



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 5.2.2007
COM(2007) 39 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES
PARLEMENT**

**over de verbetering van de vangstcapaciteits- en visserijspanningsindicatoren in het
kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid**

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES
PARLEMENT**

**over de verbetering van de vangstcapaciteits- en visserijspanningsindicatoren in het
kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid**

Inhoudsopgave

1.	Doel van deze mededeling	3
2.	Definitie van vangstcapaciteit en visserijspanning	3
2.1.	Vangstcapaciteit	3
2.2.	Visserijspanning.....	3
3.	Kwantificering van vangstcapaciteit.....	4
3.1.	Vangstcapaciteitsindicatoren op basis van vaartuigkenmerken.....	4
3.1.1.	Tonnage van een vissersvaartuig	4
3.1.2.	Vermogen van een vissersvaartuig.....	5
3.1.3.	Andere vangstcapaciteitsindicatoren op basis van vaartuigkenmerken.....	6
3.2.	Vangstcapaciteitsindicatoren op basis van vistuig.....	7
3.2.1.	Vistuigtype en -grootte. Doelmatigheid en selectiviteit.....	7
3.2.2.	Vangstcapaciteitsindicatoren voor sleepnetten	7
3.2.3.	Vangstcapaciteitsindicatoren voor beugen.....	8
3.2.4.	Vangstcapaciteitsindicatoren voor zegens	8
3.2.5.	Vangstcapaciteitsindicatoren voor fuiken	8
3.2.6.	Vangstcapaciteitsindicatoren voor kieuwnetten en schakelnetten.....	8
3.2.7.	Controle en handhaving	8
4.	Technologische vooruitgang	8
5.	Visserijactiviteit	9
5.1.	Definitie van visserijactiviteit	9
5.2.	Registratie en volgen van activiteit; logboek.....	10
6.	Verdere stappen.....	11
7.	Conclusies	12

1. DOEL VAN DEZE MEDEDELING

De aanpassing van de capaciteit van de vloten aan de beschikbare vangstmogelijkheden en de beperking van de visserijinspanning voor zover nodig voor de instandhouding van visbestanden, zijn belangrijke beheersinstrumenten van het gemeenschappelijk visserijbeleid.

Deze mededeling wil een aanzet geven tot een discussie over de beste methode om vangstcapaciteit en visserijinspanning in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid te kwantificeren.

2. DEFINITIE VAN VANGSTCAPACITEIT EN VISSERIJINSPANNING

2.1. Vangstcapaciteit

Vangstcapaciteit wordt gedefinieerd als het vermogen van een vaartuig of groep vaartuigen om vis te vangen¹. De kwantificering van deze capaciteit kan op twee manieren worden benaderd.

In de economische benadering wordt de capaciteit van een vaartuig of groep vaartuigen gelijkgesteld met de maximale *output*, ofwel de maximale hoeveelheid vis die in principe kan worden gevangen binnen een bepaalde periode, mits de vaartuigen volledig worden benut en de situatie van de visbestanden gezond blijft.

In de andere benadering, de meest gangbare bij het visserijbeheer, is de kwantificering van de vangstcapaciteit gebaseerd op het 'potentieel' van vloten om een *input* in de visserij teweeg te brengen in termen van het veroorzaken van visserijsterfte. Deze kwantificering van de maximale potentiële input kan worden gebaseerd op vaartuig- of vistuigkenmerken. Naar deze kenmerken wordt ook wel verwezen met de term vangstcapaciteitsparameters.

In het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid is de vangstcapaciteit tot dusver gekwantificeerd op basis van vaartuigkenmerken. Deze methodiek gaat terug tot de eerste, begin jaren tachtig vastgestelde meerjarenprogramma's, waarin richtsnoeren waren vervat. De destijds gekozen vangstcapaciteitsindicatoren, vaartuigtonnage en -motorvermogen, zijn overgenomen in de basisverordening van het gemeenschappelijk visserijbeleid², die tevens de mogelijkheid biedt vangstcapaciteit te definiëren in termen van de hoeveelheid en/of de grootte van het vistuig.

2.2. Visserijinspanning

In de communautaire wetgeving is de visserijinspanning van een vissersvaartuig gedefinieerd als het product van zijn capaciteit en zijn activiteit. Voor groepen vaartuigen is de visserijinspanning gedefinieerd als de som van de visserijinspanningen van alle vaartuigen in de groep.

¹ Gréboval D. (ed.) Managing fishing capacity: selected papers on underlying concepts and issues. FAO Fisheries Technical Paper. Nr. 386. Rome, FAO. 1999.

² Artikel 3 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad van 20 december 2002 inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid.

De visserijinspanning kan worden gezien als een input van energie, waarbij de capaciteit staat voor het vermogen en de activiteit voor de tijd gedurende welke dat vermogen wordt gebruikt. Deze omschrijving biedt met name uitkomst als capaciteit wordt gedefinieerd als het vermogen van een vissersvaartuig (zie 3.1.2).

3. KWANTIFICERING VAN VANGSTCAPACITEIT

3.1. Vangstcapaciteitsindicatoren op basis van vaartuigkenmerken

Het is gebruikelijk om de capaciteit te kwantificeren aan de hand van vaartuigkenmerken. Deze methode is zowel eenvoudig als relatief gemakkelijk te controleren, in ieder geval wat de tonnage betreft. Tonnage en vermogen zijn de meest gebruikelijke indicatoren, hoewel er ook alternatieven zijn.

3.1.1. Tonnage van een vissersvaartuig

De tonnage van een vissersvaartuig wordt berekend als functie van zijn totale of gedeeltelijke inwendige volume. Er zijn diverse methoden voor de berekening van de tonnage van een vaartuig, die met name hierin van elkaar verschillen dat bij de berekening van andere volumes wordt uitgegaan.

In de begindagen van het GVB hanteerden de lidstaten verschillende standaarden bij de meting van de tonnage. Alleen vaartuigen met een lengte van meer dan 24 m die internationale zeereizen maakten, werden gemeten aan de hand van een gezamenlijk systeem dat in de gehele Gemeenschap werd toegepast, aangezien deze vaartuigen onder het Verdrag van Londen vielen³.

In 1994 stelde de Raad de huidige definitie van tonnage vast, die geldt voor alle communautaire vissersvaartuigen⁴. Voor vaartuigen met een lengte over alles van 15 m of meer wordt de tonnage berekend als functie van het totale inwendige volume zoals gedefinieerd in het Verdrag van Londen, terwijl voor vaartuigen met een lengte van minder dan 15 m het totale inwendige volume wordt vervangen door een schatting van het volume van de romp (een functie van de lengte, breedte en diepte).

Sedert eind 2003 zijn alle communautaire vissersvaartuigen gemeten volgens een gemeenschappelijke tonnagedefinitie. Dit is een belangrijke verworvenheid van het GVB. Desalniettemin verzoeken vissers van tijd tot tijd om bepaalde ruimten in het vaartuig buiten beschouwing te laten bij de berekening van de tonnage, of zelfs in het kader van de regeling voor toevoeging/onttrekking aan de vloot⁵. Naar het oordeel van de Commissie zou dit een

³ Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, in 1969 te Londen ondertekend.

⁴ Verordening (EEG) nr. 2930/86 van de Raad houdende definities van de kenmerken van vissersvaartuigen. Verordening (EG) nr. 3259/94 van de Raad van 22 december 1994 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2930/86 van de Raad houdende definities van de kenmerken van vissersvaartuigen. Beschikking van de Commissie van 20 maart 1995 houdende nadere bepalingen voor de toepassing van de bijlage van Verordening (EEG) nr. 2930/86 van de Raad houdende definities van de kenmerken van vissersvaartuigen.

⁵ Volgens de regeling voor toevoeging/onttrekking aan de vloot krachtens artikel 13 van Verordening (EG) nr. 2371/2002 van de Raad, moet elke toevoeging van nieuwe capaciteit aan een vloot van een lidstaat worden gecompenseerd door de onttrekking van ten minste dezelfde capaciteit, uitgedrukt in tonnage en vermogen.

stap terug zijn, die de huidige capaciteitsbeheersingsmaatregelen zou ondermijnen. In het verleden werd de tonnage in de lidstaten weliswaar op verschillende manieren gemeten, maar die hadden gemeen dat bepaalde ruimten niet in de berekening werden meegenomen. Dit maakte het systeem ingewikkeld en het zette aan tot foutieve opgaven van het gebruik van ruimten om een oud vaartuig door een groter te kunnen vervangen.

Omdat de huidige definitie van tonnage in de praktijk goed blijkt te werken, zijn er geen plannen om die ingrijpend te wijzigen.

Dit neemt niet weg dat de toepassing van de communautaire norm voor tonnagemeting voor – kleine – verbeteringen vatbaar is, waarbij gedacht kan worden aan het bepalen van de vereiste nauwkeurigheid bij de berekening van GT of van de manier waarop het volume in bepaalde situaties berekend moet worden, bijvoorbeeld voor catamarans met een lengte van minder dan 15 m.

De huidige bepalingen zijn neergelegd in drie wetsteksten: Verordening (EEG) nr. 2930/86 van de Raad, Verordening (EG) nr. 3259/94 van de Raad tot wijziging van voornoemde verordening en Beschikking 95/84/EG van de Commissie, die nadere toepassingsbepalingen omvat. Ter vereenvoudiging van de communautaire wetgeving zal de Commissie een voorstel indienen voor een nieuwe, geconsolideerde verordening van de Raad houdende definities van de kenmerken van vissersvaartuigen, die de huidige teksten moet gaan vervangen.

3.1.2. Vermogen van een vissersvaartuig

Het motorvermogen van een vissersvaartuig wordt in de communautaire wetgeving⁶ gedefinieerd als het totaal van het maximaal continu vermogen dat het vaartuig aan het vliegwiel van elke motor kan opleveren en dat kan worden aangewend voor de voortstuwing van het vaartuig. Uit hoofde van de communautaire wetgeving wordt met het vermogen van een vissersvaartuig derhalve het voortstuwingsvermogen bedoeld.

Vaartuigen maken ook gebruik van wat doorgaans met ‘hulpvermogen’ wordt aangeduid. Het hulpvermogen kan worden gedefinieerd als het totale, aan boord geïnstalleerde vermogen dat buiten de definitie van voortstuwingsvermogen valt. Het hulpvermogen voorziet in de stroomvoorziening voor: met de voortstuwing samenhangende apparatuur (pompen, roer, enz.), apparatuur voor visserijactiviteiten, apparatuur voor de verwerking en conservering van vis, accommodatie (verlichting, verwarming, kooktoestellen) en elektronische apparatuur voor visserij- of navigatiedoeleinden.

Met name bij grote trawlers is het aandeel van het hulpvermogen in het totale vermogen van de vaartuigen tegenwoordig aanzienlijk. Door de toename van het hulpvermogen kunnen grotere netten worden gebruikt en kan op grote diepten worden gevist. Daarom zal de Commissie de lidstaten voorstellen het hulpvermogen op te nemen in de definitie van vangstcapaciteit.

Het huidige systeem voor de meting en de certificering van het motorvermogen vertoont ernstige tekortkomingen. Een motor kan worden gecertificeerd met een vermogen dat veel lager is dan het maximaal continu vermogen. Een lager maximumvermogen wordt doorgaans gerealiseerd door de brandstofinspuittingsinstellingen op het moment van certificeren van de

⁶ Artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 2930/86 van de Raad houdende definities van de kenmerken van vissersvaartuigen.

motor aan te passen. Deze aanpassingen zijn eenvoudig terug te draaien, zodat de werkelijke vermogensafgifte van een eenmaal aan boord geïnstalleerde motor nauwelijks of niet te controleren is.

De Commissie werkt aan een nieuw systeem voor de certificering van het motorvermogen, dat moet garanderen dat het gecertificeerde vermogen overeenstemt met het werkelijke maximaal continu vermogen; dit moet ertoe leiden dat soortgelijke motoren op soortgelijke wijze worden ingeschaald.

Dit is een technisch complex probleem, dat alleen kan worden opgelost in samenwerking met fabrikanten van motoren, classificatiebureaus en de voor de certificeringsprocedures in de lidstaten verantwoordelijke overheidsdiensten.

De invoering van een nieuw vermogenscertificeringssysteem vereist nieuwe wettelijke bepalingen ter vervanging van artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 2930/86 van de Raad. Hierbij moet ook de definitie van hulpvermogen onderdeel gaan uitmaken van de definitie van capaciteit. De Commissie overweegt om de verklaring van het motorvermogen te baseren op de bestaande verklaring inzake de emissie van stikstofoxiden die wordt afgegeven krachtens bijlage IV bij het MARPOL-Verdrag⁷, maar deze oplossing vergt nog nader technisch onderzoek.

3.1.3. Andere vangstcapaciteitsindicatoren op basis van vaartuigkenmerken

Er kunnen ook andere capaciteitsindicatoren op basis van vaartuigkenmerken worden toegepast, hoewel die nauwelijks meerwaarde lijken te bieden ten opzichte van de indicatoren tonnage en vermogen:

Het volume van de ruimen van vissersschepen wordt soms gebruikt om het laadvermogen van vissersvaartuigen aan te geven. Voor de visserij op demersale soorten is deze indicator nauwelijks relevant, aangezien de ruimen bij deze tak van visserij zelden worden volgeladen. Omgekeerd wordt de tijd dat trawlers voor de pelagische visserij en ringzegen-vaartuigen kunnen uitvaren, vaak bekort door de beperkte omvang van de ruimen voor de vis. Deze indicator is nauw verwant aan het vaartuigvolume (d.w.z. de tonnage in GT), en is lastig te controleren.

De vriescapaciteit kan eveneens als een geschikte capaciteitsindicator worden beschouwd. De vriescapaciteit staat voor de hoeveelheid vis die per tijdseenheid kan worden ingevroren en is in sommige visserijtakken een beperkende factor. De vriescapaciteit is echter zeer moeilijk te certificeren en te controleren. Het hulpvermogen zou gebruikt kunnen worden als een indicatie voor de vriescapaciteit, omdat er veel energie nodig is voor vries- en koelprocessen; dit zou een argument te meer zijn om het hulpvermogen mee te nemen in de berekening van de vaartuigcapaciteit.

De boldertrek is voorgesteld als een geschikte indicator voor trawlers. De boldertrek staat voor de maximale kracht die door een vaartuig kan worden uitgeoefend bij het trekken aan een vast punt. De boldertrek is altijd een contractvoorwaarde geweest voor sleepboten (en vaak ook voor trawlers) en er zijn standaardmethoden om deze trek te meten. Afgezien van het feit dat het een kostbare aangelegenheid is, speelt echter ook bij deze metingen het

⁷ Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, 1973, zoals gewijzigd door het Protocol daarbij van 1978 (MARPOL 73/78)

probleem van de foutieve opgaven, dat we eerder tegenkwamen met betrekking tot het motorvermogen; als dit vermogen wordt verlaagd, zal de gemeten trek ook lager zijn.

3.2. Vangstcapaciteitsindicatoren op basis van vistuig

3.2.1. Vistuigtype en -grootte. Doelmatigheid en selectiviteit

De kenmerken, en met name de grootte, van het vistuig kunnen worden gezien als indicatie van het visserijsterfepotentieel van een vaartuig. Indien het type en de grootte van het vistuig dat vissers voor een bepaalde visserijtak mogen gebruiken, helder omschreven zijn, is de vangstcapaciteit mogelijk eenvoudiger te kwantificeren op basis van die gegevens.

Doelmatigheid en selectiviteit

Er bestaat geen duidelijk onderscheid tussen de vistuigkenmerken die van invloed zijn op de doelmatigheid van het tuig (het vermogen om te vissen in algemene zin) en de kenmerken die van invloed zijn op de selectiviteit van het vistuig (het vermogen om onderscheid te maken naar vissoort of -grootte). De Commissie zou willen voorstellen dat vistuigtype en -grootte worden beschouwd als factoren die betrekking hebben op de doelmatigheid, en daarmee op het vangstpotentieel of de vangstcapaciteit, terwijl andere kenmerken, zoals maaswijdte of sorteerinrichtingen, beschouwd moeten worden als factoren die van invloed zijn op de selectiviteit. Hoewel dit een versimpelde voorstelling is, kan aan de hand hiervan wel onderscheid worden gemaakt tussen beheersmaatregelen die gericht zijn op capaciteitsbeperking en maatregelen die een betere selectiviteit beogen.

De Commissie zal hier rekening mee houden bij het opstellen van toekomstige wetgevingsvoorstellen op het gebied van capaciteitsbeheer en technische instandhoudingsmaatregelen.

Vistuigtype

Als men de vangstcapaciteit wil kwantificeren op basis van het vistuig, kan het nuttig zijn dit in twee groepen te verdelen, namelijk vistuig dat wel en vistuig dat niet aan het vaartuig vast blijft zitten. In het eerste geval kan de duur van de vistijd met het vistuig worden geschat aan de hand van de tijd dat het vaartuig zich op zee bevindt. Dit geldt voor sleepnetten, zegens en bepaalde typen beugen. Als het vistuig daarentegen op de visgronden wordt achtergelaten terwijl het vaartuig ander tuig uitzet of terugkeert naar de haven, kan de vistijd of -activiteit los komen te staan van de tijd dat het vaartuig zich op zee bevindt, en moeilijker meetbaar worden. Dit zou het geval zijn bij uitgezette kieuwnetten, schakelnetten of fuiken.

3.2.2. Vangstcapaciteitsindicatoren voor sleepnetten

De **sleepnetvisserij** bestaat in wezen uit het filteren van water. Uitgaande van een optimale, van de doelsoorten afhankelijke snelheid kan de vangstcapaciteit redelijk betrouwbaar worden gekwantificeerd aan de hand van de in vierkante meter (m²) gemeten oppervlakteopening van het net.

Zowel de sleepnetvisserij op demersale soorten als die op pelagische soorten kan worden geïndiceerd aan de hand van deze oppervlakteopening. Boomkorren kunnen worden geïndiceerd op basis van de lengte van de boom, die bepalend is voor de oppervlakte van de opening van dit type sleepnet.

3.2.3. *Vangstcapaciteitsindicatoren voor beugen*

De vangstcapaciteit van beugen kan worden gekwantificeerd op basis van het aantal haken of, bij een gelijke afstand daartussen, de lengte van de beug.

3.2.4. *Vangstcapaciteitsindicatoren voor zegens*

De capaciteit van ringzegens kan worden geïndiceerd aan de hand van de totale lengte van het net; de diepte van het net geeft aan om welke doelsoort(en) het gaat. Gelet dient te worden op het gebruik van visconcentratievoorzieningen (FAD), die de capaciteit in een lastig kwantificeerbare mate kunnen verhogen. Zegens zitten altijd aan het vaartuig vast.

3.2.5. *Vangstcapaciteitsindicatoren voor fuiken*

Bij de fuikvisserij kan de capaciteit worden gekwantificeerd op basis van het aantal en de grootte van de fuiken. Andere kenmerken van fuiken, zoals de vorm, de breedte van de openingen en bepaalde specificaties van de toegepaste materialen, hangen zeer nauw samen met de visserijtak in kwestie en kunnen worden gedefinieerd als technische maatregelen.

3.2.6. *Vangstcapaciteitsindicatoren voor kieuwnetten en schakelnetten*

De vangstcapaciteit van deze netten houdt rechtstreeks verband met hun grootte, zodat het aantal netten, in samenhang met de lengte en diepte daarvan, een goede capaciteitsindicatie geeft. De oppervlakte per net kan ook als indicator worden gebruikt. Maaswijdtes en andere kenmerken worden gespecificeerd als technische maatregelen.

3.2.7. *Controle en handhaving*

Het staat buiten kijf dat capaciteits- of inspanningsbeheersingssystemen die uitgaan van vistuigindicatoren, lastiger te controleren en te handhaven zijn dan systemen op basis van vaartuigkenmerken. De effectiviteit van eerstgenoemde systemen hangt in sterke mate af van de handhavingsbereidheid van overheden en belanghebbenden. Die handhaving is alleen mogelijk in een nauwkeurig afgebakend visserijgebied voor een nauwkeurig omschreven groep vaartuigen, die idealiter als enige toegang hebben tot die visgrond.

4. TECHNOLOGISCHE VOORUITGANG

Een van de grootste nadelen van vangstcapaciteitsindicatoren op basis van vaartuigkenmerken is dat het effect van de technologische vooruitgang zich lastig laat vertalen in deze indicatoren.

Vandaag de dag kan met een gemiddeld 'state of the art' vissersvaartuig beduidend meer vis worden gevangen dan met een qua tonnage vergelijkbaar vaartuig dertig jaar geleden. Dit verschil laat zich echter moeilijk in precieze getallen vangen. Sommige studies wijzen op een jaarlijkse productiviteitsverhoging dankzij de technologische vooruitgang van 1 tot 3%⁸, een percentage dat voor sommige visserijtakken zelfs nog hoger wordt ingeschat. Voorbeelden

⁸ Verslag over de doelmatigheid en productiviteit van de visvangst, ICES-werkgroep visserijtechnologie en visgedrag, verslag 2004.

van technologische verbeteringen die hebben bijgedragen tot de verhoging van de reële vangstcapaciteit, zijn:

- Het gebruik van propellers met regelbare spoed of van regelbare straalpijpen, dat niet het vaartuigvermogen zelf, zoals gedefinieerd in de communautaire wetgeving, verhoogt, maar wel de efficiëntie waarmee het wordt benut. Zonder dat de motorvermogensafgifte zelf verandert, kan een hogere trekkracht bij het vissen met sleepnetten of een hogere vaarsnelheid worden bereikt.
- Elektronica in de vorm van visopsporingsapparatuur of apparatuur voor de regeling van de positie van vistuig. Dit zijn voorbeelden van vaartuigefficiencyverbeteringen die niet in een meetbare parameter kunnen worden vertaald. Hetzelfde geldt voor elektronische apparatuur voor de regeling van de positie van sleepnetten, die daardoor veel efficiënter gebruikt kunnen worden.
- Het gebruik van satellietgegevens voor de bepaling van de vermoedelijke locatie van tonijnbestanden. Met behulp van deze techniek kunnen tonijnvissers hun zoektijd reduceren, zodat ze meer tijd overhouden voor het vissen zelf en de vangst per visreis hoger wordt.
- Krachtiger dekwerktuigen. Hiermee kunnen vissersschepen hun netten meerdere keren per dag binnenhalen en de effectieve vangst dus verhogen, bij gelijkblijvende omstandigheden qua scheepsomvang, voortstuwingsvermogen en het aantal visdagen.
- Het sleepnetontwerp: dit is in verschillende opzichten verbeterd om de kracht te verminderen die nodig is om de netten door het water te trekken. Door de toepassing van sterkere materialen kunnen de draden dunner worden, zodat het sleepnet minder weerstand biedt. Het hydrodynamische ontwerp van de visborden en de sleepnetvorm is eveneens verbeterd ter verlaging van de weerstand, waardoor grotere sleepnetten gebruikt kunnen worden.

Het effect van de technologische vooruitgang op de vangstcapaciteit is waarschijnlijk te complex om expliciet te kunnen worden opgenomen in de visserijbeheersmaatregelen. Vangstcapaciteitsbeheer op basis van vistuigtype en -grootte heeft als voordeel dat de problematiek deels wordt opgelost doordat er beperkingen worden opgelegd aan het vistuig.

Standaardisering en technologische vooruitgang

De kwantificering en beperking van vangstcapaciteit en visserijinspanning op basis van vistuigkenmerken impliceert een zekere mate van standaardisering van vistuigtypen, -grootten en andere kenmerken, zoals maaswijdte of vishaakvorm. Deze standaardisering kan de technische vooruitgang, en daarmee ook de doelmatigheid van het vistuig, in de weg staan.

5. VISSERIJACTIVITEIT

5.1. Definitie van visserijactiviteit

Visserijactiviteit wordt omschreven als de tijd gedurende welke de vangstcapaciteit van een vaartuig daadwerkelijk wordt benut. In de communautaire wetgeving verwijst dit begrip naar

de in dagen gemeten vaartuigactiviteit. Voor bepaalde visserijtakken zou deze activiteit echter nauwkeuriger kunnen worden omschreven, met als uitgangspunt de tijd dat het vistuig in bedrijf is.

Vaartuigactiviteit

Dit begrip is momenteel zowel van toepassing op de herstelplannen voor kabeljauw en heek als op bijlage II bij de verordening uit 2006 inzake TAC's en quota's, waarin vaartuigactiviteit wordt verstaan als het aantal dagen van aanwezigheid in het gebied en afwezigheid in de haven. Het begrip wordt eveneens gehanteerd bij de berekening van de visserijinspanning in het kader van de regeling voor de westelijke wateren⁹, waar de activiteit wordt omschreven als de tijd die wordt doorgebracht in een nauwkeurig afgebakend gebied. Voor vaartuigen die hun ligplaats hebben in de nabijheid van hun visgronden, gelden soortgelijke omschrijvingen als de twee bovenstaande.

Ter aanvulling van de voorgaande omschrijving dienen de regels op het gebied van visserijactiviteit duidelijk aan te geven hoe het aantal dagen moet worden berekend. Zo moet bijvoorbeeld worden aangegeven wat precies met 'dagen' wordt bedoeld, kalenderdagen of het aantal uren gedeeld door 24, en worden toegelicht hoe delen van dagen in de berekening moeten worden meegenomen.

Vistuigactiviteit. Uitzettijd

Een nauwkeuriger en in theorie betere indicator voor de meting van de activiteit is de tijd die feitelijk aan het vissen zelf wordt besteed, d.w.z. de tijd dat het vistuig zich actief in het water bevindt, de zogeheten "uitzettijd". Het bezwaar is echter dat de uitzettijd van vast vistuig doorgaans lastig of slechts tegen hoge kosten te controleren is, aangezien fuiken, netten en ander vast vistuig in het water kunnen achterblijven terwijl het schip op weg is naar een andere bestemming of de haven. Ze kunnen ook door het ene schip worden uitgezet en door het andere worden binnengehaald, of permanent worden uitgezet.

5.2. Registratie en volgen van activiteit; logboek

Het logboek moet in beginsel de mogelijkheid bieden om alle gegevens te registreren die nodig zijn om de activiteit op verschillende manieren te berekenen. De schippers moeten de gegevens invullen die vereist zijn op grond van de visserijregeling waaronder zij vallen. Met betrekking tot de activiteit zijn de volgende gegevens van belang:

- (a) Vaartuiggegevens: geografische positie op verschillende tijdstippen
- (b) Vistuiggegevens: de tijd gedurende welke het vistuig zich voor de visactiviteit in het water heeft bevonden.

Bij het volgen van de vaartuigactiviteit moet gebruik worden gemaakt van gegevens uit het logboek en het VMS (Vessel Monitoring System, satellietvolgsysteem voor

⁹ Verordening (EG) nr. 1954/2003 van de Raad van 4 november 2003 betreffende het beheer van de visserijinspanning voor bepaalde vangstgebieden en visbestanden van de Gemeenschap, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 2847/93 en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 685/95 en (EG) nr. 2027/95

vissersvaartuigen). Met het nog in te voeren elektronische logboek zou de activiteit nauwgezet en meer op de voet gevolgd moeten kunnen worden.

6. VERDERE STAPPEN

Ten aanzien van de huidige capaciteitsindicatoren is de Commissie van mening dat de definitie van vissersvaartuigtonnage afdoende is en naar behoren wordt toegepast, en daarom geen ingrijpende aanpassingen behoeft. De certificering van het vissersvaartuigvermogen is daarentegen voor verbetering vatbaar. De diensten van de Commissie zullen het overleg met lidstaten, fabrikanten van motoren, classificatiebureaus en vertegenwoordigers uit de bedrijfstak voortzetten ter verbetering van het huidige certificeringssysteem, dat is ingesteld bij Verordening (EEG) nr. 2930/86 van de Raad houdende definities van de kenmerken van vissersvaartuigen.

Er zijn op dit moment nog geen concrete stappen gezet voor de invoering van capaciteits- en inspanningsindicatoren op basis van vistuiggrootte en -kenmerken. Dit is een uiterst technische materie die goed afgestemde monitoring en controle vereist, zodat eerst verder overleg moet plaatsvinden om deze mogelijkheid grondig te bestuderen.

Visserijtakken die op dit moment zijn geïdentificeerd naar visgebied, doelsoort(en) en vistuigtype, zijn wellicht het meest geschikt voor het doorvoeren van capaciteits- en inspanningsbeperkingen op basis van vistuig. Voor deze takken zijn visvergunningen denkbaar in de vorm van de maximale activiteit die mag plaatsvinden met een nauwkeurig omschreven vistuigtype en -grootte (standaardisering). Voordat dergelijke bepalingen kunnen worden ingebed in de communautaire wetgeving, moet echter eerst een aantal problemen worden opgelost:

- De verenigbaarheid met de huidige visserijinspanningsbeperkingen en de 'benaming' van visvergunningen op basis van vaartuigkenmerken, d.w.z. tonnage en vermogen.
- De mogelijkheid om capaciteitsbeperkingen op basis van vaartuigkenmerken buiten beschouwing te laten, daar waar een uitsluitend op vistuig gebaseerde beheersregeling van toepassing is. Met andere woorden, kan er een systeem van visvergunningen worden ingesteld dat het vermogen of de tonnage van vaartuigen buiten beschouwing laat?
- Tot slot zou de kwestie van het inbedden van zo'n inspanningsbeheerssysteem in het systeem van de algemene capaciteitsbeperkingen op grond van de communautaire wetgeving (regeling voor toevoeging/onttrekking aan de vloot) moeten worden opgelost.

In afwachting van de uitkomst van deze discussie is de Commissie van mening dat de huidige situatie van veel Europese visbestanden hoe dan ook voldoende aanleiding geeft tot het treffen van maatregelen die de verdere toename van de visserijinspanning als gevolg van technologische verbeteringen en meer en groter vistuig moeten tegengaan.

Actieplan

Met betrekking tot de motorvermogenscertificering en de tonnagemeting bestaan de volgende voornemens:

- Voorstel ter consolidering van de tonnagemetingsbepalingen die nu zijn vervat in Verordening (EEG) nr. 2930/86 van de Raad houdende definities van de kenmerken van vissersvaartuigen.
- Voortzetting van het overleg met fabrikanten van motoren en classificatiebureaus om na te gaan wat de beste technische oplossing is voor de certificering van het motorvermogen, gevolgd door gedachtewisselingen met deskundigen uit de lidstaten. Op basis van deze besprekingen zal de Commissie een voorstel indienen voor nieuwe regelgeving op het gebied van het motorvermogen.

Voor wat betreft het gebruik van vistuigkenmerken als vangstcapaciteits- en visserijinspanningsindicatoren zal de Commissie het volgende doen:

- **Casestudies.** De lidstaten hebben op nationaal, regionaal en lokaal niveau tal van beperkingen opgelegd aan vistuigtypen en -grootten. De ervaringen met deze maatregelen zouden een goed uitgangspunt vormen om na te gaan of dit soort maatregelen ook op communautair niveau kan of moet worden ingevoerd. In de eerste plaats wil de Commissie met ingang van 2007 informatie uit de lidstaten gaan verzamelen over de kenmerken van dergelijke regelingen. In de fase daarna moeten in een studie de resultaten van een of meer van die beheersregelingen worden geanalyseerd.
- **Overleg met lidstaten, belanghebbenden en wetenschappers.** De Commissie wil in 2007 een begin maken met een reeks contacten en bijeenkomsten met belanghebbenden en wetenschappers om vast te stellen welke visserijtakken zich goed lenen voor de toepassing van de nieuwe soorten capaciteits- of inspanningsbeperkingen die in deze mededeling zijn genoemd. Het Wetenschappelijk, Technisch en Economisch Comité voor de visserij (WTECV) zal om advies worden gevraagd over de specifieke aspecten van de beoordeling van visserijinspanningen aan de hand van vistuigkenmerken.
- **Proefprojecten.** Daarna zal de Commissie voorstellen om een aantal visserijtakken bij wijze van proef te gaan beheren op basis van de in deze mededeling genoemde inspannings- en capaciteitsindicatoren. Deze projecten zouden in 2008 kunnen plaatsvinden.

7. CONCLUSIES

De Commissie is van mening dat de tonnage van vissersvaartuigen een goede indicatie geeft van de scheepsomvang, waarmee zij tevens een geschikte indicator is voor de vangstcapaciteit. De tonnage moet een factor blijven bij de beoordeling van de totale capaciteit van de vissersvloten van de lidstaten. De Commissie wil enkele kleine verbeteringen in de definitie ervan voorstellen, evenals een nieuwe wetstekst ter consolidering van de huidige regelgeving.

Het vermogen van vissersvaartuigen is eveneens een geschikte indicator van de vangstcapaciteit, maar de doeltreffendheid van de huidige communautaire bepalingen schiet tekort. De procedure voor de certificering van het motorvermogen is aan een hoognodige verbetering toe. Met betrekking tot het gebruik van vistuigkenmerken als vangstcapaciteitsindicatoren zal de Commissie het voorgestelde actieplan uitvoeren, dat de

beoordeling van casestudies, overleg met belanghebbenden en de uitvoering van proefprojecten omvat.

De Commissie is van mening dat de in het actieplan voorgestelde maatregelen een solide basis kunnen verschaffen voor de toekomstige besluitvorming over de vraag of, en zo ja wanneer en hoe, vistuigkenmerken op ruimere schaal toegepast moeten worden als indicatoren voor de vangscapaciteit en derhalve als beheersinstrumenten binnen het gemeenschappelijk visserijbeleid.