



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 5.2.2007
COM(2007) 39 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ
ПАРЛАМЕНТ**

**относно подобряване на показателите за риболовния капацитет и риболовното
усилие съгласно общата политика за рибарството**

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО СЪВЕТА И ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**относно подобряване на показателите за риболовния капацитет и риболовното
усилие съгласно общата политика за рибарството**

Съдържание

1.	Цел на настоящото съобщение	3
2.	Определение за риболовен капацитет и риболовно усилие.....	3
2.1.	Риболовен капацитет	3
2.2.	Риболовно усилие	4
3.	Количествен израз на риболовния капацитет	4
3.1.	Показатели на риболовния капацитет, основани на характеристиките на кораба	4
3.1.1.	Тонаж на риболовния кораб.....	4
3.1.2.	Мощност на риболовния кораб.....	5
3.1.3.	Други показатели на риболовния капацитет, основани на характеристиките на кораба	6
3.2.	Показатели на риболовния капацитет, основани на характеристиките на риболовните съоръжения	7
3.2.1.	Вид и размери на риболовните съоръжения. Ефикасност и селективност	7
3.2.2.	Показатели за риболовния капацитет за тралове.....	8
3.2.3.	Показатели за риболовния капацитет при паракати.....	8
3.2.4.	Показатели за риболовния капацитет при серкмета.....	8
3.2.5.	Показатели за риболовния капацитет при кошове	8
3.2.6.	Риболовен капацитет при хрилни и тристенни мрежи.....	8
3.2.7.	Контрол и изпълнение	8
4.	Технически прогрес	9
5.	Риболовна дейност.....	10
5.1.	Определение на риболовната дейност	10
5.2.	Запис и следене на дейността; корабен дневник.....	11
6.	Как да се върви напред	11
7.	Заклучения	13

1. ЦЕЛ НА НАСТОЯЩОТО СЪОБЩЕНИЕ

Адаптирането на капацитета на флотилиите с наличните възможности за риболов и ограничаването на риболовното усилие, когато това е необходимо за запазване на рибните стада, са ключови инструменти за управление на Общата политика по рибарството.

Целта на настоящото Съобщение е да се открие дебат по оптималния начин за количествено определяне на риболовния капацитет и риболовното усилие в рамките на Общата политика по рибарството.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЗА РИБОЛОВЕН КАПАЦИТЕТ И РИБОЛОВНО УСИЛИЕ

2.1. Риболовен капацитет

Риболовният капацитет се определя като способността на един плавателен съд или група плавателни съдове да улавят риба¹. Има два подхода към количественото определяне на капацитета.

Икономическият подход приравнява капацитета на един съд или група съдове към максималната *производителност*, тоест, максималното количество риба, което може да бъде потенциално уловено за определен период, при условие че съдовете са напълно използвани и уловът остане в добро състояние.

Другият подход, който се използва широко при управлението на рибарството, основава количествения израз на риболовния капацитет върху “капацитета” на флотилиите като входящ фактор, представляващ пораждање на риболовна смъртност. Този количествен израз на максималния входен капацитет може да се основава на характеристиките на съда или на риболовните съоръжения. Тези характеристики на съда или на риболовните съоръжения могат също да бъдат обозначени като параметри на риболовния капацитет.

В рамките на общата политика на рибарството риболовният капацитет бе изразяван досега количествено въз основа на характеристиките на съда. Този подход датира от времето на първите многогодишни програми за насоки, приети в началото на 80-те години на XX век. Избраните по онова време показатели на риболовния капацитет бяха тонаж на кораба и мощност на двигателя, като те бяха включени в основния регламент за общата политика за рибарството², който предвижда също възможността риболовният капацитет да бъде определен чрез количеството и/или размерите на риболовните съоръжения.

¹ Гребовал, Д. (изд.) Управление на риболовния капацитет: избрани статии върху основни понятия и въпроси. FAO Fisheries Technical Paper. № 386. Рим, FAO. 1999 г.

² Член 3 от Регламент (ЕО) № 2371/2002 на Съвета от 20 декември 2002 г. относно запазването и устойчивото експлоатиране на риболовните ресурси съгласно общата политика по рибарството.

2.2. Риболовно усилие

Общностното право определя риболовното усилие на даден съд като произведение на неговия капацитет и неговата дейност. За група съдове риболовното усилие се определя като сумата от риболовните усилия на всички съдове.

Риболовното усилие може да се представи и като входяща енергия, при което капацитетът представлява мощността, а дейността – времето, през което се използва мощността. Това е особено уместно, когато капацитетът се определя като мощност на кораба (вж. 3.1.2).

3. КОЛИЧЕСТВЕН ИЗРАЗ НА РИБОЛОВНИЯ КАПАЦИТЕТ

3.1. Показатели на риболовния капацитет, основани на характеристиките на кораба

Обичайна практика е капацитетът да се изразява количествено въз основа на характеристиките на риболовния съд. Този подход е прост и сравнително лесен за прилагане, поне що си отнася до тонажа. Тонажът и мощността са двата най-често използвани показатели, въпреки че има и други.

3.1.1. Тонаж на риболовния кораб

Тонажът на един кораб е функция на целия му затворен обем или на част от него. Има различни системи за изчисляване на тонажа на един кораб и те се различават съществено по отношение на обемите, които се вземат предвид при изчислението.

В началото на общата политика за рибарството (ОПР) държавите-членки прилагаха различни норми за измерване на тонажа. Само съдове с дължина над 24 м, които извършваха международни пътувания, бяха измервани по единна за цялата Общност система, тъй като те бяха субект на Лондонската конвенция³.

През 1994 г. Съветът прие сегашната дефиниция за тонаж, която се прилага към всички риболовни съдове на Общността⁴. За кораби с габаритна дължина от 15 или повече метра тонажът се изчислява като функция на целия затворен обем съгласно определението на Лондонската конвенция, докато за съдове с дължина по-малко от 15 м общият затворен обем е заместен от оценка на обема на корпуса (функция от дължината, широчината и дълбочината).

В края 2003 г. всички риболовни кораби на Общността се измерват съгласно общо определение на тонажа. Това е важен успех за ОПР. От време на време обаче риболовците поставят искането някои обеми в кораба да не се включват при

³ Международна конвенция за измерването на тонажа на кораби, подписана в Лондон през 1969 г.
⁴ Регламент (ЕИО) № 2930/86 на Съвета за определяне на характеристиките на риболовните съдове. Регламент (ЕО) № 3259/94 на Съвета от 22 декември 1994 г. за изменение на Регламент (ЕИО) № 2930/86 за определяне на характеристиките на риболовните съдове. Решение на Комисията от 20 март 1995 г. относно изпълнението на приложението към Регламент на Съвета (ЕИО) № 2930/86 на Съвета за определяне на характеристиките на риболовните съдове.

изчисляването на тонажа, нито дори при входно-изходния режим⁵. Комисията е на мнение, че това би било стъпка назад, която ще подкопае сегашните мерки за управление на капацитета. В миналото тонажът беше измерван по различен начин в държавите-членки, но общ за всички тях беше фактът, че някои обеми не са били вземани предвид при изчисляването му. Това направи системата сложна и насърчи неправилното деклариране на използваните обеми, за да се даде възможност един стар кораб да бъде заместен с по-голям.

Опитът показва, че сегашното определение на тонажа е задоволително и няма планове то да бъде основно променено.

Имайки предвид това, малки подобрения при прилагането на нормите на Общността за измерване на тонажа могат все пак да бъдат направени, например като се определи необходимата точност на изчисляване на бруто тонажа (БТ) или начинът за изчисляване на обема при специални условия, както в случая с катамаранни съдове с дължина под 15 м.

Сегашните разпоредби са изложени в три законодателни текста: Регламент (ЕИО) № 2930/86 на Съвета, Регламент (ЕИО) № 3259/94 на Съвета, в изменение на предишния, и Решение 95/84/ЕО на Комисията. С цел да се опрости общностното право Комисията ще предложи нов консолидиран регламент на Съвета за определяне на характеристиките на риболовните кораби, която да замести сегашните текстове.

3.1.2. Мощност на риболовния кораб

Мощността на един риболовен кораб се определя от общностното право⁶ като сумата от максималната постоянна мощност, получена на маховика на всеки двигател, която може да се използва за тяга на кораба. Ето защо според Общностното право мощността на един риболовен кораб означава неговата тягова мощност.

Корабите използват също така наречената “допълнителна мощност”. Допълнителната мощност може да се определи като общата мощност, инсталирана на борда, която не се включва в определението за тягова мощност. Допълнителната мощност покрива следните нужди: свързани с тягата съоръжения (помпи, рул и пр.), риболовни съоръжения, съоръжения за обработка и консервиране на рибата, битови нужди (осветление, отопление, готвене) и електронни съоръжения за риболов или навигация.

Делът на допълнителната мощност в общата мощност на един риболовен кораб стана значителен, особено при големите траулери. Увеличената допълнителна мощност позволи използването на по-големи мрежи и направи възможен риболов на голяма дълбочина. По тези причини Комисията ще предложи на държавите-членки допълнителната мощност да бъде включена в определението за риболовен капацитет.

⁵ В съответствие с входно-изходния режим, установен от член 13 на Регламент (ЕО) № 2371/2002 на Съвета, всяко навлизане на капацитет във флота на една държава-членка трябва да бъде компенсирано от изхода на най-малко същия капацитет, изразен както в тонаж, така и в мощност.

⁶ Член 5 от Регламент (ЕИО) № 2930/86 на Съвета за определяне на характеристиките на риболовните съдове.

Сегашната система за измерване и сертифициране на мощността на двигателя има сериозни недостатъци. Един двигател може да бъде сертифициран с мощност, която е много по-малка от неговата максимална постоянна мощност. Оценката за занижена мощност се получава обикновено чрез регулиране на впръскването на гориво, когато двигателят се изпитва за сертификация. Това регулиране се променя лесно и в резултат реалната мощност, след като двигателят е монтиран на борда, е почти невъзможно да бъде следена или контролирана.

Комисията работи върху нова система за сертифициране на мощността на двигателя, при която сертифицираната мощност да отговаря на реалната максимална постоянна мощност, в резултат на което близки помежду си двигатели ще получават близки оценки.

Въпросът е технически сложен и не може да бъде решен без сътрудничеството на производителите на двигатели, класификационните дружества и администрациите, отговорни за процедурите при сертифициране в държавите-членки.

Приложението на нова система за сертификация на мощността ще изисква нови правни разпоредби, заместващи член 5 от Регламент (ЕИО) № 2930/86 на Съвета . Новите разпоредби трябва да включват също така определението за допълнителна мощност като част от определението на капацитета. Комисията възнамерява да основе сертификацията на мощността на двигателя върху съществуващия сертификат за емисия на азотни оксиди, издаден съгласно разпоредбите на приложение IV от Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL)⁷, но това решение се нуждае от по-нататъшна техническа преценка.

3.1.3. Други показатели на риболовния капацитет, основани на характеристиките на кораба

Могат да се използват и други показатели на капацитета, макар те да не представляват, както изглежда, голям интерес в сравнение с тонажа и мощността.

Обемът на рибните трюмове се използва понякога като показател за носещия капацитет на един риболовен кораб. За дънен риболов този показател изглежда доста неуместен, тъй като рибните трюмове рядко се пълнят. Напротив, продължителността на риболовните рейсове на траулерите, използващи пелагически мрежи, и сейнерите често се намалява заради големината на рибните им трюмове. Този показател обаче е силно свързан с обема на кораба (напр. бруто тонажа) и е трудно да бъде следен.

Капацитетът за замразяване може също да се разглежда като подходящ показател за капацитета. Капацитетът на замразяване е масата риба, която може да бъде замразена за единица време и той е ограничителен фактор в някои риболовни райони. Капацитетът на замразяване обаче е трудно да бъде сертифициран и следен. Допълнителната мощност може да се използва като заместител на капацитета за замразяване, тъй като процесите на замразяване и охлаждане изискват голямо количество енергия; това би бил още един аргумент за включването на допълнителната мощност при изчисляване на капацитета на кораба.

⁷

Международна конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби, 1973 г., изменена с Протокола от 1978 г., отнасящ се към нея (MARPOL 73/78).

Кнехтовата тяга е предложена като подходящ показател за траулерите. Тя се определя като максималната сила, която един кораб може да упражни, когато тегли спрямо фиксирана точка. Кнехтовата тяга е била винаги договорен параметър за влекачи (и често за траулери) и има стандартни методи за нейното измерване. Нейното измерване обаче е скъпо и е свързано със същия проблем за деклариране под реалната стойност, който засяга и мощността на двигателя; ако двигателят е подценен, измерената тяга също ще бъде по-ниска.

3.2. Показатели на риболовния капацитет, основани на характеристиките на риболовните съоръжения

3.2.1. Вид и размери на риболовните съоръжения. Ефикасност и селективност

Характеристиките и, по-специално, размерите на риболовните съоръжения могат да се разглеждат като представителни за капацитета на един кораб да поражда риболовна смъртност. Ако видът и големината на риболовните съоръжения, които рибарите имат право да използват в определен риболовен район, са добре дефинирани, риболовният капацитет ще може по-лесно да получи количествен израз въз основа на тази информация.

Ефикасност и селективност

Няма ясно разделение между характеристиките на риболовните съоръжения, които влияят върху тяхната ефикасност (общата им способност да ловят риба) и тези, които влияят на селективността им (способността да правят разлика между видовете и големината на рибата). Комисията е готова да предложи видът и големината на риболовните съоръжения да се разглеждат като свързани с ефикасността и следователно с капацитета да се лови риба или риболовния капацитет, докато някои характеристики на риболовните съоръжения, като едрина на мрежата или отделящи устройства, трябва да се разглеждат като свързани със селективността. Въпреки че този подход опростява нещата, той може да помогне да се направи разлика между мерките, насочени към ограничаване на капацитета, и тези, които целят подобряване на селективността.

Комисията ще вземе това предвид при изготвянето на бъдещите законодателни инициативи в областта на управлението на капацитета и техническите мерки за съхраняване .

Вид на риболовните съоръжения

При опитите да се даде количествен израз на риболовния капацитет въз основа на риболовните съоръжения може да се окаже полезно риболовните съоръжения да бъдат класирани в две групи в зависимост от това дали остават прикачени към кораба или не. Когато риболовните съоръжения остават прикачени към кораба, тяхното работно време може да бъде преценено, като се изхожда от времето на кораба, прекарано в морето. Такъв е случаят при траловите и серкметата, както и при някои видове паракати. Ако риболовното съоръжение се оставя в риболовния район, докато корабът залага други съоръжения или се връща в пристанището, измерването на времето на рибарството или дейността може да стане независимо от времето, прекарано от кораба в морето, и да бъде по-трудно за определяне. Такъв е случаят при заложили хрилни мрежи, тристенни мрежи или кошове.

3.2.2. Показатели за риболовния капацитет за тралове

Тралирането представлява по същество филтриране на вода. Ако приемем, че оптималната скорост на трала зависи от рибните видове, повърхностният отвор на мрежата, измерен в квадратни метри (m^2), може да се използва като количествения израз на риболовния капацитет.

Както дълбочинното, така и пелагическото тралиране могат да бъдат характеризирани с описания по-горе отвор на мрежата. Бимтраловите могат да бъдат характеризирани с дължината на гредата (бима), която определя площта на отвора при този тип трал.

3.2.3. Показатели за риболовния капацитет при паракати

Риболовният капацитет на паракатите може да се определи количествено чрез броя на куките или, ако разстоянието между куките остава постоянно, от дължината на параката.

3.2.4. Показатели за риболовния капацитет при серкмета

Капацитетът на серкметата може да се определи чрез общата дължина на мрежата, като дълбочината на мрежата е характеристика за вида на улавяната риба. Трябва да се обърне внимание на употребата на устройства за събиране на рибата (FAD), които могат да увеличат капацитета до степен, която е трудно да бъде измерена количествено. Серкметата са винаги прикачени към кораба.

3.2.5. Показатели за риболовния капацитет при кошове

Капацитетът при риболов с кошове може да се изчисли чрез броя и размера на кошовете. Други характеристики на кошовете, като тяхната форма, размерът на отворите и някои особености на използваните материали, зависят до голяма степен от съответния риболовен район и могат да бъдат определени като технически мерки.

3.2.6. Риболовен капацитет при хрилни и тристенни мрежи

Риболовният капацитет на тези мрежи е свързан пряко с техните размери, така че броят на мрежите заедно с тяхната дължина и дълбочина са подходящи показатели за капацитета. Вместо тях може да се използва и повърхностната площ. Големината на отворите и други характеристики се определят като технически параметри.

3.2.7. Контрол и изпълнение

Общоприето е, че всяка система за управление на капацитета или усилието чрез показатели на риболовните съоръжения ще бъде по-трудна за следене и налагане в сравнение със система, основаваща се на характеристиките на кораба. За да бъде ефикасна подобна система, тя трябва да разчита на силната ангажираност на властите и на заинтересованите за нейното изпълнение страни. Това би било възможно само в строго ограничен риболовен район и за ясно определена група кораби, в идеалния случай имащи изключителен достъп до риболовния район.

4. ТЕХНИЧЕСКИ ПРОГРЕС

Един от главните недостатъци на показателите за риболовния капацитет, основаващи се на характеристиките на кораба, е, че те не могат да отчетат лесно влиянието на техническия прогрес.

Общоприето днес е схващането, че един среден съвременен кораб лови значително по-голямо количество риба отколкото кораб със същия тонаж преди 30 години. Това явление обаче се поддава трудно на количествена интерпретация. Някои изследвания показват, че годишното увеличение на производителността, което се дължи на технически нововъведения, е между 1 и 3 %⁸ или дори повече в някои риболовни райони. Примери за технически подобрения, които са допринесли за това увеличение на реалния риболовен капацитет, са:

- Използването на витла с променлива стъпка или дюзи не увеличава мощността на кораба, съгласно определенията на общностното право, но увеличава ефикасността за използване на тази мощност. Една и съща мощност на двигателя може да упражни по-силна тяга при тралиране или по-висока скорост на плаване.
- Електроника под формата на устройства за намиране на риба или апаратура за контрол на положението на риболовните съоръжения са примери за подобряване на ефикасността на кораба, които не могат да бъдат представени чрез измеряем параметър. Същото е в сила за електронни устройства за контролиране на положението на трала, които правят употребата му по-ефикасна.
- Използването на сателитни данни за определяне на вероятното местонахождение на стада от тон е друг пример. Тази техника позволява на корабите за улов на тон да съкратят своето време за търсене в полза на времето за улов, увеличавайки по този начин улова за едно излизане.
- По-мощни бордови съоръжения позволяват на кораба да влачи и издърпва мрежата повече пъти на ден, с което увеличават ефективния улов, докато размерите на съда, тяговата му мощност и броят на дните на риболова остават непроменени.
- Дизайнът на траловите претърпя различни усъвършенствания с цел да се намали силата, необходима за тегленето им през водата. По-яките материали позволяват по-тънки нишки, благодарение на което тралът оказва по-малко съпротивление при придвижването си през водата. Хидродинамичният дизайн на вратите и на формата на траловите бе също подобрен с цел да се намали съпротивлението, което позволява на един и същи кораб да използва по-голям трал.

Влиянието на техническия прогрес върху риболовния капацитет е може би твърде сложно да се оцени, за да бъде включено с ясна формулировка в мероприятията за управление на риболова. Управлението на риболовния капацитет въз основа на вида и

⁸ Доклад за ефикасността и производителността на риболовните операции; ICES Работна група по технология на рибата и поведение на рибата, 2004 г.

големината на риболовните съоръжения има предимството, че така се избягват част от трудностите по установяване на ограничения на равнището на риболовните съоръжения.

Стандартизацията и техническият прогрес.

Численото изразяване и ограничаването на риболовния капацитет и риболовното усилие въз основа на характеристиките на риболовните съоръжения предполага определена степен на стандартизация на видовете, размерите и други техни характеристики като размер на отворите или форма на куките. Тази стандартизация може да бъде пречка за техническия прогрес и оттам да намали ефикасността на риболовните съоръжения.

5. РИБОЛОВНА ДЕЙНОСТ

5.1. Определение на риболовната дейност

Риболовната дейност се определя като времето, през което риболовният капацитет на даден кораб е ефективно използван. Според общностното право риболовната дейност е свързана с дейността на кораба и се измерва в дни. Тя би могла обаче да бъде и по-точно определена за някои риболовни зони въз основа на времето, през което действат риболовните съоръжения.

Дейност на кораба

Това понятие се отнася понастоящем към възстановителните планове за треска и хек, както и към приложение II на регламент от 2006 г. за общия допустим улов (ТАС) и квотите, където дейността на кораба е нормирана в дни на присъствие в зоната и на отсъствие от пристанището. То се прилага също при изчисляване на риболовното усилие в Режим на западните води⁹, където дейността е определена като времето, прекарано в точно определена зона. За кораби, чиято база е близо до риболовните зони, двете предишни определения се покриват.

В допълнение към предишното определение правилата на риболовната дейност трябва ясно да посочват как се изчислява броят на дните. Така например е необходимо да се посочи дали дните се вземат като календарни дни или като брой часове, разделени на 24, и да се обясни как се отчитат частите от деня.

Дейност на риболовните съоръжения. Време на използване.

По-точен и на теория по-добър показател за измерване на дейността би било действителното време на ловене на риба, т.е. времето, през което риболовното съоръжение се намира активно във водата, или “времето на използване”. Времето на използване за неподвижните съоръжения обаче е най-често трудно или скъпо да бъде отчитано, тъй като кошовите, мрежите и други неподвижни риболовни съоръжения могат да бъдат оставени във водата, докато корабът отива на друго място или се връща

⁹ Регламент (ЕО) № 1954/2003 на Съвета от 4 ноември 2003 г. относно управлението на усилието на риболова във връзка с някои риболовни зони и ресурси на Общността в изменение на Регламент (ЕО) № 2847/93 и отменяща Регламент (ЕО) № 685/95 и (ЕО) № 2027/95.

в пристанището. Те могат освен това да бъдат поставени от един кораб и прибрани от друг, а могат да бъдат поставени и трайно.

5.2. Запис и следене на дейността; корабен дневник

Корабният дневник трябва по принцип да осигурява възможност за записване на всички данни, необходими за изчисляване на дейността по различни начини. Шкиперите трябва да попълват съответните данни в зависимост от риболовния режим, при който работят. Две основни групи данни са свързани с дейността:

- (а) Данни за кораба: географско положение в различни времена
- (б) Данни за риболовните съоръжения: време на престой във водата за една риболовна акция.

Следенето на дейността на кораба трябва да се основава на данни от корабния дневник и от системата за мониторинг на кораба (VMS). Бъдещото внедряване на електронния бордови дневник ще увеличи възможностите за точно и своевременно следене на дейността.

6. КАК ДА СЕ ВЪРВИ НАПРЕД

По отношение на сега действащите показатели за капацитета Комисията е на мнение, че определението на тонажа на риболовния съд е адекватно и правилно прилагано и затова не изисква то да бъде променяно значително. Сертификацията на мощността на риболовните кораби обаче е незадоволителна. Службите на Комисията ще продължат своите обсъждания с държавите-членки, производителите на двигатели, класификационните дружества и представителите на рибарите с цел да се подобри настоящата система за сертифициране съгласно Регламент (ЕИО) № 2930/86 на Комисията, който определя характеристиките на риболовните съдове.

По отношение на приемането на показатели за капацитета и дейността въз основа на размерите на риболовните съоръжения досега не е предприето нищо. Този проблем е във висока степен технически и би изисквал точен мониторинг и контрол и следователно – по-нататъшни консултации, за да се използва по подходящ начин тази възможност.

Риболовни райони, които понастоящем се определят чрез риболовната площ, видовете риба и типа риболовни съоръжения, могат да се окажат най-подходящи за налагане на ограничения на капацитета и усилието, като се изхожда от риболовните съоръжения. За тези риболовни райони трябва да се предвидят разрешения за риболов под формата на максимална осъществена дейност с ясно определени вид и размери на риболовните съоръжения (стандартизация). Има обаче няколко въпроса, които трябва да бъдат разгледани, преди възприемането на подобен подход в общностното право:

- Съвместимост със сегашните ограничения на риболовната дейност и издаването на разрешения за риболов въз основа на характеристиките на кораба като тонаж и мощност.
- Възможност за премахване на ограниченията на капацитета въз основа на характеристиките на кораба, когато се прилага режим на управление, основаващ се

само на риболовните съоръжения. С други думи, възможно ли е риболовна система, основаваща се на разрешения, да бъде установена независимо от мощността и тонажа на корабите?

- Накрая, ще се наложи да бъде решен въпросът за включването на такава система за управление на усилиято в системата за общи ограничения на капацитета, установена от Общностното право (входно-изходен режим).

Докато се чака края на тези обсъждания, Комисията е на мнение, че сегашното положение в много европейски риболовни райони би във всички случаи оправдало приемането на мерки за предотвратяване на по-нататъшното нарастване на риболовното усилие в резултат на техническите подобрения и увеличените размери и брой на риболовните съоръжения.

План за действие

Във връзка със сертифицирането на мощността на двигателя и измерването на тонажа се предвиждат следните действия:

- Предложения, затвърдяващи разпоредбите за измерване на тонажа, включени понастоящем в Регламент (ЕИО) № 2930/86 на Съвета, която определя характеристиките на риболовните кораби.
- Продължаване на консултациите с производителите на двигатели и класификационните дружества с цел да се намери оптимално техническо решение за сертифицирането на мощността на двигателя, последвани от обмен на мнения с експерти от държавите-членки. Въз основа на тези обсъждания Комисията ще направи предложение за нови законодателни разпоредби за мощността на двигателя.

По отношение на използването на характеристики на риболовните съоръжения като риболовен капацитет и риболовно усилие Комисията ще предприеме следните действия:

- **Проучване на опита.** Държавите-членки са поставили многобройни ограничения на вида и размерите на риболовните съоръжения на национално, регионално и местно равнище. Опитът от прилагането на тези мерки ще представлява ценна основа за обсъждане на възможността за прилагане на такива мерки на равнището на Общността. Като първа задача Комисията, започвайки през 2007 г., ще събира информация от държавите-членки за характеристиките на подобни режими. Тази стъпка ще бъде последвана от анализ на резултатите от една или повече такива схеми за управление.
- **Консултация с държави-членки, заинтересовани страни и учени.** През 2007 г. Комисията възнамерява да инициира серия от контакти и срещи със заинтересовани страни и учени с цел да идентифицира риболовни райони, където да бъдат приложени новите ограничения на капацитета и усилиято, споменати в настоящото съобщение. Ще бъде поискано от Научно-техническия и икономически комитет за рибарството (STECF) да излезе със

становище по конкретни аспекти от оценката на риболовното усилие въз основа на характеристиките на риболовните съоръжения.

- **Пилотни проекти.** След това Комисията ще предложи като пилотен проект някои избрани риболовни райони да бъдат управлявани въз основа на показателите за усилие и капацитет, споменати в настоящото Съобщение. Това би могло да стане през 2008 г.

7. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

Комисията смята, че тонажът на риболовните кораби е подходяща мярка за размера на кораба и следователно – подходящ показател за риболовния капацитет. Тонажът трябва да продължи да се използва за оценка на общия капацитет на риболовните флотилии на държавите-членки. Комисията възнамерява да предложи някои малки подобрения в неговото определение, включително нов законодателен текст, който затвърдява настоящите разпоредби.

Мощността на риболовния съд е също подходящ показател за риболовния капацитет, но ефикасността на сегашните разпоредби на Общността не е задоволителна. Процедурата по сертифициране на мощността на двигателя се нуждае от значителни подобрения. По отношение на използването на характеристиките на риболовните съоръжения като показатели за риболовния капацитет Комисията ще изпълни предложения план за действие, включващ оценка на проучения опит, обсъждания със заинтересованите страни и изпълнение на пилотни проекти.

Комисията смята, че мероприятията, предложени в плана за действие, може да дадат солидна основа за бъдещите решения за това дали, кога и как характеристиките на риболовните съоръжения да бъдат по-широко използвани като показатели за риболовния капацитет, а следователно и като инструменти за управление в рамките на Общата политика по рибарството.