

1. Den danske fiskerflåde

Den danske fiskerflåde består af de fartøjer, der er indregistreret i Danmark som fiskerfartøjer. For at få et fartøj registreret som fiskerfartøj skal der foreligge en tilladelse fra Fiskeridirektoratet til at anvende fartøjet til erhvervsmæssigt fiskeri.

Fiskerfartøjsregisteret

Fiskeridirektoratet fører et register over danske fiskerfartøjer. Registret blev etableret i 1982 på grundlag af bekendtgørelse om registrering af fiskerfartøjer, fartøjsmateriel og fangstudstyr¹. Registret indeholder samtlige danske erhvervsfiskerfartøjer. For årene til og med 1991 var Fiskeridirektoratets fartøjsregister kun fuldt dækkende for fartøjer på 5 BRT og derover. Fra 1992-1994 omfattede registret samtlige fiskerfartøjer på 6 meters længde og derover. Fra 1995 er den nedre grænse helt afskaffet, således at fartøjer på mindre end 6 meter også indgår.

Oplysningerne i Fiskeridirektoratets fartøjsregister fremgår af skemaet i bilag 1, som bl.a. anvendes ved indberetning af ændringer til registret. For fartøjsmålene gælder, at fartøjer med en længde på 24 meter og derover skal måles efter bestemmelserne i den internationale konvention om måling af skibe². Mindre fartøjer måles efter de af Søfartsstyrelsen fastlagte regler³.

En række af de størrelsesmål, der anvendes til beskrivelse eller gruppering af fartøjerne i statistikken, kan angives på forskelligt grundlag. Nedenfor gives noter til beskrivelse af de karakteristika, der er medtaget i fartøjstabellerne.

Fartøjets tonnage

Bruttoton (BT), Bruttoregisterton (BRT) og Beregnet bruttoton (BBT)

Fartøjsstørrelsen opgøres i dag i bruttoton (BT). Tidligere anvendtes bruttoregisterton (BRT). Skønt begge mål er rummål, findes der ingen meningsfuld omregningsfaktor mellem BRT og BT. Tidligere anvendtes udelukkende BRT-målet, men ifølge lov om skibsmåling⁴ og Bekendtgørelse om måling af mindre fiskerfartøjer⁵ skal alle fartøjer pr. 31. december 2003 være opmålt i bruttotonnage. Som det fremgår af nedenstående tabel er alle fartøjer pr. 31. december 2004 opmålt i BT. I historiske opgørelser er tonnage målet beregnet bruttoton (BBT) anvendt. BBT er udarbejdet i henhold til Kommissionens beslutning af 20. marts 1995⁶, der med udgangspunkt i London Konventionen af 1969 fastsætter beregningsmetoden for opgørelsen af bruttotonnage for fartøjer under 24 meter, således at det er muligt at sammenligne medlemsstaternes flådetonnage.

Tabeller i denne årbog anvender BT-målet, når dette er kendt, ellers BBT-målet. Fartøjer der er målt med BT vil først fremgå med disse oplysninger fra målingstidspunktet. Dette er gjort for ikke at invalidere administrative beslutninger, som bygger på de oplysninger, der forelå før måletidspunktet. Bemærk at EU i sit register fører BT-målingen tilbage til byggeåret eller til nærmeste foregående ombygning. Sammenligning med EU's fartøjsregister er dermed ikke meningsfyldt. Antallet af registrerede fiskerfartøjer med oplysning om BT-mål for hvert år (ultimo) samt forskellen mellem BBT-målet og BT/BRT-målet (BT prioriteret) fremgår af tabellen:

Fiskerflådens samlede tonnage

Samlet tonnage optalt ved BBT og BT/BRT

År (ultimo)	Antal fartøjer	Heraf med BT	BBT	BT/BRT
1997	4.581	3.179	108.972	98.475
1998	4.372	3.103	108.706	98.828
1999	4.220	3.533	108.318	99.263
2000	4.141	3.688	111.101	102.580
2001	4.019	3.655	108.360	100.648
2002	3.815	3.587	105.428	99.739
2003	3.569	3.479	98.772	96.354
2004	3.407	3.407	96.069	96.069
2005	3.268	3.268	91.467	91.467
2006	3.138	3.138	85.732	85.732

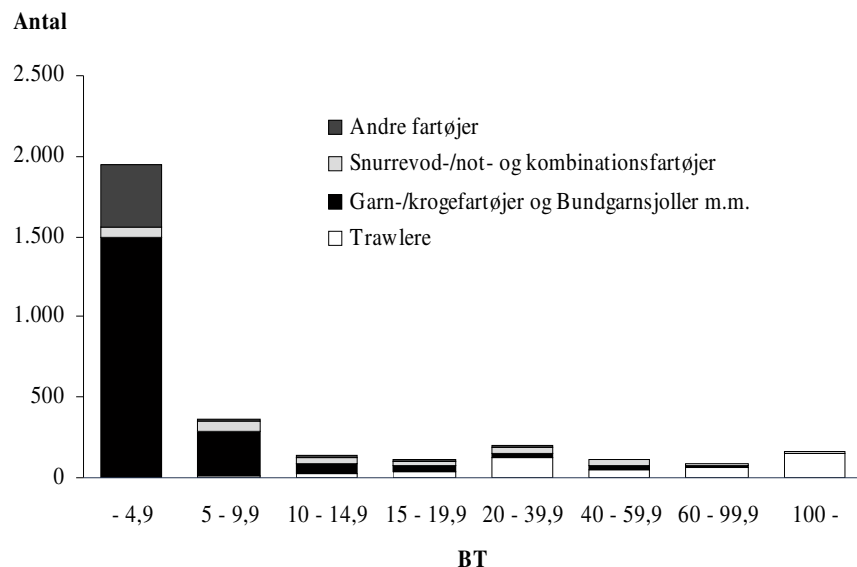
Note: Samtlige erhvervsfiskerfartøjer er medtaget.

Det ses, at ved prioritering af BT/BRT-målet, dvs. ved at anvende BT, og ellers anvende BRT når BT er uoplyst, vil fiskerflådens samlede tonnage ultimo 2003 være 96.354 BT/BRT. Med BBT-målet bliver tonnagen på 98.772 BBT. For at opgøre den samlede tonnage i flåden skal der til den faktiske kapacitet, opgjort i tabellen, lægges uudnyttet kapacitet, som rettighedshaverne kan bruge til indsættelse af fiskefartøjer på et senere tidspunkt. Dette skyldes, at ophørte fartøjers kapacitet kan genanvendes til indførsel af nye fartøjer, under forudsætning af at ophør er sket uden offentlig støtte. Den uudnyttede kapacitet var pr. 31/12 2006 på 4.941 BT.

I henhold til Fællesskabet regler⁶ har hver medlemsstat et loft for kapacitetsstørrelsen af fiskeriflåden, som til hver en tid skal overholdes. Loftet er udtrykt i både tonnage (BT) og maskineffekt målt i kilowatt (kW).

Figur 1.1

Antal fiskerfartøjer fordelt på BT-grupper pr. 31/12 2006



Maskineffekt

Maskineffekten er på fartøjsskemaet (bilag 1) angivet i hestekraft (hk), der defineres som udviklet energi pr. tidsenhed. I Danmark fastsætter Søfartsstyrelsen en effekt som den »officielle hestekraft« på basis af de hestekraftangivelser, der opgives af motorfabrikanten.

Officiel og maksimal effekt

Den officielle hestekraft bestemmes som det samlede fremdrivningsanlægs maksimale effekt ved kontinuerlig ydelse. I fartøjsskemaet er både medtaget oplysning om »officiel hk« (hk officiel nedbremsede effekt) og »maksimal hk« (hk officiel maksimal effekt), hvor sidstnævnte er den maksimale ydelse, uden fradrag for hjælpemaskineri, der drives af maskinen.

I tabellerne anvendes data for »maksimal hk«, hvis denne er oplyst, ellers »officiel hk«. Det skyldes ønsket om bedst mulig overensstemmelse mellem Årbogens tal og de oplysninger, der anvendes som karakteristika inden for Den Europæiske Union⁷. Af samme grund omregnes effekten til kilowatt (kW). Den anvendte omregningsfaktor er 1 hk = 0,7355 kW.

Den uudnyttede kapacitet var pr. 31/12 2006 på 15.338 kW. Se bemærkningerne om uudnyttet kapacitet under afsnittet om fartøjets tonnage.

Fartøjets længde

Længde overalt

I fartøjstabellerne anvendes længdemålet »længde overalt«, defineret som afstanden i lige linie mellem det forreste punkt på forstævnen og det bageste punkt på agterstævnen. Hvis længden overalt ikke er oplyst, beregnes den ud fra »kendingslængden⁸«. Omregningsfaktoren, som er 1,08, er beregnet på basis af de fartøjer i registret, der har begge oplysninger.

Fartøjstyper

Kombinationsfartøjer

For hvert fartøj er der i fartøjsregistret angivet en typebetegnelse (se skemaet i bilag 1). Udviklingen inden for skibsbygning gør imidlertid de enkelte fartøjer mere og mere fleksible og vanskeliggør dermed en entydig typeangivelse for fartøjet. Derfor er typebetegnelserne i registret blevet udvidet med et antal kombinationsfartøjer, som for eksempel garn/rawl og snurrevod/hækrawl.

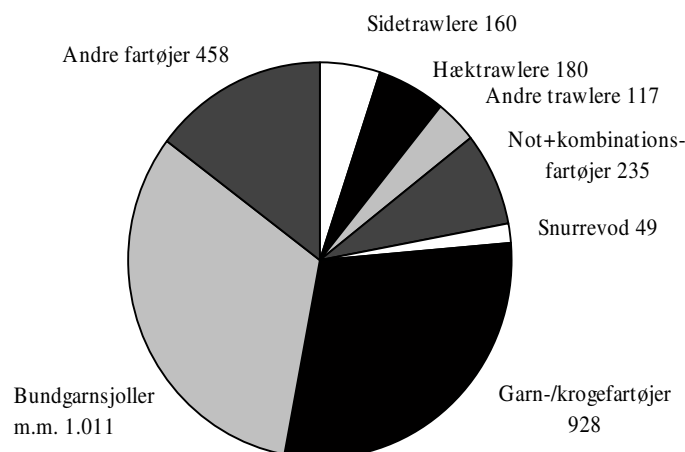
Gruppering efter fartøjstype

I Årbogens tabeller er anvendt følgende grupper ved gruppering af fartøjerne efter fartøjstype: Hæktrawlere, sidetrawlere, andre trawlere (herunder bomtrawlere), not- og kombinationsfartøjer, snurrevodsfartøjer, garn-/krogefartøjer, bundgarns-/ruse-fartøjer og andre fiskerfartøjer (muslingeskrabere, hjælpefartøjer m.v.).

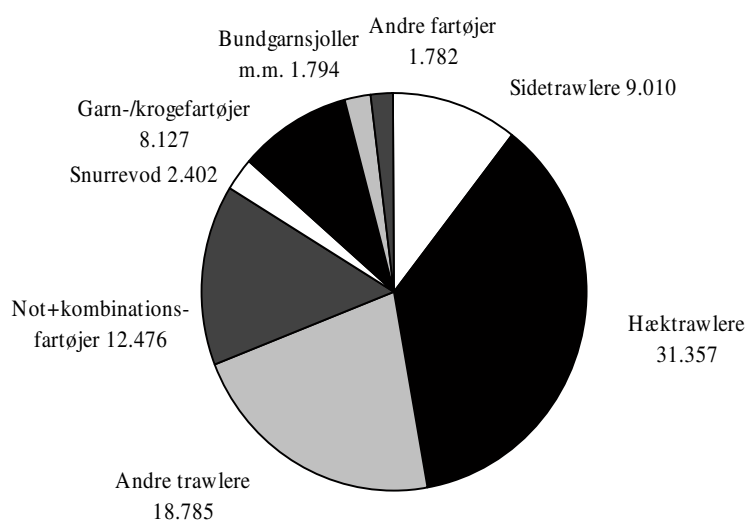
Figur 1.2

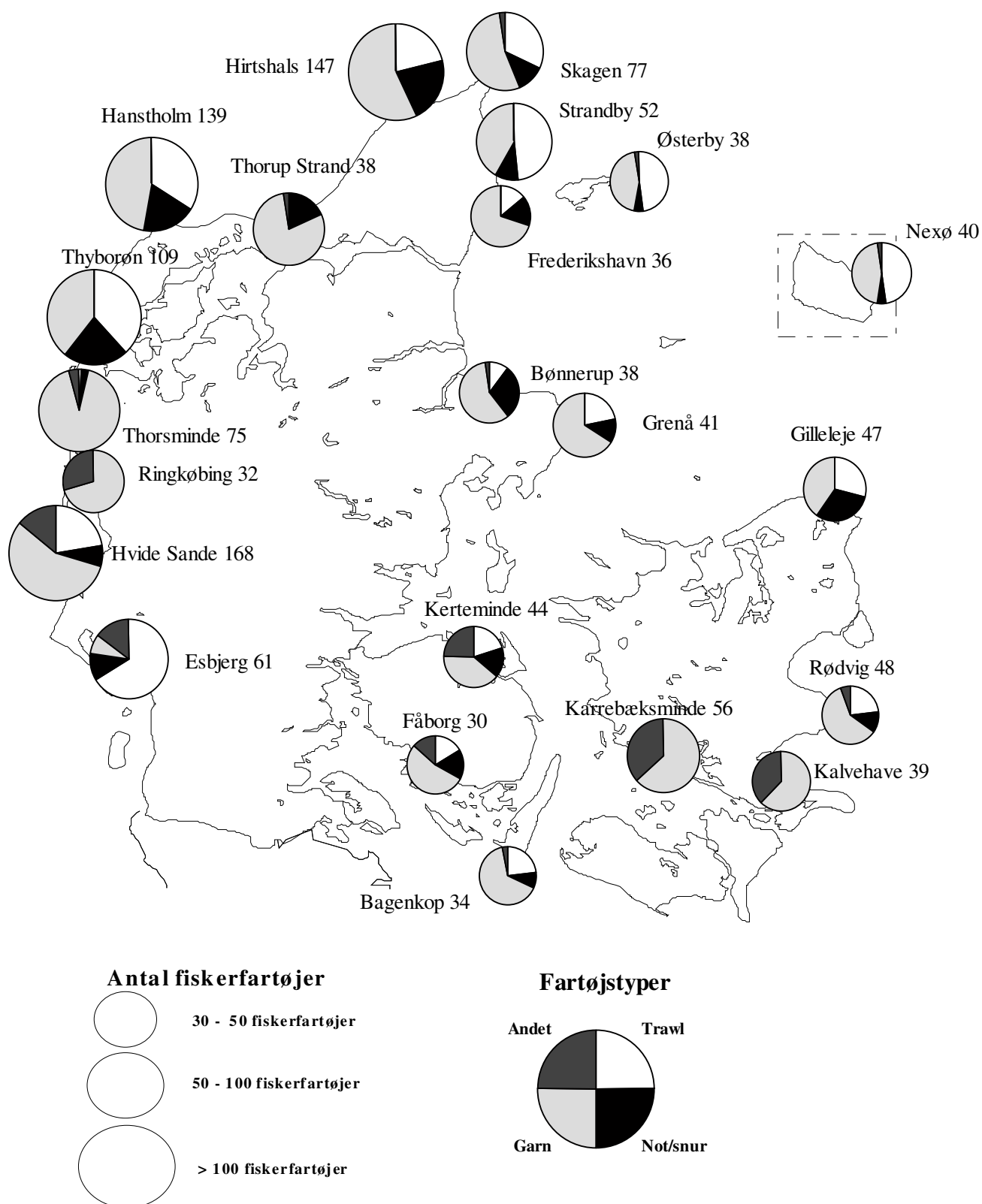
Fiskerfartøjer fordelt på fartøjstype pr. 31/12 2006

Antal fartøjer



Tonnage (BT)



Figur 1.3 Fiskerfartøjer fordelt på fartøjstype og udvalgte hjemhavne i 2006

Forsikringsværdi

Fartøjsregistret indeholder oplysninger om fartøjets forsikringsværdi samt vurderingsåret. For de fleste af fartøjerne er vurderingerne mere end 5 år gamle. Det er overvejende mindre fartøjer, der har forsikringsvurderinger af ældre dato, og det er hovedsageligt fartøjer med en overalt længde på 6 meter og derunder, der har uoplyst forsikringsværdi. For registerudtrækket pr. 31/12 2006 kan opstilles følgende tabel:

Forsikringsværdi og vurderingsår

Samlet forsikringssum fordelt på vurderingsår

Vurderingsår	Antal fartøjer	Forsikringsværdi i mill. kr.	Samlet tonnage BBT
Ukendt værdi under 6 meter	923	..	592
Ukendt værdi 6 meter og derover	383	..	5.321
Ukendt år	39	20,9	233
før 1973	1	0,0	2
1973 - 1982	18	3,3	84
1983 - 1987	57	53,1	995
1988 - 1992	145	160,4	3.235
1993 - 1997	278	334,0	6.431
1998 - 2002	524	1.680,4	26.944
2003 - 2006	770	2.306,4	41.896
I alt	3.138	4.558,5	85.732

Samlet værdi af fiskerflåden

En beregning af fiskerflådens samlede værdi ved indeksering af forsikringsværdierne i forhold til vurderingsårene kunne give mening, såfremt indekset baseres dels på omkostningerne ved nybygning af fiskerfartøjer, dels på oplysninger om ændringer i monteret udstyr og vedligeholdelsesstand. Oplysninger om vedligeholdelsesstand kræver imidlertid en ny vurdering, med et helt individuelt resultat, der ikke kan generaliseres til et indeks. Derfor er det valgt blot at lade forsikringsværdierne indgå i statistikken med de registrerede værdier.

Besætningsmedlemmer

På fartøjsskemaet angives besætningsantallet som den normale besætning inklusiv fartøjsfører.

Registreringsbogstaver og fartøjsdistrikter

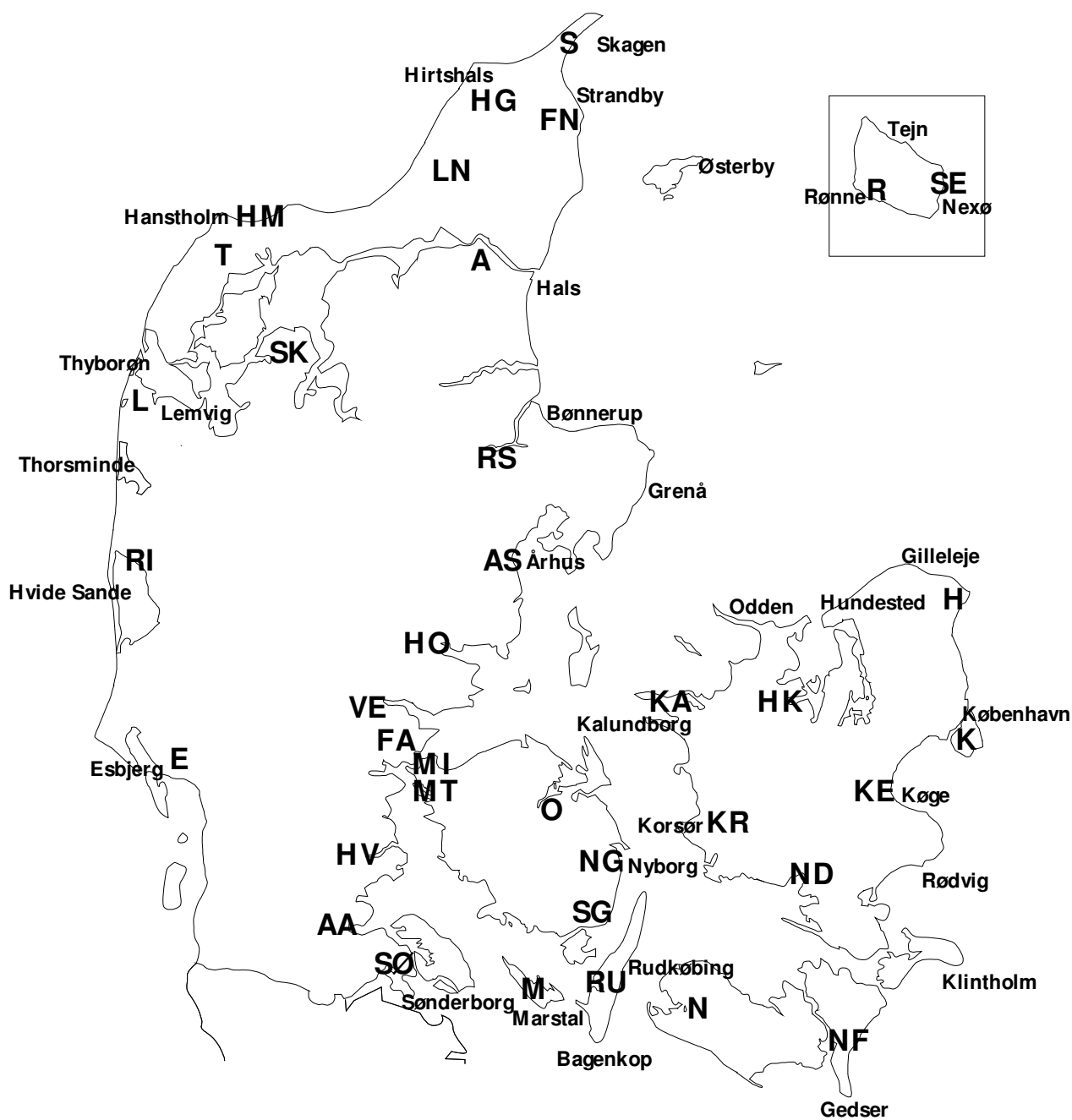
Havnekendingsnummer

Ved anmeldelse af et fartøj til registrering i Søfartsstyrelsen, tildeles fartøjet et havnekendingsnummer⁹, der består af et eller flere bogstaver efterfulgt af et tal.

Tidligere skulle fartøjerne anmeldes ved det distriktstoldkammer, ejeren/rederiet hørte under. De bogstaver, der indgår i havnekendingsnummeret er første, de to første, eller første og sidste bogstav i de bynavne, hvor distriktstoldkammerne var beliggende.

Figur 1.4

Registreringsbogstaver og fiskerihavne



I 1970'erne blev distriktstoldkamrene omlagt, hvorfor nogle bogstaver ikke tildeles længere. I tabellerne optælles fartøjer med registreringsbogstaver, der ikke længere tildeles, under de daværende distriktstoldkamre.

Fra og med 1994 tildeles havnekendingsbogstaver alene af Søfartsstyrelsen, som har indført SK, HO, MI og HM.

Fartøjs-distrikter

I dag er fartøjerne registreret inden for 23 distrikter. Nedenfor er listet de registreringsbogstaver, der i 2006 var i brug for danske fiskerfartøjer, fordelt på distrikter. På det tilhørende kort, er vist de vigtigste fiskerihavne inden for fartøjsdistrikterne.

Bogstaver:	Distrikter:
E	Esbjerg.
FN+LN	Frederikshavn undtagen Skagen og Hirtshals (LN Løkken tildeles ikke længere).
HV	Haderslev.
H	Helsingør.
HG	Hirtshals.
L+SK	Holstebro, Skive og Thyborøn med undtagelse af Hvide Sande.
RI	Hvide Sande (tidligere Ringkøbing).
KA+HK	Kalundborg (HK Holbæk tildeles ikke længere).
KR	Korsør.
K	København.
KE	Køge.
NF+N	Nykøbing Falster (N Nakskov tildeles ikke længere).
ND	Næstved.
O+MI+NG+MT	Odense, Middelfart (NG Nyborg og MT Middelfart tildeles ikke længere).
RS	Randers.
R+SE	Rønne (SE Svaneke tildeles ikke længere).
S	Skagen.
SG+RU+M	Svendborg (RU Rudkøbing og M Marstal tildeles ikke længere).
SØ+AA	Sønderborg (AA Aabenraa tildeles ikke længere).
T+HM	Thisted, Hanstholm.
VE+FA+HO	Vejle, Fredericia, Horsens og Kolding.
A	Aalborg.
AS	Århus og Herning.

Fartøjets alder

Fartøjets alder regnes fra byggeåret.

Kapacitetstilpasning

Ophørsordning

Som et led i de løbende strukturforanstaltninger inden for fiskeriet¹⁰ kan der ydes støtte til fartøjers endelige ophør i erhvervsfiskeriet. Hensigten hermed er at få tilpasset fiskerflådens fangstkapacitet til fiskerimulighederne. Siden 1988 har i alt 1.447 fartøjer forladt fiskerflåden med ophørsstøtte (jvf. tabel 1.16).

¹ Bek. nr. 487 af 2. september 1981, som ændret ved bek. nr. 326 af 18. juni 1982.

² Den internationale Søfartsorganisation's (IMO) konvention om måling af skibe, London 1969.

³ Bek. nr. 846 af 1. december 1998 om måling af mindre fiskerfartøjer.

⁴ Lov om skibsmåling, jf. lbkg. nr. 43 af 2. februar 1993.

⁵ Kommissionens beslutning af 20. marts 1995 om iværksættelse af bilaget til Rådets Forordning (EØF) nr. 2930/86 om definition af fiskerfartøjers karakteristika.

⁶ Kommissionens forordning (EF) nr. 1438/2003 af 12. august 2003 om gennemførelsesbestemmelser til EF's flådepolitik, som fastsat i kapitel III i Rådets Forordning nr. 2371/2002.

⁷ Rådets forordning (EØF) nr. 2930/86 af 22. september 1986 om definition af fiskerfartøjers karakteristika.

⁸ Længden fra forkant af forstævnens øverste ende til agterste kant af rorstævnens øverste ende.

⁹ Særlig, jf. lbkg. Nr. 538 af 15. juni 2004, med senere ændringer.

¹⁰ Lov om strukturforanstaltninger vedrørende fiskerisektoren, jf. lbkg. 316 af 3. maj 2001, med senere ændringer.

1. The Danish fishing fleet

The Danish fishing fleet consists of vessels registered in Denmark as fishing vessels. Registration of a fishing vessel requires a license issued by the Directorate of Fisheries. The license is a general permission to participate in commercial fishery on Danish quotas. Further licenses may be required for selected fisheries.

Register of the Danish fishing fleet

The Danish Directorate of Fisheries administers a register of the Danish fishing fleet. The register was established in 1982¹, and it contains information on all Danish commercial fishing vessels.

Definition of fishing fleet in the statistical tables

Before 1992 vessels of less than 5 Gross Registered Tonnage (GRT) were excluded from the fishing fleet tables, because the register had only full coverage of vessels of 5 GRT or more. From 1992 all fishing vessels with an over-all length of 6 meters or above have been included in the tables. From 1995 even vessels of less than 6 meters are covered by the register and thus included in the statistics.

The information on the fishing vessel register is collected on the form in Annex 1. The vessel size measures used are those defined in the London Convention² for vessels with a length of 24 meters or above; smaller vessels are measured using the rules in the regulation issued by the Danish Maritime Authority³.

A number of the measures used to characterize the vessels or group the vessels in the tables can have different origin. The notes below describe the information given in the fishing fleet tables.

Vessel tonnage

Gross tonnage (GT), Gross registered tonnage (GBT) and calculated gross tonnage (CGT)

Presently, vessel size is measured in Gross Tonnage (GT). Formerly, vessel size was measured in Gross Registered Tonnage (GRT). Though both GT and GRT measure volume, no meaningful conversion factor can be given. According to present legislation³⁺⁴ all vessels must now be measured in GT as of 31 December 2003. As can be seen from the table, all vessels are measured in GT as of 31 December 2004.

In this yearbook the measure Calculated Gross Tonnage (CGT) is applied to vessels that were not measured in GT. CGT is calculated according to Commission Decision of 20 March 1995⁵, which outlines the methodology for calculating CGT based on the London Convention. Intentionally this measure enhances the possibility for comparing the fleet structure of the Member States.

All tables in this yearbook are based on GT measures if recorded and CGT otherwise. Information on tonnage in GT is available in the Danish vessel register from the day of measurement. This is done in order to keep track of the administrative decisions which were present at the time of measurement. In the EU vessel register, however, the GT measurement is carried back in time to the year of construction, or to the most recent year of reconstruction. As a consequence comparisons between the two vessel registers will not be meaningful. The number of registered fishing vessels with recorded GT measures, and the differences between applying CGT rather than GT/GRT (GT priority), is shown for each year as of 31 December in the following table:

Total tonnage of the fishing fleet

Total tonnage of the fishing fleet using the CGT and GT/GRT measures

Year (31 December)	All vessels	With GT	CGT	GT/GRT
1997	4,581	3,179	108,972	98,475
1998	4,372	3,103	108,706	98,828
1999	4,220	3,533	108,318	99,263
2000	4,141	3,688	111,101	102,580
2001	4,019	3,655	108,360	100,648
2002	3,815	3,587	105,428	99,739
2003	3,569	3,479	98,772	96,354
2004	3,407	3,407	96,069	96,069
2005	3,268	3,268	91,467	91,467
2006	3,138	3,138	85,732	85,732

Note: Includes all fishing vessels.

The table shows that, if priority was given to the GT/GRT measure (which means using GRT only when the GT measure does not exist), then the total tonnage of the fishing fleet as of 31 December 2003 would be only 96,354 GT/GRT. When priority is given to the CGT measure, the total tonnage amounts to 98,772 CGT. The fleet unutilized capacity, which may be entered in to the fleet at a later point in time by the owner, must be added to the figures in the table in order to calculate the total capacity. This is due to the fact that the capacity of vessels that have left the fleet without public funding can be used to enter new vessels into the fleet. The fleet unutilized capacity was 4.941 BT as of 31 December 2006.

According to Community rules⁶ each member state has a capacity ceiling for the fleet which must be complied with at any time. The ceiling is expressed in both tonnage (GT) and engine power (kW).

Engine power

On the registration form (Annex 1) the engine power is specified in horsepower (hp), which is defined as generated energy per period. The Danish Maritime Authority determines the »official effect«, based on the specifications given by the manufacturer of the engine.

Official effect and maximum effect

The official effect is defined as the maximum effect of the entire propulsion machinery in continuous operation. In the vessel registration form both »official hp« (hp official decelerated effect) and »maximum hp« (hp official maximum effect) is reported, the latter being the highest performance without deduction for auxiliary engines powered by the machine.

The statistical tables use data for »maximum hp« if recorded, otherwise »official hp«. Priority to »maximum hp« is chosen in order to ensure consistency between the figures in the yearbook, and the information used to characterize the vessels within the European Union⁷. For the same reason the effect measure is converted from hp to kilowatt (kW), the factor being: 1 hp = 0.7355 kW.

The fleet unutilized capacity was 15.338 kW as of 31 December 2006. For comments on unused capacity, see the previous section about vessel tonnage.

Vessel length

Over-all length

All tables use the »length over-all«, which is defined as the distance in a straight line between the front of the bow and the back of the stern. If the over-all length is not recorded, it is calculated by multiplying the »registered length« with a conversion factor (1.08) which is calculated on the basis of vessels for which both measures are recorded.

Vessel category

Multi-purpose vessels

The vessel register form has an entry for the vessel category. However, the evolution within shipbuilding tends to make the individual vessels more and more flexible, which complicates categorizing and makes it less descriptive. The categories recorded in the register have thus been widened to include a number of multi-purpose vessels, as for instance trawler/netter and seiner/trawler.

Grouping of categories

In all tables in this yearbook the vessels have been grouped into the following categories: stern trawlers, side trawlers, other trawlers (including beam trawlers), purse seiners and multi-purpose vessels, Danish seiners, netters and liners, potters and trap setters etc. and other fishing vessels (including cockle dredgers and auxiliary vessels etc.).

Number of crew

The vessel register form gives the number of persons normally in the crew including the skipper.

Registration letters and vessel districts

Vessel identification

When a fishing vessel is entered into the Danish Ship register at the Maritime Authority, a registration identification⁸ is assigned to it. The identification known as the registration number consist of one or two letters followed by a number.

Previously, the notification of vessels for registration was given to the Custom House in the district where the ship owner was domiciled. The letters in the registration identification are therefore letters from the names of the towns where the Custom Houses were situated.

In the 1970's, the Custom districts were reorganized, and therefore some of the formerly used registration letters are no longer given. In the tables in this yearbook, the vessels with registration letters that are no longer issued, are grouped together with the present districts.

Since 1994 registration letters are only assigned by the Maritime Authorities, which have introduced SK, HO, MI and HM.

Vessel district

The Danish fishing vessels are currently registered within 23 districts. A list of the vessel districts with the related registration letters is given below, and the map on page 12 shows the registration letters and the main fishing ports in the districts.

Letters:	Districts:
E	Esbjerg.
FN+LN	Frederikshavn except Skagen and Hirtshals (LN Løkken no longer issued).
HV	Haderslev.
H	Helsingør.
HG	Hirtshals.
L+SK	Holstebro, Skive and Thyborøn except Hvide Sande.
RI	Hvide Sande (previously Ringkøbing).
KA+HK	Kalundborg (HK Holbæk no longer issued).
KR	Korsør.
K	København.
KE	Køge.
NF+N	Nykøbing Falster (N Nakskov no longer issued).
ND	Næstved.
O+MI+NG+MT	Odense (NG Nyborg and MT Middelfart no longer issued).
RS	Randers.
R+SE	Rønne (SE Svaneke no longer issued).
S	Skagen.
SG+RU+M	Svendborg (RU Rudkøbing and M Marstal no longer issued).
SØ+AA	Sønderborg (AA Aabenraa no longer issued).
T+HM	Thisted, Hanstholm.
VE+FA+HO	Vejle, Fredericia, Horsens and Kolding.
A	Aalborg.
AS	Aarhus and Herning.

Vessel age

The age of the vessel is calculated from the year of construction.

Insurance value

The vessel register holds information on the insurance value and the year of assessment. For most of the vessels, mainly the smaller vessels, the assessment is more than 5 years old, and it is mainly vessels with an over-all length of 6 meters and less that have an unspecified insurance value. Register status as of 31 December 2006 gives the following table:

Insurance value and assessment year

Total insurance value by year of assessment

Assessment Year	Number of vessels	Insurance value in million DKK.	Total tonnage CGT
Unknown value less than 6 meters	923	..	592
Unknown value 6 meters and above	383	..	5,321
Unknown year	39	20.9	233
Before 1973.....	1	0.0	2
1973-1982	18	3.3	84
1983-1987	57	53.1	995
1988-1992	145	160.4	3,235
1993-1997	278	334.0	6,431
1998-2002	524	1,680.4	26,944
2003-2006	770	2,306.4	41,896
Total	3,138	4,558.5	85,732

Total value of the fishing fleet

One method to solve the problem of old insurance values, when estimating the total value of the Danish fishing fleet, is to use index figures. In order to do so, it is necessary to determine an index based both on costs of newly built vessels and information about changes in installed equipment and maintenance. Information about equipment and maintenance requires a new assessment, with individual results, which cannot be used as an index. Therefore it has been decided that a proxy of the total value of the vessels in the statistical tables should be the registered insurance values.

Capacity reduction

As a part of the measures taken to diminish the structural problems in the fishery, it is possible to receive public funding if a vessel is taken out of the fleet and ceases to fish commercially. The objective of facilitating the withdrawal of fishing vessels from commercial fishing is to reduce the capacity of the fleet to match the catch opportunities. Since 1988 a total of 1,447 vessels have left the fleet with public funding⁹.

¹ Ministerial Order No. 487 of 2 September 1981 amended by Ministerial Order No. 326 of 18 June 1982.

² The International Maritime Organization (IMO) convention on ship measurement, London 1969.

³ Ministerial Order No. 846 of 1 December 1998 on the measurement of small fishing vessels.

⁴ Act on the measurement of ships, see consolidate Act No. 43 of 2 February 1993.

⁵ Commission Decision of 20 March 1995 concerning the implementation of the annex to Council Regulation (EEC) No. 2930/86 defining the characteristics of fishing vessels.

⁶ Commission Regulation (EC) No. 1438/2003 of 12 August 2003 laying down implementing rules on the Community Fleet Policy as defined in chapter III of Council Regulation (EC) No. 2371/2002.

⁷ Council Regulation (EEC) No. 2930/86 of 22 September 1986 on the definition of characteristics of fishing vessels.

⁸ See consolidate Act No. 538 of 15 June 2004, with amendments.

⁹ Act on the support to structural measures in fisheries, see consolidate Act No. 316 of 3 May 2001, with amendments.