



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 5.2.2007
COM(2007) 39 final

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT
EUROPEEN**

**sur l'amélioration des indicateurs de la capacité de pêche et de l'effort dans le cadre de
la politique commune de la pêche**

**COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT
EUROPEEN**

**sur l'amélioration des indicateurs de la capacité de pêche et de l'effort dans le cadre de
la politique commune de la pêche**

Table des matieres

1.	Objectif de la présente communication.....	3
2.	Définition de la capacité de pêche et de l'effort de pêche	3
2.1.	Capacité de pêche.....	3
2.2.	Effort de pêche	3
3.	Quantification de la capacité de pêche.....	4
3.1.	Indicateurs de la capacité de pêche fondés sur les caractéristiques du navire	4
3.1.1.	Tonnage d'un navire de pêche	4
3.1.2.	Puissance d'un navire de pêche.....	5
3.1.3.	Autres indicateurs de la capacité de pêche fondés sur les caractéristiques du navire..	6
3.2.	Indicateurs de la capacité de pêche fondés sur les engins de pêche.....	7
3.2.1.	Type et dimensions des engins de pêche Efficacité et sélectivité.....	7
3.2.2.	Indicateurs de la capacité de pêche dans le cas des chaluts	7
3.2.3.	Indicateurs de la capacité de pêche dans le cas des palangres	7
3.2.4.	Indicateurs de la capacité de pêche dans le cas des seines.....	8
3.2.5.	Indicateurs de la capacité de pêche dans le cas des casiers.....	8
3.2.6.	Indicateurs de la capacité de pêche dans le cas des filets maillants et des trémails.....	8
3.2.7.	Contrôle et application	8
4.	Progrès techniques	8
5.	Activité de pêche.....	9
5.1.	Définition de l'activité de pêche.....	9
5.2.	Enregistrement et contrôle de l'activité. Journal de bord	10
6.	Actions futures	10
7.	Conclusions	12

1. OBJECTIF DE LA PRESENTE COMMUNICATION

L'adaptation de la capacité des flottes aux possibilités de pêche qui leur sont ouvertes et la limitation de l'effort de pêche lorsque cela est nécessaire aux fins de la préservation des stocks halieutiques sont des instruments essentiels de la gestion de la politique commune de la pêche.

L'objectif de la présente communication est de lancer un débat sur la façon la plus appropriée de quantifier la capacité de pêche et l'effort de pêche dans le cadre de la politique commune de la pêche.

2. DEFINITION DE LA CAPACITE DE PECHE ET DE L'EFFORT DE PECHE

2.1. Capacité de pêche

On entend par «capacité de pêche» la capacité d'un navire ou d'un groupe de navires à capturer du poisson¹. Il existe deux écoles en matière de quantification de la capacité.

Selon l'approche économique, la capacité de pêche d'un navire ou d'un groupe de navires équivaut à leur *production* maximale, c'est-à-dire la quantité maximale de poisson qu'ils sont susceptibles de capturer sur une certaine durée dès lors qu'ils sont utilisés à plein rendement et que les stocks se maintiennent à des niveaux satisfaisants.

Selon la seconde approche, qui est généralement utilisée pour la gestion des pêcheries, la quantification de la capacité de pêche se fonde sur le «potentiel» d'*apport* des flottes à la pêcherie considérée, évalué en termes de mortalité par pêche. La quantification de la production potentielle maximale peut se fonder sur les caractéristiques du navire ou des engins de pêche, éléments qu'il est aussi possible de désigner comme les paramètres de la capacité de pêche.

Dans le cadre de la politique commune de la pêche, la capacité de pêche a jusqu'ici été quantifiée sur la base des caractéristiques des navires. Cette approche remonte au premier programme d'orientation pluriannuel adopté au début des années 1980. Les indicateurs de capacité retenus à l'époque étaient le tonnage et la puissance motrice des navires; ils ont été incorporés au règlement de base régissant la politique commune de la pêche², qui offre aussi la possibilité de déterminer la capacité de pêche en fonction du nombre et/ou des dimensions des engins de pêche.

2.2. Effort de pêche

La réglementation communautaire définit l'effort de pêche d'un navire comme le produit de sa capacité et de son activité. Pour un groupe de navires, il équivaut à la somme de l'effort de pêche déployé par chacun des navires en question.

¹ Gréboval D. (ed.) *Managing fishing capacity: selected papers on underlying concepts and issues*. FAO, Document technique sur les pêches n° 386, Rome, FAO, 1999.

² Article 3 du règlement (CE) n° 2371/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche.

On peut considérer l'effort de pêche comme un apport énergétique aux fins duquel la capacité représente la puissance et l'activité représente la durée pendant laquelle il est fait usage de cette puissance. Cette formule est particulièrement simple lorsque la capacité est définie comme la puissance du navire (voir le point 3.1.2).

3. QUANTIFICATION DE LA CAPACITE DE PECHE

3.1. Indicateurs de la capacité de pêche fondés sur les caractéristiques du navire

La capacité est communément quantifiée sur la base des caractéristiques du navire. Cette méthode est simple et relativement aisée à appliquer, au moins pour ce qui est du tonnage. Le tonnage et la puissance sont les deux indicateurs les plus fréquemment utilisés, mais il en existe d'autres.

3.1.1. Tonnage d'un navire de pêche

Le tonnage d'un navire est une fonction de tout ou partie de son volume intérieur. Il existe plusieurs méthodes de calcul du tonnage d'un navire, qui diffèrent essentiellement par la nature des volumes pris en compte.

Dans les premiers temps de la PCP, les États membres n'appliquaient pas les mêmes critères de mesure du tonnage. Seuls les navires dont la longueur était supérieure à 24 m et qui effectuent des sorties internationales étaient mesurés dans toute la Communauté selon des règles communes, puisqu'ils relevaient de la convention de Londres³.

En 1994, le Conseil a adopté l'actuelle définition du tonnage, qui s'applique à tous les navires de pêche communautaires⁴. Pour les navires dont la longueur hors-tout est supérieure ou égale à 15 m, le tonnage est calculé comme une fonction du volume total de tous les espaces clos comme le prévoit la convention de Londres; pour les navires dont la longueur hors-tout est inférieure à 15 m, le volume total des espaces clos est remplacé par une estimation du volume de la coque (fonction de sa longueur, de la largeur et de sa profondeur).

Depuis la fin de 2003, tous les navires communautaires sont donc mesurés sur la base d'une définition commune du tonnage. Pour la PCP, c'est un grand progrès. Il arrive cependant de temps à autre que des pêcheurs demandent à exclure certains espaces du navire du calcul du tonnage ou même du régime d'entrée et de sortie⁵. La Commission estime qu'accéder à de telles demandes constituerait un pas en arrière et risquerait de saper le dispositif actuel de gestion de la capacité. Dans le passé, le tonnage était mesuré de différentes manières d'un État membre à l'autre, mais tous les systèmes avaient en commun d'exclure certains espaces du calcul. Cela compliquait la procédure et incitait les intéressés à maquiller dans leurs

³ Convention internationale sur le jaugeage des navires signée à Londres en 1969.

⁴ Règlement (CEE) n°2930/86 du Conseil définissant les caractéristiques des navires de pêche. Règlement (CE) n° 3259/94 du Conseil du 22 décembre 1994 modifiant le règlement (CEE) n° 2930/86 définissant les caractéristiques des navires de pêche. Décision de la Commission du 20 mars 1995, relative à la mise en œuvre de l'annexe du règlement (CEE) n° 2930/86 du Conseil définissant les caractéristiques des navires de pêche.

⁵ En vertu du régime d'entrée et de sortie instauré à l'article 13 du règlement (CE) n° 2371/2002, toute entrée de nouvelles capacités dans la flotte d'un État membre doit être compensée par le retrait de capacités au moins égales, les capacités étant exprimées à la fois en termes de tonnage et de puissance.

déclarations l'usage réel des espaces dans le but de pouvoir remplacer des navires anciens par de plus grandes unités.

L'expérience ayant montré que la définition actuelle du tonnage est satisfaisante, il n'est pas prévu d'y apporter des modifications fondamentales.

Cela étant, il resterait possible d'apporter de légères améliorations à la manière dont est appliqué le dispositif communautaire normalisé de mesure du tonnage. Il s'agirait par exemple d'indiquer la précision avec laquelle il convient de calculer la jauge brute ou de définir le mode de calcul des volumes dans certains cas particuliers, comme celui des catamarans dont la longueur hors-tout est inférieure à 15 m.

Les dispositions actuellement en vigueur sont établies dans trois textes juridiques, à savoir le règlement (CEE) n° 2930/86 du Conseil, le règlement (CEE) n° 3259/94 du Conseil (modifiant ce dernier) et la décision 94/84/CE de la Commission, qui en régit l'application. Dans un souci de simplification de la législation communautaire, la Commission proposera en remplacement des textes actuels un nouveau règlement du Conseil consolidé définissant les caractéristiques des navires de pêche.

3.1.2. Puissance d'un navire de pêche

La puissance d'un navire de pêche est définie dans la législation communautaire⁶ comme le total de la puissance continue maximale qui peut être obtenue au volant de chaque moteur et qui peut servir à la propulsion du navire. En droit communautaire, la puissance d'un navire de pêche désigne donc sa puissance de propulsion.

Les navires utilisent également ce qu'il est généralement admis de dénommer une «puissance auxiliaire». La puissance auxiliaire peut être définie comme la puissance totale embarquée qui échappe à la définition de la puissance de propulsion. Elle permet de faire fonctionner: les équipements auxiliaires de propulsion (pompes, gouvernail, etc.), les équipements nécessaires aux opérations de pêche, les équipements de transformation et de conservation du poisson, les installations d'hébergement (éclairage, chauffage, cuisine) et l'équipement électronique de pêche ou de navigation.

La puissance auxiliaire représente désormais une part significative de la puissance totale d'un navire de pêche, spécialement dans le cas des grands chalutiers. L'accroissement de la puissance auxiliaire a permis d'utiliser des filets de plus grande taille et de pêcher à de plus grandes profondeurs. C'est pourquoi la Commission proposera aux États membres d'inclure la puissance auxiliaire dans la définition de la capacité de pêche.

Le système actuel de mesure et de certification de la puissance motrice présente de sérieuses insuffisances. En effet, un moteur peut recevoir une certification indiquant une puissance largement inférieure à sa puissance maximale continue. La plus petite valeur de puissance (puissance minorée) est généralement obtenue au travers de réglages des paramètres d'injection du carburant au moment de la certification du moteur. Ces réglages peuvent être facilement neutralisés, ce qui rend presque impossible tout contrôle ou vérification de la puissance que développe réellement le moteur une fois qu'il a été installé à bord.

⁶ Règlement (CEE) n°2930/86 du Conseil définissant les caractéristiques des navires de pêche.

La Commission cherche à élaborer un nouveau système de certification de la puissance motrice permettant d'assurer que la puissance certifiée correspond à la puissance maximale continue effective. Les moteurs similaires recevraient alors des valeurs de puissances similaires.

La question présente une grande complexité technique et ne peut être réglée sans le concours des fabricants de moteurs, des organismes de classification et des administrations chargées dans les États membres des procédures de certification.

La mise en place d'un nouveau système de certification de la puissance nécessitera de remplacer l'article 5 du règlement (CEE) n° 2930/86 par de nouvelles dispositions juridiques. Celles-ci doivent également prévoir que la puissance auxiliaire entre dans la définition de la capacité. La Commission envisage de fonder la certification de la puissance motrice sur le régime existant des certificats d'émission d'oxydes d'azote délivrés en application des dispositions de l'annexe IV de la convention POLMAR⁷, mais cette méthode doit encore faire l'objet d'évaluations techniques supplémentaires.

3.1.3. Autres indicateurs de la capacité de pêche fondés sur les caractéristiques du navire

Il est possible d'utiliser d'autres indicateurs de capacité fondés sur les caractéristiques du navire, mais ils ne semblent pas apporter une grande valeur ajoutée par rapport au tonnage et à la puissance.

Le volume des cales à poisson est parfois employé comme indicateur de la capacité de charge d'un navire. Pour les espèces démersales, cet indicateur semble toutefois largement inapproprié puisqu'il est rare que les cales soient pleines. À l'inverse, les chalutiers pélagiques et les senneurs à senne coulissante sont fréquemment amenés à écourter leurs sorties de pêche en raison du volume de leurs cales. Cet indicateur est cependant étroitement lié au volume du navire (c'est-à-dire son tonnage) et pose des difficultés en termes de contrôle.

La capacité de congélation peut également être considérée comme un indicateur valable de capacité. On entend par capacité de congélation la masse de poisson qu'il est possible de congeler par unité de temps; dans certaines pêcheries, c'est un facteur limitant. La capacité de congélation poserait cependant de grandes difficultés en termes de certification et de contrôle. En tant qu'indicateur, elle pourrait être remplacée par la puissance auxiliaire, étant donné que les processus de congélation et de réfrigération sont particulièrement énergivores. Cela constituerait un argument supplémentaire en faveur de l'inclusion de la puissance auxiliaire dans le calcul de la capacité des navires.

Par ailleurs, il a été proposé d'utiliser la puissance de traction comme indicateur dans le cas des chalutiers. Il s'agit de la force maximale de traction que peut exercer un navire par rapport à un point fixe. La puissance de traction a toujours constitué une donnée contractuelle dans le cas des remorqueurs (et, souvent, dans celui des chalutiers); elle est mesurée selon des méthodes de calcul normalisées. Il n'en reste pas moins que ces méthodes sont chères à mettre en œuvre et pâtissent du même problème de sous-déclaration que la puissance motrice. En effet, si la puissance du moteur est minorée, il en sera de même de la puissance de traction.

⁷ Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78).

3.2. Indicateurs de la capacité de pêche fondés sur les engins de pêche

3.2.1. Type et dimensions des engins de pêche Efficacité et sélectivité

On peut considérer les caractéristiques (et particulièrement la taille) des engins de pêche comme de bons indicateurs du potentiel de mortalité par pêche que peut générer le navire. Si le type et les dimensions des engins dont l'utilisation est autorisée dans une pêcherie donnée ont été bien définis, il peut être plus facile de quantifier la capacité de pêche sur la base de ces informations.

Efficacité et sélectivité

Il n'y a pas de distinction clairement établie entre les caractéristiques influant sur l'efficacité de l'engin de pêche (sa capacité globale de capture) et celles qui influent sur sa sélectivité (sa capacité à capturer sélectivement certaines espèces ou tailles de poisson). La Commission tendrait à proposer que le type et les dimensions des engins de pêche soient considérés comme des facteurs d'efficacité, conditionnant par conséquent le potentiel de pêche ou la capacité de pêche, et que certaines caractéristiques des engins, telle que le maillage ou les dispositifs de séparation, soient considérés comme des facteurs de sélectivité. Bien que cette approche soit réductrice, elle a son utilité pour distinguer les mesures de gestion destinées à limiter la capacité de celles qui visent à améliorer la sélectivité.

La Commission en tiendra compte dans la préparation des prochaines propositions législatives dans les domaines de la gestion de la capacité et des mesures techniques de préservation des stocks.

Type des engins de pêche

Il peut être utile, pour quantifier la capacité de pêche sur la base des engins, de répartir ces derniers en deux groupes: ceux qui restent amarrés au navire et les autres. Dans le premier cas, on peut évaluer la durée d'utilisation des engins sur la base de la durée de la sortie de pêche. Il en va ainsi des chaluts et des seines, ainsi que de certains types de palangres. En revanche, si l'engin est abandonné sur le lieu de pêche pendant que le navire pose d'autres engins ou rentre au port, la durée de la pêche ou de l'activité peut être sans rapport avec celle de la sortie et il devient plus difficile de la mesurer. C'est le cas des filets maillants dormants, des trémails ou des casiers.

3.2.2. Indicateurs de la capacité de pêche dans le cas des chaluts

Le **chalutage** consiste essentiellement à filtrer l'eau au travers des mailles. Dans l'hypothèse d'une vitesse de chalutage optimale pour l'espèce ciblée, l'ouverture du filet en surface, mesurée en mètres carrés (m²), permet de quantifier avec une précision raisonnable la capacité de pêche.

L'ouverture en surface décrite ci-dessus permettrait de caractériser tant les chaluts démersaux que les chaluts pélagiques. Quant aux chaluts à perche, ils pourraient être caractérisés par la longueur de la perche, qui, pour ce type de chalut, détermine la surface de l'ouverture.

3.2.3. Indicateurs de la capacité de pêche dans le cas des palangres

La capacité de pêche des palangres peut être quantifiée sur la base du nombre d'hameçons ou, si ceux-ci sont disposés à intervalles réguliers, par la longueur de la ligne.

3.2.4. *Indicateurs de la capacité de pêche dans le cas des seines*

La capacité des sennes coulissantes peut être caractérisée par la longueur totale du filet, la profondeur de celui-ci étant spécifique à chaque espèce cible. Il convient de prêter une attention particulière à l'utilisation des dispositifs de concentration du poisson, qui peuvent accroître la capacité dans des proportions difficiles à quantifier. Les seines sont toujours amarrées au navire.

3.2.5. *Indicateurs de la capacité de pêche dans le cas des casiers*

Dans une pêcherie à casiers, la capacité peut être quantifiée sur la base du nombre et des dimensions des casiers. Les autres caractéristiques des casiers, comme leur forme, la taille des ouvertures et certaines caractéristiques des matériaux qui les composent dépendent largement de la pêcherie considérée et pourraient relever de mesures techniques.

3.2.6. *Indicateurs de la capacité de pêche dans le cas des filets maillants et des trémails*

La capacité de pêche de ces filets dépend directement de leurs dimensions, si bien que le nombre des filets ainsi que leur longueur et leur profondeur pourraient constituer de bons indicateurs de capacité. Une autre possibilité serait d'utiliser la surface couverte par chaque filet. Quant au maillage et aux autres caractéristiques, ils relèvent des mesures techniques.

3.2.7. *Contrôle et application*

Il est communément admis que tout dispositif de gestion de la capacité ou de l'effort faisant appel à des indicateurs liés aux engins de pêche présenterait plus de difficultés, en termes de contrôles et d'application, qu'un dispositif fondé sur les caractéristiques des navires. Pour que ce type de dispositif soit efficace, il est indispensable que les autorités et les parties concernées s'engagent fermement dans son application. Cela n'est envisageable que dans une zone de pêche bien délimitée et pour un groupe de navires bien défini, qui, dans l'idéal, jouirait d'un accès exclusif à la pêcherie.

4. **PROGRES TECHNIQUES**

L'un des principaux inconvénients de l'utilisation des indicateurs de la capacité de pêche fondés sur les caractéristiques des navires est qu'elle ne permet pas de tenir facilement compte des effets des progrès techniques.

Il est communément admis qu'un navire de pêche représentatif de la technologie moderne capture aujourd'hui des quantités largement supérieures à celles que pouvait pêcher il y a trente ans un navire de tonnage équivalent. L'écart est toutefois difficile à quantifier. Selon certaines études, les avancées technologiques auraient permis d'accroître la productivité de 1 à 3 %⁸ par an, voire davantage dans certaines pêcheries. Certaines des améliorations technologiques qui ont contribué à cet accroissement de la capacité de pêche effective sont décrites ci-après.

⁸ «Report on efficiency and productivity in fish capture operations», rapport du groupe de travail du CIEM sur la technologie de la pêche et le comportement du poisson, 2004.

- L'utilisation de pales orientables ou de diffuseurs n'accroît pas la puissance du navire, telle qu'elle est définie par la législation communautaire, mais elle augmente l'efficacité d'utilisation de cette puissance. La même puissance motrice peut produire une traction plus importante pour le chalutage ou une vitesse de navigation plus élevée.
- Les dispositifs électroniques tels que les outils de repérage des poissons ou les équipements permettant de contrôler la position des engins sont des exemples d'améliorations de l'efficacité des navires qui ne peuvent être représentées par un paramètre mesurable. Il en va de même pour les dispositifs électroniques servant à contrôler la position du chalut, dont l'utilisation est ainsi bien plus efficace.
- L'utilisation des données satellitaires pour définir la situation probable des stocks de thon est un autre exemple. Cette technique permet aux thoniers de réduire leur temps de recherche au profit du temps de pêche, ce qui entraîne une augmentation du nombre de captures par sortie de pêche.
- Un équipement de pont plus puissant permet à un navire de jeter et de remonter le filet un plus grand nombre de fois par jour, ce qui se traduit par une augmentation des captures effectives, alors que la taille du navire, sa puissance de propulsion et le nombre de jours passés à pêcher restent inchangés.
- La conception des chaluts a été améliorée à plusieurs égards afin de réduire la force de traction nécessaire. Des matériaux plus solides permettent d'utiliser des fibres plus légères, ce qui réduit la résistance présentée par le chalut lorsqu'il se déplace dans l'eau. La conception hydrodynamique des portes et de la forme du chalut a également été améliorée pour réduire la résistance, ce qui permet à un navire d'utiliser un plus gros chalut.

L'effet des progrès technologiques sur la capacité de pêche est une question probablement trop complexe pour être explicitement intégrée dans les mesures de gestion des pêcheries. La gestion de la capacité de pêche sur la base du type et des dimensions des engins de pêche présente l'avantage de contourner en partie la difficulté en établissant des limitations au niveau des engins de pêche.

Normalisation et progrès technologiques

La quantification et la limitation de la capacité de pêche et de l'effort de pêche sur la base des caractéristiques des engins de pêche impliquent un certain degré de normalisation des types et des dimensions des engins ainsi que d'autres caractéristiques telles que la dimension du maillage ou la forme de l'hameçon. Cette normalisation peut entraver les progrès techniques et donc l'efficacité des engins.

5. ACTIVITE DE PECHE

5.1. Définition de l'activité de pêche

On entend par «activité de pêche» la durée pendant laquelle la capacité de pêche d'un navire est effective. En droit communautaire, l'activité de pêche se rapporte à l'activité du navire et est mesurée en jours. Elle pourrait toutefois être définie plus précisément pour certaines pêcheries sur la base de la durée pendant laquelle l'engin de pêche est utilisé.

Activité du navire

Cette notion s'applique actuellement aux plans de reconstitution du cabillaud et du merlu ainsi qu'à l'annexe II du règlement relatif aux TAC et aux quotas pour 2006, dans lesquels la gestion de l'activité des navires est fondée sur le nombre de jours de présence dans la zone et d'absence du port. Elle s'applique également au calcul de l'effort de pêche aux fins du régime des eaux occidentales⁹, dans le cadre duquel l'activité est définie comme le temps passé dans une zone bien déterminée. Pour les navires dont le port d'attache est situé près de leurs zones de pêche, les deux définitions précédentes sont équivalentes.

Par ailleurs, les dispositions réglementaires sur l'activité de pêche doivent établir précisément la méthode de calcul du nombre de jours. Ainsi, il est nécessaire d'une part de déterminer si les jours doivent être compris comme des jours civils ou s'il faut diviser le nombre d'heures par 24 et d'autre part d'expliquer la façon de comptabiliser les fractions de jour.

Activité de l'engin de pêche. Temps d'immersion

Un indicateur plus précis et, en principe, mieux adapté pour mesurer l'activité serait le temps réel passé à pêcher, c'est-à-dire le temps durant lequel l'engin de pêche fonctionne dans l'eau, ou «temps d'immersion». Toutefois, il est généralement difficile ou onéreux de contrôler de manière adéquate le temps d'immersion des engins fixes puisque les casiers, les filets et autres engins fixes peuvent être laissés dans l'eau alors que le navire va ailleurs ou retourne au port. Ces engins peuvent également être déposés par un bateau et récupérés par un autre, et ils peuvent également être posés de manière permanente.

5.2. Enregistrement et contrôle de l'activité. Journal de bord

Le journal de bord devrait en principe permettre d'enregistrer toutes les données nécessaires pour calculer l'activité de différentes façons. Les capitaines devraient consigner les données adéquates en fonction du régime de pêche auquel ils ont recours. Deux séries de données principales sont intéressantes par rapport à l'activité:

- (a) les données relatives au navire: position géographique à différents moments;
- (b) les données relatives aux engins: temps passé dans l'eau par opération de pêche.

Le contrôle de l'activité du navire doit reposer sur les données du journal de bord et du système de surveillance des navires (VMS). La mise en place du journal de bord électronique devrait permettre de contrôler l'activité de manière précise et en temps opportun.

6. ACTIONS FUTURES

En ce qui concerne les indicateurs de capacité actuellement en vigueur, la Commission estime que la définition du tonnage d'un navire de pêche est adéquate et correctement appliquée, et ne nécessite donc pas de changements fondamentaux. En revanche, la certification de la

⁹ Règlement (CE) n° 1954/2003 du Conseil du 4 novembre 2003 concernant la gestion de l'effort de pêche concernant certaines zones et ressources de pêche communautaires, modifiant le règlement (CEE) n° 2847/93 et abrogeant les règlements (CE) n° 685/95 et (CE) n° 2027/95.

puissance des navires de pêche n'est pas satisfaisante. Les services de la Commission poursuivront leurs discussions avec les États membres, les fabricants de moteurs, les organismes de classification et les représentants des pêcheurs afin d'améliorer le système de certification actuel établi par le règlement (CEE) n° 2930/86 du Conseil définissant les caractéristiques des navires de pêche.

En ce qui concerne l'adoption des indicateurs de la capacité et de l'effort de pêche sur la base de la dimension et des caractéristiques des engins de pêche, aucune mesure n'a encore été prise à ce jour. La question est extrêmement technique et devrait faire l'objet d'un suivi et d'un contrôle précis et donc de consultations supplémentaires afin d'évaluer convenablement cette possibilité.

Les pêcheries qui sont actuellement identifiées par une zone de pêche, une espèce cible et un type d'engin de pêche se prêtent probablement le mieux à la mise en œuvre de limitations de la capacité et de l'effort de pêche fixées en fonction de l'engin de pêche. Pour ces pêcheries, il serait envisageable d'établir des autorisations de pêche sous la forme d'un niveau maximal d'activité réalisée avec des engins dont le type et les dimensions seraient bien définis (normalisation). Un certain nombre de questions devraient toutefois être traitées avant de mettre en œuvre cette approche dans la législation communautaire:

- compatibilité avec les limitations actuelles de l'effort de pêche et avec la spécificité des autorisations de pêche délivrées en fonction des caractéristiques du navire, à savoir le tonnage et la puissance;
- possibilité d'éliminer les limitations de capacité fondées sur les caractéristiques du navire lorsqu'un système de gestion basé uniquement sur les engins de pêche est appliqué. En d'autres termes, un système d'autorisations de pêche pourrait-il être établi indépendamment de la puissance ou du tonnage des navires?
- enfin, il conviendrait d'intégrer ce système de gestion de l'effort dans le système de limitations de la capacité globale établi par la législation communautaire (régime d'entrée et de sortie).

En attendant les résultats de cette discussion, la Commission estime que la situation actuelle de nombreuses pêcheries européennes justifierait de toute façon l'adoption de mesures visant à prévenir de nouvelles augmentations de l'effort de pêche dues aux améliorations technologiques et à l'accroissement de la taille et du nombre d'engins de pêche.

Plan d'action

En ce qui concerne la certification de la puissance motrice et la mesure du tonnage, les actions suivantes sont envisagées:

- proposition visant à consolider les dispositions relatives à la mesure du tonnage qui figurent actuellement dans le règlement (CEE) n° 2930/86 du Conseil définissant les caractéristiques des navires de pêche;
- poursuite des consultations avec des fabricants de moteurs et des organismes de classification afin de déterminer la meilleure solution technique pour la certification de la puissance motrice, suivies d'échanges avec des experts des États

membres. Sur la base de ces discussions, la Commission présenterait une proposition pour de nouvelles dispositions juridiques sur la puissance motrice.

En ce qui concerne l'utilisation des caractéristiques des engins de pêche en tant qu'indicateurs de la capacité et de l'effort de pêche, la Commission prendra les mesures décrites ci-après.

- **Études de cas.** Les États membres ont fixé de nombreuses limites concernant le type et la taille des engins de pêche aux niveaux national, régional ou local. L'expérience acquise dans le cadre de l'application de ces mesures constituerait une base de discussion utile pour examiner la possibilité de les mettre en œuvre au niveau communautaire. En premier lieu, la Commission recueillerait dès 2007 des informations auprès des États membres concernant les caractéristiques de ces systèmes. Une étude serait menée ultérieurement pour analyser les résultats d'un ou de plusieurs de ces systèmes de gestion.
- **Consultation avec les États membres, les parties intéressées et le milieu scientifique.** Pour l'année 2007, la Commission a l'intention de lancer une série de contacts et de réunions avec les parties intéressées et les scientifiques afin de définir des pêcheries adaptées à l'application des nouveaux types de limitations de la capacité ou de l'effort de pêche mentionnés dans la présente communication. Le comité scientifique, technique et économique de la pêche (CSTEP) sera consulté sur certains aspects de l'évaluation de l'effort de pêche sur la base des caractéristiques des engins de pêche.
- **Projets pilotes.** La Commission proposera alors, en tant qu'exercice pilote, que certaines pêcheries sélectionnées soient gérées sur la base des indicateurs d'effort et de capacité mentionnés dans la présente communication. Cette expérience pilote pourra avoir lieu dans le courant de l'année 2008.

7. CONCLUSIONS

La Commission estime que le tonnage des navires de pêche est une mesure appropriée de la taille des navires et donc un indicateur valable de la capacité de pêche. Il conviendrait de continuer à utiliser le tonnage pour calculer la capacité globale des flottes de pêche des États membres. La Commission a l'intention de proposer de légères améliorations à sa définition, en particulier un nouveau texte juridique consolidant les dispositions actuelles.

La puissance d'un navire de pêche est également un bon indicateur de la capacité de pêche, mais l'efficacité des dispositions communautaires actuelles n'est pas satisfaisante. Il convient d'améliorer considérablement la procédure de certification de la puissance motrice. En ce qui concerne l'utilisation des caractéristiques des engins de pêche en tant qu'indicateurs de la capacité de pêche, la Commission mènera à bien le plan d'action proposé comprenant l'évaluation d'études de cas, des discussions avec les parties intéressées et la mise en œuvre de projets pilotes.

La Commission estime que les mesures proposées dans le plan d'action peuvent fournir une base solide pour décider qu'il y aura éventuellement lieu de se référer plus largement aux caractéristiques des engins de pêche en tant qu'indicateurs de la capacité de pêche et donc en tant qu'instruments de gestion dans le cadre de la politique commune de la pêche, quand on pourra le faire et comment il faudra s'y prendre.