

RAPPORT

Réunion: **Atelier sur le mise en œuvre de Contrôle Règlement**

Parties: **DG JUMENT, Consultatif Conseils (CC EOS, PÉLAC, BSAC, MÉDAC, LDAC, (NSAC, CCRUP, CCSUD)**

Date: **5 Février 2025**

Emplacement: **Bruxelles**

Chaise: **Patrick Murphy, Chaise du Conseil des eaux occidentales septentrionales**
Contrôle FG

Rapporteur : **NSAC Secrétariat**

1. Accueillir et introduction

Emiel Brouckaert, président du **CC EOS**, a ouvert l'atelier multi-CC sur la mise en œuvre du règlement de contrôle (RC), souhaitant la bienvenue aux participants et soulignant la présence de représentants de la DG MARE. Huit conseils consultatifs (CC) (CC mer Baltique, CC Méditerranée, CC longue distance, CC mer du Nord, CC régions ultrapériphériques, CC pélagique, CC eaux occidentales australes et CC eaux occidentales septentrionales) ont pris part à l'atelier, reflétant le large intérêt suscité par la mise en œuvre du RC.

Brouckaert a remercié la DG MARE, en particulier **Marta Moren-Abat et Julia Rubeck**, pour avoir facilité l'atelier en personne, suite à la demande formulée par le NWWAC et le PelAC (au nom de de plusieurs AC) dans Peut 2024. Il souligné l'importance de direct fiançailles avec la Commission en raison de l'impact significatif du CR. Brouckaert a noté qu'en acceptant d'avoir ce réunion, DG JUMENT exprimé la préférence à d'abord discuter bilatéralement avec le AC et à regarder dans impliquant Membre États et EFCA à un plus tard scène à faciliter interaction et l'organisation des échanges.

Patrick Murphy, président de la réunion, a pris la parole pour souligner la complexité du règlement de contrôle et son impact substantiel sur l'industrie et les organismes chargés de l'application de la loi.

Jérôme Broche, chef de l'unité D4, a remercié les AC d'avoir planifié cet atelier opportun, soulignant le limité opportunités pour direct échanges avec le secteur sur exécution le CR en raison de contraintes de temps et de charge de travail liées à la préparation de la mise en œuvre.

Adopté fin 2023, le nouveau règlement de contrôle est entré en vigueur en janvier 2024 après un long processus de révision. L'accent est désormais mis sur la mise en œuvre, notamment sur les spécifications techniques élaborées par voie d'actes d'exécution et d'actes délégués afin de respecter les échéances de 2026, 2027 et 2028. Cette phase n'est plus un processus colégislatif, mais une phase de mise en œuvre. et chutes sous le

comitologie cadre, impliquant technique discussions avec membre État (MS) experts à finaliser règles et normes. Ainsi, le se concentrer de le atelier est recueillir les contributions des parties prenantes plutôt que de revoir la révision du règlement.

La mise en œuvre du CR s'articule autour de trois échéances majeures : janvier 2026 et janvier 2028, les dispositions de pondération étant fixées à janvier 2027. La priorité est de finaliser les spécifications techniques des actes d'exécution et des actes délégués bien à l'avance, permettant ainsi aux États membres et opérateurs temps à adapter. Considérant le 2026 jalon, le Commission a détenu plus de huit réunions intensives et inclusives avec des experts des États membres, pour discuter des projets de dispositions et rassembler retour à étroit vers le bas remarquable problèmes, avec un dans l'ensemble accord avec MS à atteindre dans les prochains mois, permettant l'adoption de mesures d'ici le 2ème semestre 2025.

L'une des principales priorités est de réduire la charge administrative pesant sur les États membres et les opérateurs, tout en maintenant un système de contrôle efficace. La DG MARE s'aligne sur la « *boussole de la compétitivité* » de l'UE, visant à couper rouge ruban adhésif et simplifier processus. Cependant, pêche contrôle restes intrinsèquement complexe.

2 Présentation sur le État de jouer de le mise en œuvre de le contrôle règlement – Marta Moren-Abat, DG MARE

Marta Moren-Abat de l'unité D4 de la DG MARE a fourni une mise à jour sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du CR.

La révision du règlement sur la pêche a introduit des changements importants, assortis de délais de mise en œuvre précis. Le règlement fixe des obligations pour la Commission, les États membres et les opérateurs. Si les États membres et les opérateurs sont responsables de la mise en œuvre et de l'application, le Commission rôle est à établir technique caractéristiques dans le mandat fixé par les colégislateurs.

Clé changements préoccupation:

- Nouveau obligatoire contrôle outils (y compris Télécommande Électronique Surveillance (REM))
- Pesée et enregistrement des captures : de nouvelles règles remplacent les plans d'échantillonnage et de contrôle existants, exigeant la disponibilité rapide de modèles mis à jour.
- Règles sur la numérisation : Passage aux rapports électroniques (par exemple, journaux de bord, VMS) pour réduire la charge administrative et améliorer la communication et la transmission des données.
- Marge de tolérance (MoT) : Bien que inchangées, de nouvelles dérogations pour des pêcheries et des conditions spécifiques ont été introduites, avec un nouveau règlement publié en mai 2024.
- Plus grand contrôle de le externe flotte
- Harmonisation de sanctionner: Mesures à assurer un niveau jouant champ à travers États membres .
- Amélioré règles sur traçabilité

L'obligation de la Commission de définir des spécifications techniques est mise en œuvre par des actes d'exécution et des actes délégués, de nature et de processus d'approbation différents. Ces actes clarifient non seulement le règlement révisé, mais visent également à simplifier la réglementation en supprimant des éléments obsolètes. et simplification mise en œuvre pour opérateurs. Alors que le Commission est pas L'unité de contrôle de la DG MARE est tenue de consulter les États membres ou les parties prenantes et recherche activement des contributions pour améliorer la mise en œuvre. L'unité de contrôle de la DG MARE coordonne également ses activités avec celles de la DG MARE sur la gestion des données et la numérisation, garantissant ainsi une interface efficace entre les parties prenantes.

Trois majeur délais guide le préparation de exécution et délégué actes:

- 2026 jalon: Mise en œuvre et délégué agit par 2e moitié de 2025. Éléments à Les sujets couverts sont entre autres : la fréquence de transmission, la transmission électronique du journal de bord, le système de points pour les capitaines de navires de pêche et la déclaration numérique des captures.
- Étape importante de 2027 : Nouvelle loi d'application sur la pesée, avec des règles à appliquer d'ici janvier 2027, lorsque les dérogations actuelles sur la pesée expireront.
- Jalon 2028 : comprend le REM, la puissance continue du moteur, la numérisation de la traçabilité des produits de la pêche et de l'aquaculture préparés et conservés et des dispositions pour la pêche artisanale (navires de moins de 12 m), avec des travaux en cours sur les outils informatiques pour soutenir l'application des dispositions.

En ce qui concerne la dérogation au MoT, le **règlement 2024/1474 adopté et publié (mai 2024)** précise conditions pour ports admissible pour le dérogation. Beaucoup MS avoir manifesté son intérêt dans inscription ports, les deux dans et dehors le UE. Le Commission est actuellement examiner ces propositions pour garantir leur conformité aux conditions fixées avant la publication de la première liste approuvée.

Le **Chaise** remercié Marta Moren-Abat pour son présentation et ouvert le sol pour des questions.

Gonçalo Carvalho, PELAC, a salué l'engagement avec la Commission et a souligné la nécessité pour partie prenante consultation sur rédaction exécution et délégué actes, assurer que la mise en œuvre soit pratique, rentable et efficace. Au nom du PELAC, il a appelé à un processus consultatif structuré et récurrent pour garantir des mesures applicables et conformes.

Julia Rubeck, DG MARE, a relayé une question du chat concernant la composition du groupe d'experts des États membres impliqués dans le processus de mise en œuvre.

Anne France Mattlet, LDAC recherché clarification sur le Commission **compétence** Concernant certains éléments du règlement relatif aux relations de travail, elle a souligné que le règlement distingue trois types d'actes d'exécution :

- Actes le Commission *devoir* prendre (par exemple, navire surveillance appareils, (MoT).
- Actes le Commission *peut* prendre (par exemple, fin de vie identification de pêche, pesée en vertu des articles 36 et 60).
- Non exécution actes requis.

Elle a noté que, bien qu'il ait été indiqué que la liste des ports de l'UE éligibles à une dérogation MoT serait publié bientôt, là a a été Non-mention de un correspondant liste pour non-UE ports. Mattlet a demandé à propos le Commission compétence concernant forcé travail dispositions, démersal stockage des stocks et accès vidéo à bord des navires pour la pesée, ce qui soulève des inquiétudes quant à savoir qui pourrait accéder aux images à bord.

Daniel Voces, du LDAC, a évoqué une disposition controversée (initialement un article, puis reléguée en note de bas de page) concernant l'exemption des captures démersales des exigences de stockage séparé. Il a demandé si la Commission envisageait de développer cette exemption par le biais d'un acte d'exécution afin de faciliter la mise en conformité pour les pêcheurs.

En réponse, **la DG MARE** a précisé que des échanges avec les experts nationaux étaient en cours et que les parties prenantes étaient donc encouragées à relayer leurs positions par l'intermédiaire des autorités nationales. L'atelier de la journée offre l'occasion de recueillir des commentaires et des contributions supplémentaires peuvent également être soumises par courrier électronique.

Rédiger des documents à prendre en compte lors des discussions avec les États membres. La Commission est disposée à poursuivre les échanges avec les conseils consultatifs dans un format similaire à celui organisé avec tous les conseils consultatifs.

Concernant la compétence et l'habilitation de la Commission, la DG MARE a reconnu la sensibilité de la question mais s'est dite confiante que toutes les actions restent dans les limites des mandats donnés. dans le révisé Pêche Contrôle Règlement. Interne chèques et soldes, y compris la surveillance juridique, assurer le respect de l'autorité donnée.

Concernant le stockage des captures commerciales démersales, alors que le règlement accorde à la Commission le pouvoir à acte, il restes facultatif ("*peut* "). Non demande a a été exprimé par MS donc loin. DG JUMENT encouragé fiançailles avec national autorités à informer sur le nécessité de règles d'application sur cette disposition.

Concernant le travail forcé, la DG MARE a expliqué que le CR révisé comprend deux dispositions spécifiques : l'une sur inspections (Article 74) et un autre sur infractions. Depuis 2026, Membre États sera nécessaire à identifier cas de travail forcé et prendre immédiatement mesures d'exécution, comme prévues par la législation.

3 Thèmes pour discussion

3.1 Clarification Rôles et Responsabilités: OMS fait quoi entre Commission, États membres et opérateurs ?

Moren-Abat a précisé que l'article 3 (1) (d) du traité sur le fonctionnement de l'UE établit la compétence exclusive de l'UE dans le domaine de la pêche. De plus, le CR définit les rôles et responsabilités spécifiques de chaque partie, chaque disposition déterminant les responsabilités attribuées à chaque acteur au sein du règlement.

3.2 Télécommande Électronique Surveillance

Moren-Abat a informé qu'en ce qui concerne le REM, l'article 13 du règlement de contrôle révisé décrit l'obligation pour des segments de flotte spécifiques, en particulier pour les navires de 18 mètres (de longueur hors tout ou plus), de mettre en œuvre des systèmes REM, y compris la vidéosurveillance, pour un contrôle renforcé. but est à moniteur à haut risque flotte segments que peut pas se conformer avec le atterrissage obligation.

Aux fins de la surveillance, du contrôle et de la maîtrise de l'obligation de débarquement, les États membres veillent à ce que les navires présentant un risque élevé de non-respect de l'obligation de débarquement disposent à bord d'un système de surveillance des risques opérationnel. L'évaluation du risque de non-respect de l'obligation de débarquement est effectuée conformément à l'acte d'exécution (AI) que la Commission adoptera conformément à l'article 13, paragraphe 3, du règlement relatif aux débarquements. En outre, l'AI établira également des règles détaillées sur les exigences et spécifications techniques, installation, maintenance et fonctionnement du système REM.

Ces obligations entreront en vigueur en 2028, ce qui laisse un temps d'adaptation. Leur objectif est de garantir des conditions de concurrence équitables plutôt que de surveiller les opérations de pêche ou les individus.

Broche a reconnu que le REM constitue l'un des aspects les plus sensibles de la mise en œuvre du règlement de contrôle. Compte tenu de la complexité des évaluations des risques, des discussions internes sont en cours. en cours, y compris avec EFCA, à déterminer le meilleur approche. Le but est à finaliser Les règles REM doivent être appliquées au moins 18 mois avant leur entrée en vigueur pour permettre aux États membres, aux opérateurs et aux fournisseurs de systèmes suffisant préparation temps. Coopération avec tous parties prenantes volonté être crucial à éviter les retards dans la mise en œuvre.

Alexandre Rodriguez, LDAC demandé clarification sur assurer un niveau jouant champ pour REM, en particulier concernant surveillance approches pour navires pas sujet à obligatoire Vidéosurveillance et les navires de pays tiers pêchant dans les eaux de l'UE. Bien que tous les navires de plus de 18 mètres soient tenus d'être équipés de vidéosurveillance, il a demandé si une approche volontaire s'appliquerait aux navires non soumis à la vidéosurveillance obligatoire. portée comme Bien comme troisième pays navires pêche dans UE eaux ou si le même système serait utilisé pour tous les navires.

Dominic Rihan, du PelAC, a exprimé des inquiétudes quant à la définition des navires à haut risque, s'interrogeant sur les données qui seraient utilisées pour les critères d'évaluation des risques. Il a également souligné l'urgence d'assurer la compatibilité. entre REM systèmes dans UE et ROYAUME-UNI eaux, particulièrement comme le UE pélagique La flotte opérant dans les eaux écossaises sera soumise aux exigences écossaises en matière de REM à partir de mars 2026. Il a averti que sans harmonisation entre les systèmes REM, les navires pélagiques de l'UE pourraient ne pas être autorisés à poisson dans ROYAUME-UNI eaux dans 2026 exigible à un manque de un opérationnel et vérifié système. Il a vivement exhorté la Commission à donner la priorité à l'interopérabilité des systèmes.

Durk Van Tuinen, NSAC a fait écho aux inquiétudes de Rihan concernant le démersal flotte, qui peut également être requise à avoir Vidéosurveillance dans écossais eaux avant Janvier 2028, stressant le besoin pour Coordination UE-Royaume-Uni .

Sean Parramore, LDAC, a demandé si les types d'engins seraient pris en compte dans l'évaluation des risques, compte tenu du contexte international.

Dans réponse, **DG MARE** confirmé que l'interopérabilité du système a été un priorité clé pour la DG MARE dans discussions avec le ROYAUME-UNI. Fiançailles avec DEFRA et écossais autorités a en cours depuis plusieurs mois, avec des progrès réalisé lors de la mise en place d'un groupe de travail plateforme. L'étape suivante est une discussion technique dans le cadre de l'ACT.

Concernant les exigences en matière de vidéosurveillance, il a été précisé qu'aux fins de surveillance et de contrôle de l'obligation de débarquement, les États membres doivent veiller à ce que les navires qui présentent un risque élevé de non-conformité à l'obligation de débarquement le LO a installé à bord un Système REM en exploitation. L'évaluation du risque de non-respect de l'obligation de notification sera effectuée conformément à l'acte d'exécution que la Commission adoptera conformément à l'article 13, paragraphe 3, du règlement relatif aux transports. En outre, le IA volonté aussi ensemble dehors détaillé règles sur exigences que tous navires de 18 mètres de longueur hors tout ou plus, quel que soit le pavillon, y compris les navires de pays tiers pêchant dans les eaux de l'UE, doivent se conformer. Concernant l'évaluation des risques, l'article 13 stipule que L'évaluation du risque de non-respect de l'obligation de débarquement doit être effectuée conformément aux modalités d'application. actes adopté sous Article 95 (1). Le exécution acte référé dans Article 13(3) volonté déterminer le segments de flotte de capture navires à lequel le obligation à avoir installé sur conseil le REM système devoir appliquer, basé sur le évaluation de le risque de non-respect de l'obligation d'atterrissage.

Pour navires de moins que 18 mètres, Membre États peut fournir que certain flotte segments des navires de capture doivent disposer à bord d'un système REM opérationnel, basé sur le risque de non-respect de l'OL.

3.3 Électronique registre soumission

La nouvelle CR impose une déclaration électronique complète, y compris les journaux de bord électroniques, les déclarations d'atterrissage électroniques et les notifications. Par Le 1er janvier 2026, les journaux de bord seront être requis pour tous Les navires de pêche d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 12 mètres. La notification préalable et la transmission électronique seront obligatoires pour tous les navires de pêche et autres navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 12 mètres. D'ici 2028, les journaux de bord électroniques et leur transmission seront obligatoires pour tous les navires, y compris ceux moins de 12 ans mètres, et atterrissage déclarations volonté étendre à tous contagieux navires et ceux qui débarquent du poisson à partir de navires de l'UE.

Les exigences supplémentaires en matière de déclaration comprennent des informations sur les espèces sensibles, les opérations de pêche des navires de 12 mètres (longueur hors tout ou plus) et les notifications de perte d'engins, précisant le type, la date, l'heure et le lieu estimés, ainsi que les mesures de récupération, qui doivent être signalées aux autorités. La Commission travaille à un règlement d'application visant à affiner la soumission des journaux de bord électroniques, en mettant à jour l'annexe 15, en étroite collaboration avec les experts en gestion des données des États membres.

John Lynch, du NWWAC, a exprimé ses inquiétudes quant à la charge que représentent la réalisation et la soumission du journal de bord par pêche opération (Articles 14 et 15), notant que navires sur 12 mètres peuvent effectuer plusieurs opérations de pêche quotidiennes, ce qui rend le processus long et augmente le risque de erreurs. Il a appelé pour un simplifié, uniforme registre système à travers l'UE à faciliter la charge qui pèse sur les opérateurs.

Jarek Zielinski, BSAC a mis en évidence l'importance de l'engagement avec les MS, dont l'absence de la réunion était noté. Il a exhorté la Commission à considérer l'organisation suivie par les Ateliers avec les CA et les EM. Concernant le VMS, les membres du BSAC, notamment ceux du secteur artisanal, ont exprimé des inquiétudes quant au coût et à la taille des dispositifs de suivi. Ils ont suggéré que les exigences de suivi des navires tiennent compte du type d'engin, du type de pêche et de la zone de pêche plutôt que d'imposer une réglementation uniforme en matière de VMS. Les progrès technologiques modernes pourraient résoudre les problèmes de couverture réseau tout en appliquant une approche fondée sur les risques au suivi des navires.

Vania Vulperhorst, LDAC, a mis en évidence les dispositions dans le CR, tel que ceux dans l'Article 15a, qui charge la Commission de développer un système de suivi des navires de moins de 12 mètres, tant pour les journaux de bord que pour le VMS. Elle a demandé si ces travaux étaient en cours et si les États membres en avaient déjà fait la demande.

Le **président** a ajouté que les pêcheurs irlandais sont préoccupés par les conditions météorologiques qui affectent la transmission. Si les multiples requêtes mises à jour échouent à transmettre exigible à faible connectivité, les pêcheurs ont peur d'être pénalisés même si ce n'est pas de leur faute.

Broche a pris acte des préoccupations, soulignant l'importance pour les parties prenantes de soulever des questions pratiques et concrètes. Bien que l'objectif ne soit pas de rouvrir la CR, la Commission y travaille. Dans ce cadre à définir la mise en œuvre des règles dans la plupart des pratiques et moins

Il a accueilli favorablement les recommandations visant à relever ces défis, en invitant à transmettre des observations écrites.

Concernant l'article 15a, **Eckehard Reussner**, chef de l'unité de gestion des données de la DG MARE, a répondu que neuf MS ont demandé à la Commission de développer une application pour l'enregistrement du journal de bord. Le travail est activement en cours, avec des ateliers déployés pour assurer une compréhension commune des exigences. L'objectif est de préparer l'application suffisamment à l'avance pour laisser aux États membres et aux opérateurs le temps de la tester et de fournir un retour d'information.

3.4 Harmonisation de Contrôle et Application : normalisé contrôle activités, système de points et sanctions dans tous les États membres pour une application cohérente

Le révisé CR présente deux catégories de graves infractions :

1. **Sérieux infractions par se** : objectivement pré-identifié comme sérieux.
2. **Infractions exigeant qualification** : déterminé basé sur des critères harmonisés énoncés à l'annexe 4 du règlement.

L'objectif est de garantir une application uniforme entre les États membres et les opérateurs, en évitant les discriminations subjectives. interprétation. En plus, le CR ensembles minimum sanction niveaux ou standard Taux d'infractions graves à la PCP. Parmi les nouvelles infractions graves figurent le travail forcé et le rejet illégal d'engins de pêche en mer.

Christian Tsangarides (BSAC/LIFE) a demandé combien de procédures d'infraction la Commission avait engagées au titre du règlement précédent en raison de la non-application par les États membres. Il a évoqué les affaires en cours dans les pays baltes et aux Pays-Bas, notamment concernant des questions de pesée. Il a fait valoir que, si l'harmonisation est débattue au niveau des flottes, de réelles divergences existent dans l'application de la réglementation par les États membres. Il a également critiqué le règlement d'application relatif au contrôle des navires, affirmant que les dérogations fondées sur les lieux de débarquement créent des désavantages concurrentiels et compromettent l'harmonisation. à travers le UE. En outre, il noté que le règlement se concentre sur total le poids des captures, mais il manque des dispositions pour une déclaration précise des espèces, une préoccupation majeure du CIEM dans l'évaluation des stocks et les recommandations en matière de quotas.

Le **Président** a exprimé des inquiétudes concernant l'harmonisation du système de points de pénalité, soulignant son application incohérente. à travers MS. Il interrogé si la Commission serait adresse ce ou si Il appartenait aux parties prenantes d'en discuter avec les autorités nationales.

Kenn Skau Pêcheur, **NSAC** noté que Tsangarides position représenté le voir de seulement un groupe de parties prenantes et n'ont pas été largement adoptées lors des discussions du CA. Il a également souligné que les sanctions automne sous national législation, et que quelques MS rester prudent à propos interférence dans ce domaine.

Broche a précisé que les procédures d'infraction ne relèvent pas du champ d'application de la mise en œuvre du CR. mais reconnu le préoccupation. Le Commission Contrôle Unité pas seulement Il rédige les actes d'exécution, mais veille également au respect de ces textes par les États membres au moyen d'audits et de vérifications. Les procédures d'infraction sont réservées aux cas systémiques où un État membre refuse de résoudre les problèmes identifiés. problèmes. Le primaire outil est action plans, accords avec MS décrivant correctif

Mesures et échéanciers suite aux audits. Les audits récents dans les États membres baltes sont en cours de finalisation, et des mesures de suivi sont en cours.

Concernant les dérogations au MoT et la loi d'application relative à l'inscription des ports, la Commission a structuré le système de manière à inclure des garanties supplémentaires dans les ports désignés, garantissant ainsi l'exactitude des rapports. Ces garanties comprennent la déclaration du poids spécifique à chaque espèce, des plans d'échantillonnage et l'utilisation potentielle de la vidéosurveillance dans certains États membres. L'objectif est le suivant : Améliorer la qualité et la précision des rapports dans ces ports. La liste définitive des ports est en attente, car elle dépend des propositions des États membres.

Sur sanction harmonisation, DG JUMENT expliqué que ce opère sur deux niveaux:

1. Harmonisation fonctionnelle : les nouvelles règles faciliteront la définition objective des infractions graves, encourageant les États membres à aligner leurs priorités pour

l'identification des infractions graves et à appliquer le système de points de manière plus cohérente.

2. Harmonisation juridique : Bien que la Commission dispose de pouvoirs limités en vertu des actes d'exécution et des actes délégués, deux mesures clés y contribueront :
 - Un nouveau registre des maîtres pour le suivi et l'attribution des points de pénalité, contribuant à l'harmonisation de l'application de la loi dans tous les États membres.
 - Annexe 3, lequel identifie le système pour infractions graves .

4 Télécommande électronique surveillance: Considérer UE normes contre exigences des pays tiers et en particulier celles du Royaume-Uni et de l'Écosse

Le Royaume-Uni et l'Union européenne mettent en œuvre une législation relative aux systèmes REM sur les navires de pêche. L'Écosse législation pour pélagique navires dans le écossais zone a a été adopté, avec technique caractéristiques publié récemment avec obligatoire mise en œuvre ensemble pour Mars 2026, suite un essai phase dans Septembre 2025. Le Anglais zone a aussi identifié cinq flottes prioritaires pour un processus REM par étapes.

Le règlement CR de l'UE exige une REM pour les segments de flotte à haut risque d'ici 2028, avec des segments de flotte et des exigences techniques caractéristiques à être développé. Efforts sont en cours à aligner ROYAUME-UNI et UE systèmes dans l'Atlantique Nord-Est, en commençant par les flottes pélagiques, pour assurer l'interopérabilité, la rentabilité et cohérence. En cours discussions entre ROYAUME-UNI et UE experts, y compris Membre Les États, l'AIECP et la Commission ont continué d'élaborer des lignes directrices communes pour l'interopérabilité des systèmes REM dans le secteur pélagique qui s'appliqueraient si une Partie adoptait des exigences REM pour la flotte pélagique dans l'Atlantique du Nord-Est.

Dominic Rihan, PELAC, a demandé si la Norvège, les îles Féroé et L'Islande, qui opère également dans les eaux de l'UE, a été consultée concernant ses obligations en matière de vidéosurveillance en 2026 ou 2028.

La DG MARE a répondu que même si les navires de pays tiers seront soumis aux règles de l'UE dans les eaux de l'UE, discussions sur le interopérabilité avoir donc loin a été bilatéral avec le ROYAUME-UNI comme ces sont les deux avec des exigences obligatoires.

Kenn Skau Fischer, NSAC , a demandé confirmation si les navires norvégiens du Skagerrak et du Kattegat doivent suivre les mêmes règles de vidéosurveillance.

La DG MARE a répondu que les règles de l'UE s'appliqueraient aux navires de l'Union et des pays tiers dans les eaux de l'Union.

Vanya Vulperhorst, LDAC, a demandé comment l'UE évaluerait les risques des navires

norvégiens, s'interrogeant si Norvège serait conduire c'est propre évaluations ou si le UE serait revoir eux indépendamment.

DG JUMENT a répondu que risque évaluation pour identifier haut risque flottes pour le application du REM est encore en cours de développement. Cependant, c'est le pratique inclure le tiers pays navires dans l'évaluation des risques, comme cela se fait, par exemple, dans les évaluation menée par l'EFCA dans le cadre des Plans de déploiement conjoints (PDC). Ceux-ci prennent déjà en compte flottes de pays tiers pêchant dans les eaux de l'UE, en se concentrant sur les segments de flotte plutôt que sur les navires individuels, avec des contributions pertinentes provenant des évaluations des États membres côtiers.

5 Navire Surveillance Systèmes (VMS) pour À petite échelle navires

L'article 9.3 du Règlement sur les navires (RC) établit une dérogation permettant aux navires de moins de 12 m d'être équipés d'un dispositif de localisation non installé pour enregistrer et transmettre les données de localisation du navire à intervalles réguliers, garantissant ainsi le respect de la réglementation d'ici 2026. Compte tenu du grand nombre de navires de petite taille dans certains États membres, des outils simples et efficaces sont nécessaires. Certains États membres disposent déjà de systèmes. dans lieu, autres faire pas. À adresse ce, le Commission est développement un simple, suivi gratuit application à faciliter conformité sans GPS complexe systèmes. Collaboration avec La SEP est en cours, et un dédié sous-groupe a déjà rencontré trois fois dans 2024, visée pour dérouler d'ici janvier 2028.

Jarek Zieliński, du BSAC , a noté que les CA n'étaient pas au courant des discussions et a demandé une réunion avec les États membres, la Commission et les CA pour les consulter sur cette question.

chrétien Tsangarides, LA VIE , noté VIE a a été impliqué dans le PoissonX projet concentré L'intégration des données VMS et de débarquement avec l'accès au marché a été cruciale pour harmoniser les obligations découlant de la CR tout en utilisant les données comme outil marketing. Un système similaire, implanté dans le Schleswig-Holstein, dans le nord de l'Allemagne, relie les données VMS aux journaux de capture, permettant ainsi une communication plus directe. ventes. Si mis en œuvre correctement, ce approche pourrait de manière significative avantage le flottes à petite échelle économie. Il fait écho préoccupations à propos le manque de consultation sur abordable alternatives pour ce type d'intégration.

DG JUMENT a répondu ce courant alternatif la participation a pas encore a été considéré comme l'application est encore à ses débuts, mais pourrait être inclus au fur et à mesure du développement du projet.

En matière de simplicité, la Commission s'attache à rationaliser le processus afin de le rendre aussi convivial que possible, notamment grâce à l'automatisation. L'application intégrera les informations de position. suivi et registre fonctionnalités, assurer minimal utilisateur intervention. Registre et les données VMS seront gérées au sein du même système afin de simplifier le processus. Alors que la Commission volonté fournir un basique version avec tous obligatoire caractéristiques, MS volonté avoir le flexibilité

à intégrer coutume caractéristiques, tel comme marché connectivité ou intégration avec autre systèmes embarqués. Les États membres peuvent également décider de développer ou d'utiliser une autre application à condition qu'elle remplisse toutes les exigences légales, et certains États membres ont déjà décidé de le faire.

6 Pesée procédures

Des dispositions de pesée et des dérogations pour les débarquements seront mises en œuvre avant janvier 2027. Le clé but est à assurer tous captures sont pesé à atterrissage, avec exceptions pour Certaines situations, comme le pesage à bord, nécessiteront des conditions strictes et des garanties claires pour garantir l'exactitude des données. La Commission s'efforce d'harmoniser les règles entre les États membres, en tenant compte des différentes pratiques et en garantissant l'uniformité des échantillonnages, des plans de contrôle et des programmes de contrôle communs afin de garantir des conditions de concurrence équitables. De nouvelles définitions, notamment pour les boîtes standardisées, et des exigences claires en matière d'enregistrement des pesées amélioreront la transparence et réduiront les charges administratives pour les opérateurs. Des garanties seront mises en place pour atténuer les risques d'inexactitude des données de pesée, afin de trouver un équilibre entre risque et exactitude. La mise en œuvre processus volonté prioriser transparence, cohérence, et clair lignes directrices à aider les opérateurs dans toute l'UE.

Jarek Zieliński, BSAC , a remercié la Commission d'avoir veillé à ce que les débarquements et la pesée des captures soient normalisés dans toute l'UE, en particulier pour la pêche pélagique industrielle. membres souligner le importance de assurer que tous acteurs impliqué dans débarquements et de pondération – qu'il s'agisse d'autorités nationales, de personnes désignées ou d'inspecteurs agréés – respectent des exigences claires et cohérentes en matière d'indépendance et d'impartialité. Cela favorisera la transparence et la cohérence entre les États membres. De plus, les membres du BSAC soulignent la nécessité d'une normalisation. échantillonnage plans pour tous espèces, avec uniforme échantillon tailles basé sur meilleur pratiques dans les usines, qui s'appliquent aussi bien aux pêcheries industrielles qu'aux poissons débarqués pour la consommation humaine.

Gonçalo Carvalho, PELAC , a fait écho aux commentaires de Zieliński et a demandé si les procédures de pesée étaient également discutées avec les pays tiers.

Aodh O'Donnell, CCEOS , noté que dans Irlande, particulièrement pour non trié mixte pélagiques, Les procédures d'échantillonnage actuelles et l'extrapolation des données pour l'identification et le poids des espèces ne sont pas exactes. préconisé le déplacement vers un système plus robuste basé sur les données du recensement pour le total final poids, plutôt que s'appuyant sur sur augmenté échantillonnage. Extrapolé données est pas fiable ou précis du point de vue du contrôle.

Gonçalo Carvalho, PELAC , a demandé s'il y a avait été n'importe quel analyse de la frais échantillonnage et des plans de contrôle.

La **DG MARE** a salué l'attention portée à l'importance de la normalisation. Elle a noté que le plans volonté aussi appliquer à débarquements depuis pays tiers navires quand atterrissage dans UE ports. Tandis que le UE ne peut pas imposer plans sur troisième pays comme Norvège, discussions sont en cours au sein des États côtiers et des groupes de travail.

Le **Président** a noté qu'en Irlande, les agences de contrôle fonctionnent indépendamment des États membres et des ministères, avec complet autorité à mettre en œuvre règlements. Le préoccupation est que si opérateurs s'engager avec MS, mais ils avoir Non pouvoir à influence le interprétation de contrôle lois, Il y a une lacune dans le processus. Plus précisément, lorsqu'ils ne peuvent pas communiquer directement avec les forces de l'ordre. à clarifier ou ajuster interprétations, il crée un déconnecter dans leur capacité résoudre résoudre efficacement les problèmes .

La **DG MARE** a répondu que les autorités de contrôle participent activement aux négociations et ont apporté des contributions pragmatiques au processus.

Concernant l'analyse des coûts, l'impact des différentes options est encore en cours d'évaluation. Les États membres ont des niveaux d'expérience variables dans ce domaine. Les plus expérimentés connaissent les coûts, comme celui de l'installation de caméras dans les ports, et les ont déjà intégrés à leurs processus. La Commission s'appuie sur l'étude de l'EFCA pour obtenir des informations pratiques, même si elle ne s'est pas concentrée spécifiquement sur les coûts.

Jarek Zieliński, BSAC , noté que supplémentaire frais pour faible coût espèces comme hareng, sprat et la plie dans la mer Baltique pourrait affecter les commerçants locaux ou entraîner des coûts plus élevés pour les acheteurs et les consommateurs.

La **DG MARE** a répondu que des cas particuliers pourraient être envisagés s'ils étaient dûment justifiés. Cependant, « dûment justifié » toujours moyens UE législation dispositions doit être rencontré, et autorités sont responsable pour garantir la mise en œuvre et l'application des dispositions. Bien que cette question soit à l'étude, il est finalement en haut à MS à drapeau et justifier ces exceptions. Le exceptions doit être bien justifié de maintenir le intégrité de le système et éviter sapant le besoin pour un uniforme approche.

[7 Revoir le praticité de le actuel Marge de Tolérance \(MoT\) exigences](#)

La règle principale du MoT, décrite à l'article 14.3, reste inchangée, calculée par espèce. Cependant, plusieurs dérogations avoir a été introduit, y compris spécifique exceptions pour certaines pêcheries. En outre, un processus de suppression progressive de la dérogation actuelle dans la Baltique est en cours.

En Baltique, la limite de capture de 10 % pour le total des captures sera supprimée d'ici juillet 2024, pour passer à la règle de base de 20 % par espèce de 2024 à 2028. Une autre dérogation pourrait être accordée pour des pêcheries spécifiques, comme les petits pélagiques non triés et le thon tropical, qui opèrent selon des conditions strictes définies dans un règlement de juillet 2024 pour les débarquements dans les ports répertoriés. Des efforts sont en cours. à identifier ports que rencontrer ces conditions, permettant débarquements à avantage depuis un un contrôle technique plus clément.

Gonçalo Carvalho, PELAC , demandé à propos le chronologie pour édition le d'abord listes des ports désignés.

chrétien Tsangarides, LIFE , a salué la suppression de la faille concernant les captures totales, notamment dans des cas comme celui du thon de l'Atlantique, étiqueté à tort comme hareng, tombant sous le coup de la règle des 20 % de prises accessoires. Le fait que les espèces soient désormais comptabilisées individuellement plutôt que dans le volume total constitue une avancée positive. Cependant, des inquiétudes ont été soulevées quant à l'analyse de la Commission concernant le MoT et la composition des espèces. Comme l'a souligné le CIEM, une évaluation précise espèces composition dans non trié mixte petit pélagique pêche restes un défi.

Il interrogé si le Commission croit que le Contrôle technique dans désigné ports serait améliorer la précision de la composition des espèces.

Aodh O'Donnell, du NWWAC , a demandé si les principaux ports européens pourraient de manière réaliste répondre aux exigences du nouveau MoT.

La DG MARE a répondu que la loi d'application qui décrit les conditions d'inscription des ports était adopté dans 2024 et MS doit maintenant soumettre propositions. Le Commission rôle est à évaluer ces propositions et s'assurer qu'elles respectent les normes requises par le Règlement (CE) et le Règlement (UE) 2024/2474. Concernant le calendrier de la première liste de ports, quelques États membres ont déjà envoyé des propositions à le Commission, et le première liste volonté être publié bientôt. Comme pour le préoccupation à propos le Contrôle technique pour répertorié ports et poids problèmes, MS sont requis à rapport captures par espèces dans répertorié Ports. Le règlement relatif à l'inscription des ports (2024/1474, article 2) exige notamment que les ports disposent d'un système de surveillance électronique des débarquements (SRE) avec vidéosurveillance permettant aux autorités de surveiller les débarquements, les transbordements et la pesée de toutes les captures. Les autorités doivent garantir une pesée correcte par espèce, les enregistrements vidéo de la procédure faisant l'objet d'un suivi et d'inspections réguliers basés sur des critères clairs. Le rôle de la Commission est de contrôler l'application du règlement de contrôle dans le strict cadre établi.

Christian Tsangarides, LIFE , a souligné qu'en ce qui concerne les fausses déclarations de stocks dans la Baltique, la vidéosurveillance ne permet pas de différencier les différents stocks de hareng (par exemple, Baltique, occidental ou central) ni de distinguer le sprat du hareng. On est trop optimiste quant à la capacité des caméras à identifier avec précision la composition des captures, surtout lorsqu'il s'agit de plusieurs tonnes de poissons.

La DG MARE a exprimé son désaccord et a souligné que cela alimentait un débat théorique sur l'efficacité de l'échantillonnage en tant que méthodologie. Cependant, l'échantillonnage est au cœur de ces dérogations et n'est pas un concept nouveau. Les audits et vérifications, notamment dans les États membres avancés, montrent clairement que l'échantillonnage fonctionne lorsqu'il est correctement conçu et mis en œuvre. Il a été recommandé de consulter l'étude de pondération de l'AIECP.

8 Surveillance Moteur Pouvoir

D'ici 2028, trois éléments clés devront être abordés concernant la surveillance de la puissance des moteurs. La Commission entend préparer le terrain bien en amont, tant pour les exploitants que pour les États membres.

Le trois éléments sont:

1. Définition le technique spécifications, équipement, entretien besoins, et coûts associés .
2. Établissement critères pour identifier à haut risque navires avec clair conformité et des directives de mise en œuvre.
3. Conforme à l'article 39(a) du CR révisé, qui impose une surveillance continue de la puissance du moteur à partir de 2028.

UN continu surveillance appareil doit être installé dans le suivant cas:

1. Les navires identifiés comme présentant un risque élevé par les États membres au moyen de la vérification des données ou de plans d'échantillonnage (le cas échéant) (la vérification physique n'est pas effectuée).
2. Navires opérant dans la zone de pêche avec une puissance motrice supérieure à 120 kW utilisant des chaluts de fond ou des sennes danoises.
3. navires en utilisant tour engrenage avec moteur pouvoir dépassement 221 kW, identifié comme à haut risque grâce à des évaluations conjointes des risques par les États membres et l'EFCA.

À partir de 2028, un dispositif de surveillance continue pourra être installé sur les navires fonctionnant avec un équipement de tour et puissance du moteur inférieure à 221 kW, si identifié comme à haut risque par États membres. Cette installation serait volontaire, mais les États membres sont encouragés à encourager son adoption.

Dominic Rihan, PELAC, a demandé comment les données volumineuses seraient stockées et surveillées, et qui prendrait en charge les coûts de stockage, d'équipement, d'installation et de surveillance des données. Il a également demandé pourquoi la surveillance de la puissance des moteurs était nécessaire pour les navires déjà soumis à des quotas.

Durk van Tuinen, NSAC, a fait écho à la question de Rihan sur le but de mesurer la puissance du moteur et recherché clarification sur si surveillance serait distinguer entre fumant et les activités de pêche et leur pertinence pour les zones fermées.

Le **président** a demandé si la technologie serait installée à l'intérieur ou à l'extérieur, et si elle tombait en panne, quel serait l'impact sur le navire. Une installation externe nécessiterait de sortir le bateau de l'eau, ce qui engendrerait des coûts et des délais importants. De plus, si cette panne se produisait sur plusieurs navires, cela pourrait créer un retard. dans les installations. Concernant les aspects juridiques de la réglementation, il a demandé si la mesure de la puissance du moteur sera basée sur la puissance du moteur ou sur sa capacité réelle.

La DG MARE a répondu qu'un expert en puissance des moteurs dirige un groupe de travail d'experts qui travaille avec les États membres. pendant deux ans définir des lignes directrices de mise en œuvre. La Commission est confiante quant aux progrès et au consensus sur ces lignes directrices.

9 Utiliser et opportunités de EMFAF et autre financement opportunités si n'importe lequel.

La DG MARE a souligné les opportunités offertes par le Fonds européen pour la gestion des affaires maritimes et de l'océan Indien (FEAMPA), qui offre des financements importants. EMFAF programme (2021-2027) a admissible dépense en haut à Décembre 31, 2029. Cela signifie, par exemple, que tout achat soutenu par le FEAMP pour aider les bénéficiaires à compenser les coûts de mise en œuvre de la réglementation peut faire l'objet de factures datées jusqu'à cette date. Contrairement au FEAMP, le FEAMP est plus flexible, avec des règles générales concernant les coûts inéligibles, tandis que des critères d'éligibilité spécifiques sont définis dans chaque programme national du FEAMP. En principe, le FEAMP couvre l'achat, l'installation et la gestion des outils et équipements, notamment en vertu de l'article 22 du règlement. Cependant, les opérateurs doivent consulter les autorités nationales compétentes en matière de FEMAF pour confirmer leur éligibilité. En effet, en vertu du principe de partage gestion des programmes du FEAMPA par les autorités des États membres rester responsable dans le planification et mise en œuvre de le EMFAF selon à leur spécificité MS besoins et nationale législations. Programmes peut être proposé pour des amendements si nécessaire, et les comités de suivi du FEAMPA offrent une plateforme pour discuter de ces propositions. peut fournir publique soutenir à 100% pour à petite échelle navires et sous conditions spécifiques conditions qui dépendent par chaque national EMFAF programme. Le détails pour le la prochaine période du FEAMPA est pas encore défini, mais un la proposition est attendu par Juillet 2025. D'ici là, les ressources sont disponibles jusqu'en 2029.

Dominic Rihan, PELAC , a noté qu'en Irlande, les autorités de contrôle semblent avoir une compréhension différente, ce qui mérite d'être clarifié. Il a demandé si l'EMFAF couvrirait uniquement les coûts d'investissement liés à l'équipement/matériel ou également les dépenses opérationnelles telles que le stockage ou le téléchargement de données.

La DG MARE a précisé que, selon la conception du programme national, les coûts opérationnels peuvent être éligibles s'ils contribuent aux objectifs du programme. Les coûts liés à la gestion peuvent être couverts, à condition qu'ils fassent partie de l'opération soutenue, laquelle doit également contribuer aux objectifs du programme.

Jarek Zieliński, du BSAC , a proposé une réunion entre le BSAC et la Commission afin de fournir des lignes directrices horizontales sur la manière d'utiliser l'acte d'exécution à des fins spécifiques, permettant aux membres du BSAC de conseiller efficacement les autorités nationales. Les CA ne sont pas en mesure de discuter directement de ces questions avec les autorités nationales.

Aivaras Labanauskas, LDAC mis en évidence le complexité de postuler pour EMFAF fonds, qui s'accompagnent d'obligations importantes telles que l'entretien des navires, des employés, et les organisations, valables pour cinq ans. Il a souligné que les autorités

nationales ne peuvent supprimer ces conditions, car elles sont imposées par la Commission. Il incombe à la Commission et à l'AIECP de rendre les fonds européens plus accessibles, sans les réglementations contraignantes qui les accompagnent actuellement. Il a aussi mis en évidence que la mise en œuvre de EMFAF varie dans tous les États membres, un point que la Commission devra examiner. Le défi réside dans l'allocation des fonds et dans la garantie de leur utilisation efficace.

DG JUMENT a répondu que EMFAF financement règles étaient établis pendant négociation et doit être suivi. Alors que admissibilité critères dépendent sur différents États, gérant les autorités supervisent la mise en œuvre et la Commission facilite les discussions.

Sean Parramore, LDAC, a demandé si les États membres demandaient un financement du FEMFA, en particulier en ce qui concerne les propositions d'inscription des ports dans le cadre du MoT.

La DG MARE a noté que non États membres avoir financement lié à listes de ports. Des discussions ont eu lieu jusqu'à présent. Le financement est un processus distinct, et il appartient aux États membres de coordonner leurs efforts avec les autorités nationales pour élaborer un plan. Cependant, la loi d'exécution adoptée l'année dernière ne lie pas directement le financement à l'inscription des ports. Cela dit, certaines options de financement offrent une couverture allant jusqu'à 100 %, mais celles-ci dépendent des programmes nationaux.

Kenn Skau Fischer, NSAC, a souligné la nécessité d'aborder la traçabilité parallèlement à la mise en œuvre de la vidéosurveillance. Une claire chronologie est nécessaire pour navires à installer équipement, rapport données, et intégrer systèmes. Donner le calendrier serré mise en œuvre, traçabilité devrait être prioritaire, même avant la vidéosurveillance, car elle a reçu peu d'attention malgré son importance pour le secteur.

Anne France Mattlet, du LDAC, a souligné la nécessité d'un meilleur engagement auprès des États membres afin de garantir l'harmonisation des actes d'exécution. Le premier acte d'exécution du règlement de contrôle, notamment celui relatif au protocole de contrôle, a été adopté sans l'approbation formelle du Conseil. Elle a demandé si ce était une exception et si à l'avenir non urgent ou les actes non obligatoires suivraient un processus plus consultatif.

Daniel Voces, du LDAC, a développé la discussion sur l'éligibilité au financement, soulevant notamment des inquiétudes quant à l'équité de l'obligation faite aux navires de restituer les fonds du FEAMPA en cas d'infraction grave. Si la perte d'éligibilité future est compréhensible, le remboursement des fonds déjà utilisés est une nécessité. Pour conformité se sent comme un double injuste pénalité. Ceci problème, à plusieurs reprises signalé au cours du processus législatif, reste sans solution.

Jarek Zieliński, BSAC, a demandé des éclaircissements sur l'article 55(7) concernant les activités de pêche récréative, y compris celles organisées par des entités commerciales, telles que la pêche artisanale dans le tourisme et sportif concours secteurs. BSAC membres veulent confirmation que pêche Le tourisme, en tant qu'activité commerciale, ne relève pas du champ d'application de l'article 55(7), à moins que tous les passagers ne soient enregistrés comme récréatifs pêcheurs. Si poisson sont remis sur le navire, ils devraient être comptabilisés comme des captures commerciales. Cette distinction est cruciale pour le secteur de la pêche à la ligne, qui joue un rôle important dans l'ensemble de l'UE.

Esben Sverdrup-Jensen, PELAC, a salué l'engagement de la Commission à réduire les formalités administratives, fardeaux et bureaucratie, mais noté que le actuel CR et exécution Les lois, notamment la vidéosurveillance et le système de surveillance à distance, semblent ajouter des niveaux de contrôle supplémentaires aux mesures existantes. À l'échelle mondiale, la mise en œuvre réussie de l'obligation d'atterrissage et de la vidéosurveillance a permis de concevoir des systèmes que autorisé à retirer inutile règlements. Dans contraste, UE règlements, comme les mesures techniques et CR ajoutent une bureaucratie inutile et encouragent même le rejet, compromettant ainsi l'atterrissage obligation. Il a exhorté le Commission de travail avec Les AC doivent développer un catalogue de règlements que pourrait être simplifié ou supprimé une fois REM et Vidéosurveillance sont dans place, rendant les processus de contrôle plus efficaces et plus rentables.

La DG MARE a noté que le calendrier de mise en œuvre des règles relatives aux caméras embarquées et à la puissance des moteurs prévoit une adoption des règles au moins un an et demi avant leur entrée en vigueur, ce qui laisse suffisamment de temps pour leur mise en œuvre. Toutefois, cette mise en œuvre dépend également de la coopération rapide des États membres.

En matière de traçabilité, la CR révisée prévoit une transmission numérique améliorée des informations tout au long de la chaîne d'approvisionnement. D'ici 2026, cette obligation couvrira les produits frais et surgelés, et des obligations supplémentaires seront introduites en 2028 pour tous les produits. Une étude identifiera les informations minimales de traçabilité requises et explorera des solutions numériques efficaces, en s'appuyant sur les meilleures pratiques de certains États membres. L'objectif est une harmonisation à l'échelle de l'UE, garantissant une mise en œuvre fluide et une compétitivité équitable, y compris pour les produits importés. Des consultations ciblées seront organisées, les contributions des parties prenantes étant les bienvenues.

Le président a réexaminé les préoccupations de John Lynch concernant les exigences de déclaration du propriétaire en vertu de CR. Depuis traçabilité données déjà existe dans journaux de bord, il demandé comment il volonté être Les données seront-elles accessibles et les navires devront-ils les déclarer séparément ? Une déclaration quotidienne pourrait ne plus suffire : il faudra refléter les activités de pêche individuelles en temps réel.

10 Conclusion

Le président a conclu qu'une réunion de suivi, éventuellement en présence des États membres et de l'EFCA, était jugée nécessaire pour aborder les questions non résolues. L'atelier, bien que bref, a permis un échange de un significatif montant de information. **Le Chaise** remercié tout le monde, en particulier Les secrétariats de la DG MARE et de l'AC pour leurs efforts dans l'organisation et la conduite de l'atelier.

11 Participants

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