobilik näitaja. Liikmesriikide kalalaevastike üldise püügivõimsuse kindlaksmääramisel tuleks jätkata mahutavuse kasutamist. Komisjon kavatses teha ettepaneku mahutavuse määramist teataval määral muuta, sealhulgas koostada praegusi sätteid ühendav uus juriidiline tekst.

Ka kalalaeva mootori võimsus on püügivõimsuse asjakohane näitaja, kuid praegu ühenduses kehtivad eeskirjad ei ole piisavalt tõhusad. Mootori võimsuse sertifitseerimise korda tuleks oluliselt parandada. Seoses püügivahendite omaduste kasutamisega püügikoormuse näitajana viib komisjon ellu kavandatud tegevuskava, mis hõlmab juhtumiuuringute hindamist, arutelusid sidusrühmadega ja katseprojektide läbiviimist.

Komisjon leiab, et tegevuskavas kavandatud meetmetega võib luua kindla aluse, millele saab tugineda edasistes otsustes selle kohta, kas, millal ja kuidas tuleks püügivahendite omadusi

püügivõimsuse näitajate ja seega ühise kalanduspoliitika korraldamise vahendina ulatuslikumalt kasutada.