



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 5.2.2007  
KOM(2007) 39 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH  
EUROPAPARLAMENTET**

**om förbättrade indikatorer för fiskekapaciteten och fiskeansträngningen inom ramen  
för den gemensamma fiskeripolitiken**

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH  
EUROPAPARLAMENTET**

**om förbättrade indikatorer för fiskekapaciteten och fiskeansträngningen inom ramen  
för den gemensamma fiskeripolitiken**

**Innehållsförteckning**

1.	Meddelandets syfte.....	3
2.	Definition av fiskekapacitet och fiskeansträngning .....	3
2.1.	Fiskekapacitet.....	3
2.2.	Fiskeansträngning .....	3
3.	Bestämning av fiskekapaciteten.....	4
3.1.	Indikatorerna för fiskekapaciteten grundade på fartygets egenskaper.....	4
3.1.1.	Ett fiskefartygs tonnage.....	4
3.1.2.	Ett fiskefartygs maskinstyrka.....	5
3.1.3.	Andra indikatorer för fiskekapaciteten grundade på fartygets egenskaper.....	6
3.2.	Indikatorerna för fiskekapaciteten grundade på fiskeredskapen.....	6
3.2.1.	Typ av och storleken på fiskeredskapen. Effektivitet och selektivitet.....	6
3.2.2.	Fiskekapacitetsindikatorer för trålar .....	7
3.2.3.	Fiskekapacitetsindikatorer för långrevar.....	7
3.2.4.	Fiskekapacitetsindikatorer för notar.....	7
3.2.5.	Fiskekapacitetsindikatorer för burar, tinor eller mjärddar .....	7
3.2.6.	Fiskekapacitetsindikatorer för bottensatta garn och grimgarn.....	7
3.2.7.	Kontroll och tillsyn .....	8
4.	Teknisk utveckling.....	8
5.	Fiskeaktivitet.....	9
5.1.	Definition av fiskeaktivitet.....	9
5.2.	Registrering och övervakning av aktiviteten; loggbok .....	10
6.	Framtida vägval.....	10
7.	Slutsatser .....	11

## **1. MEDDELANDETS SYFTE**

Anpassningen av fiskeflottornas kapacitet till deras tillgängliga fiskemöjligheter och begränsningen av fiskeansträngningen där så krävs för att bevara fiskebestånden utgör de viktigaste förvaltningsinstrumenten inom den gemensamma fiskeripolitiken.

Syftet med detta meddelande är att inleda en debatt om det bästa sättet att bestämma fiskekapaciteten och fiskeansträngningen inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken.

## **2. DEFINITION AV FISKEKAPACITET OCH FISKEANSTRÄNGNING**

### **2.1. Fiskekapacitet**

Fiskekapacitet definieras som ett fartygs eller en grupp fartygs förmåga att fånga fisk<sup>1</sup>. Det finns två metoder för att bestämma kapaciteten.

Genom den ekonomiska beräkningsmetoden bestäms kapaciteten hos ett fartyg eller en grupp av fartyg som maximal avkastning, dvs. den största mängd fisk som potentiellt kan fångas under en viss period, förutsatt att fartygen utnyttjas fullt ut och fiskbestånden hålls friska.

Genom den andra metoden som är allmänt vedertagen för fiskeriförvaltningen grundas beräkningen av fiskekapaciteten på fiskeflottornas potential att tillföra fisket något i form av ökad fiskeridödlighet. Bestämningen av denna maximala potentiella tillförsel kan grundas på fartygets eller fiskeredskapens egenskaper. Nämnade egenskaper kan även kallas parametrar för fiskekapaciteten.

Inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken har fiskekapaciteten hittills bestämts på grundval av fartygets egenskaper. Denna metod härstammar från de första fleråriga utvecklingsprogram som antogs i början av 1980-talet. De indikatorer för fiskekapaciteten som valdes då utgjordes av fartygets tonnage och dess maskinstyrka vilka har inbegripits i grundförordningen för den gemensamma fiskeripolitiken<sup>2</sup> som även omfattar en möjlighet att definiera fiskekapaciteten som antalet fiskeredskap och/eller fiskeredskapens storlek.

### **2.2. Fiskeansträngning**

I gemenskapslagstiftningen definieras ett fartygs fiskeansträngning som produkten av dess kapacitet och aktivitet. För en grupp av fartyg definieras fiskeansträngningen som summan av varje enskilt fartygs fiskeansträngning.

Fiskeansträngningen kan liknas vid en energiinsats där kapaciteten motsvarar styrkan och aktiviteten motsvarar den tid under vilken styrkan används. Detta är mycket lättfattligt när kapacitet definieras som fartygsmaskinstyrka (se 3.1.2).

---

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

<sup>2</sup> Artikel 3 i rådets förordning (EG) nr 2371/2002 av den 20 december 2002 om bevarande och hållbart utnyttjande av fiskeresurserna inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken.

### 3. BESTÄMNING AV FISKEKAPACITETEN

#### 3.1. Indikatorerna för fiskekapaciteten grundade på fartygets egenskaper

Det är allmän praxis att bestämma kapaciteten på grundval av fartygets egenskaper. Denna metod är enkel och relativt lätt att genomföra, särskilt när det gäller tonnage. Tonnage och maskinstyrka är de två vanligaste indikatorerna, även om det också finns andra.

##### 3.1.1. Ett fiskefartygs tonnage

Ett fartygs tonnage utgörs helt eller delvis av dess inneslutna volym. Det finns olika sätt att beräkna ett fartygs tonnage och de skiljer sig främst från varandra när det gäller de volymer som beaktas vid beräkningen.

Under de första åren efter införandet av den gemensamma fiskeripolitiken tillämpade medlemsstaterna olika normer för att mäta tonnage. Endast fartyg som var längre än 24 m och som gick i internationell trafik mättes enligt ett gemenskapssystem, eftersom de omfattades av Londonkonventionen<sup>3</sup>.

Rådet antog 1994 den tonnagedefinition som nu gäller för alla gemenskapens fiskefartyg<sup>4</sup>. För fartyg med en total längd på minst 15 m beräknas tonnaget som en funktion av dess inneslutna volym enligt definitionen i London-konventionen, medan den totala inneslutna volymen för fartyg på mindre än 15 m ersätts med en uppskattning av skrovets volym (funktionen av längd, bredd och djup).

Sedan slutet av 2003 har alla gemenskapens fiskefartyg mätts enligt en gemensam tonnagedefinition, vilket är en stor framgång för den gemensamma fiskeripolitiken. Yrkesfiskarna begär emellertid emellanåt att vissa utrymmen ombord på ett fartyg bör undantas från tonnageberäkningen eller till och med från systemet för inträde och utträde<sup>5</sup>. Kommissionen anser att detta skulle vara ett steg i fel riktning som skulle underminera de åtgärder som för närvarande gäller för att förvalta den nuvarande kapacitetsberäkningen. Tidigare mättes tonnaget på olika sätt i medlemsstaterna, men gemensamt för alla var ändå att vissa utrymmen inte togs med i beräkningen, vilket försvårade systemet och främjade felaktiga deklARATIONER av användningen av utrymmena för att göra det möjligt att ersätta ett gammalt fartyg med ett nytt.

Med facit i hand är den gällande definitionen av tonnage tillfredsställande och det finns inga planer på någon större ändring av den.

Trots detta kan man ändå göra smärre ändringar av tillämpningen av gemenskapens norm för skeppsmätning, till exempel fastställa den precision som krävs för beräkningen av bruttotonnaget eller av hur volymen skall beräknas under särskilda förhållanden, t.ex. när det gäller katamaranfartyg med en längd på högst 15 m.

---

<sup>3</sup> Internationella konventionen om skeppsmätning som undertecknades i London 1969.

<sup>4</sup> Rådets förordning (EEG) nr 2930/86 om definition av fiskefartygs egenskaper. Rådets förordning (EG) nr 3259/94 av den 22 december 1994 om ändring av förordning (EEG) nr 2930/86 om definition av fiskefartygs egenskaper. Kommissionens beslut av den 20 mars 1995 om genomförande av bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2930/86 om definition av fiskefartygs egenskaper.

<sup>5</sup> Enligt det system för inträde-utträde som fastställs i artikel 13 i rådets förordning (EG) nr 2371/2002 skall ett inträde av ny kapacitet i en medlemsstats flotta kompenseras av ett utträde av minst samma kapacitet, både när det gäller tonnage och maskinstyrka.

Gällande bestämmelser fastställs i följande tre rättsakter: Rådets förordning (EEG) nr 2930/86, rådets förordning (EEG) nr 3259/94 om ändring av förordning (EEG) nr 2930/86 och det genomförande kommissionsbeslutet 95/84/EG. För att förenkla gemenskapslagstiftningen kommer kommissionen att föreslå en ny konsoliderad rådsförordning om definition av fiskefartygs egenskaper för att ersätta gällande rättsakter.

### 3.1.2. *Ett fiskefartygs maskinstyrka*

Ett fiskefartygs maskinstyrka definieras i gemenskapslagstiftningen<sup>6</sup> som den samlade maximala kontinuerliga maskinstyrka som kan uppnås vid varje motors svänghjul och som kan användas för att framdriva fartyget. Enligt gemenskapslagstiftningen avser därför ett fiskefartygs maskinstyrka dess framdrivningseffekt.

Fartygen använder också vad som i allmänhet kallas "hjälpmaskinerieffekt". Hjälpmaskinerieffekten kan definieras som den totala installerade effekt som inte inbegrips i framdrivningseffekten. Hjälpmaskinerieffekten täcker följande behov: Utrustning som är förbunden med framdrivningen (pumpar, roder mm), fiskeredskap, utrustning för fiskberedning och -konservering, bostadsutrymmen (belysning, uppvärmning, matlagning) och elektronisk utrustning för fiske och navigering.

Hjälpmaskinerieffektens andel av ett fiskefartygs samlade effekt har blivit betydande, särskilt när det gäller stora trålare. Ökad hjälpmaskinerieffekt har gjort det möjligt att använda större nät och fiska i mycket djupa vatten. Av dessa skäl kommer kommissionen att föreslå för medlemsstaterna att hjälpmaskinerieffekten skall inbegripas i definitionen av fiskekapaciteten.

Det nuvarande mättnings- och certifieringssystemet för maskinstyrka har stora brister. En motor kan certifieras med en styrka som är mycket lägre än dess maximala kontinuerliga maskinstyrka. Den lägre märkeffekten (så kallad effektsänkning) kan vanligtvis uppnås genom en ändrad inställning av bränsleinsprutningen när motorn certifieras. Dessa ändringar kan lätt återställas och följaktligen är den verkliga uteffekten hos en motor som installerats ombord nästan omöjlig att övervaka eller kontrollera.

Kommissionen arbetar på att ta fram ett nytt system för certifiering av maskinstyrka så att den certifierade styrkan motsvarar den verkliga maximala kontinuerliga maskinstyrkan, vilket skulle resultera i att liknande motorer skulle erhålla liknande märkeffekter.

Denna fråga är tekniskt komplicerad och kan inte lösas utan ett samarbete mellan motortillverkare, klassificeringssällskap och de myndigheter som ansvarar för certifieringsförfarandena i medlemsstaterna.

Genomförandet av ett nytt certifieringssystem för maskinstyrka kommer att kräva nya bestämmelser som ersätter artikel 5 i rådets förordning (EEG) nr 2930/86. De nya bestämmelserna bör även omfatta en definition av hjälpmaskinerieffekt som en del av definitionen av kapaciteten. Kommissionen har kommit fram till att certifieringen av maskinstyrka bör grundas på existerande certifikat för utsläpp av kväveoxider som utfärdats i

---

<sup>6</sup> Artikel 5 i rådets förordning (EEG) nr 2930/86 om definition av fiskefartygs egenskaper.

enlighet med bestämmelserna i bilaga IV till Marpolkonventionen<sup>7</sup>, men denna lösning kräver ytterligare teknisk bedömning.

### 3.1.3. *Andra indikatorer för fiskekapaciteten grundade på fartygets egenskaper*

Också följande kapacitetsindikatorer som grundas på fartygets egenskaper får användas, även om de inte förefaller att tillföra något större värde jämfört med egenskaperna tonnage och maskinstyrka:

Fisklastrummens volym används ibland som en indikator för ett fiskefartygs lastkapacitet. För fisket efter bottenlevande arter förefaller denna indikator mycket irrelevant, eftersom lastrummen för fisk sällan blir helfyllda. Det motsatta gäller för pelagiska trålare och ringnotsfartyg som ofta måste avbryta sina fiskeresor i och med att lastrummen för fisk blir fulla. Denna indikator har dock en stark koppling till fartygsvolymen (dvs. bruttotonnage) och är svår att övervaka.

Fryskapacitet kan också anses vara en lämpligt kapacitetsindikator. Fryskapaciteten avser den fiskmängd som kan frysas per tidsenhet och utgör en begränsande faktor inom vissa typer av fisken. Det skulle emellertid bli mycket svårt att certifiera och övervaka fryskapaciteten. Hjälpmaskinerieffekten skulle kunna användas som ett indirekt mått på fryskapaciteten, eftersom frysnings- och kylningsprocesserna kräver stora energimängder, vilket kunde vara ytterligare ett argument för att inbegripa hjälpmaskinerieffekten i beräkningen av fartygskapaciteten.

Dragkraften vid påle har föreslagits vara en lämplig indikator för trålare. Den definieras som ett fartygs största kraft när det drar mot en fast punkt. Dragkraften vid påle har alltid utgjort ett avtalsvärde för bogserande fartyg (och ofta även för trålare) och det finns standardmetoder för att mäta den. Mätningen är emellertid dyr och man kommer att ha samma problem med att maskinstyrkan uppges vara svagare än den är, vilket innebär att även den uppmätta dragkraften skulle vara lägre.

## 3.2. **Indikatorerna för fiskekapaciteten grundade på fiskeredskapen**

### 3.2.1. *Typ av och storleken på fiskeredskapen. Effektivitet och selektivitet*

Fiskeredskapens egenskaper, särskilt deras storlek, kan anses vara representativa för fartygets potential att bidra till ökad fiskeridödlighet. Om typen av och storleken på de fiskeredskap som yrkesfiskarna tillåts använda inom särskilda typer av fiske definieras på ett bra sätt kommer det att bli lättare att bestämma fiskekapaciteten.

#### Effektivitet och selektivitet

Det görs ingen klar åtskillnad mellan de egenskaper hos fiskeredskap som påverkar deras effektivitet (allmänna förmåga att fånga fisk) eller de som påverkar deras selektivitet (förmåga att skilja på olika fiskarter och fiskstorlekar). Kommissionen föreslår att fiskeredskapens typ och storlek bör anses vara kopplade till deras effektivitet och därmed till fiskepotentialen eller fiskekapaciteten, medan vissa egenskaper hos fiskeredskapen, exempelvis maskstorlek och separationsanordningar bör anses påverka selektiviteten. Även

---

<sup>7</sup> Den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg, 1973, enligt ändringarna genom 1978 års protokoll till denna (MARPOL 73/78).

om denna metod är förenklande, så tjänar den till att särskilja de förvaltningsåtgärder som syftar till att begränsa kapaciteten från de åtgärder som syftar till att förbättra selektiviteten.

Kommissionen kommer att beakta detta när den utarbetar utkastet till lagförslag inom områdena kapacitetsförvaltning och tekniska bevarandeåtgärder.

### Typ av fiskeredskap

När man försöker att bestämma fiskekapaciteten på grundval av fiskeredskapen kan det vara lämpligt att klassificera fiskeredskapen i två grupper, beroende på om redskapen alltid är fastgjorda i fartyget eller inte. När fiskeredskapen är fastgjorda i fartyget kan deras fisketid beräknas på grundval av fartygets tid till sjöss. Detta gäller för trålar och notar, samt för vissa typer av långrevar. Om fiskeredskapen lämnas i fiskevattnen medan fartyget lägger ut andra redskap eller går tillbaka till hamn, kan mätningen av fisketiden eller aktiviteten bli oberoende av fartygets tid till sjöss, vilket gör mätningen svårare. Detta skulle bli fallet när det gäller bottsatta garn, grimgarn, burar, tinor eller mjärddar.

#### *3.2.2. Fiskekapacitetsindikatorer för trålar*

**Trålning** innebär i huvudsak att vattnet filtreras. Om man antar att trålningen sker med en optimal trålhastighet allt efter målart kan man utifrån storleken på trålöppningen mätt i kvadratmeter (m<sup>2</sup>) på ett rimligt sätt bestämma fiskekapaciteten.

Trålfiske efter demersala och pelagiska arter kan båda kännetecknas av den öppningsstorlek som beskrivs ovan. Bomtrålare kan kännetecknas av bomlängden, vilken avgör storleken på öppningen för denna typ av trål.

#### *3.2.3. Fiskekapacitetsindikatorer för långrevar*

Fiskekapaciteten hos långrevar kan bestämmas genom antalet krokarna, eller om avståndet mellan krokarna är jämnt, långrevens längd.

#### *3.2.4. Fiskekapacitetsindikatorer för notar*

Kapaciteten hos notar kan kännetecknas av nätets sammanlagda längd, medan nätets djupgående kännetecknar målarten. Man bör särskilt notera att användningen av anordningar som samlar fisk (FAD) kan öka kapaciteten i en sådan omfattning att den blir svår att bestämma. Notar är alltid fastgjorda i fartyget.

#### *3.2.5. Fiskekapacitetsindikatorer för burar, tinor eller mjärddar*

Kapaciteten för fiske med burar, tinor eller mjärddar kan bestämmas genom antalet av och storleken på desamma. Burarnas, tinornas eller mjärddarnas övriga egenskaper, exempelvis deras form, storleken på öppningarna och vissa använda material, beror i hög grad på fisket ifråga och kan definieras som tekniska åtgärder.

#### *3.2.6. Fiskekapacitetsindikatorer för bottsatta garn och grimgarn*

Fiskekapaciteten hos dessa nät är direkt kopplad till deras storlek, därför skulle antalet nät tillsammans med deras längd och djupgående kunna vara lämpliga kapacitetsindikatorer. Som ett alternativ kunde även nätets ytmått användas. Maskstorleken och andra egenskaper specificeras som tekniska åtgärder.

### 3.2.7. Kontroll och tillsyn

Det råder en allmän enighet om att det skulle vara svårare att genomföra kontroll- och tillsynsverksamhet i ett system som förvaltar kapacitet och ansträngning inom ramen för indikatorer för fiskeredskap än i ett system som grundas på fartygsegenskaper. För att ett sådant system skall kunna vara effektivt krävs starka åtaganden av myndigheterna och andra berörda parter när det gäller tillsynen. Detta skulle endast vara möjligt i en väl avgränsad fiskezon och för en väl avgränsad grupp av fartyg, som helst skulle ha ensamrätt till fisket.

## 4. TEKNISK UTVECKLING

En av de stora nackdelarna med de fiskekapacitetsindikatorer som grundas på fartygsegenskaper är att de inte på ett enkelt sätt kan beakta effekterna av teknisk utveckling.

Det är allmänt accepterat att ett toppmodernt standardfartyg idag fångar avsevärt större mängder fisk än vad ett fartyg med motsvarande tonnage gjorde för 30 år sedan. Detta fenomen är emellertid svårt att kvantifiera. Vissa undersökningar påvisar en årlig produktivitetsökning tack vare teknisk utveckling som uppgår till mellan en och tre procent<sup>8</sup> eller till och med mer för vissa typer av fisken. Följande är exempel på tekniska framsteg som lett till den ökade fiskekapaciteten:

- Användningen av propellrar eller dysor med ställbar stigning ökar inte fartygens maskinstyrka i den mening som avses i gemenskapslagstiftningen, men ökar effektiviteten när denna styrka används. Samma uteffekt hos maskinen kan ge en större dragkraft vid trålfiske eller högre fart.
- Elektronikutrustning för att finna fisk eller för att kontrollera redskapspositionerna utgör exempel på förbättrad fartygseffektivitet som inte kan mätas med någon parameter. Detsamma gäller för elektronisk utrustning för att kontrollera trålens position vilket gör dess användning mycket mer effektiv.
- Användningen av satellituppgifter för att fastställa troliga platser för tonfiskbestånd utgör ett annat exempel. Sådan teknik gör det möjligt för tonfiskfartygen att minska sökningstiden och öka fisketiden, vilket leder till en ökad fångst per fiskeres.
- Kraftigare däcksutrustning gör det möjligt för ett fartyg att sätta och hala trålen flera gånger per dag, vilket sålunda ökar fångsten, medan storleken på fartyget, framdrivningseffekten och antal fiskedagar förblir oförändrade.
- Utformningen av trålarna har förbättrats på många sätt för att minska den kraft som krävs för att dra dem genom vattnet. Starkare material tillåter tunnare fibrer och detta gör att trålarna bjuder mindre motstånd när de dras genom vattnet. Den hydrodynamiska utformningen av öppningarna och trålens form har också förbättrats för att minska motståndet, vilket gör att ett specifikt fartyg kan använda en större trål.

---

<sup>8</sup> Report on efficiency and productivity in fish capture operations ICES Working Group on Fish Technology and Fish Behaviour Report 2004.



Effekterna av den tekniska utvecklingen på fiskekapaciteten är troligtvis alltför komplex för att man skall kunna inbegripa dem i fiskeförvaltningsåtgärderna. Förvaltningen av fiskekapaciteten på grundval av typen av och storleken på fiskeredskap har fördelen att en del av problemet undviks genom att begränsningar införs på fiskeredskapsnivå.

### Standardisering och teknisk utveckling

Bestämningen och begränsningen av fiskekapaciteten och fiskeansträngningen på grundval av fiskeredskapens egenskaper medför en viss grad av standardisering när det gäller redskapstyper, storlek och andra egenskaper som maskstorlek och krokform. Denna standardisering kan hindra den tekniska utvecklingen och därmed även redskapens effektivitet.

## **5. FISKEAKTIVITET**

### **5.1. Definition av fiskeaktivitet**

Fiskeaktivitet definieras som den tid under vilken ett fartygs fiskekapacitet effektivt utnyttjas. Enligt gemenskapslagstiftningen avser fiskeaktiviteten fartygets aktivitet och mäts i dagar. Aktiviteten skulle emellertid kunna definieras mer ingående för vissa typer av fiske på grundval av den tid som fiskeredskapen används.

#### Fartygets aktivitet

Detta begrepp gäller för närvarande återhämtningsplaner för torsk och kummel samt för bilaga II till 2006 års TAC- och kvotförordning, enligt vilka fartygets aktivitet förvaltas som dagar i området och ute ur hamn. Det gäller även vid beräkningen av fiskeansträngningen enligt ordningen för de västra vattnen<sup>9</sup>, enligt vilken aktivitet definieras som den tid som tillbringats i ett väl avgränsat område. För fartyg som är baserade nära sina fiskeområden gäller också de två ovanstående definitionerna.

Utöver föregående definition måste bestämmelserna om fiskeaktivitet tydligt föreskriva hur antalet dagar skall beräknas. Det är t.ex. nödvändigt att fastställa huruvida dagar skall motsvaras av kalenderdagar eller av antalet timmar dividerat med 24 och att förklara hur delar av dygnet skall behandlas.

#### Aktivitet avseende fiskeredskap. Tid i vattnet

En mer exakt och, teoretiskt, bättre indikator för att mäta aktiviteten vore realtiden för fisket, dvs. den tid som fiskeredskapen faktiskt ligger i vattnet. Tiden då redskapet ligger kvar i vattnet är för förankrade redskap i allmänhet svår eller dyr att övervaka på ett korrekt sätt, eftersom burar, tinor, mjärdar, nät och andra förankrade redskap kan lämnas i vattnet medan fartyget förflyttar sig bort från området eller tillbaks till hamnen. De kan även läggas ut av ett fartyg och hämtas av ett annat, och de kan även läggas ut permanent.

---

<sup>9</sup> Rådets förordning (EG) nr 1954/2003 av den 4 november 2003 om förvaltningen av fiskeansträngningen för vissa fiskezoner och fisketillgångar inom gemenskapen, om ändring av förordning (EEG) nr 2847/93 och om upphävande av förordningarna (EG) nr 685/95 och (EG) nr 2027/95.

## 5.2. Registrering och övervakning av aktiviteten; loggbok

Loggboken bör i princip möjliggöra en registrering av alla de uppgifter som krävs för att beräkna aktiviteten på olika sätt. Befälhavarna bör fylla i tillämpliga uppgifter beroende på den fiskeordning som deras fiskeaktivitet omfattas av. Två grunduppsättningar av uppgifter är relevanta för aktiviteten:

- (a) Fartygsuppgifter: Geografisk position vid olika tidpunkter.
- (b) Redskapsuppgifter: Den tid som redskapet ligger kvar i vattnet under fiskeinsatsen.

Övervakningen av fartygets aktivitet måste grundas på uppgifter ur loggboken och från fartygsövervakningssystemet VMS. Det kommande införande av en elektronisk loggbok kommer att förbättra möjligheterna att övervaka aktiviteten på ett korrekt sätt och vid lämplig tidpunkt.

## 6. FRAMTIDA VÄGVAL

Med avseende på gällande kapacitetsindikatorer anser kommissionen att definitionen av ett fiskefartygs tonnage är adekvat och väl genomförd, och därför behöver den inte genomgå några större förändringar. Certifieringen av fiskefartygens maskinstyrka är emellertid inte tillfredsställande. Kommissionen kommer att fortsätta sina diskussioner med medlemsstaterna, motortillverkarna, klassificeringssällskapen och yrkesfiskarnas företrädare för att förbättra det gällande certifieringssystem som inrättades genom rådets förordning (EEG) nr 2930/86 om definition av fiskefartygs egenskaper.

När det gäller antagandet av kapacitets- och ansträngningsindikatorer som grundas på fiskeredskapens storlek och egenskaper har ännu inga diskussioner inletts. Frågan är i hög grad teknisk och kommer att kräva högt specialiserad övervakning och därför krävs ytterligare samråd för att man skall kunna bedöma denna möjlighet ingående.

Fisken som för närvarande identifieras genom fiskeområde, målarter och typ av fiskeredskap är kanske de bäst lämpade kandidaterna för genomförandet av begränsningar när det gäller kapacitet och ansträngning som grundas på fiskeredskap. För dessa fisken kunde man tänka sig fisketillstånd i form av en största tillåtna aktivitet med en väl avgränsad fiskeredskapstyp och fiskeredskapsstorlek (standardisering). Det finns emellertid en rad problem som måste lösas innan man kan genomföra en sådan metod i gemenskapslagstiftningen, nämligen följande:

- Förenlighet med gällande begränsningar av fiskeansträngningen och det sätt som fisketillstånd grundade på fartygets egenskaper uttrycks i, dvs. tonnage och maskinstyrka.
- Möjlighet att avskaffa kapacitetsbegränsningar som grundas på fartygsegenskaper när ett förvaltningssystem som grundas endast på fiskeredskapen tillämpas. Med andra ord ifrågasätts det om det går att inrätta ett fisketillståndsbaserat system som är oberoende av fartygens maskinstyrka och tonnage.
- Slutligen måste man kunna integrera ett sådant system för ansträngningsförvaltning i systemet med sammanlagda kapacitetsbegränsningar som inrättats genom gemenskapslagstiftningen (systemet för inträde och utträde).

I avvaktan på resultatet av dessa diskussioner anser kommissionen att det nuvarande läget för en stor del av det europeiska fisket i många fall skulle rättfärdiga ett antagande av åtgärder för att förhindra ytterligare ökning av fiskeansträngningen till följd av tekniska framsteg och större och fler fiskeredskap.

### Handlingsplan

När det gäller certifieringen av maskinstyrka och tonnagemätningen planeras följande åtgärder:

- Ett förslag som konsoliderar de bestämmelser om tonnagemätning som nu ingår i rådets förordning (EEG) nr 2930/86 om definition av fiskefartygs egenskaper.
- Fortsatta samråd med motortillverkare och klassificeringssällskap för att finna bästa tekniska lösning för certifieringen av maskinstyrka, och därefter diskussioner med sakkunniga i medlemsstaterna. På grundval av dessa diskussioner kan kommissionen sedan lämna ett förslag till nya bestämmelser om maskinstyrka.

När det gäller användningen av fiskeredskapens egenskaper som indikatorer för fiskekapacitet och fiskeansträngning kommer kommissionen att vidta följande åtgärder:

- **Fallstudier** Medlemsstaterna har fastställt ett flertal gränser för fiskeredskapens typer och storlek på nationell, regional och lokal nivå. De erfarenheter som gjorts vid tillämpningen av dessa bestämmelser skulle utgöra ett värdefullt diskussionsunderlag när det gäller möjligheterna att genomföra sådana bestämmelser på gemenskapsnivå. Som första uppgift kommer kommissionen från och med 2007 att samla in uppgifter från medlemsstaterna om sådana systems särdrag. Därefter skulle man gå vidare genom att analysera resultaten av ett eller flera sådana förvaltningssystem.
- **Samråd med medlemsstaterna, de berörda parterna och forskarna** Under 2007 avser kommissionen att kontakta och inleda möten med berörda parter och forskare för att fastställa vilka fisken som lämpar sig för en tillämpning av de nya typer av begränsning av kapacitet och ansträngning som avses i detta meddelande. Vetenskapliga, tekniska och ekonomiska kommittén för fiskerinäringen kommer att rådfrågas när det gäller specifika aspekter av bedömningen av fiskeansträngningen på grundval av fiskeredskapens egenskaper.
- **Pilotprojekt** Kommissionen kommer sedan att föreslå att vissa utvalda fisken som ett pilotprojekt förvaltas på grundval av de indikatorer för ansträngning och kapacitet som avses i detta meddelande. Detta kan komma att äga rum under 2008.

## 7. SLUTSATSER

Kommissionen anser att fiskefartygens tonnage är ett lämpligt mått på fartygsstorleken och därför en lämplig indikator för fiskekapaciteten. Man bör fortsätta att använda tonnage som bedömningsunderlag för den sammanlagda kapaciteten hos medlemsstaternas fiskeflottor.

Kommissionen avser att föreslå vissa små ändringar av definitionen, bl.a. en ny rättsakt där gällande bestämmelser konsolideras.

Ett fiskefartygs maskinstyrka är också en lämplig indikator på fiskekapaciteten, men gemenskapsbestämmelsernas genomslagskraft är inte tillfredsställande. Förfarandet för certifieringen av maskinstyrka måste genomgå en klar förbättring. När det gäller tillämpningen av fiskeredskapens egenskaper som indikatorer på fiskekapacitet kommer kommissionen att genomföra den föreslagna handlingsplanen som omfattar en bedömning av fallstudierna, diskussioner med de berörda parterna och genomförandet av pilotprojekt.

Kommissionen anser att de åtgärder som föreslås i handlingsplanen kan ge en stadig grund för framtida beslut när det gäller när och hur fiskeredskapens egenskaper bör tillämpas mer allmänt som indikatorer på fiskekapacitet och därmed som förvaltningsinstrument inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken.