

Avis conjoint du CC EOS, du PelAC et du NSAC sur la mise en œuvre du règlement de contrôle des pêches de l'UE

23 mai 2025

Contexte

La plupart des conseils consultatifs (CC) ont travaillé activement sur le règlement de contrôle au cours des dernières années et ont formulé des recommandations détaillées au cours du processus de codécision sur la révision du règlement de contrôle. Après l'adoption du règlement révisé et sa publication en janvier de l'année dernière, l'attention des CC s'est portée sur la mise en œuvre et la demande d'aborder cette question conjointement avec toutes les parties concernées.

Le 5 février 2025, le Conseil consultatif pour les Eaux Occidentales Septentrionales (CC EOS) a organisé un atelier conjoint sur la mise en œuvre du règlement de contrôle révisé (RC), auquel ont participé sept autres CC : CC pélagique (PelAC), CC de la mer du Nord (NSAC), CC de la mer Baltique, CC de la Méditerranée, CC de la longue distance, CC des régions ultrapériphériques et CC des eaux occidentales sud, démontrant l'intérêt généralisé pour la mise en œuvre du RC. Son principal objectif était de recueillir les contributions des parties prenantes et de favoriser les discussions sur les questions en suspens concernant l'interprétation des différentes dispositions et les solutions potentielles pour une mise en œuvre efficace des mesures proposées, en particulier en ce qui concerne l'adoption d'actes d'exécution et d'actes délégués pour les dispositions clés devant prendre effet en 2026 et 2028. Les CC expriment leur gratitude à la Commission européenne pour avoir accueilli cet événement et fourni une plateforme permettant d'aborder les questions et préoccupations clés.

Les CC reconnaissent et apprécient l'ouverture de la Commission à l'examen de recommandations visant à relever les défis discutés, ainsi que son encouragement aux parties prenantes à soumettre des contributions écrites en vue d'un examen plus approfondi. À la suite de l'atelier et des discussions qui ont suivi, le CC EOS, le PelAC et le NSAC ont élaboré conjointement les conseils suivants, qui sont organisés en sections distinctes correspondant aux divers sujets abordés au cours de l'atelier. L'annexe contient des questions supplémentaires collectées par les CC à la suite de l'atelier conjoint. Ces questions ont été soumises à la Commission le 20 février et sont en attente d'une réponse écrite.

D'une manière générale, les CC se félicitent de l'engagement de la présidente de la Commission, Mme von der Leyen, en faveur de la simplification de la législation et soulignent que toute réglementation rendue trop lourde et trop coûteuse pour le secteur affectera la compétitivité de l'UE et entravera l'autosuffisance et la souveraineté alimentaire. D'autre part, un contrôle effectif, applicable et efficace des activités de pêche est essentiel pour garantir la santé des écosystèmes marins et la durabilité à court, moyen et long terme dont le secteur de la pêche a besoin pour avoir une chance de rester compétitif et de fournir à l'UE des protéines équilibrées sur le plan environnemental, traçables et socialement équitables. Des mesures de contrôle efficaces, applicables, harmonisées et efficaces constituent sans doute l'avantage concurrentiel le plus

important que le secteur de la pêche de l'UE puisse obtenir pour être durablement compétitif à l'échelle mondiale. Le règlement communautaire sur le contrôle de la pêche a été révisé dans contexte, et les dispositions relatives à la traçabilité qu'il contient sont essentielles pour atteindre ces objectifs. En outre, elles peuvent doter le secteur de la pêche de la capacité indispensable pour pouvoir distinguer ses produits des produits importés. Les CC appellent donc la Commission et les États membres à concentrer leur capacité et leurs ressources politiques et administratives afin de garantir que la mise en œuvre du nouveau règlement sur le contrôle de la pêche décomplexifie le milieu législatif de la pêche et veille à ce qu'il ne devienne pas une jungle de règles impénétrables et inapplicables.

Les CC sont prêts à contribuer à la recherche d'un contrôle et d'une mise en œuvre efficaces et efficaces et demandent une transparence accrue et un espace de dialogue constructif lors de l'élaboration des Actes délégués et des Actes d'exécution au niveau de la Commission et des États membres (au niveau des États membres, les groupes d'experts en matière de contrôle devraient examiner les possibilités d'un engagement efficace et consultatif des parties prenantes). Compte tenu des délais impartis, des réunions spécifiques avec les parties prenantes par thème devraient être organisées en temps utile et bien avant les délibérations sur les actes d'exécution et les actes délégués spécifiques. En outre, il convient d'évaluer les coûts, le temps et les efforts nécessaires à la mise en œuvre des mesures de contrôle proposées afin de s'assurer que la charge imposée aux flottes de l'UE est la même que celle imposée aux flottes des pays tiers.

En outre, un niveau élevé de cohérence devrait être assuré lors de l'examen des différentes politiques et outils politiques. Les membres du CC se félicitent du développement du Pacte Océanique de l'UE visant à identifier les synergies, les chevauchements et les incohérences entre les politiques maritimes et à s'attaquer aux obstacles à la mise en œuvre lorsqu'ils existent. Une approche holistique et cohérente de la gestion et de la gouvernance devrait à terme remplacer le cadre fragmenté actuel.

Le CC EOS, le PelAC et le NSAC soulignent l'importance d'établir des mesures de gestion qui soient non seulement acceptées par tous les pays ayant accès aux stocks de poissons partagés, mais aussi mises en œuvre et appliquées de manière cohérente dans tous les États côtiers concernés, conformément à l'objectif d'harmonisation du règlement de contrôle. Les zones de pêche partagées ne doivent pas être considérées comme des frontières, mais plutôt comme des espaces de coopération où tous les pays adhèrent aux mêmes réglementations en matière de gestion durable des pêches, de traçabilité des produits, de droits de l'homme et de protection sociale. Il est essentiel de garantir des conditions de concurrence équitables, notamment en ce qui concerne les importations produites dans le cadre de régimes de contrôle moins stricts. Une approche collective est essentielle pour sauvegarder les ressources marines en tant que patrimoine commun et garantir l'avenir à long terme du secteur de la pêche de l'UE. C'est pourquoi les conseils consultatifs souhaitent souligner la nécessité de créer un groupe d'experts spécialisé dans le contrôle, auquel participeraient à la fois les États membres et les pays tiers.

Pour conclure, les CC souhaiteraient demander la publication d'une version consolidée du règlement de contrôle révisé, y compris tous les amendements. Cela permettrait aux pêcheurs d'avoir une vision claire des implications du règlement de contrôle révisé.

1. Engagement des parties prenantes

Le CC EOS, le PelAC et le NSAC se félicitent de l'engagement de la Commission à consulter les parties prenantes du secteur et de l'OIG tout en recherchant activement des contributions pour améliorer l'efficacité de la mise en œuvre. Les membres des CC sont convaincus qu'un engagement continu est crucial, car il peut permettre d'anticiper les défis potentiels dans la mise en œuvre de mesures spécifiques et de fournir des conseils éclairés pour aider la Commission à atténuer les difficultés futures pour les opérateurs de pêche et les communautés côtières.

Bien que la Commission et les États membres ne soient pas obligés d'inclure les parties prenantes dans le processus de rédaction des actes d'exécution, les CC soulignent que l'engagement des parties prenantes est un mécanisme vital, qui favorise un sentiment d'inclusion parmi les opérateurs de pêche et constitue un contrôle de la pertinence des mesures proposées. Lorsque les parties prenantes sont activement impliquées dans le processus décisionnel, la confiance est renforcée et les nouvelles mesures ont plus de chances d'être acceptées et mises en œuvre efficacement. Cela se reflète également dans l'initiative "Mieux légiférer" et l'importance d'un engagement accru des parties prenantes a été réaffirmée par la nouvelle Commission sous la présidence de Mme Von der Leyen, ainsi que par le commissaire chargé de la pêche et des océans, M. Kadis. En général, la gouvernance participative est largement reconnue comme la clé d'une efficacité accrue des politiques proposées.

Enfin, la coopération entre la Commission, les États membres et les parties prenantes est essentielle pour garantir le flux d'informations et l'échange de connaissances, en particulier sur les plans pratique et technique. L'Agence européenne de contrôle des pêches, dans le cadre de son mandat visant à assurer l'harmonisation et la coordination de la mise en œuvre des mesures de contrôle, devrait être impliquée dans toutes les étapes nécessaires à la mise en œuvre du règlement de contrôle révisé.

2. Surveillance électronique à distance (REM)

Le CC EOS, le PelAC et le NSAC jugent approprié que la Commission procède à l'évaluation et à la définition du "risque élevé de non-respect de l'obligation de débarquement", en étroite collaboration avec les États membres et l'AECP. Les CC soulignent le risque de ne pas atteindre l'objectif d'harmonisation du règlement de contrôle si cette évaluation est réalisée différemment par chaque État membre de l'UE, en ce sens qu'elle pourrait conduire à une fragmentation et ne pas garantir à long terme des conditions de concurrence équitables dans la mise en œuvre de la mesure dans tous les États membres.

Base juridique : Compte tenu de l'article 13, paragraphe 3, qui stipule que

Art. 13 (3) - Aux fins du suivi et du contrôle de l'obligation de débarquement, les États membres veillent à ce que les navires de capture de l'Union d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 18 mètres battant leur pavillon qui présentent un risque élevé de non-respect de l'obligation de débarquement aient installé à bord un système REM opérationnel. L'évaluation du risque de non-respect de l'obligation de débarquement est effectuée conformément aux actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 95, paragraphe 1.

... et compte tenu du fait que l'acte d'exécution n'a pas encore été adopté, il n'est pas clair si c'est la Commission ou l'État membre qui doit procéder à l'évaluation. Ce point est même renforcé dans le paragraphe suivant :

*Art. 13 (4) - Les États membres peuvent prévoir que certains segments de la flotte des navires de capture de l'Union d'une longueur hors tout inférieure à 18 mètres battant leur pavillon disposent à bord d'un système REM opérationnel, en fonction du **risque de non-respect de l'obligation de débarquement évalué par l'État membre concerné ou par la Commission.***

Dans le cas des navires de pays tiers effectuant des opérations de pêche dans les eaux de l'UE, le pays d'origine du navire superviserait l'évaluation du "risque élevé de non-respect de l'obligation de débarquement". Si la définition des critères reste une prérogative des États membres, les CC souhaitent souligner l'importance de fournir des lignes directrices aux autorités de contrôle des pays tiers afin de garantir des conditions de concurrence équitables et une approche harmonisée, ce qui peut également être obtenu grâce à un dialogue continu et constructif.

Deuxièmement, les CC reconnaissent que la Commission a déjà commencé à s'engager avec les représentants des pays tiers et qu'elle est en train d'établir une plateforme de travail pour assurer des conditions de concurrence équitables dans la mise en œuvre des mesures REM pour les navires de pêche des pays tiers opérant dans les eaux de l'UE. À cet égard, les CC soulignent l'importance d'une coordination continue - avec le Royaume-Uni - ainsi que d'une coordination avec tous les pays tiers concernés, compte tenu du besoin urgent d'interopérabilité entre les systèmes REM et de cohérence dans les exigences de déclaration et les résultats, afin d'établir et de maintenir des conditions de concurrence équitables.

Les CC sont conscients des problèmes historiques liés à la mise en œuvre du VMS obligatoire à bord, où les États membres ont promu différents systèmes qui se sont avérés défectueux, obligeant les propriétaires de navires à passer à des systèmes alternatifs entraînant des temps d'arrêt excessifs et des coûts supplémentaires. Cette situation devrait être évitée avec les systèmes REM.

En ce qui concerne l'encadrement des mesures de contrôle, les CC souhaitent souligner le rôle et l'impact des interventions de gestion sur le comportement des utilisateurs des ressources marines. L'économie comportementale peut apporter des informations précieuses sur ce sujet en identifiant les interventions qui peuvent modifier efficacement le comportement humain et la manière dont elles peuvent être appliquées. Les flottes seront plus enclines à fournir des données si elles bénéficient d'incitations et d'assurances positives. La promotion d'une culture d'ouverture et de

collaboration garantira l'utilisation proactive du MER. Des exigences réglementaires simplifiées devraient faire partie du paquet d'incitations positives.¹

Enfin, les CC souhaitent souligner l'importance et l'urgence de publier les spécifications des systèmes REM bien avant leur mise en œuvre. Cela est nécessaire pour garantir que tous les navires puissent être équipés à temps, étant donné le petit nombre de fournisseurs de REM et les processus de validation visant à garantir que les systèmes installés répondent aux spécifications réglementaires qui seront requises.

3. Soumission électronique du carnet de route

Le CC EOS, le PelAC et le NSAC reconnaissent les avantages du nouveau règlement de contrôle, qui rend obligatoire l'établissement de rapports électroniques complets, y compris les journaux de bord électroniques, les déclarations de débarquement électroniques et les notifications électroniques. Cette approche facilitera la modernisation de la flotte, tout en garantissant la collecte de données plus précises et en favorisant l'amélioration des décisions de gestion des pêches à l'avenir. Néanmoins, il est essentiel que la mise en œuvre de ces outils tienne compte du mode de fonctionnement des pêcheurs, ainsi que de leur capacité à gérer diverses tâches en toute sécurité et avec sagesse, en reconnaissant que ces pratiques peuvent varier d'une région et d'une flotte à l'autre.

Par exemple, les membres du CC s'inquiètent de la charge excessive que représente le fait de remplir le journal de bord par opération de pêche (articles 14 et 15), notant que les navires de plus de 12 mètres peuvent effectuer plusieurs opérations de pêche quotidiennes.² Cela peut faire perdre du temps au processus, augmenter le risque d'erreurs et potentiellement compromettre la sécurité à bord - en particulier en cas de conditions météorologiques défavorables. Les CC demandent que les paramètres du journal de bord soient simplifiés, uniformes et standardisés, et que les protocoles soient harmonisés dans toute l'UE afin d'alléger la charge qui pèse sur les opérateurs. Les CC recommandent que les États membres et les autorités de contrôle collaborent avec les parties prenantes pour relever ce défi.

4. VMS pour les petites flottes

Le CC EOS, le PelAC et le NSAC s'inquiètent du coût et de la taille des dispositifs de repérage pour les pêcheries à petite échelle. Les CC suggèrent que les exigences en matière de suivi des navires prennent en compte le type d'engin, le type de pêche, la taille du navire, les caractéristiques

¹ CIEM : "L'économie comportementale dans la gestion des pêches marines : A Systematic Review", 2025
([LINK](#))

² Cette tâche doit désormais être accomplie pour chaque opération de pêche, avec des implications claires compte tenu de la fréquence et de l'ampleur des activités de pêche menées pour chaque type de technique de pêche :

- Chaluts démersaux : 4 à 6 opérations de pêche par jour
- Tireurs à la mouche : 6 à 9 opérations de pêche par jour
- Chalutier à perche : 7 à 8 opérations de pêche par jour
- Navires de pêche à la coquille Saint-Jacques : 10 à 12 opérations de pêche par jour
- Navires pêchant avec des casiers ou des pièges : 10 à 20 rangées de casiers

spécifiques et la zone de pêche plutôt que d'imposer des exigences uniformes en matière de VMS. Pour cette raison, les CC se félicitent du fait que la Commission a déjà été active dans le développement d'un système simplifié de suivi des navires, comme indiqué dans l'article 9 (amendements au règlement (CE) n° 1224/2009). Les CC recommandent une consultation permanente des parties prenantes afin d'évaluer la facilité d'utilisation et l'accessibilité des outils développés. Un engagement étroit avec les parties prenantes permettra également à la Commission d'identifier les outils de contrôle existants développés au sein du secteur de la pêche qui pourraient être utilisés comme exemples ou fournir la base pour le développement d'outils propres à la Commission. Les CC souhaitent souligner qu'il existe plusieurs projets et initiatives pilotes qui appliquent des outils dans différentes flottes de l'UE, en contact étroit avec les parties prenantes (par exemple le [projet Fish-X](#), financé par le *programme Horizon Europe de l'Union européenne*). Enfin, les CC s'appuient également sur le considérant 19 du règlement de contrôle des pêches de l'UE, qui stipule que le VMS ne doit pas entraîner une charge excessive, en particulier pour la flotte à petite échelle, qui peut bénéficier d'une aide dans le cadre de l'EMFAF.

5. Infraction grave

En ce qui concerne la mise en œuvre des mesures d'infraction grave par les États membres, le CC EOS, le PelAC et le NSAC demandent à l'unité de contrôle de la Commission de veiller à ce que les États membres respectent leurs obligations afin de garantir que les différentes mesures sont mises en œuvre de la même manière dans chaque État membre, conformément à l'objectif du règlement de contrôle d'avoir un système normalisé dans l'Union de sanctions en fonction des circonstances de chaque cas.

Dans ce contexte, les CC soulignent également l'importance d'une application proportionnelle et dissuasive. S'il est essentiel d'assurer la conformité, les sanctions ne doivent pas être imposées pour des erreurs administratives mineures ou des cas de force majeure. Une approche équitable et fondée sur le risque est essentielle pour maintenir la confiance et la coopération au sein du secteur, et pour encourager la transparence des rapports et les efforts continus de mise en conformité.

6. Procédures de pesée

Le CC EOS, le PelAC et le NSAC se félicitent de l'engagement de la Commission à garantir que les protocoles et les procédures relatifs aux débarquements, à la spéciation, à l'échantillonnage et à la pesée des captures seront normalisés sur le site dans l'ensemble de l'UE. Les CC soulignent l'importance de garantir que tous les acteurs impliqués dans les débarquements et les pesées - qu'il s'agisse d'autorités nationales, de personnes désignées ou d'inspecteurs certifiés - respectent des exigences claires et cohérentes en matière d'indépendance, de solidité, de proportionnalité, d'impartialité et de meilleures pratiques. Cela favorisera la transparence et la cohérence entre les États membres. Des efforts similaires devraient également être déployés avec les pays tiers.

Les CC se félicitent de la déclaration de la Commission selon laquelle des dérogations "dûment justifiées" peuvent être envisagées pour certaines espèces de poissons spécifiques - établies par les États membres - où des conditions minimales doivent être respectées, associées à des spécificités relatives au maintien de la chaîne du froid, et que les autorités sont chargées de veiller

à ce que ces conditions soient mises en œuvre et respectées afin de tenir compte des circonstances propres à chaque cas. Par exemple, les poissons pélagiques peuvent nécessiter plus de temps pour être pesés, ce qui pourrait affecter les négociants locaux, le maintien de la chaîne du froid ou entraîner des coûts plus élevés pour les acheteurs et les consommateurs

7. Examiner le caractère pratique des exigences actuelles en matière de marge de tolérance (MoT)

Les nouvelles dispositions sur la marge de tolérance (MoT) sont entrées en vigueur en juillet 2024 ; cependant, des défis importants subsistent dans leur mise en œuvre, en particulier dans la liste des ports qui peuvent se prévaloir des exigences de la MoT. Le CC EOS, le PelAC et le NSAC remercient la Commission d'avoir publié la première liste des ports approuvés. Toutefois, les CC souhaitent obtenir des précisions quant à savoir si la liste des ports qui n'ont pas été approuvés sera également publiée, y compris les raisons de leur non-approbation. Dans tous les cas, les CC recommandent que la Commission apporte son soutien aux États membres dans l'application de ces mesures tout en s'engageant activement auprès des opérateurs de pêche pour faciliter leur mise en œuvre appropriée, correcte et efficace.

Le règlement de contrôle révisé mentionne les "échantillons représentatifs" lorsqu'il est question des marges de tolérance. Les CC souhaitent souligner l'importance de disposer d'échantillons représentatifs adaptés aux prises échantillonnées. Les CC souhaitent demander des lignes directrices claires et pratiques qui garantissent à la fois la conformité réglementaire et la cohérence avec une évaluation juste et applicable de la composition des captures, après une consultation adéquate avec les pêcheurs et les autres parties prenantes. Cependant, les CC soulignent que le recours à l'échantillonnage dans les grandes prises de petites espèces pélagiques non triées est sujet à des erreurs et peut conduire à des infractions contre les propriétaires de navires pour des violations individuelles ou multiples des règles de marge de tolérance. Les CC comprennent que c'est le cas dans plusieurs États membres, certaines autorités ayant dû engager des poursuites pénales pour certains dépassements de la MdT.

Le processus implique une estimation basée sur l'échantillonnage - et l'estimation de petits volumes d'espèces accessoires (dans les limites de la MoT) dans des captures importantes - est considérée par certains secteurs de la pêche comme extrêmement difficile et impossible sur la base de l'échantillonnage - "une aiguille dans une botte de foin" - mais même des dépassements mineurs de la MoT étroite sont classés comme des infractions graves. Cette mesure semble excessivement punitive, compte tenu des défauts de l'extrapolation à partir du processus d'échantillonnage (à bord ou au point de débarquement). En outre, en supposant que le navire puisse s'attendre à un contrôle et à une inspection adéquats au moment du débarquement, l'armateur n'a aucun avantage pécuniaire à sous-déclarer ou à surdéclarer au moment du débarquement ; il n'est payé que sur les volumes exacts de poisson débarqué, calculés sur la base d'une procédure de pesée et de spéciation fondée sur un recensement complet.

8. Surveillance de la puissance du moteur

Le CC EOS, le PelAC et le NSAC estiment , lors de la mise en œuvre de la surveillance de la puissance du moteur, il est crucial de prendre en compte les exigences en matière de stockage des

données et de surveillance, y compris les coûts associés à l'équipement, à l'installation et à l'entretien. Définir clairement qui supportera ces coûts contribuera à garantir un processus équitable et efficace. En outre, il est essentiel de comprendre la nécessité et la raison d'être de la surveillance de la puissance du moteur des navires, en conjonction avec les autres exigences du règlement relatif au contrôle de la pêche, afin de clarifier la nécessité de sa mise en œuvre auprès des opérateurs et des autres parties prenantes. L'UE est la seule zone où de telles mesures sont mises en œuvre, et les CC souhaitent souligner l'importance de maintenir des conditions de concurrence équitables dans les pêcheries entre les flottes de l'UE et celles des pays tiers. Les avantages du contrôle de la puissance du moteur doivent être mis en balance avec la charge administrative qu'il engendre, à la lumière de l'objectif de simplification de la Commission.

Les CC soulignent que les systèmes de surveillance doivent être capables de faire la distinction entre les activités de navigation et de pêche, en particulier dans les zones fermées, afin de fournir des données précises et pertinentes. En outre, il est important de préciser si la mesure de la puissance du moteur sera basée sur la puissance réelle du moteur ou sur sa pleine capacité, car cela a des implications juridiques et opérationnelles.

Le règlement de contrôle révisé oblige les États membres à contrôler en permanence la puissance du moteur sur la base d'une évaluation des risques. Les CC souhaitent souligner que la définition de ce qui constitue un risque élevé n'est pas claire à l'heure actuelle. Une consultation avec le secteur de la pêche sur les spécifications et les aspects pratiques liés à la mise en œuvre de ces dispositions est nécessaire.

Les CC demandent une description technique claire de l'outil, la "boîte noire", qui mesurera la puissance du moteur. La fourniture d'un cadre technique en même temps que cette description offrira aux fournisseurs les informations nécessaires concernant les exigences du système. Avec la description technique et le cadre en place, le processus de mise en œuvre se déroulera plus efficacement, garantissant des conditions de concurrence équitables pour les pêcheurs dans les différents pays de l'UE.

Les CC s'inquiètent de la mise en œuvre de cette mesure en raison de la complexité d'un tel système de contrôle. Il ne s'agit pas seulement des coûts d'achat et d'entretien - tout ajustement ou réparation d'un compteur de torsion nécessite une nouvelle certification en vertu du règlement de contrôle. Ceci est pratiquement et financièrement irréalisable, en particulier lors du débarquement dans des ports étrangers. Les fournisseurs proposent donc une période minimale de trois semaines pour permettre aux navires de se mettre en conformité sans devoir suspendre leurs activités de pêche.

Le fait de répondre à l'avance à ces préoccupations contribuera à rendre le système de contrôle plus efficace et plus transparent.

9. Utilisation et possibilités de l'EMFAF

L'utilisation efficace du Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture (EMFAF) et d'autres possibilités de financement disponibles est cruciale pour soutenir le secteur. Le CC EOS, le PelAC et le NSAC appellent la Commission à promouvoir l'EMFAF à des fins de contrôle et à garantir une utilisation harmonisée dans les États membres, car il est essentiel de

maintenir des conditions de concurrence équitables et de prévenir les disparités dans l'accès et l'utilisation des financements. En outre, la Commission et les États membres devraient réduire les charges bureaucratiques et rationaliser les procédures administratives et de demande afin d'améliorer l'efficacité du site et d'encourager une plus grande participation. La simplification des procédures dans tous les États membres maximisera l'impact de ces possibilités de financement et facilitera leur mise en œuvre effective.

La PelAC a fourni une traduction des coûts associés à la charge administrative du règlement de contrôle révisé :

- Sur la base des estimations fournies par l'Irlande pour l'équipement d'un navire de 56 m, le matériel et l'installation des systèmes REM à bord coûteront 19 000 euros (sans compter les coûts des capteurs), avec des coûts supplémentaires pour le stockage et le traitement des données (estimés à 1 500 euros par an). Ces coûts sont basés sur un navire équipé d'un câblage existant et seront beaucoup plus élevés pour les navires plus anciens ne disposant pas d'un tel câblage. La durée de vie des caméras est d'environ 5 ans en raison des emplacements d'installation exposés.
- Les coûts de la surveillance continue de la puissance du moteur ne sont pas connus, mais il est probable qu'ils soient importants, étant donné que tout système de surveillance requis sera complexe et difficile à installer.
- Les coûts liés au marquage des engins en plusieurs endroits, tel que proposé par la Commission, seront probablement moins importants en fonction des types d'étiquettes.

Les CC souhaitent également souligner le soutien limité de l'EMFAF pour les navires de plus de 24 mètres, malgré le renforcement des contrôles et l'augmentation des coûts. Les CC espèrent que les autorités nationales des États membres pourront travailler pour permettre l'utilisation de l'EMFAF afin de financer et de permettre la conformité avec le règlement de contrôle révisé.

10. Rangement séparé

L'article 44 dispose que les captures démersales faisant l'objet de plans pluriannuels, conservées à bord des navires de pêche de l'Union de 12 mètres ou plus, doivent être stockées séparément par stock dans des boîtes, compartiments ou conteneurs clairement identifiables, pour autant qu'elles respectent la taille de référence conservation minimale. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués pour exempter certains stocks démersaux de cette obligation.

Les membres du CC EOS, le PelAC et le NSAC ont fait part de leurs préoccupations concernant l'aspect pratique de cette exigence, notant que le nombre de stocks relevant de ces plans pluriannuels a considérablement augmenté, en particulier après la mise en œuvre des règlements (UE) 2019/472 et 2018/973, qui ont établi les plans pluriannuels pour 67 stocks dans les eaux occidentales et dans la mer du Nord. Avec l'élargissement de la liste des stocks réglementés, le respect de cette règle est devenu de plus en plus difficile en mer et pourrait ne pas être efficace à des fins de contrôle. Les CC soulignent que le pragmatisme est essentiel dans cet Acte délégué afin de s'assurer que le règlement reste faisable et applicable dans les opérations de pêche réelles.

11. Traçabilité numérique

En ce qui concerne la traçabilité numérique, le CC EOS, le PelAC et le NSAC soulignent que les nouvelles exigences du règlement sur le contrôle pourraient avoir un impact significatif sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, de la prise au consommateur. Toutefois, une grande incertitude demeure quant aux exigences spécifiques, et il appartiendra à chaque État membre de déterminer ce qui est considéré comme suffisant pour assurer la traçabilité numérique tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Dans ce contexte, les conseils consultatifs préconisent des conditions de concurrence équitables entre les États membres de l'UE afin de garantir une concurrence loyale et une cohérence dans l'ensemble de l'UE. En outre, il faut éviter que les exigences en matière de traçabilité aient un impact négatif sur les marchés d'exportation et sur la compétitivité du poisson européen.

Conclusion

Le CC EOS, le PelAC et le NSAC remercient sincèrement la Commission pour les discussions productives qui ont eu lieu au cours de l'atelier et qui ont constitué une plate-forme précieuse pour un retour d'information constructif. Conscients de la complexité et de l'importance de cette initiative, nous apprécions l'engagement positif de la Commission auprès des parties prenantes des conseils consultatifs et nous nous réjouissons de poursuivre notre collaboration pour faire avancer ce travail important.

Pour s'assurer que les questions en suspens sont effectivement traitées, les CC recommandent d'organiser une réunion de suivi, idéalement avec la participation des États membres et de l'AIECP, afin de faciliter la clarification et l'avancement des travaux.

- FIN -

ANNEXE 1 - QUESTIONS COMPLÉMENTAIRES

Questions supplémentaires reçues par les membres du Conseil consultatif participant à la suite de l'atelier multi-CC sur le règlement relatif au contrôle qui s'est tenu à Bruxelles le 5 février 2025. Ces questions sont énumérées dans le désordre et ne doivent pas être interprétées comme un positionnement particulier de l'un des CC concernés, mais exclusivement comme des demandes de clarification.

1. Article 11, paragraphe 1, point d) : Marquage des bouées

Les bouées utilisées dans les pêcheries sont en plastique dur, ce qui les rend très difficiles à marquer efficacement. En outre, les engins de pêche peuvent être constitués de plusieurs centaines de bouées. Dans ce cas, serait-il possible de marquer la ligne principale à laquelle les bouées sont attachées au lieu de marquer des bouées individuelles ?

2. Article 23, paragraphe 1, point j) : Réactivation du système de notification électronique

La Commission pourrait-elle clarifier la raison d'être de cette exigence ? En cas de défaillance en mer, quel serait l'impact sur le pêcheur ? Devrait-il retourner à la position où le système est tombé en panne ?

3. Article 38, paragraphe 2 : Calcul de la marge de tolérance

La Commission pourrait-elle préciser la notion d'échantillon représentatif telle qu'elle est utilisée dans l'article 38 du règlement de contrôle révisé sur la marge de tolérance ? Si d'autres méthodes de calcul ou d'estimation sont possibles, la Commission fournira-t-elle des orientations ou ces méthodes seront-elles laissées à la discrétion des États membres ?

4. Application de signalement des prises accessoires

La Commission pourrait-elle fournir quelques détails supplémentaires sur l'aspect de l'application de déclaration des captures, ce qu'elle impliquera, quand et où elle sera testée et mise en œuvre ?

5. Ports répertoriés bénéficiant d'une dérogation à la marge de tolérance.

La Commission pourrait-elle donner des détails sur la manière dont ces ports amélioreront les données sur la composition des espèces, en particulier dans les débarquements mixtes non triés ? Quels sont les outils mis en place pour garantir que le poids des prises par espèce sera exact à 10 % près ? La Commission a-t-elle évalué les méthodes utilisées dans les ports inscrits sur la liste et comparé les résultats avec d'autres techniques de contrôle modernes, telles que l'analyse de l'ADN des captures ?

6. REM/CCTV

Pourquoi l'obligation de REM et de CCTV ne couvre-t-elle pas toutes les unités utilisant des engins de pêche actifs ?

7. Dérogation à l'obligation de déclaration des captures

La Commission dispose-t-elle d'un calendrier de travail pour l'identification des pêcheries bénéficiant d'une dérogation à l'obligation de déclarer les captures par opération de pêche ?

8. Défaillance de la technologie du système de surveillance des navires

Lorsqu'un navire dont la technologie de surveillance tombe en panne sans qu'il y ait faute de l'opérateur, quelles seront les implications juridiques pour l'opérateur ?

9. Inspection des navires

Lorsqu'une inspection d'un navire de pêche est demandée par l'État membre dans les eaux duquel il opère, sur la base de l'évaluation des risques de quel État membre se fonde-t-elle ? Comment la Commission s'assurera-t-elle qu'il s'agit de la même évaluation des risques dans l'État membre du pavillon du navire ?

10. Charge administrative

La Commission pourrait-elle indiquer dans quels cas l'application du nouveau règlement permettra de réduire la charge administrative qui pèse actuellement sur les exploitants de navires ?

11. Lignes directrices

Quand la Commission publiera-t-elle des lignes directrices visant à garantir des conditions de concurrence équitables pour tous les opérateurs dans tous les États membres en ce qui concerne les points de pénalité et les sanctions administratives pour les États membres ?

12. Responsabilité pour la collecte, le transfert et le stockage des données

La Commission pourrait-elle indiquer clairement qui sera responsable de la collecte, du transfert et du stockage des données requises en vertu des nouveaux règlements de contrôle ?

13. Article 14 et article 15

Concernant l'obligation d'enregistrer dans le journal de bord électronique et de transmettre aux autorités les captures après chaque opération de pêche : Pour la majorité des navires de pêche, le patron **capitaine** est la seule personne à saisir les données dans le journal de pêche. Cette tâche prend généralement entre 30 et 40 minutes chaque jour pour charger et transmettre les prises de la journée. Selon l'article 14, cette tâche doit désormais être accomplie pour chaque opération de pêche, ce qui a des implications évidentes si l'on considère le nombre d'opérations de pêche effectuées pour les différents compteurs.

- Chaluts démersaux : 4 à 6 opérations de pêche par jour
- Tireurs à la mouche : 6 à 9 opérations de pêche par jour
- Chalutier à perche : 7 à 8 opérations de pêche par jour
- Navires de pêche à la coquille Saint-Jacques : 10 à 12 opérations de pêche par jour
- Navires pêchant avec des casiers ou des pièges : 10 à 20 rangées de casiers

1. Cela aura un impact sérieux sur la sécurité si l'on considère le temps nécessaire pour remplir et transmettre le carnet de route.

2. Le skipper sera en infraction avec la directive sur le temps de travail car, dans la majorité des cas, il est la seule personne à inscrire les données dans le journal de bord.

3. Le risque d'introduire une erreur dans les entrées du journal de bord sera multiplié si cette exigence est introduite, ce qui exposera le skipper au risque de commettre une infraction.

14. Article 55, paragraphe 7

"Le présent article s'applique à toutes les activités de pêche récréative, y compris les activités de pêche organisées par des entités commerciales dans le secteur du tourisme et dans le secteur de la compétition sportive.

La Commission peut-elle indiquer quand les lignes directrices relatives à cette exigence seront publiées ?

La Commission pourrait-elle préciser que le "tourisme de pêche" est une activité commerciale qui ne relève pas de l'article 55, paragraphe 7, à moins que les passagers pêcheurs ne soient tous enregistrés comme pêcheurs de loisir et qu'ils suivent par conséquent les règles en vigueur pour les pêcheurs de loisir dans cette zone, y compris l'interdiction de commercialiser ou de vendre les prises. Si des poissons sont remis au navire, ils doivent être enregistrés comme des prises commerciales.

15. Définition et utilisation des "boîtes normalisées" et des "palettes normalisées"

Les définitions de "boîte normalisée" et de "palette normalisée" font référence au type et à la taille, mais ne précisent pas le poids total. Cela pose des problèmes dans l'ensemble du règlement, notamment dans les annexes II et V, où le nombre de boîtes et de palettes normalisées affecte le calcul du poids total sur la base d'un échantillon. Comment la Commission envisage-t-elle d'aborder la question des poids variables dans les boîtes, en particulier lorsqu'une boîte peut

s'écarter de manière significative du poids des autres boîtes de l'échantillon ? En outre, comment la Commission justifie-t-elle la charge administrative et la faisabilité de l'utilisation de la télévision en circuit fermé pour compter automatiquement toutes les quantités entrant dans une zone de stockage par un seul point d'accès désigné ? Plus précisément, quels systèmes ou technologies sont censés être utilisés pour garantir un comptage précis et fiable, et comment la Commission abordera-t-elle les questions potentielles liées à la protection des données et de la vie privée ?

16. Exigences en matière de pesée à bord

L'article 43 proposé et l'annexe II, section A "Règles générales", stipulent que les capitaines des navires de pêche de l'Union qui pèsent les produits de la pêche à bord doivent peser tous les produits de la pêche à bord avant le débarquement. Ce n'est pas la pratique actuelle, car les pêcheurs danois décident des espèces à emballer à bord et de celles à débarquer avant le tri sur la base de diverses considérations, notamment économiques et qualitatives. Comment la Commission justifie-t-elle l'obligation de peser tous les poissons à bord et quelles sont les solutions pratiques proposées pour relever les défis qui en découlent ?

17. Transmission des données de pesée avant l'atterrissage

Les règlements proposés exigent que les systèmes de pesée transmettent toutes les données de pesée aux autorités avant l'atterrissage. Cette exigence empêchera probablement le pesage à bord, car les systèmes de pesage existants ne sont pas conçus pour cela.

En outre, l'annexe I, point g), stipule que les systèmes de pesage à tapis roulant ne doivent pas être connectés à un système de transmission de données pour des raisons de sécurité. Comment la Commission envisage-t-elle de concilier ces exigences contradictoires ?

18. Proportionnalité des exigences en matière d'échantillonnage et impact sur les petits pêcheurs

Les règlements proposés contiennent de multiples plans d'échantillonnage et de contrôle, qui spécifient tous un nombre minimum de boîtes à échantillonner dans des pêcheries spécifiques. Un élément commun à tous les plans proposés est que le nombre de boîtes requis pour l'échantillonnage est sensiblement plus élevé que dans la réglementation actuelle, et que le nombre de boîtes requis pour les petits débarquements est proportionnellement beaucoup plus élevé que pour les débarquements plus importants. Cela crée une charge disproportionnée pour les petits pêcheurs, puisqu'un pourcentage plus important de leur prise totale doit être échantillonné ou pesé.

En outre, la qualité des produits de la pêche peut se détériorer lorsqu'ils sont soumis à l'échantillonnage, ce qui a un impact direct sur la valeur économique de la prise. Les petits pêcheurs, dont les débarquements sont moindres, sont affectés de manière disproportionnée parce qu'une part importante de leurs prises doit être échantillonnée ou pesée, ce qui entraîne des pertes économiques plus importantes que pour les pêcheurs plus importants. Comment la Commission justifie-t-elle la proportionnalité de ces exigences en matière d'échantillonnage et

quelles sont les mesures mises en place pour garantir que les petits pêcheurs ne sont pas affectés de manière disproportionnée ?

En outre, l'annexe II proposée, section 16, stipule que si le poids moyen des caisses par espèce inscrit sur les étiquettes s'écarte de plus de 5 % du poids moyen des caisses déterminé par pesée d'échantillons, l'État membre suspend l'autorisation de peser à bord du navire pendant six mois. Si l'écart est supérieur à 10 %, la suspension est d'au moins un an. Trois suspensions en l'espace de 24 mois entraînent le retrait définitif de l'autorisation. Comment la Commission justifie-t-elle des sanctions aussi sévères, surtout si l'on considère l'impact significatif sur les petits navires ?

19. Informations concernant les captures rejetées classe de taille

Le règlement proposé contient l'annexe XV relative aux instructions aux capitaines des navires de pêche concernant le journal de pêche, la déclaration de débarquement et la déclaration de transbordement, paragraphe 23, sur les "rejets estimés". Il y est indiqué que les informations relatives à la classe de taille des captures rejetées doivent être communiquées. La classe de taille des captures rejetées doit être indiquée comme suit : "taille légale (LSC)" ou "taille de référence conservation minimale (BMS)". Toutefois, il n'est pas judicieux de mesurer les poissons qui doivent être rejetés afin d'estimer leur "classe de taille", d'autant plus que les chances de survie du poisson sont minimisées s'il doit être mesuré avant d'être rejeté. Ce qui doit être rejeté est basé sur une évaluation faite par le capitaine du navire. Tout traitement des prises à rejeter diminue considérablement les chances de survie du poisson. Comment la Commission justifie-t-elle la mise en œuvre de cette règle, sachant que de telles mesures réduisent considérablement les chances de survie du poisson ? Quelle est la valeur ajoutée de ces informations supplémentaires et justifie-t-elle le risque supplémentaire pour le poisson et la charge de travail supplémentaire pour les pêcheurs ?

20. Harmonisation du journal de bord électronique

La Commission peut-elle mettre en œuvre l'harmonisation du journal de bord électronique pour tous les navires de l'Union, similaire à celle qui existait lorsque le journal de bord était au format papier.

21. Clarification de l'article 39 - Mesure de la puissance du moteur

Au cours de la réunion, des questions ont été soulevées concernant la mesure de la puissance du moteur au titre de l'article 39. Bien qu'il y ait une référence aux objectifs de la PCP, sa mise en œuvre pratique reste floue. Le règlement se concentre-t-il uniquement sur la mesure de la puissance maximale du moteur au cours d'une sortie ou adopte-t-il une approche différente, par exemple en établissant une distinction entre la pêche et la navigation pour contrôler l'activité dans les zones fermées ? En outre, nous souhaitons obtenir davantage de détails sur les aspects techniques et de mise en œuvre de cet article. Pour l'instant, l'accent semble être mis sur la télévision en circuit fermé, mais ce point est également introduit progressivement en 2028 et beaucoup de choses restent floues.