



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 5.2.2007
COM(2007) 39 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE PARLAMENTUL
EUROPEAN**

**privind îmbunătățirea capacității de pescuit și a indicatorilor de efort în cadrul politicii
comune în domeniul pescuitului**

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

privind îmbunătățirea capacității de pescuit și a indicatorilor de efort în cadrul politicii comune în domeniul pescuitului

Cuprins

1.	Obiectivul prezentei Comunicări	3
2.	Definirea capacității de pescuit și a efortului de pescuit.....	3
2.1.	Capacitatea de pescuit.....	3
2.2.	Efortul de pescuit	3
3.	Cuantificarea capacității de pescuit.....	4
3.1.	Indicatorii capacității de pescuit pe baza pe caracteristicilor navei	4
3.1.1.	Tonajul unei nave de pescuit.....	4
3.1.2.	Puterea unei nave de pescuit	5
3.1.3.	Alți indicatori ai capacității de pescuit pe baza caracteristicilor navei	6
3.2.	Indicatorii capacității de pescuit pe baza echipamentului de pescuit.....	6
3.2.1.	Tipul și dimensiunile echipamentului de pescuit. Eficiență și selectivitate.....	6
3.2.2.	Indicatorii capacității de pescuit pentru traule	7
3.2.3.	Indicatorii capacității de pescuit pentru paragate.....	7
3.2.4.	Indicatorii capacității de pescuit pentru plase tip pungă	7
3.2.5.	Indicatorii capacității de pescuit pentru vârșe.....	7
3.2.6.	Indicatorii capacității de pescuit pentru setci și setci cu sirec.....	8
3.2.7.	Control și punere în aplicare	8
4.	PROGRESUL TEHNOLOGIC.....	8
5.	ACTIVITATEA DE PESCUIT.....	9
5.1.	Definirea activității de pescuit	9
5.2.	Înregistrarea și monitorizarea activității; jurnalul de bord.....	10
6.	ACȚIUNI VIITOARE	10
7.	CONCLUZII.....	12

1. OBIECTIVUL PREZENTEI COMUNICĂRI

Ajustarea capacității flotelor la posibilitățile de pescuit disponibile și limitarea efortului de pescuit necesare pentru conservarea stocurilor de pește reprezintă instrumente cheie de management ale politicii comune în domeniul pescuitului.

Scopul prezentei comunicări constă în a deschide o dezbatere privind metoda cea mai eficientă de cuantificare a capacității și efortului de pescuit în cadrul politicii comune în domeniul pescuitului.

2. DEFINIREA CAPACITATII DE PESCUIT SI A EFORTULUI DE PESCUIT

2.1. Capacitatea de pescuit

Capacitatea de pescuit este definită ca fiind abilitatea unei nave sau a unui grup de nave de a prinde pește¹. Cuantificarea capacității prezintă două tipuri de abordări.

Conform abordării economice, capacitatea unei nave ori a unui grup de nave echivalează cu *producția* lor maximă sau cantitatea maximă de pește care poate fi prins într-o perioadă de timp determinată, cu condiția ca navele să fie utilizate la capacitatea lor maximă, iar stocurile să se mențină într-o stare bună de sănătate.

Conform celeilalte abordări,, adoptată în general pentru managementul piscicol, cuantificarea capacității piscicole se bazează pe “potențialul” flotelor de a contribui la fondul piscicol în cauză, evaluat în termeni de mortalitate piscicolă. Această cuantificare a potențialului maxim de *contribuție* se poate baza pe caracteristicile navei sau ale echipamentului de pescuit. Aceste caracteristici ale navei sau ale echipamentului se mai numesc și parametri ai capacității de pescuit.

În cadrul politicii comune în domeniul pescuitului, până în momentul de față, capacitatea de pescuit a fost cuantificată pe baza caracteristicilor navei. Acest tip de abordare datează încă din perioada primelor programe multianuale de orientare, adoptate la începutul anilor 1980. Indicatorii capacității de pescuit selectați la acel moment erau tonajul navei și puterea motorului; aceștia au fost incluși în regulamentul de bază al politicii comune în domeniul pescuitului², care oferă, de asemenea, posibilitatea de a defini capacitatea de pescuit în funcție de numărul și/sau dimensiunile echipamentelor de pescuit.

2.2. Efortul de pescuit

Legislația comunitară definește efortul de pescuit pentru o navă ca fiind produsul capacității și activității acesteia. În cazul unui grup de nave, efortul de pescuit reprezintă suma efortului fiecărei nave.

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

² Articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 2371/2002 al Consiliului din 20 decembrie 2002 privind conservarea și exploatarea durabilă a resurselor piscicole, în conformitate cu politica comună în domeniul pescuitului.

Efortul de pescuit poate fi considerat un aport energetic, în care capacitatea reprezintă energia, iar activitatea reprezintă perioada de timp în care se utilizează energia. Acest aspect este adevărat mai ales atunci când capacitatea se definește ca putere a navei (vezi 3.1.2).

3. CUANTIFICAREA CAPACITĂȚII DE PESCUIT

3.1. Indicatorii capacității de pescuit pe baza pe caracteristicilor navei

De regulă, capacitatea se cuantifică pe baza caracteristicilor navei. Acest tip de abordare este simplu și relativ ușor de pus în aplicare, cel puțin în ceea ce privește tonajul. Tonajul și puterea reprezintă indicatorii cei mai des utilizați, cu toate că există alternative.

3.1.1. Tonajul unei nave de pescuit

Tonajul navei este o funcție de întregul volum sau de o parte din acesta. Există mai multe sisteme de calcul pentru tonajul unei nave, iar acestea diferă mai ales în ceea ce privește volumele care sunt incluse în calcul.

La începutul PCP (politica comună în domeniul pescuitului), statele membre aplicau standarde diferite pentru a măsura tonajul. Doar navele de peste 24 m lungime, care realizau călătorii internaționale, erau măsurate prin intermediul unui sistem comun în cadrul Comunității, întrucât se aflau sub incidența Convenției de la Londra³.

În 1994, Consiliul a adoptat definiția actuală a tonajului, care se aplică la toate navele de pescuit din cadrul Comunității⁴. În ceea ce privește navele cu o lungime totală egală sau mai mare de 15 m, tonajul se calculează ca o funcție a volumului total anexat, așa cum este definit de Convenția de la Londra, iar, în ceea ce privește navele sub 15 m, volumul total anexat este înlocuit de o estimare a volumului cocii (o funcție a lungimii, lățimii și adâncimii).

De la sfârșitul anului 2003, toate navele de pescuit din cadrul Comunității au început să fie măsurate conform unei definiții comune a tonajului. Această realizare este deosebit de importantă pentru PCP. Cu toate acestea, din când în când, pescarii solicită ca anumite spații din cadrul navei să nu fie incluse în calculul tonajului, sau nici chiar în regimul intrare-ieșire⁵. În opinia Comisiei, acest fapt ar putea reprezenta un pas înapoi ce ar submina măsurile actuale de management al capacității. În trecut, tonajul era măsurat în mod diferit în statele membre, însă aveau în comun faptul că anumite suprafețe nu erau incluse în calcul. Aceasta complica sistemul și încuraja declarațiile false cu privire la utilizarea suprafețelor, pentru a putea înlocui o navă veche cu alta mai mare.

Se observă, din experiență, că definiția actuală dată tonajului este satisfăcătoare și nu este planificată nici o modificare fundamentală a acesteia.

³ Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor semnată la Londra în 1969.

⁴ Regulamentul (CEE) nr. 2930/86 al Consiliului de definire a caracteristicilor vaselor de pescuit. Regulamentul (CE) nr. 3259/94 al Consiliului din 22 decembrie 1994 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 2930/86 de definire a caracteristicilor vaselor de pescuit. Decizia Comisiei din 20 martie 1995 privind punerea în aplicare a anexei la Regulamentul (CEE) nr. 2930/86 al Consiliului de definire a caracteristicilor vaselor de pescuit.

⁵ În conformitate cu regimul de intrare-ieșire stabilit de Articolul 13 din Regulamentul (CE) nr. 2371/2002 al Consiliului, orice intrare a unei capacități în flota unui stat membru trebuie compensată de ieșirea unei capacități cel puțin egale, exprimată atât termeni de tonaj, cât și de putere.

Acestea fiind spuse, se pot realiza ușoare îmbunătățiri privind aplicarea normelor de măsurare a tonajului în cadrul Comunității, cum ar fi definirea preciziei solicitate pentru calcularea GT (tonajul brut) sau modul de calculare a volumului în situații speciale, ca în cazul navelor catamaran sub 15 m lungime.

Dispozițiile actuale sunt organizate în trei texte juridice: Regulamentul (CEE) nr. 2930/86 al Consiliului, Regulamentul (CEE) nr. 3259/94 al Consiliului, care modifică regulamentul precedent și Decizia 95/84/CE de punere în aplicare a Comisiei. Pentru a simplifica legislația comunitară, Comisia va propune un nou regulament consolidat al Consiliului, care să definească caracteristicile navelor de pescuit, pentru a înlocui textele actuale.

3.1.2. *Puterea unei nave de pescuit*

Legislația comunitară⁶ definește puterea unei nave de pescuit ca fiind totalul puterii maxime continue obținute la volantul fiecărui motor și care poate fi aplicată la propulsarea navei. Prin urmare, în conformitate cu legislația comunitară, puterea unei nave de pescuit se referă la puterea de propulsie a acesteia.

De asemenea, navele utilizează ceea ce se numește, în general, “energie auxiliară”. Energia auxiliară poate fi definită ca fiind întreaga putere instalată la bord, care nu este inclusă în definiția puterii de propulsie. Energia auxiliară acoperă următoarele nevoi: echipament asociat cu propulsia (pompe, cârmă etc.), echipament pentru operațiunile de pescuit, echipament pentru procesarea și conservarea peștelui, facilități (iluminare, încălzire, gătit) și echipament electronic privind pescuit sau navigare.

Contribuția energiei auxiliare la puterea totală a navelor de pescuit devine tot mai semnificativă, mai ales în cazul traulerelor de dimensiuni mari. Creșterea energiei auxiliare a permis utilizarea unor plase mai mari și oferă posibilitatea de a pescui la adâncimi mai mari. Din aceste motive, Comisia va propune statelor membre includerea energiei auxiliare în cadrul definiției capacității piscicole.

Sistemul actual de măsurare și certificare a puterii motorului prezintă neajunsuri grave. Un motor poate fi certificat cu o putere mult mai scăzută față de puterea maximă continuă. Randamentul scăzut al puterii (randamentul redus) se obține, în general, prin ajustarea setărilor parametrilor de injecție în momentul certificării acestuia. Aceste ajustări sunt ușor reversibile și, prin urmare, puterea reală generată de motor la instalarea acestuia la bord este aproape imposibil de monitorizat sau verificat.

Comisia încearcă să găsească un sistem nou de certificare a puterii motorului, astfel încât puterea certificată să corespundă puterii maxime continue reale; prin urmare, motoarelor asemănătoare ar trebui să li se atribuie un randament asemănător.

Acest aspect este deosebit de complex din punct de vedere tehnic și nu poate fi soluționat fără cooperarea producătorilor de motoare, a societăților de clasificare și a administrațiilor responsabile cu procedurile de certificare din cadrul statelor membre.

Implementarea unui nou sistem de certificare a puterii va necesita noi dispoziții legale care să înlocuiască Articolul 5 din Regulamentul (CEE) nr. 2930/86 al Consiliului. De asemenea,

⁶ Articolul 5 din Regulamentul (CEE) nr. 2930/86 al Consiliului de definire a caracteristicilor vaselor de pescuit.

noile dispoziții ar trebui să includă definirea energiei auxiliare ca făcând parte din definiția capacității. Comisia a propus ca certificarea puterii motorului să se bazeze pe autorizația de emisie a oxizilor de nitrogen existentă, emisă conform dispozițiilor anexei IV la Convenția MARPOL⁷, însă această soluție trebuie evaluată în continuare din punct de vedere tehnic.

3.1.3. Alți indicatori ai capacității de pescuit pe baza caracteristicilor navei

Se pot utiliza și alți indicatori ai capacității pe baza caracteristicilor navei, deși aceștia nu par să aducă un plus de valoare față de tonaj și putere:

Volumul calelor pentru pește este utilizat uneori ca indicator privind portanța navei de pescuit. În cazul navelor care pescuiesc la apă adâncă, acest indicator se dovedește irelevant, întrucât calele pentru pești se umplu foarte rar. Traulerele pelagice și navele cu plase tip pungă, dimpotrivă, își scurtează deseori durata călătoriilor de pescuit din cauza dimensiunii calelor. Totuși, acest indicator se află în strânsă legătură cu volumul navei (adică, tonajul GT) și este greu de monitorizat

De asemenea, capacitatea de congelare poate fi considerată un indicator potrivit al capacității. Capacitatea de congelare reprezintă cantitatea de pește care poate fi congelată pe unitate de timp și constituie un factor de limitare în cazul anumitor nave. Totuși, capacitatea de congelare este foarte greu de certificat și monitorizat. Energia auxiliară ar putea fi utilizată drept echivalent al capacității de congelare, întrucât procesele de congelare și refrigerare necesită o cantitate mare de energie; acest fapt ar constitui un alt argument în favoarea includerii energiei auxiliare în calculul capacității navei.

S-a propus ca tracțiunea bolardului să fie considerată un indicator pentru traulere. Aceasta se definește ca fiind puterea maximă exercitată de navă în momentul tracțiunii față de un punct fix. Tracțiunea bolardului a reprezentat dintotdeauna o valoare contractuală pentru navele de tip remorcher (și uneori pentru traulere) și există metode standard de măsurare a acesteia. Totuși, măsurarea este costisitoare și ar putea prezenta aceeași problemă a declarațiilor false ca și în cazul puterii motorului; dacă motorul are un randament redus, puterea de tracțiune trebuie să fie, de asemenea, mai mică.

3.2. Indicatorii capacității de pescuit pe baza echipamentului de pescuit

3.2.1. Tipul și dimensiunile echipamentului de pescuit. Eficiență și selectivitate

Caracteristicile, și mai ales dimensiunile echipamentului de pescuit pot fi considerate ca reprezentând potențialul navei de a genera mortalitate piscicolă. Dacă se definesc clar tipul și dimensiunile echipamentului de pescuit pe care pescarii au voie să îl utilizeze pentru pescuit, capacitatea de pescuit se poate cuantifica mai ușor pe baza unor astfel de informații.

Eficiență și selectivitate

Nu există o distincție clară între caracteristicile unui echipament de pescuit care afectează eficiența acestuia (capacitatea generală de a pescui) și cele care îi afectează selectivitatea (capacitatea de a deosebi speciile sau dimensiunile peștilor). Comisia dorește să propună ca tipul și dimensiunile echipamentului de pescuit să fie considerate factori care determină

⁷ Convenția internațională privind prevenirea poluării de către nave, 1973, astfel cum a fost modificată de Protocolul din 1978 (MARPOL 73/78)

eficiența, și, prin urmare, potențialul sau capacitatea de pescuit, în timp ce alte caracteristici ale echipamentului, cum ar fi mărimea ochiului de plasă sau anumite mecanisme de sortare să fie folosite pentru a influența selectivitatea. Deși această abordare reprezintă o simplificare, ea este utilă pentru a face deosebirea între măsurile de gestionare destinate să limiteze capacitatea și măsurile destinate să perfecționeze selectivitatea.

Comisia va ține seama de acest aspect în momentul realizării proiectelor viitoarelor propuneri legislative în materie de gestionare a capacității și de măsuri tehnice de conservare.

Tipuri de echipamente de pescuit

În momentul în care se urmărește cuantificarea capacității de pescuit în funcție de echipamentul de pescuit, e mai util să se clasifice echipamentele în două grupe, în funcție de posibilitatea de a le detașa de navă sau nu. Dacă echipamentele piscicole rămân atașate de navă, perioada de pescuit a acestora poate fi estimată în funcție de perioada în care nava se află pe mare. Un astfel de caz este cel al traulelor și al plaselor tip pungă, precum și al unor tipuri de paragat. Dacă echipamentul de pescuit este lăsat în zonele de pescuit, după care nava montează alte echipamente și se întoarce în port, măsurarea perioadei sau a activității de pescuit nu mai depinde de timpul petrecut pe mare de navă și este mai dificil de estimat. Un astfel de caz este cel al setcilor, setcilor cu sirec sau al vârșelor.

3.2.2. Indicatorii capacității de pescuit pentru traule

Pescuitul cu ajutorul traulelor constă, în principal, în filtrarea apei. Presupunând o viteză optimă pentru traule, în funcție de speciile vizate, suprafața de deschidere a plasei, care se măsoară în metri pătrați (m^2), oferă o cuantificare potrivită a capacității de pescuit.

Pescuitul cu ajutorul traulelor de apă adâncă sau pelagice poate fi caracterizat prin aceeași suprafață de deschidere menționată mai sus. Traulele laterale pot fi caracterizate de lungimea traversei, care determină suprafața de deschidere la acest tip de traul.

3.2.3. Indicatorii capacității de pescuit pentru paragat

Capacitatea piscicolă a paragatelor poate fi cuantificată în funcție de numărul de cârlige sau, dacă distanța dintre cârlige este constantă, în funcție de lungimea paragatei.

3.2.4. Indicatorii capacității de pescuit pentru plase tip pungă

Capacitatea plaselor tip pungă poate fi caracterizată de lungimea totală a plasei, întrucât adâncimea plasei este caracteristică tipului de specie pescuită. Se cere atenție sporită privind dispozitivele de concentrare a peștilor (FAD), care pot crește capacitatea la un grad dificil de cuantificat. Plasele tip pungă sunt întotdeauna atașate navei.

3.2.5. Indicatorii capacității de pescuit pentru vârșe

Capacitatea unei vârșe poate fi cuantificată în funcție de numărul și dimensiunea vârșelor. Celelalte caracteristici ale vârșelor, cum ar fi forma, dimensiunea gurii de deschidere și anumite mențiuni cu privire la materialele utilizate, depind foarte mult de zona de pescuit și ar putea fi definite ca măsuri tehnice.

3.2.6. *Indicatorii capacității de pescuit pentru setci și setci cu sirec*

Capacitatea de pescuit a acestor plase este direct proporțională cu dimensiunea acestora, de aceea, numărul de plase, lungimea și adâncimea lor sunt indicatorii cei mai potriviți ai capacității. De asemenea, în locul acestora, se poate utiliza și suprafața fiecărei plase. Dimensiunea ochiurilor și alte caracteristici sunt considerate măsuri tehnice.

3.2.7. *Control și punere în aplicare*

În general, s-a convenit că orice sistem care gestionează capacitatea sau efortul și care folosește indicatori ai echipamentului de pescuit este mult mai dificil de monitorizat și de pus în aplicare, decât un sistem bazat pe caracteristicile navei. Pentru a fi eficient, un astfel de sistem trebuie să se bazeze pe hotărârea autorităților și a părților implicate de a-l pune în aplicare. Acest lucru ar fi posibil într-o zonă de pescuit bine delimitată și pentru un grup de nave bine definit, care, dacă se poate, să aibă acces exclusiv la zona respectivă.

4. PROGRESUL TEHNOLOGIC

Unul dintre principalele neajunsuri privind utilizarea indicatorilor capacității de pescuit pe baza caracteristicilor navei îl reprezintă faptul că aceștia nu pot ține seama cu ușurință de efectul progresului tehnologic.

În general, se acceptă faptul că, în prezent, o navă medie cu tehnologie încorporată pescuiește o cantitate mult mai mare decât o navă cu un tonaj echivalent în urmă cu 30 de ani. Totuși, acest fenomen este greu de cuantificat. Datorită progreselor tehnologice, unele studii indică creșteri anuale ale productivității cuprinse între 1 și 3 %⁸ sau chiar mai mari în cazul anumitor zone de pescuit. Iată câteva exemple de progrese tehnologice care au contribuit la această creștere a capacității de pescuit reale:

- Utilizarea elicelor portante controlabile sau a duzelor nu sporește puterea navei, conform definiției din legislația comunitară, însă crește gradul de eficiență cu care este folosită această putere. Același randament motorului poate produce o putere mai mare de tracțiune a traulurilor sau o viteză mai mare de navigare.
- Echipamentele electronice sub forma unei instalații de detectare a peștilor sau a unei instalații care să controleze poziția echipamentului sunt câteva exemple de progrese privind eficiența navelor ce nu pot fi reprezentate de un parametru măsurabil. Același lucru este valabil și pentru dispozitivele electronice care controlează poziția traulului și îl determină să fie utilizat cu mai multă eficiență.
- Un alt exemplu îl reprezintă utilizarea datelor transmise prin satelit pentru a determina locația probabilă a stocurilor de ton. Această tehnică le permite navelor de ton să reducă perioada de căutare în favoarea perioadei de pescuit, sporind, astfel, captura la fiecare călătorie de pescuit.
- Echipamentul mai puternic de pe punte îi permite navei să arunce și să tragă plasa de mai multe ori pe zi, sporind efectiv captura, în timp ce dimensiunea

⁸ Raportul privind eficiența și productivitatea operațiunilor de capturare a peștelui; Grupul de lucru ICES privind Raportul din 2004 referitor la tehnologia de pescuit și comportamentul peștilor.

ambarcațiunii, puterea de propulsie și numărul de zile petrecute pescuind rămân neschimbate.

- Modelul traulelor a fost îmbunătățit în diferite moduri, cu scopul de a reduce forța necesară pentru ca acestea să fie trase prin apă. Un material mai puternic permite folosirea unor fibre mai subțiri, ceea ce face ca traulul să opună mai puțină rezistență atunci când se află în mișcare în apă. De asemenea, forma hidrodinamică a ușilor și a traulului au fost perfecționate pentru a reduce din rezistență, fapt ce îi permite ambarcațiunii să utilizeze un traul mai mare.

Efectul progresului tehnologic asupra capacității de pescuit este probabil o problemă prea complexă pentru a putea fi integrată în mod explicit în cadrul măsurilor de gestionare a zonelor de pescuit. Gestionarea capacității de pescuit pe baza tipului și dimensiunii echipamentului de pescuit prezintă avantajul că poate evita o parte din dificultate prin stabilirea unor limite la nivelul echipamentului de pescuit.

Standardizarea și progresul tehnologic

Cuantificarea și limitarea capacității și a efortului de pescuit pe baza caracteristicilor echipamentului de pescuit implică un anumit grad de standardizare a tipurilor, dimensiunilor și a altor caracteristici ale echipamentului, cum ar fi mărimea ochiurilor sau forma cârligului. Această standardizare poate limita progresul tehnologic și, prin urmare, eficiența echipamentului.

5. ACTIVITATEA DE PESCUIT

5.1. Definirea activității de pescuit

Activitatea de pescuit se definește ca fiind perioada în care capacitatea de pescuit a unei nave este folosită efectiv. În legislația comunitară, activitatea de pescuit se referă la activitatea navei și se măsoară în zile. Cu toate acestea, ar putea fi definită mai exact pentru unele zone de pescuit, în funcție de perioada de timp în care echipamentul de pescuit funcționează.

Activitatea navei

În prezent, acest concept se aplică planurilor de recuperare privind speciile de cod și merlucius, precum și anexei II la regulamentul privind TAC (captură totală admisibilă) și cotele pentru 2006, unde activitatea navelor se calculează în funcție de zilele petrecute în zonă și în care lipsesc din port. De asemenea, se aplică la calcularea efortului de pescuit în regimul apelor occidentale⁹, unde activitatea se definește ca fiind perioada de timp petrecută într-o zonă bine definită. În cazul navelor amplasate în apropierea zonelor de pescuit, cele două definiții de mai sus sunt echivalente.

Pe lângă definiția precedentă, normele privind activitatea de pescuit trebuie să precizeze clar cum se calculează numărul de zile. Spre exemplu, trebuie să se stabilească dacă se consideră

⁹ Regulamentul (CE) nr.1954/2003 al Consiliului din 4 noiembrie 2003 privind gestionarea efortului de pescuit referitor la anumite zone și resurse de pescuit comunitare, de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2847/93 și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 685/95 și (CE) nr. 2027/95

că zilele se referă la zile calendaristice sau la numărul de ore împărțit la 24 și să se explice cum se calculează fracțiunile dintr-o zi.

Activitatea echipamentului de pescuit. Perioada de imersie.

Un indicator mai exact și, teoretic, mai bun pentru măsurarea activității l-ar putea constitui timpul efectiv petrecut pescuind, adică perioada de timp în care echipamentul de pescuit este în mod activ în apă, sau “perioada de imersie”. Totuși, perioada de imersie a echipamentului fix este, în general, greu sau costisitor de monitorizat în mod corespunzător, întrucât vârșele, plasele și alte echipamente fixe pot fi lăsate în apă, în timp ce nava se deplasează în altă parte sau se întoarce în port. De asemenea, pot fi amplasate de către o ambarcațiune și recuperate de o alta sau pot fi fixate permanent.

5.2. Înregistrarea și monitorizarea activității; jurnalul de bord

În principiu, jurnalul de bord ar trebui să ofere posibilitatea de a înregistra toate datele necesare pentru a calcula activitatea în diferite moduri. Căpitanii navei au obligația de a completa datele potrivite în funcție de regimul de pescuit sub care activează. Există două seturi de date relevante referitoare la activitate:

- (a) Datele navei: poziția geografică în perioade diferite de timp
- (b) Datele echipamentului: perioada de timp petrecută în apă pentru operațiunile de pescuit.

Monitorizarea activității navei trebuie să se bazeze pe datele din jurnalul de bord și din VMS (sistemul de monitorizare a navei). În viitor, introducerea unui jurnal de bord electronic ar spori posibilitățile de monitorizare a activității cu precizie și la timpul potrivit.

6. ACȚIUNI VIITOARE

În ceea ce privește indicatorii actuali ai capacității, Comisia consideră că definiția tonajului unei nave de pescuit este exactă și pusă în aplicare în mod corect și, prin urmare, nu necesită modificări majore. Totuși, certificarea puterii navelor de pescuit nu este satisfăcătoare. Serviciile Comisiei vor continua discuția cu statele membre, producătorii de motoare, societățile de clasificare și reprezentanții pescarilor pentru a perfecționa sistemul actual de certificare stabilit de Regulamentul (CEE) nr. 2930/86 al Consiliului de definire a caracteristicilor vaselor de pescuit.

În privința adoptării unor indicatori ai capacității și ai efortului pe baza dimensiunii și caracteristicilor echipamentului de pescuit, nu s-a luat nici o măsură până în prezent. Acest aspect este deosebit de tehnic și ar necesita o monitorizare și un control bine puse la punct, prin urmare și o consultare suplimentară cu scopul de a evalua corespunzător această posibilitate.

Sectoarele de pescuit care, în prezent, sunt identificate prin zona de pescuit, speciile urmărite și tipul echipamentului de pescuit ar putea fi cele mai bune candidate pentru punerea în aplicare a limitelor privind capacitatea și efortul pe baza echipamentului de pescuit. În cazul acestor sectoare de pescuit, autorizația de pescuit poate fi considerată sub forma unui volum de activitate maxim realizat cu un echipament de pescuit bine definit în ceea ce privește tipul

și dimensiunea (standardizare). Totuși, există unele aspecte care necesită a fi dezbătute înainte de punerea în aplicare a unei astfel de abordări în cadrul legislației comunitare:

- Compatibilitatea cu limitele actuale ale efortului de pescuit și “denumirea” autorizațiilor de pescuit eliberate pe baza caracteristicilor navei, adică tonajul și puterea.
- Posibilitatea de a elimina limitele capacității stabilite pe baza caracteristicilor navei, dacă se aplică un sistem de gestionare bazat doar pe echipamentul de pescuit. Cu alte cuvinte, s-ar putea stabili un sistem bazat pe autorizația de pescuit în mod independent față de puterea și tonajul navei?
- În cele din urmă, are trebui soluționată introducerea unui astfel de sistem de gestionare a efortului în cadrul sistemului privind toate limitele capacității stabilite de legislația comunitară (regimul de intrare-ieșire).

În timp ce așteaptă rezultatele acestei discuții, Comisia consideră că situația actuală a multor zone de pescuit din Europa ar justifica, cel puțin, adoptarea măsurilor de prevenire a creșterilor suplimentare ale efortului de pescuit determinate de progresul tehnologic și de creșterea dimensiunilor și a numărului de echipamente de pescuit.

Planul de acțiune

În ceea ce privește certificarea puterii motorului și măsurarea tonajului, sunt luate în considerare următoarele acțiuni:

- Propunerea de consolidarea a dispozițiilor privind măsurarea tonajului, inclusă acum în Regulamentul (CEE) nr. 2930/86 al Consiliului de definire a caracteristicilor vaselor de pescuit.
- Continuarea consultărilor cu producătorii de motoare și societățile de clasificare, cu scopul de a identifica soluția tehnică cea mai potrivită pentru certificarea puterii motorului, după care urmează schimburile cu experții statelor membre. Pe baza acestor discuții, Comisia ar putea înainta o propunere pentru noile dispoziții legale privind puterea motorului.

În ceea ce privește utilizarea caracteristicilor echipamentului de pescuit ca indicatori pentru capacitatea și efortul de pescuit, Comisia va lua următoarele măsuri:

- **Studii de caz.** Statele membre au stabilit numeroase limite privind tipul și dimensiunea echipamentului de pescuit la nivel național, regional sau local. Experiența câștigată în urma aplicării acestor măsuri ar putea constitui o bază importantă pentru discutarea posibilității de a pune în aplicare astfel de măsuri la nivelul Comunității. Ca o primă sarcină, începând din anul 2007, Comisia va strânge informații de la statele membre privind caracteristicile unor astfel de sisteme. Ulterior, va urma un studiu care să analizeze rezultatele unuia sau mai multor astfel de programe de gestionare.
- **Consultarea cu statele membre, părțile interesate și oamenii de știință.** De-a lungul anului 2007, Comisia intenționează să inițieze o serie de legături și întâlniri cu părțile implicate și oamenii de știință, cu scopul de a identifica zonele de pescuit potrivite pentru aplicarea noilor tipuri de limite ale capacității sau efortului

menționate în prezenta Comunicare. Comitetului științific, tehnic și economic pentru pescuit (CSTEP) i se va solicita să furnizeze recomandări privind aspectele specifice ale evaluării efortului de pescuit pe baza caracteristicilor echipamentului de pescuit.

- **Proiecte pilot.** Apoi, Comisia va propune, sub forma unui exercițiu tip pilot, ca unele zone de pescuit selectate să fie gestionate pe baza indicatorilor pentru efort și capacitate menționați în prezenta Comunicare. Acest proiect s-a putea desfășura în cursul anului 2008.

7. CONCLUZII

Comisia consideră că tonajul navelor de pescuit reprezintă o măsură adecvată privind dimensiunea navei și, în consecință, un indicator potrivit pentru capacitatea de pescuit. Tonajul ar trebui să fie utilizat, în continuare, pentru evaluarea capacității totale a flotelor de pescuit din cadrul statelor membre. Comisia intenționează să propună câteva îmbunătățiri minore la definiția acesteia, inclusiv un text juridic nou care să consolideze dispozițiile actuale.

De asemenea, puterea unei nave de pescuit este un indicator adecvat privind capacitatea de pescuit, însă eficacitatea regulilor comunitare actuale nu este satisfăcătoare. Procedura de certificare a puterii motorului trebuie îmbunătățită substanțial. În ceea ce privește utilizarea caracteristicilor echipamentului de pescuit drept indicatori ai capacității de pescuit, Comisia va realiza planul de acțiune propus care include o evaluare a studiilor de caz, discuții cu părțile interesate și implementarea proiectelor pilot.

Comisia consideră că măsurile propuse în cadrul planului de acțiune pot oferi un fundament solid pe care să se bazeze deciziile ulterioare cu privire la momentul, metoda și cazul în care caracteristicile echipamentului de pescuit ar trebui utilizate într-o măsură mai mare ca indicatori ai capacității de pescuit și, prin urmare, ca instrumente de gestionare în cadrul politicii comune în domeniul pescuitului.