

INFORME

Reunión: **Taller en el implementación de Control Regulación**

Fiestas: **Director General YEGUA, Consultivo Consejos (CC-ANOC, PELAC, BSAC, MEDAC, LDAC, NSAC, CCRUP, CCSUD)**

Fecha: **5 Febrero 2025**

Ubicación: **Bruselas**

Silla: **Patricio Murphy, Silla de el Centro de Acción contra el Noroeste Control FG**

Relator: **Comité Asesor Nacional Secretaría**

1. Bienvenido y introducción

Emiel Brouckaert, Presidente del **CC-ANOC**, inauguró el Taller Multi-CC sobre la Implementación del Reglamento de Control (RC), dando la bienvenida a los participantes y destacando la presencia de representantes de la DG MARE. Ocho Consejos Consultivos (CC) (CC del Mar Báltico, CC del Mediterráneo, CC de Larga Distancia, CC del Mar del Norte, CC de las Regiones Ultraperiféricas, CC Pelágico, CC de las Aguas Sudoccidentales y CC de las Aguas Noroccidentales) participaron en el taller, lo que refleja el amplio interés en la implementación del RC.

Brouckaert agradeció a la DG MARE, en particular a **Marta Moren-Abat y Julia Rubeck**, por facilitar el taller presencial, a raíz de la solicitud realizada por NWWAC y PelAC (en nombre de varios CA) en Puede 2024. Él enfatizado el importancia de directo compromiso con la Comisión debido al impacto significativo de la CR. Brouckaert señaló que al aceptar tener este reunión, Director General YEGUA expresado el preferencia a primero conversar bilateralmente con el ACs y a mirar en involucrando Miembro Estados y EFCA en a más tarde escenario a facilitar interacción y organización de intercambios.

Patrick Murphy, presidente de la reunión, tomó la palabra y destacó la complejidad del Reglamento de control y su impacto sustancial tanto en la industria como en los organismos de control.

Jérôme Broche, Jefe de la Unidad D4, agradeció a los CA por planificar el oportuno taller, destacando el limitado oportunidades para directo intercambios con el sector en Implementando el CR debido a limitaciones de tiempo y carga de trabajo en la preparación de la implementación.

Adoptado a finales de 2023, el nuevo Reglamento de Control entró en vigor en enero de 2024 tras un largo proceso de revisión. La atención se ha centrado ahora en la implementación, en particular en las especificaciones técnicas que se están desarrollando mediante actos de ejecución y delegados para cumplir los plazos de 2026, 2027 y 2028. Esta fase ya no es un proceso colegislativo, sino de implementación. y cataratas bajo el comitología estructura, involucrando técnico discusiones con Miembro Estado (EM) expertos

a finalizar normas y normas. De este modo, el enfocar de el taller es para recopilar las aportaciones de las partes interesadas en lugar de revisar la reglamentación.

La implementación de la CR gira en torno a tres plazos principales: enero de 2026 y enero de 2028, con disposiciones de ponderación establecidas para enero de 2027. La prioridad es finalizar las especificaciones técnicas en los actos de ejecución y delegados con suficiente antelación, lo que permite a los Estados miembros y operadores tiempo a adaptar. En vista de el 2026 hito, el Comisión tiene sostuvo Más de ocho reuniones intensivas e inclusivas con expertos de los Estados miembros, en las que se debatieron proyectos de disposiciones y se reunieron comentario a angosto abajo pendiente asuntos, con un en general acuerdo con EM que se alcanzará en los próximos meses, lo que permitirá la adopción de medidas en el segundo semestre de 2025.

Una prioridad clave es reducir la carga administrativa de los Estados miembros y los operadores, manteniendo al mismo tiempo un sistema de control eficaz. La DG MARE se alinea con la " *brújula de competitividad* " de la UE, con el objetivo de... cortar rojo cinta y simplificar procesos. Sin embargo, pesca control restos inherentemente complejo.

2 Presentación en el estado de jugar de el implementación de el control regulación – Marta Moren-Abat, DG MARE

Marta Moren-Abat, de la Unidad D4 de la DG MARE, proporcionó una actualización sobre el estado de la implementación de la CR.

La revisión del Reglamento de Pesca introdujo cambios significativos con plazos específicos para su implementación. El reglamento establece obligaciones para la Comisión, los Estados miembros y los operadores. Si bien los Estados miembros y los operadores son responsables de su implementación y cumplimiento, el Comisión role es a establecer técnico presupuesto dentro el mandato establecido por los legisladores.

Llave cambios inquietud:

- Nuevo obligatorio control herramientas (incluido Remoto Electrónico Escucha (MOVIMIENTO RÁPIDO DEL OJO))
- Pesaje y registro de capturas: Nuevas reglas para reemplazar los planes de muestreo y control existentes, requiriendo la pronta disponibilidad de plantillas actualizadas.
- Normas sobre digitalización: Un cambio hacia la presentación de informes electrónicos (por ejemplo, libros de registro, VMS) para reducir la carga administrativa y mejorar la comunicación y la transmisión de datos.
- Margen de tolerancia (MdT): Si bien no ha cambiado, se han introducido nuevas derogaciones para pesquerías y condiciones específicas, mediante un nuevo reglamento publicado en mayo de 2024.
- Mayor que control de el externo flota
- Armonización de sancionando: Medidas a asegurar a nivel jugando campo al otro lado de Estados miembros .
- Mejorado normas en trazabilidad

La obligación de la Comisión de definir especificaciones técnicas se lleva a cabo mediante

actos de ejecución y delegados, que difieren en su naturaleza y procesos de aprobación. Estos actos no solo aclaran el Reglamento de Ejecución revisado, sino que también buscan simplificar la normativa eliminando elementos obsoletos. y simplificando implementación para operadores. Mientras el Comisión es no Obligada a consultar a los Estados miembros o a las partes interesadas, busca activamente aportaciones para mejorar la implementación. La Unidad de Control de la DG MARE también se coordina con sus colegas que trabajan en la gestión y digitalización de datos en la DG MARE, garantizando una interacción eficaz entre las partes interesadas.

Tres importante plazos guía el preparación de Implementando y delegado hechos:

- 2026 hito: Implementando y delegado actos por 2º medio de 2025. Elementos a Se abordarán, entre otros aspectos, la frecuencia de transmisión, la transmisión electrónica del cuaderno de bitácora, el sistema de puntos para los capitanes de los buques pesqueros y los informes digitales de capturas.
- Hito 2027: Nueva ley de implementación sobre pesaje, con reglas que se aplicarán a partir de enero de 2027, cuando expiren las excepciones actuales sobre pesaje.
- Hito 2028: incluye REM, potencia continua del motor, digitalización de la trazabilidad de los productos pesqueros y acuícolas preparados y conservados y disposiciones para la pesca en pequeña escala (buques de menos de 12 m), con trabajo en curso en herramientas informáticas para respaldar la aplicación de las disposiciones.

En cuanto a la excepción al MDT, el **Reglamento 2024/1474 adoptado y publicado (mayo de 2024)** especifica condiciones para puertos elegible para el humillación. Muchos EM tener expresó interés en listado puertos, ambos dentro y afuera el UE. El Comisión es actualmente revisar estas propuestas para garantizar el cumplimiento de las condiciones establecidas antes de la publicación de la primera lista aprobada.

El **Silla** agradecido Marta Moren-Abat para su presentación y abierto el piso para preguntas.

Gonçalo Carvalho, PELAC, acogió con satisfacción el compromiso con la Comisión y destacó la necesidad para tenedor de apuestas consulta en redacción Implementando y delegado hechos, asegurando Que la implementación sea práctica, rentable y eficaz. En nombre de PELAC, solicitó un proceso consultivo estructurado y recurrente para garantizar medidas ejecutables y conformes.

Julia Rubeck , DG MARE, transmitió una pregunta del chat sobre la composición del grupo de expertos de los Estados miembros involucrados en el proceso de implementación.

Ana Francia Mattlet , LDAC buscado clarificación en el Comisión **competencia** En relación con ciertos elementos del Reglamento de Ejecución (RC), señaló que el reglamento distingue tres tipos de actos de ejecución:

- Hechos el Comisión *deber* llevar (p.ej, buque escucha dispositivos, Agudeza).
- Hechos el Comisión *puede* llevar (p.ej, fin de la vida identificación de pesca, peso (en virtud de los artículos 36 y 60).
- No Implementando hechos requerido.

Señaló que, si bien se afirmó que la lista de puertos de la UE elegibles para la exención del MDT se ampliaría, publicado pronto, allá tiene estado No mencionar de a correspondiente lista para no pertenecientes a la UE puertos. Mattlet preguntó acerca de el Comisión competencia acerca de forzado mano de obra provisiones, demersales almacenamiento de

existencias y acceso a vídeos a bordo de los buques para realizar el pesaje, lo que genera inquietudes sobre quién podría acceder a las imágenes a bordo.

Daniel Voces, del LDAC, mencionó una disposición debatida (inicialmente un artículo, pero posteriormente relegada a una nota a pie de página) relativa a la exención de los requisitos de almacenamiento separado para las capturas demersales. Preguntó si la Comisión tiene previsto desarrollar esta exención mediante un acto de ejecución para facilitar el cumplimiento por parte de los pescadores.

En respuesta, **la DG MARE** aclaró que la colaboración con los expertos nacionales es continua, por lo que se anima a las partes interesadas a que transmitan sus posturas a través de las autoridades nacionales. El taller de esta jornada ofrece la oportunidad de recibir comentarios y también se pueden enviar aportaciones adicionales.

Redacción para su consideración en las conversaciones con los Estados miembros. La Comisión está dispuesta a continuar el intercambio con los Consejos Consultivos en un formato similar al organizado con la participación de todos los CC.

En cuanto a la competencia y el empoderamiento de la Comisión, la DG MARE reconoció la sensibilidad del asunto, pero expresó su confianza en que todas las acciones se mantendrán dentro de los mandatos asignados. en el revisado Pesca Control Regulación. Interno cheques y saldos, incluida la supervisión legal, garantizar el cumplimiento de la autoridad otorgada.

En lo que respecta al almacenamiento de las capturas demersales comerciales, si bien el Reglamento otorga a la Comisión el fuerza a acto, él restos opcional (" *puede* "). No demanda tiene estado expresado por MS entonces lejos. Director General YEGUA motivado compromiso con nacional autoridades a informar en el necesidad de normas de aplicación de esta disposición.

En cuanto al trabajo forzoso, la DG MARE explicó que el CR revisado incluye dos disposiciones específicas: una en inspecciones (Artículo 74) y otro en infracciones. De 2026, Miembro Estados será requerido a identificar casos de trabajo forzoso y tomar inmediatamente acciones de cumplimiento, como establecido en la legislación.

3 Temas para discusión

3.1 Aclarando Roles y Responsabilidades: OMS hace qué entre Comisión, ¿Estados miembros y operadores?

Moren-Abat aclaró que el artículo 3 (1) (d) del Tratado de Funcionamiento de la UE establece la competencia exclusiva de la UE En la pesca. Además, el Reglamento Común define las funciones y responsabilidades específicas de cada parte, y cada disposición determina las responsabilidades asignadas a cada actor dentro del reglamento.

3.2 Remoto Electrónico Escucha

Moren-Abat informó que, en relación con el REM, el artículo 13 del Reglamento de Control

revisado describe el requisito de que segmentos específicos de la flota, en particular los buques de 18 metros (de eslora total o más), implementen sistemas REM, incluido el CCTV, para un mejor control. meta es a monitor alto riesgo flota segmentos eso puede no cumplir con el aterrizaje obligación.

A efectos de seguimiento, control y supervisión de la obligación de desembarque, los Estados miembros garantizarán que los buques con alto riesgo de incumplimiento de la obligación de desembarque tengan instalado a bordo un sistema REM operativo. La evaluación del riesgo de incumplimiento de la obligación de desembarque se realizará de conformidad con el acto de ejecución (AI) que la Comisión adoptará de conformidad con el artículo 13.3 del Reglamento de Ejecución (RC). Además, el AI también establecerá normas detalladas sobre los requisitos y Especificaciones técnicas, instalación, mantenimiento y funcionamiento del sistema REM.

Estas obligaciones entrarán en vigor en 2028, lo que dará tiempo para la adaptación. Su objetivo es garantizar la igualdad de condiciones, en lugar de supervisar las operaciones pesqueras o a las personas.

Broche reconoció que el REM es uno de los aspectos más sensibles de la implementación del Reglamento de Control. Dada la complejidad de las evaluaciones de riesgos, se realizan debates internos. en curso, incluido con EFCA, a determinar el mejor acercarse. El apuntar es a finalizar Las normas REM deben cumplirse al menos 18 meses antes de su entrada en vigor para permitir que los Estados miembros, los operadores y los proveedores del sistema suficiente preparación tiempo. Cooperación con todo partes interesadas voluntad ser crucial a evitar retrasos en la implementación.

Alejandro Rodríguez, LDAC solicitado clarificación en asegurando a nivel jugando campo para REM, específicamente acerca de escucha enfoques para buques no sujeto a obligatorio CCTV y buques de terceros países que faenan en aguas de la UE. Si bien todos los buques de más de 18 metros deben contar con circuito cerrado de televisión (CCTV), preguntó si se aplicaría un enfoque voluntario a los buques que no son obligatorios. alcance como Bueno como tercero país buques pesca en UE aguas o si el mismo sistema Se utilizaría para todos los buques.

Dominic Rihan, del Comité de Asuntos de Emergencia de la OMI (PelAC), expresó su preocupación por la definición de buques de alto riesgo y cuestionó qué datos se utilizarían para los criterios de evaluación de riesgos. También destacó la urgente necesidad de compatibilidad. entre movimiento rápido del ojo sistemas en UE y Reino Unido aguas, particularmente como el UE pelágico La flota que opera en aguas escocesas estará sujeta a los requisitos REM escoceses a partir de marzo de 2026. Advirtió que sin una alineación entre los sistemas REM, los buques pelágicos de la UE podrían no estar autorizados. a pez en Reino Unido aguas en 2026 pendiente a a falta de un operacional y verificado sistema. Instó firmemente a la Comisión a priorizar la interoperabilidad de los sistemas.

Durk Van Tuinen y NSAC se hicieron eco de la preocupación de Rihan por las especies demersales. flota, que también puede ser necesaria a tener CCTV en escocés aguas antes Enero 2028, estresante el necesidad para Coordinación UE-Reino Unido .

Sean Parramore, LDAC, preguntó si los tipos de artes de pesca se considerarían en la evaluación de riesgos, dado el contexto internacional.

En Respuesta de la **DG MARE** confirmado que la interoperabilidad del sistema ha sido a prioridad clave para la DG MARE en discusiones con el Reino Unido. Compromiso con DEFRA y escocés autoridades tiene ha estado en curso durante varios meses, con progreso realizado para establecer un sistema de trabajo plataforma. El siguiente paso es una discusión técnica en el marco del TCA.

En cuanto a los requisitos de CCTV, se aclaró que, a los efectos de seguimiento y control de la obligación de desembarque, los Estados miembros garantizarán que los buques que representen un alto riesgo de incumplimiento de la obligación de desembarque el LO ha instalado a bordo un Sistema REM operativo. La evaluación del riesgo de incumplimiento de la LO se realizará de conformidad con el acto de ejecución que la Comisión adoptará de conformidad con el artículo 13.3 del RC. Además, el Iowa voluntad también colocar afuera detallado normas en requisitos eso todo buques de 18 Los buques de eslora total igual o superior a 100 metros, independientemente del pabellón, incluidos los buques de terceros países que faenan en aguas de la UE, deben cumplir. En cuanto a la evaluación de riesgos, el artículo 13 establece que La evaluación del riesgo de incumplimiento de la obligación de desembarque se realizará de conformidad con las normas de aplicación. hechos adoptado bajo Artículo 95 (1). El Implementando acto referido en Artículo 13(3) lo hará determinar el segmentos de flota de atrapar buques a cual el obligación a tener instalado en junta el movimiento rápido del ojo sistema deber aplicar, basado en el evaluación de el riesgo de incumplimiento de la obligación de desembarque.

Para buques de menos que 18 metros, Miembro Estados puede proporcionar eso cierto flota segmentos Los buques de captura deberán contar a bordo con un sistema REM operativo, en función del riesgo de incumplimiento de la OA.

3.3 Electrónico cuaderno envío

La nueva CR exige la presentación de informes electrónicos completos, incluidos los libros de registro electrónicos, las declaraciones de desembarque electrónicas y los documentos electrónicos notificaciones. Por 1 de enero de 2026, los libros de registro se ser requerido a pesar de Buques de captura de eslora total o superior a 12 metros. La notificación previa y la transmisión electrónica serán obligatorias para todos los buques de captura y otros buques de eslora total o superior a 12 metros. Para 2028, se exigirán los cuadernos de pesca electrónicos y su transmisión para todos los buques, incluidos los... menores de 12 años metros, y aterrizaje declaraciones voluntad extender a todo atractivo buques y aquellos que desembarcan pescado de buques de la UE.

Los requisitos adicionales de información incluyen detalles sobre especies sensibles, operaciones de pesca para buques de 12 metros (eslora total o superior) y notificaciones de artes de pesca perdidas, especificando el tipo, la fecha, la hora y el lugar estimados, y las medidas de recuperación, que deben notificarse a las autoridades. La Comisión está trabajando en un reglamento de aplicación para perfeccionar la presentación de los cuadernos de bitácora electrónicos, actualizando el Anexo 15 en estrecha colaboración con expertos en gestión de datos de los Estados miembros.

John Lynch, CC-ANOC, expresó su preocupación por la carga que supone completar y enviar el libro de registro. por pesca operación (Artículos 14 y 15), tomando nota eso buques

encima 12 metros Puede realizar varias operaciones de pesca diarias, lo que hace que el proceso consuma mucho tiempo y aumente la riesgo de errores. Él llamado para a simplificado, uniforme cuaderno sistema al otro lado de el UE a facilidad la carga para los operadores.

Jarek Zielinski, BSAC destacado el importancia de atractivo con EM, cuyo ausencia desde reunión era anotado. Él instó el Comisión a considerar organizando hacer un seguimiento Talleres con los Comités de Pesca y los Estados Miembros. En cuanto al sistema de seguimiento de buques (VMS), los miembros del Comité de Pesca de la Bahía (BSAC), en particular los del sector artesanal, expresaron su preocupación por el costo y el tamaño de los dispositivos de rastreo. Sugirieron que los requisitos de rastreo de buques consideren el tipo de arte de pesca, el tipo de pesquería y la zona de pesca, en lugar de imponer regulaciones uniformes para el VMS. Los avances tecnológicos modernos podrían abordar los problemas de cobertura de la red, aplicando al mismo tiempo un enfoque basado en el riesgo para el rastreo de buques.

Vania Vulperhorst, LDAC, destacado provisiones dentro el CR, semejante como aquellos en Artículo 15a, que encomienda a la Comisión el desarrollo de un sistema de seguimiento para buques de menos de 12 metros, tanto para los cuadernos de bitácora como para el sistema de localización por satélite (VMS). Preguntó si este trabajo estaba en marcha y si los Estados miembros ya lo habían solicitado.

El **presidente** añadió que los pescadores irlandeses están preocupados por las condiciones meteorológicas que afectan la transmisión. Si múltiple requerido actualizaciones fallar a transmitir pendiente a pobre conectividad, pescadores temen ser penalizados a pesar de no tener culpa alguna.

Broche reconoció las preocupaciones y enfatizó la importancia de que las partes interesadas planteen problemas prácticos sobre el terreno. Si bien el objetivo no es reabrir el CR, la Comisión está trabajando dentro es estructura a definir implementación normas en el mayoría práctico y el menos forma onerosa. Acogió con agrado las recomendaciones para abordar estos desafíos y señaló que se enviarían presentaciones por escrito.

En relación con el artículo 15a, **Eckehard Reussner**, Jefe de la Unidad de Gestión de Datos de la DG MARE, respondió eso nueve EM tener solicitado el Comisión a desarrollar un solicitud para registro del libro de registro. Trabajar es activamente en marcha, con talleres sostuvo a asegurar a compartido Comprensión de los requisitos. El objetivo es tener la aplicación lista con suficiente antelación para que los Estados miembros y los operadores tengan tiempo de probarla y ofrecer su opinión.

3.4 Armonización de Control y Aplicación: estandarizado control actividades, sistema de puntos y sanciones en todos los Estados miembros para una aplicación coherente

El revisado CR introduce dos categorías de grave infracciones:

1. **Grave infracciones por se** : objetivamente preidentificado como grave.
2. **Infracciones requiriendo calificación** : determinado basado en armonizado criterios que se describen en el Anexo 4 del Reglamento.

El objetivo es garantizar una aplicación uniforme en todos los Estados miembros y operadores, evitando la subjetividad. interpretación. Además, el CR conjuntos mínimo sanción niveles o estándar Tasas por infracciones graves de la PPC. Entre las nuevas infracciones graves se incluyen el trabajo forzoso y el vertido ilegal de artes de pesca en el mar.

Christian Tsangarides (BSAC/LIFE) preguntó cuántos procedimientos de infracción había iniciado la Comisión en virtud del reglamento anterior debido a la falta de aplicación por parte de los Estados miembros. Destacó los casos en curso en el Báltico y los Países Bajos, en particular en relación con cuestiones de pesaje. Argumentó que, si bien la armonización se debate a nivel de flota, existen discrepancias reales en la aplicación por parte de los Estados miembros. También criticó el reglamento de aplicación del Ministerio de Transporte, afirmando que las excepciones basadas en los lugares de desembarque generan desventajas competitivas y socavan la armonización. al otro lado de el UE. Además, él anotado eso el regulación se centra en total peso de la captura, pero carece de disposiciones para informar con precisión sobre las especies, una preocupación clave para el CIEM en la evaluación de existencias y las recomendaciones sobre cuotas.

El **Presidente** expresó su preocupación por la armonización del sistema de puntos de penalización y señaló su aplicación inconsistente. al otro lado de EM. Él cuestionado si el Comisión quería DIRECCIÓN este o si él Depende de las partes interesadas discutirlo con las autoridades nacionales.

Kenn Skau Pescador , Comité Asesor Nacional anotado eso Tsangarides posición representado el vista de solo un grupo de interesados y no fueron ampliamente adoptadas en los debates del Comité de Auditoría. También destacó que las sanciones caer bajo nacional legislación, y eso alguno EM permanecer precavido acerca de interferencia en esta área.

Broche aclaró que los procedimientos de infracción quedan fuera del ámbito de implementación de la CR pero admitido el inquietud. El Comisión Control Unidad no solo No solo redacta actos de ejecución, sino que también garantiza el cumplimiento por parte de los Estados miembros mediante auditorías y verificaciones. Los procedimientos de infracción se reservan para casos sistémicos en los que un Estado miembro no está dispuesto a resolver los problemas identificados. problemas. El primario herramienta es acción planes, acuerdos con EM esquematización correctivo Acciones y plazos tras las auditorías. Se están finalizando las auditorías recientes en los Estados miembros bálticos y se están llevando a cabo acciones de seguimiento.

En cuanto a las exenciones del Ministerio de Transporte y el acto de ejecución sobre la lista de puertos, la Comisión ha estructurado el sistema para incluir salvaguardias adicionales en los puertos designados, garantizando así la precisión de los informes. Estas incluyen la notificación del peso específico de cada especie, planes de muestreo y el posible uso de CCTV en algunos Estados miembros. El objetivo es Para mejorar la calidad y precisión de los informes en estos puertos. La lista definitiva de puertos está pendiente, ya que depende de las propuestas de los Estados miembros.

En sanción armonización, Director General YEGUA explicado eso este opera en dos niveles:

1. Armonización funcional: Las nuevas normas facilitarán la definición objetiva de las infracciones graves, animando a los Estados miembros a alinear sus prioridades

para la identificación de infracciones graves y aplicar el sistema de puntos de forma más coherente.

2. Armonización jurídica: si bien la Comisión tiene poderes limitados en virtud de los actos delegados y de ejecución, dos medidas clave ayudarán:
 - Un nuevo registro de maestros para el seguimiento y asignación de puntos de penalización, que ayudará a armonizar la aplicación de la ley en todos los Estados miembros.
 - Anexo 3, cual identifica el punto sistema para infracciones graves .

4 Remoto electrónico escucha: Considerar UE estándares versus Requisitos de terceros países y, en particular, de Reino Unido y Escocia

El Reino Unido y la Unión Europea están implementando una legislación para los sistemas REM en los buques pesqueros. Escocia legislación para pelágico buques en el escocés zona tiene estado adoptado, con tecnica presupuesto publicado recientemente con obligatorio implementación colocar para Marzo 2026, siguiente a pruebas fase en Septiembre 2025. El Inglés zona tiene también identificado cinco Flotas prioritarias para un proceso REM gradual.

La RC de la UE exige REM para los segmentos de flota de alto riesgo para 2028, con segmentos de flota y técnicos presupuesto a ser desarrollado. Esfuerzos son en marcha a alinear Reino Unido y UE sistemas en el Atlántico Nordeste, empezando por las flotas pelágicas, para garantizar la interoperabilidad, la rentabilidad y consistencia. En curso discusiones entre Reino Unido y UE expertos, incluido Miembro Los Estados, la AECP y la Comisión han estado trabajando en el desarrollo de directrices comunes para la interoperabilidad de los sistemas REM en el sector pelágico que se aplicarían si una Parte adopta requisitos REM para la flota pelágica en el Atlántico Nordeste.

Dominic Rihan, PELAC, preguntó si Noruega, las Islas Feroe y Se ha consultado a Islandia, que también opera en aguas de la UE, sobre sus obligaciones en materia de CCTV en 2026 o 2028.

La DG MARE respondió que, si bien los buques de terceros países estarán sujetos a las normas de la UE en aguas de la UE, discusiones en el interoperabilidad tener entonces lejos estado bilateral con el Reino Unido como estos son los dos con requisitos obligatorios.

Kenn Skau Fischer, NSAC , solicitó confirmación sobre si los buques noruegos en Skagerrak y Kattegat deben seguir las mismas reglas de CCTV.

La DG MARE respondió que las normas de la UE se aplicarían a los buques de la Unión y de fuera de ella en aguas de la Unión.

Vanya Vulperhorst, LDAC preguntó cómo evaluará la UE el riesgo de los buques noruegos y cuestionó si Noruega quería conducta es propio evaluaciones o si el UE quería revisar ellos de forma independiente.

Director General YEGUA respondió eso riesgo evaluación para identificar alto riesgo flotas para el solicitud de REM aún está en desarrollo. Sin embargo, es el práctica para incluir

terceros países buques en la evaluación de riesgos, como se hace, por ejemplo, en la evaluación de riesgos evaluación llevado a cabo por la AECP en el marco de los Planes de Despliegue Conjunto (PDC). Estos ya consideran flotas de terceros países que faenan en aguas de la UE, centrándose en segmentos de la flota en lugar de buques individuales, con aportaciones pertinentes de las evaluaciones de los Estados miembros costeros.

5 Buque Escucha Sistemas (VMS) para En pequeña escala Buques

El artículo 9.3 del Reglamento de la CE establece una excepción que permite a los buques de menos de 12 m llevar un dispositivo de seguimiento no instalado para registrar y transmitir datos de localización del buque a intervalos regulares, garantizando así el cumplimiento de la normativa para 2026. Dado el gran número de buques de pequeña escala en algunos Estados miembros, se necesitan herramientas sencillas y eficaces. Si bien algunos Estados miembros ya cuentan con sistemas... en lugar, otros hacer no. A DIRECCIÓN este, el Comisión es desarrollo a simple, seguimiento gratuito aplicación a facilitar Cumplimiento sin GPS complejo sistemas. Colaboración con La EM está en curso, y a dedicado subgrupo tiene ya se reunió tres veces en 2024, puntería para lanzamiento para enero de 2028.

Jarek Zieliński, BSAC , señaló que los CA no estaban al tanto de las discusiones y solicitó una reunión con los Estados miembros, la Comisión y los CA para consultar sobre este asunto.

cristiano Tsangarides, VIDA , anotado VIDA tiene estado involucrado en el Pescado X proyecto centrado sobre la integración de los datos del VMS y de desembarque con el acceso al mercado. Esto ha sido crucial para armonizar las obligaciones del Reglamento Común, a la vez que se utilizan los datos como herramienta de marketing. Un sistema similar en Schleswig-Holstein, al norte de Alemania, conecta los datos del VMS con los registros de capturas, lo que permite un acceso más directo. ventas. Si implementado correctamente, este acercarse podría de modo significativo beneficio el flotas de pequeña escala economía. Él se hizo eco preocupaciones acerca de el falta de consulta en asequible alternativas para este tipo de integración.

Director General YEGUA respondió Ese aire acondicionado La participación ha aún no estado considerado como la aplicación Todavía está en sus primeras etapas, pero podría incluirse a medida que se desarrolle el proyecto.

En cuanto a la simplicidad, la Comisión se centra en optimizar el proceso para que sea lo más intuitivo posible, en particular mediante la automatización. La aplicación integrará la posición seguimiento y cuaderno funcionalidades, asegurando mínimo usuario intervención. Cuaderno y los datos del VMS se gestionarán dentro del mismo sistema para simplificar el proceso. Si bien la Comisión voluntad proporcionar a básico versión con todo obligatorio características, EM voluntad tener el flexibilidad a incorporar costumbre características, semejante como mercado conectividad o integración con otro Sistemas de a bordo. Los Estados miembros también pueden decidir desarrollar o utilizar otra aplicación, siempre que cumpla con todos los requisitos legales, y algunos Estados miembros ya lo han hecho.

6 Peso procedimientos

Se implementarán disposiciones de pesaje y excepciones para los desembarques. antes de enero de 2027. El llave meta es a asegurar todo capturas son pesado en aterrizaje, con excepciones para Ciertas situaciones, como el pesaje a bordo, requerirán condiciones estrictas y salvaguardias claras para garantizar la precisión de los datos. La Comisión está trabajando para armonizar las normas en los Estados miembros, abordando las diferentes prácticas y garantizando la uniformidad en el muestreo, los planes de control y los programas de control comunes para garantizar la igualdad de condiciones. Nuevas definiciones, como las de cajas estandarizadas, y requisitos claros para los registros de pesaje mejorarán la transparencia y reducirán la carga administrativa para los operadores. Se establecerán salvaguardias para mitigar el riesgo de inexactitudes en los datos de pesaje, con el objetivo de equilibrar el riesgo y la precisión. La implementación proceso voluntad priorizar transparencia, consistencia, y claro pautas a Ayudar a los operadores en toda la UE.

Jarek Zieliński, BSAC , agradeció a la Comisión por garantizar que los desembarques y el pesaje de las capturas se estandaricen en toda la UE, en particular para la pesca pelágica industrial. BSAC miembros enfatizar el importancia de asegurando eso todo actores involucrado en aterrizajes y la ponderación, ya sean autoridades nacionales, personas designadas o inspectores certificados, se adhieran a requisitos claros y coherentes de independencia e imparcialidad. Esto promoverá la transparencia y la coherencia en todos los Estados miembros. Además, los miembros del BSAC enfatizan la necesidad de una estandarización muestreo planes para todo especies, con uniforme muestra tamaños basado en mejor prácticas en las fábricas, que se aplican tanto a la pesca industrial como al pescado desembarcado para el consumo humano.

Gonçalo Carvalho, de PELAC , se hizo eco de los comentarios de Zieliński y preguntó si los procedimientos de pesaje también se están discutiendo con terceros países.

Aodh O'Donnell, Consejo de Administración de la Zona Noroeste , anotado eso en Irlanda, particularmente para sin clasificar mezclado pelágicos, Los procedimientos actuales de muestreo y la extrapolación de datos para la identificación y el peso de las especies no son precisos. abogó por el cambio hacia a sistema más robusto basado sobre los datos del censo para el total final pesas, bastante que confiando en aumentó muestreo. Extrapolado datos es no confiable o precisa desde una perspectiva de control.

Gonzalo Carvalho, PELAC , preguntó Si hay tenía sido alguno análisis de la costos muestreo y planes de control.

La DG MARE acogió con satisfacción la atención prestada a la importancia de la normalización. Señaló que el planes voluntad también aplicar a aterrizajes de tercer país buques cuando aterrizaje en UE puertos. Mientras el UE no poder imponer planes en tercero países como Noruega, discusiones son en curso dentro de los estados costeros y grupos de trabajo.

El **Presidente** señaló que en Irlanda los organismos de control operan independientemente de los Estados miembros y los departamentos, con lleno autoridad a implementar

regulaciones. El inquietud es eso si operadores comprometer con EM, pero ellos tener No fuerza a influencia el interpretación de control leyes, Hay una brecha en el proceso. Específicamente, cuando no pueden comunicarse directamente con las agencias de cumplimiento. a aclarar o ajustar interpretaciones, él crea a desconectar en su capacidad resolver cuestiones de manera efectiva.

La DG MARE respondió que las autoridades de control participan activamente en las negociaciones y han hecho contribuciones pragmáticas al proceso.

En cuanto al análisis de costes, aún se está evaluando el impacto de las diferentes opciones. Los Estados miembros tienen distintos niveles de experiencia en este ámbito. Aquellos con mayor experiencia conocen los gastos, como el de instalar cámaras en los puertos, y ya los han integrado en sus procesos. La Comisión se basa en el estudio de la AECP para obtener información práctica, aunque no se centró específicamente en los costes.

Jarek Zieliński, BSAC , anotado eso adicional costos para bajo costo especies como arenque, espadín y la platija en el Mar Báltico podría afectar a los comerciantes locales o generar mayores costos para compradores y consumidores.

La DG MARE respondió que se podrían considerar casos especiales si están debidamente justificados. Sin embargo, "debidamente justificados" aún medio UE legislación provisiones debe ser se reunió, y autoridades son responsable para garantizar que las disposiciones se implementen y se cumplan. Si bien esto se está explorando, en última instancia es arriba a EM a bandera y justificar estos excepciones. El excepciones debe ser bien justificado para mantener el integridad de el sistema y evitar socavando el necesidad para a uniforme acercarse.

7 Revisar el sentido práctico de el actual Margen de Tolerancia (Agudeza) requisitos

La norma principal del Ministerio de Transporte, descrita en el artículo 14.3, se mantiene sin cambios, calculada por especie. Sin embargo, varios derogaciones tener estado introducido, incluido específico excepciones para Determinadas pesquerías. Además, existe un proceso de eliminación gradual de la actual excepción en el Báltico.

En el Báltico, el impuesto sobre las exportaciones (MDT) del 10 % para la captura total se revocará en julio de 2024, pasando a la norma básica del 20 % por especie entre 2024 y 2028. Se podría conceder otra exención para pesquerías específicas, como los pequeños pelágicos sin clasificar y el atún tropical, que operan bajo condiciones estrictas, definidas en un reglamento a partir de julio de 2024, para los desembarques en los puertos incluidos en la lista. Se están realizando esfuerzos. a identificar puertos eso encontrarse estos condiciones, permitiendo aterrizajes a beneficio de a ITV más indulgente.

Gonzalo Carvalho, PELAC , investigado acerca de el línea de tiempo para publicación el primero liza de los puertos designados.

cristiano Tsangarides, LIFE , celebró la eliminación de la laguna legal en cuanto a la captura total, especialmente en casos como el del atún del Atlántico, etiquetado erróneamente como arenque para quedar sujeto a la norma de captura incidental del 20%.

Es un paso positivo que las especies se contabilicen individualmente en lugar de como parte del volumen total. Sin embargo, se han expresado inquietudes sobre el análisis de la Comisión respecto al Ministerio de Transporte y la composición por especies. Como señaló el CIEM, evaluar con precisión especies composición en sin clasificar mezclado pequeño pelágico pesca restos a desafío.

Él consultado si el Comisión cree eso el Agudeza en designado puertos quería Mejorar la precisión de la composición de especies.

Aodh O'Donnell, NWWAC , preguntó si los principales puertos de Europa podrían cumplir de manera realista los requisitos del nuevo MoT.

La DG MARE respondió que la Ley de Ejecución que describe las condiciones para la inclusión de los puertos en las listas era adoptado en 2024 y EM debe ahora entregar propuestas. El Comisión role es a Evaluar estas propuestas y garantizar que cumplan con los estándares requeridos en el Reglamento de la Comisión y el Reglamento 2024/2474. En cuanto al calendario para la primera lista de puertos, algunos Estados miembros ya han enviado propuestas a el Comisión, y el primera lista voluntad ser publicado pronto. Como para el inquietud acerca de el ITV para listado puertos y peso asuntos, EM son requerido a informe capturas por especies en listado Puertos. El reglamento para la inclusión de los puertos en la lista (2024/1474, artículo 2) exige, entre otras cosas, que los puertos cuenten con un sistema REM con circuito cerrado de televisión (CCTV) que permita a las autoridades supervisar los desembarques, transbordos y pesaje de todas las capturas. Las autoridades deben garantizar un pesaje adecuado por especie, y las grabaciones de CCTV del proceso deben ser objeto de seguimiento e inspecciones regulares basadas en parámetros claros. La función de la Comisión es supervisar la aplicación del reglamento de control, dentro de su estricto marco establecido.

Christian Tsangarides, de LIFE , destacó que, en relación con la información errónea sobre las poblaciones de arenque en el Báltico, las cámaras de vigilancia no pueden diferenciar entre las distintas poblaciones de arenque (p. ej., Báltico, Oeste o Central) ni distinguir entre espadín y arenque. Existe un optimismo excesivo respecto a la capacidad de las cámaras para identificar con precisión la composición específica de las capturas, especialmente cuando se trata de varias toneladas de pescado.

La DG MARE discrepó y señaló que esto alimenta un debate teórico sobre la eficacia del muestreo como metodología. Sin embargo, el muestreo es fundamental para estas excepciones y no es un concepto nuevo. Según las auditorías y verificaciones, especialmente en los Estados miembros avanzados, es evidente que el muestreo funciona cuando se diseña e implementa correctamente. Se recomendó consultar el estudio de ponderación de la AECP.

8 Escucha Motor Fuerza

Para 2028, es necesario abordar tres elementos clave en relación con la monitorización de la potencia de los motores. La Comisión pretende preparar con suficiente antelación tanto a los operadores como a los Estados miembros.

El tres elementos son:

1. Definiendo el técnico especificaciones, equipamiento, mantenimiento necesidades y costos asociados .
2. Estableciendo criterios para identificar alto riesgo buques con claro cumplimiento y directrices de implementación.
3. En consonancia con el artículo 39(a) del CR revisado, que exige el monitoreo continuo de la potencia del motor a partir de 2028.

A continuo escucha dispositivo debe ser instalado en el siguiente casos:

1. Buques identificados como de alto riesgo por los Estados miembros mediante verificación de datos o planes de muestreo (si (no se realiza verificación física).
2. Buques que faenen en la zona de pesca con una potencia de motor superior a 120 kW y utilicen redes de arrastre de fondo o redes de cerco danesas.
3. Buques usando torre engranaje con motor fuerza excesivo 221 kW, identificado como alto riesgo a través de evaluaciones de riesgo conjuntas por parte de los Estados miembros y la EFCA.

A partir de 2028, se podrá instalar un dispositivo de monitoreo continuo en los buques que operan con equipo de torre y potencia del motor inferior a 221 kW, si se identifica como alto riesgo por Estados miembros. Esta instalación sería voluntaria, pero se alienta a los Estados miembros a incentivar su adopción.

Dominic Rihan, de PELAC , preguntó cómo se almacenaría y monitorearía un gran volumen de datos, y quién asumiría los costos de almacenamiento, equipo, instalación y monitoreo. También preguntó por qué es necesario monitorear la potencia del motor en buques que ya están limitados por cuotas.

Durk van Tuinen, NSAC , se hizo eco de la pregunta de Rihan sobre el propósito de medir la potencia del motor. y buscado clarificación en si escucha quería distinguir entre humeante y las actividades pesqueras y su relevancia para las zonas cerradas.

El **Presidente** preguntó si la tecnología se instalaría interna o externamente y, en caso de fallo, qué impacto tendría en el buque. La instalación externa requeriría sacar el barco del agua, lo que implicaría costos y tiempo considerables. Además, si este fallo se produce en varios buques, podría generar retrasos. en las instalaciones. Sobre los aspectos legales de la normativa, preguntó si La medición de la potencia del motor se basará en la potencia del motor o en su capacidad real.

La DG MARE respondió que un experto en potencia de motores lidera un grupo de trabajo de expertos que ha estado trabajando con los Estados miembros. durante dos años Definir directrices de implementación. La Comisión confía en el progreso y el consenso sobre estas directrices.

9 Usar y oportunidades de EMFAF y otro fondos oportunidades si cualquier.

La DG MARE destacó las oportunidades dentro del FEMFA, que ofrece una financiación significativa. La actual EMFAF programa (2021-2027) tiene elegible gasto arriba a Diciembre 31, 2029. Esto significa, por ejemplo, que cualquier compra apoyada por el FEMP para ayudar a los beneficiarios a compensar los costos de implementación regulatoria puede tener facturas con fecha hasta esa fecha. A diferencia del FEMP, el FEMP es más flexible, con normas generales sobre costos no elegibles, mientras que los criterios de elegibilidad específicos se describen en cada programa nacional del FEMP. En principio, el FEMP cubre... la compra, instalación y gestión de herramientas y equipos, en particular en virtud del artículo 22 del reglamento. Sin embargo, los operadores deben consultar a las autoridades nacionales del FEMFA para confirmar la elegibilidad. De hecho, en virtud del principio de participación Gestión de los programas del FEMPA por parte de las autoridades de los Estados miembros permanecer responsable en el planificación y implementación de el EMFAF de acuerdo a sus especificidades EM necesidades y nacional legislaciones. Programas poder ser propuesto para enmiendas si es necesario, y los comités de seguimiento del FEMFA proporcionan una plataforma para discutir esas propuestas. FEMFA poder proporcionar público apoyar a 100% para en pequeña escala buques y bajo condiciones específicas condiciones que dependen por cada nacional EMFAF programa. El detalles para el El próximo período del FEMFA es Aún no está establecido, pero un La propuesta es esperado por Julio 2025. Hasta entonces, los recursos están disponibles hasta 2029.

Dominic Rihan, de PELAC , señaló que en Irlanda, las autoridades de control parecen tener una interpretación diferente, que debe aclararse. Preguntó si el FEMA cubre solo los costos de capital del equipo/hardware o también los gastos operativos, como el almacenamiento o la carga de datos.

La DG MARE aclaró que, según el diseño del programa nacional, los costos operativos pueden ser subvencionables si contribuyen a los objetivos del programa. Los costos de gestión pueden estar cubiertos, siempre que formen parte de la operación apoyada, que también debe contribuir a los objetivos del programa.

Jarek Zieliński, de la BSAC , propuso una reunión entre la BSAC y la Comisión para establecer directrices horizontales sobre cómo utilizar la Ley de Implementación para fines específicos, lo que permitiría a los miembros de la BSAC asesorar eficazmente a las autoridades nacionales. Las CC. AA. no están en condiciones de debatir directamente estos temas con las autoridades nacionales.

Aivaras Labanauskas, LDAC destacado el complejidad de aplicando para EMFAF fondos, que conllevan obligaciones importantes como el mantenimiento de los buques, los empleados, y organizaciones que operan durante cinco años. Subrayó que las autoridades nacionales no pueden eliminar estas condiciones, ya que son impuestas por la Comisión. La Comisión y la AECP tienen la responsabilidad de hacer que los fondos europeos sean más accesibles, sin las onerosas regulaciones que actualmente los acompañan. a ellos. Él también destacado eso el implementación de EMFAF fondos varía En todos los Estados miembros, algo que la Comisión debe revisar. El reto reside en la asignación de los fondos y en garantizar su uso eficaz.

Director General YEGUA respondió eso EMFAF fondos normas eran establecido durante negociación y debe ser seguido. Mientras elegibilidad criterios depender en diferente miembro estados, gerente Las autoridades supervisan la implementación y la Comisión facilita los debates.

Sean Parramore, LDAC preguntó si los Estados miembros están solicitando financiación del EMFAF, en particular en relación con las propuestas para incluir puertos en el contexto del MoT.

La DG MARE tomó nota que no Estados miembros tener financiación vinculada a listados de puertos En debates hasta el momento. La financiación es un proceso independiente, y corresponde a los Estados miembros coordinarse con las autoridades nacionales para desarrollar un plan. Sin embargo, la ley de aplicación adoptada el año pasado no vincula la financiación directamente a la inclusión de los puertos en la lista. Dicho esto, algunas opciones de financiación ofrecen una cobertura de hasta el 100 %, pero dependen de los programas nacionales.

Kenn Skau Fischer, NSAC , enfatizó la necesidad de abordar la trazabilidad junto con la implementación de CCTV. A claro línea de tiempo es necesario para buques a instalar equipo, informe datos, e integrar sistemas. Dado el ajustado implementación cronograma, trazabilidad debería ser priorizado, incluso por delante de CCTV, ya que ha recibido poca atención a pesar de su importancia para el sector.

Anne France Mattlet, LDAC , destacó la necesidad de una mayor colaboración con los Estados miembros para garantizar la armonización con los actos de ejecución. El primer acto de ejecución del reglamento de control, en concreto el relativo al Ministerio de Transporte, se aprobó sin la aprobación formal del Consejo. Ella preguntó si este era un excepción y si futuro no urgente o Los actos no obligatorios seguirían un proceso más consultivo.

Daniel Voces, del LDAC , amplió el debate sobre la elegibilidad para la financiación, expresando específicamente su preocupación por la imparcialidad de exigir a los buques la devolución de los fondos del EMFAF si se produce una infracción grave. Si bien es comprensible perder la elegibilidad en el futuro, la devolución de los fondos ya utilizados... para cumplimiento siente como un doble injusto penalti. Esto asunto, repetidamente marcado Durante el proceso legislativo, sigue sin resolverse.

Jarek Zieliński, BSAC , solicitó claridad sobre el Artículo 55(7) con respecto a las actividades de pesca recreativa, incluidas aquellas organizadas por entidades comerciales, como la pesca en pequeña escala en el turismo. y deportes competencia sectores. BSAC miembros desear confirmación eso pesca El turismo, como actividad comercial, queda fuera del ámbito de aplicación del artículo 55(7) a menos que todos los pasajeros estén registrados. como recreativo pescadores. Si pez son entregado encima a el buque, ellos debería ser Se contabilizan como capturas comerciales. Esta distinción es crucial para el sector pesquero, que desempeña un papel importante en toda la UE.

Esben Sverdrup-Jensen, PELAC , elogió el compromiso de la Comisión de reducir los costos administrativos. cargas y burocracia, pero anotado eso el actual CR y Implementando Las leyes, en particular las de CCTV y REM, parecen añadir niveles adicionales de control a las medidas existentes. A nivel mundial, la implementación exitosa de la obligación de aterrizaje y las de CCTV han diseñado sistemas. eso permitido a eliminar innecesario

regulaciones. En contraste, UE regulaciones, como Las medidas técnicas y la CR añaden burocracia innecesaria e incluso incentivan el descarte, minando el desembarque. obligación. Instó a la Comisión para trabajar con Las CC.AA. elaborarán un catálogo de regulaciones eso podría ser simplificado o remoto una vez movimiento rápido del ojo y CCTV son en lugar, haciendo que los procesos de control sean más eficientes y rentables.

La DG MARE señaló que el calendario de implementación de las cámaras a bordo y la potencia de los motores busca que las normas se adopten al menos un año y medio antes de su entrada en vigor, lo que da tiempo suficiente para su implementación. Sin embargo, esta también depende de la cooperación oportuna de los Estados miembros.

En materia de trazabilidad, la RC revisada incluye una mejor transmisión digital de información a lo largo de la cadena de suministro. Para 2026, esto abarcará tanto los productos frescos como los congelados, y en 2028 se añadirán nuevas obligaciones para todos los productos. Un estudio identificará la información mínima de trazabilidad requerida y explorará soluciones digitales eficientes, aprovechando las mejores prácticas de algunos Estados miembros. El objetivo es una armonización a nivel de la UE, garantizando una implementación fluida y una competitividad justa, incluidos los productos importados. Se celebrarán consultas específicas, en las que se agradecerán las aportaciones de las partes interesadas.

El Presidente volvió a examinar las preocupaciones de John Lynch con respecto a los requisitos de presentación de informes del propietario en virtud de CR. Desde trazabilidad datos ya existe en cuadernos de bitácora, él preguntó cómo él voluntad ser Se ha accedido a la información y si los buques deberán informarla por separado. Informar una vez al día podría no ser suficiente; será necesario reflejar las actividades pesqueras individuales en tiempo real.

10 Conclusión

El **Presidente** concluyó que se consideraba necesaria una reunión de seguimiento, posiblemente con la presencia de los Estados miembros y la EFCA, para abordar las cuestiones pendientes. El taller, aunque breve, permitió un intercambio de ideas. de a significativo cantidad de información. El **Silla** agradecido todos, especialmente Agradecemos a las Secretarías de la DG MARE y del AC por sus esfuerzos para organizar y llevar a cabo el taller.

11 Participantes

First name	Last name	Organisation	Represented AC
Aivaras	Labanauskas	Lithuanian Long Distance Fisheries Association / Atlantic High Seas Fishing	LDAC
Alexander	Ben Embarek	BSAC	
Alexandra	Philippe	EBCD	NWWAC
Alexandre	Rodriguez	LDAC	
Anne	Chausse	CNPMEM	NSAC
Anne-France	Mattlet	Europêche Tuna Group	LDAC
Annelie	Rosell	Swedish Pelagic Federation Producer Organisation	PelAC
Aodh	O'Domhnaill	IFPO	PelAC
Artur	Yon	From Nord	NWWAC
Christian	Tsangarides	LIFE	BSAC
Claes Anton Danile	Paulrud	Swedish Pelagic Federation Producer Organisation	PelAC
Daniel	Voces de Onaindi	EUROPECH	LDAC
Dominic	Rihan	KFO	PelAC
Durk	Van Tuinen	Nederlandse Visserbond	NSAC
Eckehard	Reussner	DG MARE	
Emiel	Brouckaert	Rederscentrale	NWWAC
Emil	Remisz	High Seas Fish Producers Organization	LDAC

Esben	Sverdrup Jensen	DPPO	PelAC
Falke	De Sager	Rederscentrale	NSAC
Gonçalo	Carvalho	Sciaena	PelAC
Irene	Prieto	OPPF4	NWWAC
Jacob	Handrup	DFPO	NSAC

Jarek	Zielinski	BSAC	
Jerome	Broche	DG MARE	
John	Lynch	ISEFPO	NWWAC
Julia	Rubeck	DG MARE	
Julian Jean Roger	Daudu	EJF	LDAC
Kateryna	Urbanovych	NSAC	
Kenn Skau	Fischer	NSAC	
Lise	Laustsen	DPPO	BSAC
Louis	Montperrus	CNPMEM	NWWAC
Marta	Moren-Abat	DG MARE	
Meike	Strauss Mathies	NWWAC	NWWAC
Patrick	Murphy	IFPO	NWWAC
Paul	Thomas	PelAC	PelAC
Sander	Meyns	Rederscentrale	NWWAC
Sean	Parramore	EJF	LDAC
Semi	Kilic	EFFOP	PelAC
Solene	Prevalet	From Nord	NSAC
Tamara	Talevska	NSAC	NSAC
Vanya	Vulperhorst	Oceana	LDAC
Viesturs	Ulis	Latvian Fisheries Association	BSAC

