



Sra. Charlina Vitcheva  
Director General de Asuntos Marítimos y Pesca  
Comisión Europea  
Jozef II-straat 99  
1000 Bruselas  
Bélgica

Dun Laoghaire, 13 de junio de 2023

Estimada Sra. Vitcheva,

**Asunto: Dificultades con la Obligación de Desembarque**

El Consejo Consultivo para las Aguas Noroccidentales (CC-ANOC) desea presentar este dictamen en el que se destacan los problemas relacionados con la Obligación de Desembarque, como complemento a nuestro dictamen presentado al Grupo de Estados Miembros Regionales sobre su Recomendación Conjunta relativa al Plan de Descartes después de 2023.

El CC-ANOC ha identificado los siguientes escenarios en los que la aplicación de la Obligación de Desembarque es impracticable y en los que consideramos que se necesitan enfoques alternativos:

1. El CC-ANOC ha detectado una posible contradicción entre la legislación sanitaria y la PPC. En efecto, algunos productos podrían considerarse no aptos para el consumo o podrían contaminar otros productos en la bodega causando un problema sanitario a los consumidores. Eso podría ocurrir con especies de pescado que se deterioran rápidamente, por ejemplo la caballa y el jurel. Las pruebas han demostrado que a partir de los dos días en el mar la caballa y el jurel se degradan y a partir de los 6 días la calidad ya no permite su venta. Somos conscientes de que actualmente existe una exención de minimis para estas especies y hemos aconsejado prolongarla más allá de 2023. Sin embargo, en este consejo queremos resaltar la existencia de esta situación y recomendamos añadir estas especies a las exenciones generales de la Obligación de Desembarque, como los peces que presentan daños causados por depredadores.
2. Un segundo escenario es el de los pescadores que se enfrentan a una captura en un lance demasiado pesado e imposible de mantener a bordo sin poner en peligro la estabilidad del buque. Esto puede ocurrir en algunos buques de bajura con capturas ocasionales relevantes de especies a granel. Por lo tanto, el CC-ANOC aconseja prever una exención general de la Obligación de Desembarque por razones de seguridad, cuando las capturas





pongan en entredicho la estabilidad del buque y la seguridad general del buque y de la tripulación.

3. El CC-ANOC reitera la contradicción entre el artículo 27 del Reglamento de Medidas Técnicas ((UE) 2019/1241), que trata de la composición de las capturas y las dimensiones de malla, y la Obligación de Desembarque. El artículo 27 establece porcentajes máximos de especies permitidas para calificar para los tamaños de malla específicos establecidos en los anexos V a VII y para cumplir con la definición de pesquerías específicas dirigidas. Aunque en un informe anterior del CC-ANOC recibimos la respuesta (verbal) de que prevalece la Obligación de Desembarque, sigue existiendo un problema de cumplimiento que afecta en gran medida a la actividad operativa de los pescadores y, por lo tanto, representa un reto clave.
4. Un cuarto escenario es cuando la Obligación de Desembarque choca con restricciones en el uso de determinadas artes para capturar una especie. Por ejemplo, el artículo 9 del Reglamento (UE) 1241/2019 establece que estará prohibido utilizar redes de enmalle de fondo para capturar atún blanco. ¿Se considera el atún blanco como una especie prohibida que los pescadores deben descartar? Alternativamente, si los pescadores aplican la Obligación de Desembarque y desembarcan las capturas accidentales de atún blanco capturadas con este arte, el atún blanco se convertirá en una especie choke.

A la espera de la respuesta de la DG MARE a las cuestiones específicas mencionadas, el CC-ANOC desea mantener abierta la posibilidad de un debate sobre la propia Obligación de Desembarque. Lleva ya varios años en vigor y, aunque en general se han seguido haciendo esfuerzos para aumentar la selectividad, puede concluirse que la Obligación de Desembarque no ha contribuido a tales esfuerzos. Al contrario, la inversión en el aumento de la selectividad se ha visto comprometida al incurrir en costes para desembarcar pescado no comercializable. Además, dentro de una política alimentaria responsable es incoherente desembarcar pescado de talla inferior a la reglamentaria para destruirlo.

Además, se elimina la posibilidad de que los peces no comercializables desembarcados vuelvan a su entorno natural, crezcan, se reproduzcan e incluso se pesquen más tarde cuando sean comercializables. Sumado al riesgo de tener que utilizar espacio a bordo para almacenar pescado no comercializable, esto crea presión sobre la sostenibilidad económica en tiempos en los que el espacio en el mar está amenazado, la industria lucha contra la escasez de tripulación y el sector ha tenido que hacer frente a varias crisis (Brexit, Covid, Ucrania).

Como nota final, el CC-ANOC desea señalar la carga administrativa inherente a la Obligación de Desembarque coincidiendo con la compleja normativa del sector pesquero, y más concretamente para los patrones a bordo. Los armadores y patrones tienen miedo a cometer errores, lo que aumenta la presión para trabajar de forma segura y rentable. La actual carga de responsabilidad y el riesgo de





responsabilidad civil ahuyentan a los pescadores candidatos y a los inversores que, en consecuencia, pueden perder para mantener el sector pesquero de la UE y, por tanto, parte del autoabastecimiento alimentario de la UE.

Como se mencionó anteriormente, esperamos con interés las respuestas específicas de la Comisión a los escenarios mencionados anteriormente, sin embargo, también agradeceríamos su opinión sobre la posibilidad de un debate adicional sobre el asunto en general.

Atentamente,

Emiel Brouckaert  
Presidente del CC-ANOC

