



Bruxelles, le 2.9.2014
COM(2014) 545 final

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

**Lignes directrices pour l'analyse de l'équilibre entre la capacité de pêche et les
possibilités de pêche conformément à l'article 22 du règlement (UE) n° 1380/2013 du
Parlement européen et du Conseil relatif à la politique commune de la pêche**

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL

Lignes directrices pour l'analyse de l'équilibre entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche conformément à l'article 22 du règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la politique commune de la pêche¹

1. INTRODUCTION

L'existence de flottes qui ne sont pas en équilibre avec les ressources qu'elles exploitent a constitué, par le passé, un facteur essentiel dans la surexploitation des ressources dans les eaux européennes. La nouvelle politique commune de la pêche confirme la nécessité de mesures de gestion de la capacité de pêche: les États membres sont tenus de mettre en place des mesures permettant d'adapter, au fil du temps, la capacité de pêche de leur flotte aux possibilités de pêche dont ils disposent. Chaque État membre procède à l'analyse et à l'évaluation de l'équilibre entre les flottes et les ressources qu'elles exploitent, conformément aux présentes lignes directrices communes formulées par la Commission². Ces lignes directrices doivent également être utilisées aux fins du rapport annuel de la Commission au Conseil et au Parlement concernant l'équilibre entre la capacité de pêche des flottes des États membres et leurs possibilités de pêche³.

Les lignes directrices communes formulées par la Commission joueront également un rôle important à partir de 2014 en établissant un lien direct entre le rapport sur la flotte établi par chaque État membre et les mesures relatives à la flotte prévues dans le cadre du nouveau Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP)⁴, qui continuera à mettre à disposition une aide publique à l'arrêt définitif des activités des navires de pêche au cours de la période 2014-2020⁵. Une condition ex-ante spécifique relative au rapport sur la flotte a été établie, laquelle est susceptible d'exercer une incidence directe sur la réalisation des objectifs spécifiques du nouveau FEAMP⁶. Conformément aux règles du FEAMP, les aides à l'arrêt définitif concernent exclusivement les cas où un segment de flotte n'est pas bien proportionné aux possibilités de pêche dont il dispose⁷.

Les nouvelles lignes directrices pour le rapport sur la flotte contenues dans le présent document définissent une approche commune pour l'estimation de l'équilibre, au fil du

¹ Règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 1954/2003 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 2371/2002 et (CE) n° 639/2004 du Conseil et la décision 2004/585/CE du Conseil, JO L 354/22 du 28.12.2013.

² Article 22, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1380/2013.

³ Article 22, paragraphe 4, deuxième alinéa, du règlement (UE) n° 1380/2013.

⁴ Règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche et abrogeant les règlements du Conseil (CE) n° 2328/2003, (CE) n° 861/2006, (CE) n° 1198/2006 et (CE) n° 791/2007 et le règlement (UE) n° 1255/2011 du Parlement européen et du Conseil, JO L 149/1 du 20.5.2014.

⁵ L'aide publique à l'arrêt définitif dans le cadre du FEAMP est également limitée dans le temps (31 décembre 2017).

⁶ Annexe IV du règlement (UE) n° 508/2014.

⁷ Article 34, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) n° 508/2014.

temps, entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche. Il convient de prendre en considération les possibilités de pêche disponibles ainsi que l'incidence des flottes sur ces dernières. À cette fin, il est recommandé d'évaluer, pour chaque segment de flotte, la mesure dans laquelle chaque flotte dépend de stocks qui sont exploités au-delà des taux visés, et d'évaluer, parmi les stocks qui représentent une part importante des captures, ceux qui sont exposés à un risque biologique en raison de leur faible abondance et qui sont affectés de manière significative par la flotte. Cela permettra d'évaluer le déséquilibre entre chaque segment de flotte et les stocks dont il dépend. Il est également possible de conclure à un déséquilibre à partir d'autres paramètres. Par exemple, l'existence de segments de flotte non rentables ou sous-utilisés pourrait indiquer que le segment de flotte n'est pas adapté aux ressources. Lorsque de nombreux navires dans un segment de flotte de pêche sont, de façon récurrente ou en permanence, immobilisés et inactifs, ou lorsque de nombreux navires passent moins de temps à pêcher qu'ils ne le pourraient, il se peut que le segment de flotte en question soit trop important pour les ressources disponibles dont dépendent les navires, en particulier si les performances économiques sont médiocres.

2. OBJECTIF ET PRINCIPES

Les présentes lignes directrices ont pour objectif de définir une méthode commune pour l'évaluation de l'équilibre, au fil du temps, entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche au niveau des segments de flotte.

Les présentes lignes directrices ont pour objectif:

l'utilisation de méthodes standard pour assurer des conditions équitables lors de la comparaison de différents segments de flotte;

le respect des meilleures pratiques scientifiques, économiques et techniques possibles⁸, et la garantie de la compatibilité avec les évaluations biologiques, économiques et sociales standard;

l'utilisation des données collectées conformément au cadre de collecte des données afin de faciliter les comparaisons et d'éviter une duplication des travaux.

L'évaluation des segments de flotte doit être une évaluation de synthèse basée sur les éléments susmentionnés. Une méthode standard permettant d'obtenir une évaluation globale pour chaque segment de flotte est décrite ci-après.

3. MESURE DES PARAMETRES

Les États membres sont invités à calculer chaque année un petit nombre de paramètres biologiques, économiques et techniques et à comparer les résultats aux valeurs standard. Afin de maintenir la charge de travail à un niveau gérable et de disposer d'analyses

⁸ Les présentes lignes directrices sont basées sur l'avis du CSTEP (SGBRE 10-01, EWG 11-10 et PLEN 10-03), y compris les commentaires formulés par quatre États membres, et sur l'expérience de 2013 rapportée dans le STECF EWG 13-28.

normalisées, ces paramètres doivent être calculés au moyen des données collectées conformément au cadre de collecte des données⁹.

Les indicateurs biologiques sont conçus de manière à refléter l'ampleur de l'éventuel déséquilibre entre la taille de chaque segment de flotte et les stocks qu'il exploite. Lorsque cela est possible et lorsqu'ils existent, ces indicateurs détermineront où se situent les déséquilibres.

Il convient également de calculer des indicateurs de rentabilité à court et long termes, ainsi que des indicateurs d'utilisation des navires. Ces indicateurs fournissent des informations sur l'état économique et opérationnel d'un segment de flotte de pêche, ce qui peut être précieux pour l'analyse de l'équilibre, mais aussi pour d'autres décisions opérationnelles à prendre au niveau de l'État membre.

4. ÉVALUATION DE L'ÉQUILIBRE

Les indicateurs sont supposés être utilisés conjointement afin de tirer des conclusions sur le déséquilibre pour chaque segment de flotte pris séparément. Il n'est pas utile de procéder à des analyses agrégées sur un grand nombre de pêcheries différentes dans un même État membre.

En général, les segments de flotte qui exploitent des stocks en bon état et qui sont rentables, à court et à long termes, sont susceptibles d'être en équilibre.

Les segments de flotte qui ne sont pas adaptés aux possibilités de pêche dont ils disposent sont normalement considérés comme étant en déséquilibre, même si les indicateurs économiques affichent une rentabilité à court et long termes. La politique commune de la pêche fait mention de l'équilibre (et du déséquilibre) *au fil du temps*, de sorte qu'il convient de prendre en considération plusieurs années plutôt qu'une seule.

L'absence d'évaluations complètes pour un nombre important de stocks ayant empêché le calcul d'indicateurs biologiques, il pourrait se révéler nécessaire d'utiliser ou d'élaborer d'autres types d'indicateurs. Lorsque l'indicateur biologique n'est pas disponible faute de valeurs F et F_{rmd} pour plus de 60 % des stocks qui constituent la capture, il n'est pas judicieux d'utiliser l'indicateur d'exploitation durable pour évaluer l'équilibre ou le déséquilibre d'un segment de flotte. En pareils cas, les États membres doivent, pour parvenir à évaluer le déséquilibre, utiliser les informations disponibles concernant une ou plusieurs espèces qui, pour des raisons d'abondance historique ou de cohérence, pourraient être considérées comme des indicateurs de l'incidence de la pêche sur un écosystème exploité.

Les performances économiques médiocres de certains segments de flotte qui exploitent des stocks en bon état peuvent également résulter d'autres facteurs (par exemple, le faible prix de vente du poisson, des coûts de production élevés, les préférences des consommateurs, une faible demande, une augmentation du prix du combustible, un

⁹ Voir le règlement (CE) n° 199/2008 du Conseil du 25 février 2008 concernant l'établissement d'un cadre communautaire pour la collecte, la gestion et l'utilisation de données dans le secteur de la pêche et le soutien aux avis scientifiques sur la politique commune de la pêche, JO L 60 du 5.3.2008.

volume important des importations, ou encore des effets de substitution), qui ne sont pas nécessairement liés à un déséquilibre entre la capacité et les ressources disponibles. Les autorités nationales devront suivre de près les segments de flotte se trouvant dans cette situation afin d'éviter des incidences négatives sur les stocks à moyen ou long terme.

En l'absence d'indicateurs biologiques et économiques clairs, le fait que les indicateurs d'utilisation d'un navire se situent hors des limites fixées pourrait également indiquer l'existence d'un déséquilibre.

Dans chaque cas, l'analyse de la situation doit se faire par rapport à des paramètres standardisés afin de tirer des conclusions sur une base commune. Les valeurs appropriées sont indiquées dans la section 7. Lorsque les indicateurs semblent indiquer une situation de déséquilibre, mais que l'État membre considère néanmoins que le segment de flotte en question est adapté aux ressources (ou inversement), il devra fournir à la Commission une analyse étayant sa conclusion.

5. MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE

L'objectif global poursuivi doit consister à faire en sorte que les États membres parviennent, au fil du temps, à un équilibre stable et durable entre la capacité de pêche de leur flotte et les possibilités de pêche. Si les possibilités de pêche ne correspondent pas nécessairement à tout moment à l'objectif du RMD, le premier indicateur biologique a été conçu en tenant compte de cet objectif global.

Lorsqu'une transition progressive vers l'objectif du RMD est en cours, il se peut que les possibilités de pêche annuelles durant cette période de transition dépassent les valeurs qui résulteraient d'une application immédiate de l'objectif du RMD. Dans de telles situations, les indicateurs biologiques sont susceptibles d'excéder les seuils correspondant au RMD. Il ne conviendrait toutefois pas de conclure qu'un segment de flotte est nécessairement en déséquilibre si la transition vers l'alignement des possibilités de pêche sur l'objectif du RMD, tel qu'énoncé dans la PCP, est en cours. Des circonstances telles que celle-ci doivent être expliquées par les États membres dans leurs rapports annuels.

6. PLAN D'ACTION

Pour les segments de flotte présentant un déséquilibre clairement démontré, l'État membre concerné prépare et inclut dans son rapport sur l'équilibre entre la capacité de pêche et les possibilités de pêche un plan d'action dans lequel il énonce les objectifs d'ajustement et les outils envisagés pour parvenir à l'équilibre, et fixe un calendrier clair pour sa mise en œuvre. Le plan doit spécifier les causes du déséquilibre et préciser notamment s'il résulte d'un contexte biologique, économique ou technique, conformément aux calculs de la section 7.

7. INDICATEURS

7.1 Indicateurs biologiques

Deux indicateurs sont utilisés pour déterminer si les navires dépendent de stocks surexploités ou contribuent à exposer un stock appauvri à un risque biologique élevé. La description des indicateurs et les méthodes de calcul sont présentées à la section 10.

L'indicateur d'exploitation durable permet d'évaluer dans quelle mesure une flotte dépend de stocks surexploités. Dans ce contexte, le caractère «surexploité» du stock est évalué par rapport aux valeurs F_{rmd} au fil du temps, et la dépendance est calculée en termes économiques. Lorsque la valeur F_{rmd} est définie sous la forme d'une fourchette, on considère que le dépassement de la valeur supérieure de la fourchette indique une «surexploitation».

Seuil: lorsque les valeurs de l'indicateur sont supérieures à 1, cela signifie que les revenus d'un segment de flotte dépendent, en moyenne, de possibilités de pêche qui sont structurellement fixées à des niveaux supérieurs à ceux correspondant au RMD. Il pourrait s'agir d'une indication de déséquilibre si cela s'est produit trois années de suite. Dans le cas de petites espèces pélagiques, il convient de prendre en considération une période plus courte.

L'indicateur de stocks à risque permet de mesurer le nombre de stocks biologiquement vulnérables qui sont affectés par les activités du segment de flotte – autrement dit, les stocks qui se situent à des niveaux faibles et risquent de ne pas se reconstituer, et pour lesquels soit la part qu'ils représentent dans les captures du segment de flotte est importante, soit le segment de flotte concerné contribue largement à l'incidence globale de la pêche sur le stock. Si un segment de flotte a une incidence sur un ou plusieurs stocks exposés à un risque biologique élevé, cela pourrait indiquer l'existence d'un déséquilibre au niveau de la capacité.

Seuil: lorsqu'un segment de flotte tire plus de 10 % de ses captures d'un stock à risque, on pourrait considérer que cela dénote l'existence d'un déséquilibre.

7.2 Indicateurs économiques

Deux indicateurs sont utilisés pour évaluer si les segments de flotte sont économiquement durables à long terme (avec la possibilité de dépenses d'investissement) et sont capables de couvrir leurs coûts à court terme. La base technique à utiliser pour le calcul de ces indicateurs est indiquée à la section 11.

Le premier indicateur (retour sur investissement) compare la rentabilité à long terme du segment de flotte de pêche aux autres investissements disponibles. Si cette valeur est inférieure aux taux d'intérêt à long terme et à faible risque disponibles ailleurs, cela indique que le segment de flotte pourrait être surcapitalisé.

Seuil: si le retour sur investissement¹⁰ est inférieur à zéro et inférieur au meilleur taux d'intérêt sans risque à long terme disponible, cela dénote une inefficacité économique à long terme qui pourrait indiquer l'existence d'un déséquilibre.

Le deuxième indicateur est le ratio entre les recettes courantes et le revenu d'équilibre. Cet indicateur mesure la capacité économique du segment de flotte à continuer de pêcher au jour le jour: les revenus couvrent-ils les salaires de l'équipage ainsi que le combustible et les coûts d'exploitation du navire? Dans la négative, il peut y avoir un déséquilibre.

Seuil: lorsque le ratio entre les recettes courantes et le revenu d'équilibre est inférieur à un, cela dénote une inefficacité économique à court terme qui pourrait indiquer l'existence d'un déséquilibre.

7.3 Indicateurs d'utilisation des navires

Ces indicateurs décrivent l'intensité d'utilisation des navires d'un segment de flotte. Le calcul de ces indicateurs est décrit à la section 12.

Le premier indicateur décrit la proportion de navires dont l'activité effective est nulle (autrement dit, qui n'ont pêché à aucun moment de l'année).

Le deuxième indicateur concerne les niveaux d'activité moyens des navires qui ont pêché au moins une fois dans l'année, compte tenu de la saisonnalité de la pêche et d'autres restrictions. Dans des conditions normales, on peut s'attendre à ce que 10 % ou moins des navires d'un segment de flotte soient inactifs, par exemple en raison de réparations importantes, de mises en état ou de conversions, ou encore de ventes et transferts en attente.

Seuil: lorsque plus de 20 % du segment de flotte est inactif de manière récurrente ou que le niveau d'activité moyen des navires d'un segment de flotte est, de manière récurrente, inférieur à 70 % de l'activité réalisable potentielle de navires comparables, cela pourrait dénoter une inefficacité technique, laquelle pourrait indiquer l'existence d'un déséquilibre, à moins que cette situation ne puisse s'expliquer par d'autres raisons, telles que des événements climatiques ou anthropiques inattendus, ou des mesures d'urgence telles que prévues dans la PCP.

8. METHODE DE TRAVAIL ET UTILISATION DES DONNEES

Afin d'éviter une duplication des travaux et de maintenir la cohérence avec d'autres données économiques et biologiques, les évaluations présentées ici doivent être calculées à partir de données collectées et structurées conformément au cadre de collecte des données en vigueur. Naturellement, tout doit être mis en œuvre pour assurer l'exhaustivité des données du CCD, conformément aux obligations des États membres en vertu de la PCP.

¹⁰ L'expérience montre que, bien souvent, la valeur des actifs en capital n'est pas disponible ou n'est pas fiable. En pareils cas, le bénéfice net pourrait remplacer le retour sur investissement (ou le rendement des immobilisations corporelles).

Il est essentiel d'évaluer les indicateurs séparément par segment de flotte, car les divers segments de flotte de chaque État membre peuvent avoir des caractéristiques très différentes.

Les paramètres biologiques et économiques variant au fil du temps, il est recommandé aux États membres de se fonder sur une série chronologique de trois ans au moins pour effectuer les calculs et déterminer si l'équilibre est respecté.

Il est possible que des problèmes de cohérence persistent, en particulier pour les données et indicateurs économiques. Si les performances économiques de certains segments de flotte sont irrégulières, les États membres sont tenus de vérifier et, le cas échéant, d'indiquer si les revenus ou les coûts ont été affectés par des événements soudains et de courte durée.

9. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES A INCLURE DANS LES RAPPORTS NATIONAUX SUR LES FLOTTES DE PECHE

Les rapports nationaux sur les flottes de pêche doivent également contenir les informations suivantes:

- a) une description des segments de la flotte de pêche en ce qui concerne les pêcheries: développement(s) au cours de l'année précédente, y compris les pêcheries faisant l'objet de plans pluriannuels de gestion ou de reconstitution des stocks;
- b) l'incidence sur la capacité de pêche des régimes de réduction de l'effort de pêche adoptés dans le cadre des plans pluriannuels de gestion ou de reconstitution des stocks ou, le cas échéant, en vertu de régimes nationaux;
- c) des informations sur le respect du régime d'entrée/sortie;
- d) un rapport de synthèse sur les points faibles et les points forts du système de gestion de la flotte, ainsi qu'un plan relatif aux améliorations à apporter et des informations sur le niveau général de conformité aux instruments de la politique en matière de flotte;
- e) toute information concernant les modifications des procédures administratives pertinentes pour la gestion de la flotte.

Ces points peuvent être traités par référence à d'autres documents pour autant que ces derniers soient accessibles au public;

f) pour les segments de flotte où un déséquilibre a été démontré, un plan d'action doit être inclus, qui détermine les objectifs d'adaptation et les outils pour parvenir à l'équilibre, avec un calendrier clair pour la mise en œuvre du plan.

10. INDICATEURS DE DURABILITE BIOLOGIQUE

10.1 Indicateur d'exploitation durable

Cet indicateur reflète la mesure dans laquelle un segment de flotte est dépendant à l'égard de stocks surexploités. Dans ce contexte, on entend par stock «surexploité» un stock qui est exploité à un niveau supérieur au F_{rmd} , le taux de mortalité par pêche correspondant au rendement maximal durable.

Les exigences en matière de données sont les suivantes: évaluations biologiques complètes des stocks exploités pour lesquels la mortalité par pêche actuelle a été déterminée; estimations du F_{rmd} , ou indicateurs de substitution existants (F_{max} ou $F_{0.1}$), et valeur des captures réalisées pour chaque stock.

Lorsqu'un segment de flotte exploite un seul stock, l'indicateur est calculé simplement comme étant

$$\frac{F}{F_{\text{msy}}}$$

où F est la valeur la plus récente de la mortalité par pêche disponible à partir des évaluations scientifiques (par exemple, avis du CIEM et du CSTEP). Ce paramètre est très similaire à l'indicateur précédent F/F_t , la différence étant que F_{rmd} est à présent utilisé en tant qu'objectif standard dans toute la politique commune de la pêche.

L'indicateur a été élargi de manière à couvrir les flottes actives dans les différentes pêcheries (au cours de l'année) et les pêcheries mixtes. Lorsqu'un segment de flotte capture des poissons provenant de plusieurs espèces (n), l'indicateur est une moyenne de l'indicateur susmentionné pour chaque stock (i), pondérée par la valeur des débarquements V_i de ce stock ⁽¹¹⁾. L'indicateur est dès lors

$$\frac{\sum_{i=1}^n V_i \frac{F_i}{F_{\text{msy}_i}}}{\sum_{i=1}^n \sum V_i}$$

Cet indicateur fonctionne de la même façon, que les captures de différents stocks réalisées par le segment de flotte aient lieu au cours des mêmes opérations de pêche ou qu'elles aient lieu successivement dans le cadre de différentes pêcheries ciblées au cours de la même campagne de pêche.

Étant donné que le calcul de cet indicateur nécessite une certaine préparation et le recours à une base de données, la Commission fait en sorte que ces valeurs soient communiquées aux États membres, sur la base des données du CCD et des évaluations du CIEM et du CSTEP.

¹¹ Lorsque des valeurs ne sont pas disponibles, il est possible d'utiliser le volume, mais les États membres doivent indiquer si les espèces sont de grande ou de faible valeur.

Le calcul de l'indicateur dépend de la disponibilité d'avis scientifiques quantifiés pour les stocks en question¹².

D'une manière générale, il n'est pas recommandé de calculer les indicateurs biologiques en se basant sur les indices de capture par unité d'effort (CPUE) ou de biomasse étant donné que ces indices fournissent le plus souvent peu d'informations.

10.2 Indicateur de stocks à risque

L'indicateur de stocks à risque décrit à la section 7.1 ne met pas en évidence les cas où les stocks exploités sont des stocks exposés à un risque biologique élevé.

À titre d'indicateur complémentaire pour identifier de telles situations, les États membres sont tenus de compter le nombre de stocks actuellement considérés comme étant exposés à un risque biologique élevé qui sont exploités par la flotte en question. Dans ce contexte, «exploité par» signifie que le ou les stocks à haut risque représentent chacun plus de 10 % des captures de la flotte, ou que la flotte réalise plus de 10 % des captures du stock.

Aux fins de ce calcul, on entend par «stock exposé à un risque biologique élevé» un stock:

- a) dont le niveau est inférieur au niveau biologique B_{lim} , ou
- b) pour lequel un organisme consultatif international a préconisé de fermer la pêcherie, d'interdire la pêche ciblée, de réduire la pêche dans toute la mesure du possible ou d'adopter des mesures similaires, même lorsque cet avis a été émis sur la base de données limitées, ou;
- c) qui est soumis à un règlement concernant les possibilités de pêche stipulant que le poisson doit être remis indemne à la mer ou que les débarquements sont interdits, ou
- d) qui figure sur la «liste rouge» de l'UICN ou est inscrit aux annexes de la CITES.

Cela peut s'exprimer, pour chaque segment de flotte exploitant n stocks de poisson, comme suit:

$$\sum_{i=1}^{i=n} (1 \text{ if } (C_i > 0.1C_t) \text{ or } (C_i > 0.1T_i); \text{ otherwise } 0)$$

où

C_i = capture, C_t = capture totale de tous les stocks réalisée par le segment de flotte, T_i = capture totale du stock i réalisée par tous les segments, pour n stocks relevant de l'une des catégories a) à c) ci-dessus.

11. INDICATEURS ECONOMIQUES

Les indicateurs économiques peuvent indiquer le degré de sur- ou sous-capitalisation économique dans une flotte, tant à court qu'à long terme.

¹² Dans les cas où plus de 60 % de la valeur de la capture est constituée de stocks pour lesquels les valeurs de F et Frmd sont indisponibles, l'indicateur est également réputé indisponible.

Deux indicateurs doivent être calculés: le retour sur investissement par rapport au rendement potentiel qui serait obtenu en investissant la valeur des actifs capitalisés ailleurs (viabilité à long terme) et le ratio entre les recettes courantes et le revenu d'équilibre (viabilité à court terme).

Pour ces deux indicateurs, il faut utiliser, à des fins de comparaison, le taux d'intérêt, dans chaque État membre, d'un investissement à long terme et à faible risque. La Commission propose de recourir aux taux d'intérêt à long terme harmonisés utilisés pour l'évaluation de la convergence, qui sont calculés par la Banque centrale européenne et sont disponibles à l'adresse <http://www.ecb.int/stats/money/long/html/index.en.html>.

Afin de prendre en compte la grande variabilité des taux d'intérêt observée au cours des dernières années dans la plupart des États membres en raison de la crise économique, la Commission propose d'utiliser la moyenne arithmétique du taux d'intérêt pour les 5 années précédentes. Dès lors, aux fins de l'évaluation de l'équilibre pour l'année 2013, le taux d'intérêt à utiliser sera celui correspondant à la période 2008-2012.

En 2013, la Commission a demandé au CSTEP de mettre ces paramètres à la disposition des États membres sur la base des informations du CCD.

Comme pour les autres indicateurs, ces paramètres doivent être calculés pour chaque segment de flotte.

11.1 Retour sur investissement par rapport à la meilleure solution de rechange

Pour une flotte, le retour sur investissement correspond au bénéfice net (bénéfice après amortissement du stock de capital) de la flotte divisé par la valeur totale de ses actifs capitalisés. La valeur commerciale des droits de pêche éventuels n'est pas comprise. Toutes les données utilisées pour le calcul du retour sur investissement doivent être disponibles dans le cadre du CCD. Les données concernant les aides directes aux revenus doivent être exclues du calcul. Toutefois, les États membres sont invités à fournir un tableau indiquant les subventions accordées à chaque segment de flotte depuis 2008.

La méthode de calcul suggérée est la suivante:

Retour sur investissement = Bénéfice net / Valeur des actifs capitalisés

où:

Bénéfice net = (revenus provenant des débarquements + autres revenus) – (coûts de l'équipage + main-d'œuvre non payée + coûts énergétiques + coûts de réparation et de maintenance + autres coûts variables + coûts non variables + amortissement)

et où:

Valeur des actifs capitalisés = Valeur de remplacement du navire + valeur estimée des droits de pêche.

Idéalement, la valeur des actifs capitalisés devrait se composer à la fois des immobilisations corporelles (navire, engins et équipements électroniques, etc.) et des actifs incorporels (valeur estimée des droits de pêche tels que le quota, la licence, etc.). Il est demandé aux États membres, lors du calcul de la valeur des actifs capitalisés de la flotte, d'envisager la possibilité d'utiliser la méthode de l'inventaire permanent (MIP) et de tenir compte de l'avis émis récemment par le groupe de travail PGECON¹³ sur les meilleures pratiques pour le calcul des valeurs de remplacement nettes d'amortissement de la flotte.

En l'absence de données concernant les actifs incorporels, il faut calculer au lieu de cela le rendement des immobilisations corporelles, en utilisant exactement la même méthode de calcul, mais sans inclure de valeur estimée pour les droits de pêche.

Le retour sur investissement (ou rendement des immobilisations corporelles) ainsi calculé représente la rentabilité par unité (en pourcentage) de capital investi dans le secteur de la pêche.

Le retour sur investissement (ou rendement des immobilisations corporelles) serait alors comparé au taux d'intérêt d'un investissement à faible risque et à long terme calculé comme proposé ci-dessus. Ce taux d'intérêt représente la rentabilité qu'obtiendrait le même capital s'il était investi dans la solution de rechange se classant en deuxième position (normalement, des obligations d'État à long terme).

La formule ainsi obtenue pour l'indicateur serait *Retour sur investissements – taux d'intérêt à faible risque et à long terme*.

Si la valeur des actifs capitalisés n'est pas disponible ou fait défaut pour certaines années, ou encore n'est pas fiable pour quelque raison que ce soit, les États membres pourraient utiliser le bénéfice net en pourcentage pour effectuer la comparaison susmentionnée. Dans tous les cas, les États membres devraient préciser quel indicateur ils ont utilisé pour quelle période et quel segment de flotte.

11.2 Application et interprétation

Si les valeurs du retour sur investissement sont positives et supérieures au taux d'intérêt à faible risque et à long terme, la valeur de l'indicateur sera positive, indication que des bénéfices extraordinaires sont générés, ce qui est un signe de sous-capitalisation économique. Des valeurs du retour sur investissement qui seraient positives mais inférieures au taux d'intérêt à faible risque produiraient des valeurs négatives de l'indicateur, indication qu'à long terme, il serait plus profitable d'investir ailleurs, ce qui signifie que la flotte est probablement surcapitalisée et, dès lors économiquement inefficace. Des retours sur investissement négatifs peuvent, en soi, indiquer une surcapitalisation économique.

Exemple de calcul (en se basant sur un taux d'intérêt à faible risque et à long terme de 5 %)

¹³ Groupe de planification pour les questions économiques (PGECON), 16 au 19 avril 2012, Salerne (Italie).

Valeurs pour l'année civile (en milliers d'EUR)	Segment de flotte 1	Segment de flotte 2	Segment de flotte 3
Revenus provenant des débarquements + autres revenus	1 500	700	1 000
Coûts de l'équipage + main-d'œuvre non payée + coûts du combustible + coûts de réparation et de maintenance + autres coûts variables + coûts non variables	800	481	850
Coûts du capital (amortissement + paiements d'intérêts)	400	200	200
Bénéfice net	300	39	-50
Valeur des actifs capitalisés (valeur de remplacement du navire + valeur estimée des droits de pêche)	2 000	1 500	1 500
Retour sur investissement = bénéfice net / valeur des actifs capitalisés	15 %	2,6 %	-2,5 %
Retour sur investissement – taux d'intérêt sans risque à long terme	+10 %	-2,4 %	-7,5 %

11.3 Ratio entre les recettes courantes et le revenu d'équilibre

Le revenu d'équilibre (BER) est le revenu nécessaire pour couvrir à la fois les coûts fixes et variables de manière qu'il n'y ait ni perte ni bénéfice. Les recettes courantes (CR) désignent le revenu d'exploitation total du segment de flotte, qui comprend les revenus provenant des débarquements et les revenus ne provenant pas de la pêche. Toutes les données pour ce calcul, hormis les coûts d'opportunité, devraient être disponibles dans le cadre des programmes nationaux adoptés par les États membres en vertu du CCD. Les données concernant les aides directes aux revenus doivent être exclues du calcul. En outre, les éventuels revenus et dépenses liés à la location des droits de pêche doivent être inclus dans le calcul. Il convient de mentionner l'inclusion de ces données.

La formule à employer pour calculer le BER est la suivante:

$$BER = (\text{coûts fixes}) / (1 - [\text{coûts variables} / \text{recettes courantes}])$$

où:

$$\text{coûts variables} =$$

$$\text{coûts de l'équipage} + \text{main-d'œuvre non payée} + \text{coûts énergétiques} + \text{coûts de réparation et de maintenance} + \text{autres coûts variables}$$

et où:

$$\text{coûts fixes} = \text{coûts non variables} + \text{amortissement}$$

$$\text{et recettes courantes} = \text{revenus des débarquements} + \text{autres revenus}$$

Le ratio est calculé en divisant les recettes courantes par le BER, c.-à-d.

$$\text{Ratio} = \text{recettes courantes (CR)} / \text{BER}$$

Le calcul du ratio tel qu'indiqué ci-dessus donne une vision à court terme de la viabilité financière. Si les données le permettent, les États membres pourraient également choisir de fournir une analyse de la viabilité économique à long terme de CR/BER. Il faudrait pour cela ajouter les coûts d'opportunité aux coûts fixes:

$$\text{Coûts fixes} = \text{coûts non variables} + \text{amortissement} + \text{coût d'opportunité du capital}$$

$$\text{Coût d'opportunité du capital} = \text{valeur des actifs capitalisés} * \text{taux d'intérêt à faible risque et à long terme.}$$

Les États membres devront indiquer quel concept ils utilisent pour la valeur CR/BER.

11.4 Application et interprétation

Le ratio entre les recettes courantes et le revenu d'équilibre d'une flotte montre dans quelle mesure les recettes courantes d'une flotte sont proches du revenu requis pour que la flotte atteigne le revenu d'équilibre à court terme. Si le ratio est supérieur à 1, le revenu généré est suffisant pour couvrir les coûts variables, les fixes et les dépenses d'investissement, ce qui indique que le segment est rentable, avec une sous-capitalisation potentielle. À l'inverse, si le ratio est inférieur à 1, le revenu généré est insuffisant pour couvrir les coûts variables, les coûts fixes et les dépenses d'investissement, ce qui indique que le segment n'est pas rentable, avec une surcapitalisation potentielle. Une valeur négative du ratio CR/BER indique que les coûts variables seuls excèdent les recettes courantes, ce qui signifie que plus les revenus générés seront élevés, plus les pertes seront grandes.

Si les amortissements et les coûts d'opportunité du capital sont exclus du calcul, le ratio donne seulement une indication de la quantité de revenus requis pour couvrir les seuls

coûts d'exploitation à court terme et ne permet pas de déterminer si des bénéfices extraordinaires ont été réalisés. L'inclusion de ces paramètres ajoute une vision à long terme quant à la viabilité future de la flotte mais fait quelque peu double emploi avec le retour sur investissement (ou le rendement des immobilisations corporelles) en tant qu'indicateur à long terme.

Exemple de calcul: ratio entre les recettes courantes et le revenu d'équilibre (CR/BER)

	Valeurs pour une année civile (en milliers d'EUR) Utiliser les chiffres pour l'ensemble du segment	Segment de flotte 1	Segment de flotte 2
1	Recettes courantes (CR) = revenu des débarquements + autre revenu	113 000	115 000
2	Coûts fixes = coûts non variables + amortissements + coûts d'opportunité du capital	24 000	28 000
3	Coûts variables = coûts de l'équipage + main-d'œuvre non payée + coûts énergétiques + coûts de réparation et de maintenance + autres coûts variables	90 000	85 000
4	$BER = 2 / (1 - [3 / 1])$	117 913	107 333
5	$CR / BER = 1 / 4$	0,96	1,07

12. INDICATEURS D'UTILISATION DES NAVIRES

12.1 L'indicateur de flotte inactive

Les navires inactifs constituent une capacité inutilisée et, en tant que tels, réduisent l'efficacité technique globale et le taux d'utilisation des capacités de la flotte dans son ensemble. L'indicateur est calculé sur la base des classes de longueur des navires du segment CCD plutôt que sur celle des segments de navire, étant donné que les informations sur les engins et les espèces visées ne sont pas disponibles. Un tableau indiquant la proportion des navires inactifs dans l'ensemble de la flotte doit être communiqué, en nombre de navires, en GT et en kW.

12.2 L'indicateur d'utilisation des navires

L'indicateur d'utilisation des navires est la moyenne, pour chaque segment de flotte, du ratio entre l'effort effectivement déployé par la flotte et l'effort maximum qui pourrait être déployé. Cet indicateur, qui repose sur des données supposées fiables, permet d'évaluer rapidement l'utilisation de la flotte dans les conditions qui règnent pour l'activité de pêche. Il existe deux versions de cet indicateur, basées sur les niveaux d'activité maximale soit observé, soit théorique. Les États membres doivent choisir l'indicateur qui leur paraît le plus approprié et ne communiquer que cet indicateur à la Commission.

L'indicateur basé sur l'activité maximale observée est calculé comme étant:

Le ratio entre l'effort moyen par navire dans un segment de flotte et l'effort maximum observé réellement déployé par un navire dans ce segment (en kW-jours ou en GT-jours) au cours de l'année de référence.

Cet indicateur peut également être calculé en termes de jours de pêche, comme étant:

Le ratio entre la moyenne des jours en mer par navire et le nombre maximum de jours en mer observé dans un segment de flotte.

L'autre version de l'indicateur technique s'applique dans les cas où le nombre maximum de jours en mer observé dans un segment de flotte pour chaque année de référence pourrait avoir été limité par des facteurs externes. Il pourrait y avoir des raisons économiques (par exemple, la crise du combustible), environnementales (par exemple, des conditions météorologiques exceptionnelles) et sociales (par exemple, pas de pêche le week-end) qui exercent une incidence sur le nombre de jours en mer maximum observé par navire pour certaines années, de sorte que ce nombre pourrait ne pas refléter la capacité technique réelle de la flotte.

En pareils cas, les États membres peuvent également calculer le ratio en se basant sur le nombre maximum théorique de jours en mer. Pour ce calcul, l'«effort maximum observé effectivement déployé par un navire dans le segment» utilisé dans les calculs précédents est remplacé par le nombre maximum théorique de jours en mer qui pourraient être consacrés à la pêche en l'absence de contraintes externes (par exemple, si aucun régime d'effort n'était appliqué). Si les données ne sont pas disponibles, on peut considérer que, par défaut, cette valeur s'élève à 220 jours; dans le cas contraire, il sera procédé à une estimation au vu des conditions naturelles, techniques et sociales. Chaque État membre déterminera cette valeur en se fondant sur des avis d'experts et sur les informations disponibles.

L'indicateur choisi doit être présenté et évalué pour une période de plusieurs années afin d'indiquer si les ratios sont stables au fil du temps.

Le calcul peut être effectué soit en kW-jours soit en GT-jours, en fonction de ce qui convient le mieux pour la flotte concernée : on peut, par exemple, privilégier les kW pour les engins remorqués étant donné que les navires équipés de plus gros moteurs ont tendance des captures plus importantes que ceux ayant des moteurs plus petits, et les GT-jours pour les engins dormants.

12.3 Application et interprétation

Les données (jours en mer par navire, GT et kW) sont disponibles au niveau des États membres dans le cadre de la collecte de données réalisée conformément aux exigences du RCD et du CCD. Toutefois, le nombre maximum de jours en mer constitue un calcul supplémentaire qui n'est pas prévu actuellement dans le CCD de base ; un appel de données sera publié chaque année concernant ce paramètre.

Tous les navires de la flotte qui sont actifs doivent être pris en compte lors du calcul de cet indicateur. Un navire actif est un navire autorisé à pêcher à une période donnée de l'année de référence et qui a enregistré au moins un jour en mer pendant l'année en question. Un navire inactif est un navire qui peut être autorisé ou non à pêcher durant l'année de référence, mais qui n'a enregistré aucun jour en mer et aucun débarquement pendant cette année.

Ces indicateurs montrent dans quelle mesure la capacité de la flotte pourrait être réduite sans réduire le rendement global de la flotte (débarquements). L'indicateur technique peut dès lors être considéré comme l'indicateur de base pour chaque segment de flotte.

La marge entre la valeur calculée et 1 indique la sous-utilisation technique des navires. Pour le «système des feux de signalisation», un indicateur supérieur à 0,9 (indiquant que l'activité moyenne est supérieure à 90 % de l'activité maximale) ne sera observé que dans les segments de flotte présentant un niveau d'activité largement homogène et pourrait, dans la pratique, être classé comme un feu vert. Les valeurs inférieures à 0,7 (suivant l'homogénéité de la flotte) pourraient être considérées comme indiquant une sous-utilisation importante dénotant une surcapacité technique (feu rouge).

Si un nombre de jours maximum théorique est utilisé au lieu du nombre de jours maximum observé, des différences importantes peuvent apparaître entre les valeurs de l'indicateur technique calculé, et il convient de veiller à en expliquer les implications.

Exemple de calcul: ratio entre l'effort réel déployé par navire et l'effort maximum (observé et théorique) pour un groupe de trois navires

Navire	Capacité ¹⁾	Effort actuel ²⁾		Effort maximum (basé sur le max. observé) ³⁾		Effort max. théorique ⁴⁾		Indicateur technique (obs.) ⁵⁾	Indicateur technique (théor.) ⁶⁾
	kW	jours	kW-jours	jours	kW-jours	jours	kW-jours		
Navire 1	100	80	8 000	150	15 000	220	22 000	0,53	0,36
Navire 2	200	110	22 000	150	30 000	220	44 000	0,73	0,50
Navire 3	400	150	60 000	150	60 000	220	88 000	1,00	0,68
			Total 90 000		Total 105 000		Total 154 000	Moyenne 0,86	Moyenne 0,58

1) La capacité doit être indiquée en kW pour tous les segments; si possible, et en particulier pour les segments des engins de pêche dormants, il est recommandé d'utiliser également les GT.

2) Cette colonne présente les données d'activité et d'effort des différents navires.

3) Cette colonne contient l'utilisation maximale **observée** (150 jours) pour chaque navire de la flotte.

4) Cette colonne contient l'utilisation maximale **théorique** (220 jours) pour chaque navire de la flotte.

5) Cette colonne montre l'indicateur technique calculé sur la base du taux d'utilisation maximale observé (kW-jours dans la colonne 2, divisés par kW-jours dans la colonne 3, puis moyenne pour le segment)

6) Cette colonne présente l'indicateur technique calculé sur la base du taux d'utilisation maximale théorique (kW-jours dans la colonne 2, divisés par kW-jours dans la colonne 4, puis moyenne pour le segment)

Chaque État membre devrait faire un choix quant aux indicateurs techniques à présenter, comme indiqué à la section 7.3. Le choix doit être expliqué.