6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+ 33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

Dictamen 127: Renovación del Reglamento Control

El Reglamento de control (CE) n°1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, tiene por objetivo garantizar se respete la PPC y un sistema de control de medidas de conservación y de gestión de pesca coherente, eficaz y resolutivo. La nueva formulación del Reglamento debe entonces aportar mejoras al funcionamiento general, con la finalidad de garantizar una pesca sostenible, desde el punto de vista biológico, económico y social, mejorando las sinergias con otras políticas.
Sin embargo, vista la actualidad comunitaria y la incertidumbre que genera el post Brexit, así como la puesta en marcha de un nuevo Parlamento Europeo, los miembros del CC Sur estiman que la prioridad no es la renovación del Reglamento de Control, cuya importancia e impacto potencial sobre sus actividades justifica el no precipitar las negociaciones. Además, la propuesta realizada por la Comisión inquieta a los miembros del CC Sur que representan al sector pesquero profesional, en particular por la rigidez de algunas disposiciones técnicas, difícilmente aplicables, el aumento del volumen de medidas y la simplificación, que van en contra de las necesidades de los profesionales. Si estas necesidades y disfuncionamientos del Reglamento ya han sido comentadas por los profesionales, los miembros del CC Sur desearían volver a transmitir sus posiciones, cara a esta nueva propuesta de la Comisión.

1. Diario de a bordo electrónico y notificaciones previas

Todas las embarcaciones están obligadas de ahora en adelante (artículo 15.2) a transmitir la información del Diario de a bordo por vía electrónica, una vez terminada la operación de pesca y antes de entrar a puerto. Los miembros del sector estiman esto inapropiado y preconizan el mantenimiento de las medidas de declaración actuales.

En muchos casos, los buques deberán esperar a la entrada del puerto para seleccionar sus capturas. Esto incrementará el riesgo de accidentes, en particular a causa del reducido tamaño de algunas embarcaciones, del tráfico marítimo existente, de si hay mar agitada y de otras situaciones desfavorables.
Por esta razón, estimamos que sería necesario que los buques (en particular los de <12m) pudieran amarrar y una vez en puerto, seleccionar su pesca, transmitiendo al final de este proceso el volumen de capturas.

Además, la Comisión propone que el Diario de a bordo se redacte tras cada faena (artículo 14.2.g), lo que según los miembros del CC Sur aumenta considerablemente la carga de trabajo administrativo en perjuicio de la rentabilidad del buque. Los miembros del CC Sur representando el sector proponen, pues, que el Diario de a bordo pueda completarse y transmitirse al final de cada jornada de pesca.

En cuanto al contenido de las declaraciones, no hay básculas en los buques, y visto el tamaño de las calas, resultaría imposible pesar las cajas a bordo. De lo cual se deduce

6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+ 33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

que el cálculo y la estimación total del peso por caja resultan muy difíciles, siendo casi imposible respetar el margen de tolerancia de un 10%, en la notificación previa de capturas (artículo 14.4).

Los miembros representantes del sector pesquero estiman que sería necesario aumentar el margen de tolerancia de un 10% a un 20% para el conjunto de las pesquerías y en un 25 % para las de túnidos, para evitar situaciones de no respeto del Reglamento.

Por otra parte, con arreglo al Reglamento, los buques (>12m) deben enviar una notificación previa por vía electrónica 4 horas antes de la llegada a puerto, no pudiendo entrar el buque a puerto antes de que concluya este plazo, y una vez recibida la autorización de desembarcar (artículo 17.1).
Cuando los caladeros se encuentren muy cerca del puerto, esto significa que el buque debe esperar en la bocana del puerto antes de franquearla.
Los miembros del CC Sur proponen que este articulo (Art.17) sea modificado a fin de tener en cuenta las pesquerías que se encuentren cerca de los puertos y la rentabilidad económica de los buques.

2. Sistema de pesada

Lamentamos la desaparición del sistema de muestras, que ha dado buenos resultados en el caso de las especies capturadas en gran cantidad y que no ha dificultado el control.
La Comisión propone que se pese inmediatamente después de desembarcar, sin exención (artículo 60.1). Esta pesada se pasa a comparar con lo que figure en la notificación previa al desembarco, así como y, sobre todo, con la declaración de venta. Suponiendo que pasen uno o varios días entre la primera y la última pesada, puede pasar que éstas varíen significativamente (sobre todo por la pérdida de agua relacionada con la refrigeración). Los miembros del CC Sur del sector pesquero solicitan, pues, que se tolere un margen de un 20% entre la declaración de desembarco y la declaración de venta, y que se mantengan las exenciones, por ejemplo, cuando los puertos no están equipados con dispositivos de pesaje, o antes del transporte.

3. Trazabilidad

Los miembros del CC Sur defienden que esté disponible un máximum de información sobre el producto, desde la captura hasta la última venta afín de limitar el fraude (artículo 58.5.f). Sin embargo, en lo relativo a la fecha de captura, los miembros proponen que en el caso de las campañas de larga duración (ej.: pesquería de túnidos), figure la fecha de desembarque y no de captura. Aparte la carga de trabajo suplementaria para la tripulación y según donde se haya capturado el pescado a inicios de la temporada, la frescura del producto podría estar en entredicho. Además, las definiciones que distinguen "lote comercial" y "lote de origen" deben ser mejoradas para facilitar la transmisión de datos y la venta de los productos hasta el consumidor final

6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+ 33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

(Artículo 56bis). La definición de este "consumidor final" también debe ser mantenida: 30 kg / día.

4. Dispositivo de localización e identificación automática

El artículo 9 introduce un cambio radical, al establecer en términos generales que los buques de pesca de la Unión deberían llevar instalado un dispositivo de localización e identificación automática. Si bien los miembros representantes de las ONG están a favor de esta propuesta, que mejora la calidad de la evaluación de las poblaciones, a los miembros del sector les inquieta la viabilidad de tal medida. El proceso de instalación y de funcionamiento resulta desconocido y se diría que no se contempla la existencia de muy pequeñas embarcaciones, carentes de puente de mando protegido.

5. Cámaras a bordo

La propuesta de la CE incorpora la utilización de dispositivos de control a distancia, en particular el CCTV, en algunas pesquerías identificadas en función de las categorías de riesgo seleccionadas a través de los programas específicos de control e inspección (artículo 25bis). Los miembros del sector pesquero se oponen a esta medida. La importancia de la protección de datos informáticos y personales, está reconocida en la Unión Europea: de momento no se garantiza este principio durante la grabación de las imágenes por CCTV.

6. Potencia motriz

Mientras las ONG y los representantes de la pesca recreativa apoyan la propuesta, que busca medir mejor la capacidad de pesca (artículo 39bis), el sector se indigna por la desconfianza que suscita y que se traduce aquí en la obligación de incluir dispositivos que midan y registren permanentemente la potencia del motor para algunos artes activos, además de tener que asegurar el registro y conservación a bordo de la información, a la que los funcionarios tendrán acceso en todo momento. El sector subraya que el coste de tal obligación no se ha tenido en cuenta y quisiera poner de relieve que en algunos casos la potencia motriz solo contribuye mejorando la seguridad y no aumentando la capacidad pesquera.

7. Consideraciones medioambientales

Los miembros del CC Sur proponen que se incluyan, en esta normativa, las disposiciones de control y de puesta en aplicación de las medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros y de protección de los ecosistemas marinos, para los buques de la UE. Por ejemplo, considerando como en infracción, a los titulares de licencia y capitanes de buques de pesca que no cumplan con sus obligaciones de reducir las capturas accidentales de especies sensibles.

6 rue Alphonse Rio · 56100 Lorient · FRANCE
+ 33 297 83 11 69 · info@ccr-s.eu
www.ccr-s.eu

8. Aumento del poder de la CE

El nuevo Reglamento otorga a la Comisión el poder de legislar sobre aspectos muy específicos, dejando poco poder de decisión a los Estados miembro. El Reglamento establece hasta sanciones para imponer, ignorando toda regla de competencia en la materia. Por ejemplo, la Comisión puede establecer reglas sobre la validez de las licencias de pesca de un Estado miembro (artículo 6.6), así como en el caso de autorizaciones de pesca (artículo 7.5); reglas relativas al marcado e identificación de buques, embarcaciones… Además, el artículo 55 propone una gestión de la pesca recreativa, competencia que la Comisión no posee en la actual PPC. Esta propuesta debería, pues, evitarse a la espera de la modificación de la PPC.

9. Sanciones

Los miembros del CC Sur solicitan que las infracciones se sancionen con la misma severidad en el conjunto de los Estados Miembro, a fin de garantizar una aplicación homogénea del Reglamento. Además, si las sanciones deben ser disuasivas y efectivas, a fin de garantizar la ejecución y respeto del Reglamento, deben también ser proporcionales a la infracción, a fin de que un simple error de declaración no ponga en peligro la viabilidad económica de un armamento o de un patrón de pesca. Por esta razón, debería revisarse la doble sanción de una infracción leve, multa y prohibición de acceso al FEMP.

ORGANIZACIÓN DE PRODUCTORES DE PESCA DE BAJURA DE BIZKAIA
BIZKAIKO BAJURAKO ARRAIN EKOIZLEEN ERAKUNDEA
O.P.P. Nº 6 - OPESCAYA
C.I.F. - G-48/210389 - Bailén, 7-bajo - Tel. 94-4154011 - 4154027 / Fax. 94-4154076 - 48003 BILBAO

ALEGACIONES DE LA ORGANIZACIÓN DE PRODUCTORES DE PESCA DE BAJURA DE BIZKAIA A LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DE CONTROL

SITUACIÓN INICIAL

Según el texto de la propuesta recibida, los objetivos específicos de la misma consisten en:

1) Reducir las disparidades con la PPC y con otras políticas de la UE
2) Simplificar el marco legislativo y reducir la carga administrativa innecesaria
3) Mejorar la disponibilidad, la fiabilidad y la integridad de los datos y la información sobre pesca, sobre todo de los datos sobre capturas, y permitir la puesta en común y el intercambio de información
4) Eliminar obstáculos que dificulten el desarrollo de una cultura de cumplimiento y el trato equitativo de los operadores dentro de un Estado miembro y entre distintos Estados miembros.

Por otro lado, según el contenido del informe REFIT, el éxito de la política pesquera común (PPC) depende en gran medida de la aplicación de un régimen de control eficaz, cuyas normas tiene por objeto establecer en la Unión un régimen de control, inspección y aplicación de la normativa basado en un enfoque global e integrado, de conformidad con los principios de **proporcionalidad** y **rentabilidad administrativa**.

Acto seguido, dice que el objetivo de la evaluación del Reglamento de control es determinar si resulta apropiado para su objetivo al analizar los componentes relacionados con la **simplificación** y con la **reducción de la carga reglamentaria.**

Como no se puede obviar, se ha tenido en cuenta la reforma de la PPC realizada recientemente, en la que se introdujeron nuevos objetivos y nuevas obligaciones jurídicas, como, por ejemplo, la obligación de desembarque, expresando los pescadores una gran preocupación por su aplicación práctica.

Se admite que durante estos años se mejoró en el cumplimiento general de las normas de la PPC, tanto por parte de los operadores como de los Estados miembros.

La evaluación realizada puso de relieve las siguientes **deficiencias**:

a) En la aplicación de algunas de las disposiciones del Reglamento de control, relacionadas principalmente con las sanciones y el sistema de puntos
b) El seguimiento de las infracciones
c) El intercambio y la puesta en común de datos entre Estados miembros
d) La trazabilidad
e) El control de las prácticas de pesaje y los instrumentos de seguimiento
f) Declaración de capturas para buques de menos de doce metros de eslora.

C.I.F. - G-48/210389 - Bailén, 7-bajo - Tel. 94-4154011 - 4154027 / Fax. 94-4154076 - 48003 BILBAO

Resalta el informe que **la trazabilidad** de los productos pesqueros entre Estados miembros **es motivo de preocupación**. Si bien se ha observado una mejora significativa en los Estados miembros, y que el control posterior al desembarque ha aumentado la fiabilidad y la calidad de los datos, siguen existiendo problemas relacionados con el control durante las primeras ventas y durante el transporte. Esto es algo con lo que **no está de acuerdo nuestro sector**, teniendo en cuenta que es en **nuestras lonjas**, lugares en las que se generan las primeras ventas, donde el control de la trazabilidad es exhaustivo, y **es a partir de que sale de las lonas de subasta cuando se va perdiendo la trazabilidad, hasta llegar a los puntos de venta al consumidor finales, tal y como hemos denunciado numerosas veces.**

Estamos totalmente de acuerdo en que la rigidez de algunas de las disposiciones previstas, representan una **carga injustificada**, especialmente para los sectores que están siendo gravemente afectados por la crisis económica, tanto por falta de cuota como la imposibilidad de diversificar su actividad, que, sobre todo, afecta a los **barcos de menor tamaño**.

Estamos de acuerdo en que la ausencia de disposiciones de control relacionadas con la pesca recreativa también se percibe como un obstáculo para la igualdad de condiciones.

De la misma forma, estamos absolutamente de acuerdo con que tenemos **muchísima preocupación por la rigidez de algunas de las disposiciones técnicas** que resultan difíciles de aplicar, muchas veces, como las relativas a las prácticas y **momento de pesaje**, los **márgenes de tolerancia**, el **transporte**, la **notificación previa**, etc.

Cuando el informe dice que los nuevos instrumentos previstos en el Reglamento de control para garantizar la aplicación de la PPC por parte de los Estados miembros han sido bien recibidos por las partes interesadas, entendemos que al sector pesquero, que es el que vive y queda afectado, fundamentalmente, por las normas, no se le considera como parte interesada, puesto que **nuestro sector no ha recibido bien el contenido de la propuesta, en general.**

Tampoco estamos de acuerdo con que el Reglamento de control ha optimizado y racionalizado el régimen normativo de control previo, ha simplificado la comunicación entre las partes implicadas y ha reducido la carga administrativa. Al contrario, el sector pesquero en general, y sobre todo el de menor tamaño, ha percibido el Reglamento de control como un aumento extraordinario de carga administrativa, que muchas veces son incapaces de llevarlo adecuadamente, puesto que un barco no tiene un departamento administrativo a bordo, y muchas de las acciones que obliga la norma hay que efectuarlas desde alta mar.

Por último, y como finalización de la introducción, el sector pesquero tiene la impresión de que el objetivo fundamental de la normativa es reforzar todas las disposiciones relativas a las sanciones y al sistema de puntos, y al seguimiento de las infracciones, y el establecimiento de sanciones, que entendemos son absolutamente desproporcionadas, y hasta confiscatorias, en algunos casos.

ORGANIZACIÓN DE PRODUCTORES DE PESCA DE BAJURA DE BIZKAIA
BIZKAIKO BAJURAKO ARRAIN EKOIZLEEN ERAKUNDEA
O.P.P. Nº 6 - OPESCAYA
C.I.F. - G-48/210389 - Bailén, 7-bajo - Tel. 94-4154011 - 4154027 / Fax. 94-4154076 - 48003 BILBAO

ARTICULADO A SUPRIMIR O MODIFICAR

Entrando en este capítulo concreto, a continuación indicamos las modificaciones que estimamos importantes para nuestro sector, y que deberán llevarse a cabo de forma urgente.

Siguiendo los títulos que adopta la propuesta, nuestra organización solicita las siguientes modificaciones:

Cumplimentación del cuaderno diario de pesca

Artículo 14, apartado 2, punto g): las cantidades estimadas de cada especie en kilogramos en equivalente de peso vivo o, cuando proceda, el número de ejemplares, incluidas las cantidades o ejemplares que no alcancen la talla mínima de referencia a efectos de conservación aplicable, como anotación separada; en el caso de buques pesqueros de la Unión cuya eslora total sea igual o superior a 12 metros, **esta información se facilitará por lance o por operación de pesca.**

Nuestra organización entiende que la redacción anterior aumenta la carga administrativa de los pescadores, y perjudica a la rentabilidad del barco, ya que obligará a que, en determinadas pesquerías, como por ejemplo en la pesca del Bonito del Norte con anzuelo, o la pesca de caballa con anzuelo, el patrón tenga que subir al puente a rellenar el DEA/Diario de pesca, cada vez que acaba un lance, y que estos pueden ser intermitentes, aunque con determinadas cadencias, en función de cómo se esté comportando la pesquería en un determinado momento. Es decir, un lance puede durar una hora o dos, pero toda la tripulación debe estar atenta CUANDO ACABEN AQUELLAS, porque no conoce cuándo serán las siguientes, por lo que no se puede perder tiempo en trámites administrativos como los que se proponen.

Nuestra organización **PROPONE** que la redacción sea modificada, y se permita, como se hacía antes, que **la información de las capturas sea facilitada al término de la jornada de pesca**.

Artículo 14, apartado 4: Al compararlo con las cantidades desembarcadas o con el resultado de una inspección, el margen de tolerancia autorizado en las estimaciones anotadas en el cuaderno diario de pesca de los kilogramos de pescado transportados a bordo será del 10 % por especie. En cuanto a las especies transportadas a bordo que no superen los 50 kg en equivalente de peso vivo, el margen de tolerancia autorizado será del 20 % por especie.

Nuestra organización vuelve a llamar la atención en que hay dificultades en cumplir con la tolerancia del 10% en determinadas pesquerías, como en las pelágicas (anchoa, jurel, sardina, etc), y en la pesca de túnidos con anzuelo.

Respecto a la pesquería de túnidos, concretamente, y:

1. Considerando en los distintos caladeros, las características y circunstancias

C.I.F. - G-48/210389 - Bailén, 7-bajo - Tel. 94-4154011 - 4154027 / Fax. 94-4154076 - 48003 BILBAO

que reúnen los barcos y el personal que se dedican a la pesquería de túnidos en general, mediante la cacea o con cebo vivo.

2. Considerando que en la pesquería de atún blanco y túnidos en general, en Cantábrico Noroeste, los barcos y tripulaciones efectúan mareas en la mar de 20-30 días aproximadamente, con capturas que pueden ser diarias, y pudiéndose alcanzar, al final de la marea, un número importante de atunes blancos por cada barco.

3. Considerando que el caladero canario se caracteriza por tener aguas oligotróficas (poco productivas) y escasas plataformas insulares, lo cual limita la abundancia y productividad de recursos demersales. Ello hace que las pesquerías de túnidos cobren una especial relevancia en Canarias. Todo el sector, independientemente de la eslora (incluso barcos menores de 10 m), aprovecha las migraciones estacionales de las distintas especies de túnidos (bonito del norte, listado, rabil y patudo, y atún rojo), y efectúan mareas entre 1 y 15 días.

4. Considerando que en la pesquería de atún blanco y de otros túnidos, los barcos mantienen tripulaciones que van de 3 a 17 personas, dependiendo del tamaño del buque y del método de pesca utilizado, ya sea cacea o cebo vivo, y que cada una de aquellas captura de forma individual los atunes.

5. Considerando que la pesquería de atún blanco y otros túnidos se efectúa, en general, sobre bancos de atunes y de forma masiva, donde lo principal es capturar el mayor número de piezas y dejarlas en cubierta, tratando de aprovechar todo el momento que dure la voracidad de estos túnidos.

6. Al finalizar esta acción, y dado que las pesquerías de estos túnidos suelen tener lugar durante el verano, viene inmediatamente el de almacenarlo en la nevera, a fin de mantener su frescura.

7. Considerando que, dependiendo de la época en la que se captura el atún blanco, está más o menos obeso, y, a igualdad de longitud del pez, el peso puede ser distinto, haciéndose más complicado dicho cálculo.

8. Considerando las características del personal y su número, de los barcos y la pesquería, señaladas en los puntos anteriores, es una práctica muy difícil llevar la contabilidad del número de piezas que se capturan durante toda la marea, y, aún más, el peso que tienen, con una fiabilidad del más/menos 10%.

9. Considerando la imposibilidad de almacenar tales capturas en cajas como otras especies, impidiendo una evaluación clásica utilizando el número de cajas.

10. Considerando que en la pesquería de túnidos de gran tamaño individual, representa una enorme dificultad el hacer un cálculo, aunque sea provisional, del peso del pescado, sin que haya una variación superior a más/menos 10% entre la estimación anotada en el cuaderno diario de pesca y los kilos de atún transbordados a bordo.

11. Considerando que no hay ningún motivo para ocultar deliberadamente el número de kilos de túnidos capturados, y que las sanciones que ha habido han sido simplemente por errores cometidos, por diferencias mayores al 10% entre las notas de venta y el diario de pesca, como consecuencia de la transparencia

C.I.F. - G-48/210389 - Bailén, 7-bajo - Tel. 94-4154011 - 4154027 / Fax. 94-4154076 - 48003 BILBAO

que hay en esta pesquería.

Nuestra Organización **PROPONE** la modificación del artículo mencionado, fijándose una excepcionalidad para las pesquerías indicadas en los puntos anteriores, y autorizando **un margen de tolerancia del 25%** para la pesquería de **túnidos**, **y** del **20%** para las **pesquerías pelágicas** efectuadas con cerco.

Presentación electrónica del cuaderno diario de pesca

Artículo 15, apartado 1, apartado a): al menos una vez al día, y cuando proceda, **después de cada lance**.

La redacción anterior aumenta la carga administrativa de los pescadores, y perjudica a la rentabilidad del barco, ya que obligará a que, en determinadas pesquerías, como por ejemplo en la pesca del Bonito del Norte con anzuelo, o la pesca de caballa con anzuelo, por ejemplo, el patrón tenga que subir al puente a rellenar el DEA/Diario de pesca, cada vez que acaba un lance, y que estos pueden ser intermitentes, aunque con determinadas cadencias, en función de cómo se esté comportando la pesquería en un determinado momento. Es decir, que un lance puede durar una hora o dos, pero toda la tripulación debe estar atenta porque no conoce cuándo será el siguiente, por lo que no puede perder tiempo en trámites administrativos como los que se proponen.

Nuestra organización **PROPONE** que la redacción sea modificada, se suprima al párrafo **después de cada lance,** y se permita, como se hacía antes, que **la información de las capturas sea facilitada al término de la jornada de pesca**.

Notificación previa

Artículo 17, apartado 1, y Artículo 17, apartado 1 bis: Sin perjuicio de las disposiciones específicas contenidas en los planes plurianuales, los capitanes de buques pesqueros de la Unión cuya eslora total sea igual o superior a 12 metros notificarán por medios electrónicos a las autoridades competentes del Estado miembro cuyo pabellón enarbolen, **al menos cuatro horas antes de la hora estimada de llegada al puerto**, la siguiente información:a, b, c, etc….

El Estado miembro ribereño podrá establecer un periodo de notificación previa más breve referido a los buques que enarbolen su pabellón y faenen exclusivamente dentro de sus aguas territoriales, siempre que ello no perjudique la capacidad del Estado miembro para llevar a cabo inspecciones.».

Está claro que la redacción anterior es imposible de aplicarla en determinadas pesquerías, y que incluso reportará una carga administrativa y un aumento de costo, sobre todo para las pesquerías de verdel con anzuelo, pesquería de túnidos con anzuelo, redes de enmalle en caladeros cercanos, etc.

Nuestra organización **PROPONE** que la redacción sea modificada, y no haya obligación de notificar previamente la llegada a puerto, permitiendo que las

C.I.F. - G-48/210389 - Bailén, 7-bajo - Tel. 94-4154011 - 4154027 / Fax. 94-4154076 - 48003 BILBAO

pesquerías que actualmente no tenían esta obligación, sigan con la misma normativa. En caso de continuar con la modificación habría ciertas pesquerías que incluso no podrían aplicarlo por la cercanía del caladero a puerto. Además, incluso esta mecánica puede perjudicar la comercialización de las capturas, ya que los barcos que están cercanos a puerto no podrán ir seguidos, una vez que piensen que sus capturas son suficientes, porque deberán esperar en la mar algún tiempo.
Es una medida que va en contra de la normal actividad de los barcos de pesca, sobre todo en ciertas pesquerías, como el verdel/anzuelo, redes de enmalle en aguas cercanas, y, por otro lado, si hay que efectuar comunicaciones, el costo de los pescadores, por este concepto, aumentará sustancialmente, ya que habrá que realizar comunicaciones cada vez que se sale a la mar, haya capturas o no.

Operaciones de desembarque

Artículo 20: Queda prohibido efectuar transbordos en el mar en aguas comunitarias. Los transbordos solo podrán efectuarse, previa autorización y en las condiciones establecidas en el presente Reglamento, en puertos o lugares cercanos a la costa de los Estados miembros designados para ello, y con arreglo a las condiciones estipuladas en el artículo 43, apartado 5.

Nuestra organización **PROPONE** que la redacción sea modificada. Las condiciones de derogación al principio general de prohibición del trasbordo no corresponden a las situaciones en las cuales los buques de pesca podrían usar esta practica. En efecto, para algunas pesquerías, el interés principal seria poder trasbordar en las zonas de pesca, para evitar a todos los buques una vuelta a puerto, costosa. Es el ejemplo de las pesquerías pelágicas, cuando los barcos se encuentran a muchas millas de tierra y capturan cantidades escasas que hace ineficiente el regreso del buque a puerto para la venta de las mismas. Pero, al mismo tiempo, se hace imprescindible tal regreso debido a que el pescado como la anchoa, jurel, sardina, etc, sufre un deterioro de calidad enorme de un día para otro, a pesar de cuidarlo de forma efectiva con hielo e introducirlo en la nevera, por lo que la espera en la mar debe ser desechada.

Por lo tanto, buscando la rentabilidad, eficacia y eficiencia de la actividad pesquera, algunos de los objetivos de la PPC, entendemos que se debería permitir los trasbordos en alta mar de cajas de pescado de un buque a otro, en momentos excepcionales, y sin que el control efectivo de las capturas sufra ningún menoscabo. Para ello, hay instrumentos suficientes para que este control sea eficaz para este tipo de situaciones, los cuales, hay que decir, se pueden dar de forma excepcional durante el año, y únicamente para las pesquerías pelágicas como la anchoa, sardina o jurel.

Control de la obligación de desembarque

Artículo 25 bis

1. Los Estados miembros garantizarán el control eficaz de la obligación de

desembarque. A tal efecto, **un porcentaje mínimo de buques pesqueros que capturen especies sujetas a la obligación de desembarque y enarbolen su pabellón de conformidad con el apartado 2 estará equipado con sistemas de televisión en circuito cerrado (CCTV) de grabación continua que incorporen dispositivos de almacenamiento de datos.**

2. El porcentaje de buques pesqueros contemplado en el apartado 1 se establecerá para diferentes categorías de riesgo en programas específicos de control e inspección adoptados con arreglo al artículo 95. Estos programas también determinarán las categorías de riesgo y los tipos de buques pesqueros incluidos en dichas categorías.
3. Además de los sistemas de CCTV mencionados en el apartado 1, los Estados miembros podrán exigir el uso de otros sistemas de seguimiento electrónico para controlar la obligación de desembarque.
4. La Comisión podrá establecer, mediante actos de ejecución, normas de desarrollo sobre los requisitos, las especificaciones técnicas, la instalación y el funcionamiento de los sistemas de seguimiento electrónico para el control de la obligación de desembarque, incluidos sistemas de CCTV de grabación continua.

   Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 119, apartado 2.».

Con esta redacción, todos los buques pesqueros serían propensos a ser elegidos para estar equipados con un sistema CCTV, teniendo en cuenta que todos ellos están sujetos, ahora mismo, a la obligación de desembarque.

Teniendo en cuenta lo anterior, y buscando la proporcionalidad, y que no se incrementen los costos a través de una norma, nuestra organización **PROPONE** que esta redacción sea suprimida, y que se dirija, en su caso, a las pesquerías que puedan tener más problemas, según fijen los científicos, y teniendo en cuenta, como se ha dicho antes, la proporcionalidad, se deje fuera de esta obligatoriedad a las flotas que se dirijan a pesquerías con buena salud, e incluso con certificaciones de sostenibilidad MSC, como por ejemplo la anchoa, el Bonito del Norte, o la sardina de la VIIIabd.

Trazabilidad

Artículo 58, apartado 5, letra f): "la fecha de las capturas de los productos de la pesca o la fecha de recolección de los productos de la acuicultura y la fecha de producción, si procede".

La redacción anterior, que no varía de la que está actualmente vigente, nos da problemas a la hora de cumplir con su contenido, en una de las pesquerías a las que se dirige nuestra flota, y que es la del Bonito del Norte. Como se conoce, durante esta pesquería, los barcos pueden estar faenando durante días en alta mar, pudiendo durar cada marea desde 15 a 30 días. Es en tales casos cuando es

C.I.F. - G-48/210389 - Bailén, 7-bajo - Tel. 94-4154011 - 4154027 / Fax. 94-4154076 - 48003 BILBAO

completamente imposible llevar un control de qué piezas y cantidades se han capturado cada día, para después trasladar este dato al etiquetado que hay que realizar en la descarga, y que debería llevar el de la fecha de captura. Como es obvio, nada es imposible, pero como uno puede imaginarse, dar a uno de nuestros barcos de la flota el encargo de llevar el control de etiquetado de los kilos capturados cada día, y organizarlo en las neveras que tienen, es un auténtico despropósito, y elevaría los costos de modificación de neveras, personal, utensilios, etc, hasta niveles insostenibles, algo que va en contra de todas las normas vigentes.

Por lo tanto, nuestra organización **PROPONE** que en la trazabilidad de las pesquerías de los túnidos se permita que en el etiquetado figure la fecha de descarga, o bien un rango de fechas que puede ir desde el inicio de la marea hasta la finalización de la marea. Como es obvio, nuestra posición estaría en la primera opción, fecha de descarga, ya que, al final, el rango de fechas podría incurrir en confusión respecto a la frescura del producto, teniendo en cuenta que en ese rango de fechas hay piezas que se han podido capturar los primeros días, y otras al final de la campaña, y esto puede equivocar al consumidor.

Sistemas de pesaje

Artículo 59 bis, punto 1: Los Estados miembros velarán por que se apliquen procedimientos que permitan que todos los productos de la pesca **se pesen en el momento del desembarque** en sistemas homologados por las autoridades competentes y que el pesaje lo lleven a cabo agentes autorizados para el pesaje de los productos de la pesca.

Pesaje de los productos de la pesca

Artículo 60, punto 1.: Los capitanes se asegurarán de que el pesaje de todas las cantidades de productos de la pesca sea llevado a cabo por especie, en sistemas de pesaje y por agentes autorizados de conformidad con el artículo 59 bis **inmediatamente después del desembarque**, antes de que los productos de la pesca se almacenen, transporten o comercialicen.

Cumplimentación y presentación de la declaración de recogida

Artículo 66, punto e): las cantidades de cada especie almacenadas, en **kilogramos en peso del producto**, desglosadas por tipo de presentación y conservación del producto o, cuando proceda, por número de ejemplares.

Aunque los artículos destinados a los sistemas de pesaje, al pesaje de productos de la pesca, y a la cumplimentación y presentación de la declaración de recogida, en principio, parecen que son adecuados para un correcto control de las capturas y descargas que se hacen, hay un detalle que se da en las ventas de los productos de la pesca, y que sus peculiaridades no están recogidas ni solucionadas en el anterior Reglamento, ni en este. Estas peculiaridades se dan

C.I.F. - G-48/210389 - Bailén, 7-bajo - Tel. 94-4154011 - 4154027 / Fax. 94-4154076 - 48003 BILBAO

cuando un barco pesquero descarga sus capturas y las almacena en una cámara frigorífica perteneciente a una lonja de subastas de pescado, como podría ser de una Cofradía de Pescadores, a fin de exponerlo y sacarlo a la venta un día o días posteriores (cuando la descarga cae en viernes tarde para venderlo el lunes), con el objetivo de comercializarlo el mejor día, desde el punto de vista de obtención de mejo precio. La situación, de forma breve y sencilla, para entenderlo, sería la siguiente:

1º) Prevemos que entre un barco un viernes por la tarde con 1000 kilos de una especie. El barco tiene que realizar la **declaración previa de desembarque**, antes de entrar en puerto. El patrón tiene que tener en cuenta que la diferencia entre lo que prevé que va a pesar en lonja, es decir, la **declaración de desembarque,** que deberá efectuar una vez de que le pesen el pescado y la **declaración previa de desembarque**, que hay que hacer antes de entrar en puerto, no puede variar en un más/menos 10% (es el Margen de tolerancia actualmente en vigor y que proponemos modificar).

2º) Como hay obligación de pesar todas las capturas inmediatamente después de realizado el desembarque, suponemos que el peso total ha sido de 930 kilos. Como la diferencia entre los 1.000 kilos que declaró de forma previa, y los 930 kilos definitivos es de 70 kilos, y entra dentro del margen de los 100 kilos que le da el 10% sobre los 1.000 kilos declarados previamente, estaría todo correcto.

3º) Suponemos que todo el pescado, una vez pesado, se introduce en las cámaras frigoríficas de un agente autorizado, en nuestro caso en las de una Cofradía de Pescadores, a fin de sacarlas a la lonja, para su exposición y venta, el lunes siguiente, mediante una declaración de recogida.

4º) El lunes, la situación es que se venden los 930 kilos pesados el viernes, pero se da la circunstancia de que, por efecto de la merma por pérdida de agua, posible hielo de refrigeración puesto en barco, etc, se producen **siempre** reclamaciones de los comercializadores, exigiendo que se les baje en factura los kilos de menos que se le han asignado (como es lógico, los comercializadores verifican los kilos comprados por ellos, y siempre son menores a los kilos que aparecen en las etiquetas).

5º) Supongamos que los comercializadores reclaman 45 kilos por mermas, por lo que los kilos totales facturados son de 885 kilos.

6º) El siguiente acto para el agente autorizado, en nuestro caso la Cofradía de Pescadores, es la emisión de la nota de venta como obliga la normativa. La Cofradía de Pesadores emitiría una nota de venta de 885 kilos.

5º) El resultado final de toda la operación, desde el viernes hasta el lunes, es que hay una nota previa de desembarque de 1.000 kilos, hay una nota de desembarque de 930 kilos, y hay una nota de venta de 885 kilos. La diferencia entre la nota previa y la declaración de desembarque está dentro de la legalidad, pero la que hay entre la nota de desembarque y la nota de venta no es legal, ni hay procedimiento legal para solucionarlo.

Por lo tanto, nuestra organización **PROPONE** que para evitar o dar solución a estas situaciones especiales, se permita que también haya un margen de

C.I.F. - G-48/210389 - Bailén, 7-bajo - Tel. 94-4154011 - 4154027 / Fax. 94-4154076 - 48003 BILBAO

tolerancia para estos casos, entre la nota de desembarque y la nota de venta, que podría ser de un 10%. Sería solamente para los casos en los que haya un almacenamiento de producto fresco en cámaras de agentes autorizados, legalizado mediante un documento de recogida, para venderlo en días posteriores.

Artículo 89 bis
Sanciones
Artículo 90
Infracciones graves
Artículo 91
Medidas coercitivas inmediatas en caso de infracciones graves
Artículo 91 bis
Sanciones aplicables a las infracciones graves
Artículo 91 ter
Sanciones accesorias
Artículo 92
Sistema de puntos para infracciones graves

Teniendo en cuenta la gran desproporción existente entre la definición de las infracciones y las sanciones que se fijan para las mismas, casi confiscatorias, nuestra Organización **PROPONE** la eliminación de TODOS LOS ARTÍCLOS y la redacción de un nuevo articulado que sea acorde con la situación y realidad actual, sin menoscabo de las sanciones proporcionadas que deben estar vigentes.

Bilbao, 2 de febrero de 2019.

SWWAC's NGOs priorities on the revision of the EU Fisheries Control System

1. Ensure full compliance with the landing obligation

The NGOs support the Commission's proposal to introduce, applying a risk-based approach, Remote Electronic Monitoring (REM), especially to monitor and control the implementation of the landing obligation, and call for it to be strengthened to:

- Clarify that the compulsory requirement to use REM systems (CCTV recording systems and net sensors) will apply to EU fleet segments identified by EFCA as being of medium, high and very high risk of non-compliance with the landing obligation;
- Increase monitoring capacity and powers of inspectors at-sea to quantify the amount of discards and gather clear evidence on compliance, or the lack thereof, with the landing obligation.

We also support the Commission's proposal to require full documentation of all catches and discards for all vessels.

2. Adapt the general control framework to the control of technical measures

The current Control Regulation does not ensure controls for rules that have been set to minimize the impact of the fisheries on the environment. Therefore, we recommend that:

- The regulation specifically includes control and enforcement provisions for EU vessels on the implementation of technical measures for conservation of fishery resources and the protection of marine ecosystems;
- The Commission is empowered to prohibit fishing activities if technical rules have not been implemented and sanctions have not been enough to stop destructive fishing;

3. Maintain and improve the EU legal framework for enforcement and sanctions

In order to create a culture of compliance, it is key that the current provisions on the penalty point system, serious infringements, immediate enforcement measures and accompanying sanctions are strengthened, not weakened. We therefore recommend supporting the Commission's proposal on these aspects.

In addition to these provisions, we recommend changing the list of serious infringements as follows:

- Add *"turning off Automatic Identification System (AIS) transmitters"* to the list - if turned off for a legitimate reason such as piracy, the captain of a vessel should notify the flag State and/or the coastal state;
- Amend the serious infringement "*supplying services to operators connected to a vessel engaged in IUU fishing"* to *"benefitting from, supporting or engaging in IUU fishing including as operators, effective beneficiaries, owners, logistics and service providers, including insurance providers and other financial service provider";*
- Add a serious infringement for license holders and masters of fishing vessels who are not fulfilling their obligations to mitigate against the accidental catches of sensitive species.

4. Mandate the use of cost-efficient tracking devices and the electronic reporting of catches and fishing operations for small-scale vessels

Small-scale fisheries are not necessarily a synonym for low impact fisheries. Their operations therefore need to be properly assessed, monitored and controlled to guarantee that their impacts are accurately accounted for. Also, under current legislation, vessels below 10m are not required to

record fishing logbook data or complete a landing declaration indicating their catches. This can pose a serious threat to the quality of stock assessments and status. The NGOs support the Commission's proposals to

- extend the use of a vessel position data system to small-scale fishing activities.
- introduce an accurate and complete electronic fishing logbook to record small-scale vessels' operations.

5. Improve the control of recreational fisheries

The Commission's proposal to introduce a registration or licensing system for recreational fishers and collect data on their catches is an important step towards the sustainable management of fisheries.
Moreover, the obligation to report catches is an essential element to obtain greater accuracy on the status of fish stocks and a clear assessment of the share of catches from recreational fisheries in relation to commercial fishing.
In addition, we recommend that decision-makers ensure that the Control Regulation clearly underlines that recreational catches need to be coherent with the multi annual and recovery plans.

6. Improve traceability requirements

While EU food safety regulations and best practices obligate a degree of traceability for health, safety and consumer purposes, they do not provide an adequate framework for ascertaining that products were caught legally.
Some key loopholes remain, and we recommend that the following are addressed:

- Providing a clear definition of traceability in the Regulation so that traceability requirements for control purposes can be distinguished from labelling requirements for transparency to the consumer;
- Ensuring that enough information is also passed along the supply chain to ascertain the legality of imported seafood products. This requires mandating the inclusion of key data elements in the catch certificate that is required to be provided under the EU IUU Regulation, including the unique vessel identifier (IMO number), the catching method, and a clear link between catch area and catch dates.

7. Improve data management and sharing

We support the Commission's proposal to tackle some of the data deficiencies and discrepancies by:

- Removing the exemptions for vessels under 15 meters allowing them to not declare their landings at all (vessels under 10 meters) or to provide their landing declarations in paper instead of electronic format (vessels between 10 and 15 meters);
- Removing the exemption which allows vessels up to 15 meters to not have a Vessel Monitoring System (VMS) on board;
- Requiring Member States to set up a system that allows the Commission as well as EFCA to access fishing activity data and enforcement information (i.e. national register of infringements) at all times and without prior notice, in a non-aggregated format;
- Establishing a direct electronic exchange system for Member States to exchange fisheries information (i.e. vessel position data, electronic logbooks, landing declarations, sales notes and inspection and surveillance reports);

- Requiring information on conversion factors used to be included in logbooks as well as landing or transhipment declarations;
- Mandating the weighing of fishery products to take place on landing, on systems and by operators approved by the competent authorities.

To strengthen the Commission's proposal, we recommend to:

- Establish an EU Fisheries Control Data Centre or an EU-wide database accessible to Member States, the Commission and EFCA;
- Ensure that the Commission and/or EFCA has access to real time vessel position data;
- Improve the standardization of time intervals for communication of data, as well as other relevant data fields, between Member States;
- Grant access to relevant vessel position data from the EU-wide database to non-EU countries if this is mandated by a Sustainable Fisheries Partnership Agreement to which they are a contracting party;
- Establish harmonized and EU-wide guidelines and systems that assist authorities in the cross-checking of catch and landing data, including standardized conversion factors.

8. Ensure the monitoring and control of fleet capacity

The Commission is proposing to improve the control of fishing capacity, notably by mandating the continuous monitoring of engine power on board vessels which use trawls, seines and surrounding nets. We recommend that decision-makers support provisions that improve control on fishing capacity.

9. Effectively control fishing restricted and marine protected areas

To control and monitor fishing activities in restricted areas, the current Control Regulation, in Article 50, establishes that vessels of 12 meters' length or more entering into these areas shall be controlled by Member States with a vessel monitoring system that detects and records their transit through the area. The frequency of data transmission shall be at least once every 30 minutes when a fishing vessel enters a fishing restricted area.

While we welcome the Commission's proposal to extend the scope of Article 50 to all vessels - irrespective of their size - and to fishing areas located in the high seas or in third countries' waters, we consider it is essential to shorten the current 30-minute interval for the frequency of data transmission, so as to guarantee an effective protection of these sites.

10. Introduce transparency requirements

We recommend that:

- Member States report every 2 years on the implementation of the Control Regulation, based on aggregated data from their national registers of infringements, and that these reports are automatically published on the Commission's website. In addition, we also recommend that the Commission use the information to prepare bi-annual communications to the European Parliament and to the Council on the implementation of the enforcement provisions of the Control Regulation;
- Member States annually publish aggregated data on the number and types of inspections, number of infringements detected and reported, and type of follow-up actions (simple warnings, administrative sanctions, criminal sanctions, immediate enforcement measures, number of penalty points administered).

11. Minimise the amendments to the EU IUU Regulation by staying within the scope of the Commission's proposal and by strengthening only those provisions opened for review

We recommend supporting:

- The digitization of the catch certification system. Electronic catch certificates as well as the introduction of an EU-wide IT system for their processing, will provide a decisive means to improve seafood import controls and verifications and harmonize these practices among Member States;
- A mandated use of the new IT tool is required to ensure the effectiveness and success of the tool. As few Member States already have a system in place to analyze catch certificates, the Commission should provide support to ensure the interoperability of the IT system with existing national systems.

12. Revise the European Fisheries Control Agency (EFCA) mandate

We call on decision-makers to ensure that EFCA is given the appropriate resources to fulfil its mandate. In addition, we recommend that the following activities are included in EFCA's mandate:

- A more defined and active role in the dialogue with third countries on IUU fishing, by way of increased and more steady support to DG MARE missions, and an extended capacity-building programme for third country officials;
- An expansion of EFCA's role in research and data analysis carried out prior to missions in third countries, as well as data analysis for EU waters;
- The assessment of an expansion of MARSURV in the future to cover third countries.

FEDOPA
Fédération des organisations de producteurs de la pêche artisanale

Note FEDOPA du 22/01/2019

relative à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant les règlements « contrôle des pêches », notamment le R(CE) n°1224/2009 (COM(2018) 368 final)

Modifications du règlement (CE) nº 1224/2009 du Conseil instituant un régime de contrôle de l'Union visant à assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche

THÈME 1: EXÉCUTION			
Sous-thème	**Articles**	**Dispositions spécifiques de la proposition**	**Notes FEDOPA**
Inspection et surveillance	Modifiés : 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80	Clarification du processus d'inspection, des tâches des inspecteurs et des tâches des capitaines et des opérateurs durant les inspections. Numérisation des rapports d'inspection grâce à l'utilisation obligatoire d'un système de rapport d'inspection électronique qui permettra une meilleure utilisation et un meilleur échange de données entre les autorités compétentes et les États membres. Clarification du rôle et des fonctions des observateurs du contrôle.	. La centralisation des données au niveau de l'AECP demandé dans le rapport Thomas n'est pas souhaitable. Les contrôles croisés seraient alors réalisés au niveau UE et cela alourdirait considérablement le circuit correctif des données de déclaration déjà très lent. Néanmoins la possibilité d'une harmonisation des formulaires de contrôle est à soutenir (Amendements 23,45,111)
Sanctions	Nouveaux: 89 bis, 91 bis, 91 ter 92 bis, 92 *ter* annexes III et IV Modifiés: 82, 85, 90, 91, 92	Nouvelles définitions aux fins de clarification et d'amélioration du «chapitre sur l'application». Nouvelle liste des infractions aux règles de la PCP qui devraient être qualifiées de graves par nature (sans application de critères). Nouvelle liste détaillée et exhaustive de critères permettant de qualifier de graves d'autres infractions aux règles de la PCP. Ces modifications favoriseront des conditions de concurrence égales tout en assurant la proportionnalité. Introduction de sanctions administratives obligatoires et d'amendes minimales pour les infractions graves aux règles de la PCP, afin de rendre le système de sanctions plus	Le rapport Thomas remplace « acte d'exécution » par « acte déléguée » pour la gestion des contrôles et sanctions. Cela impliquerait une consultation du PE alors que ce n'est pas dans ses compétences actuellement. (amendements 81,139,149,150,151) L'amendement 129 du rapport Thomas proposant de rattacher les points uniquement aux personnes (physique ou morale) titulaire de la licence de pêche, plutôt qu'au navire, est à soutenir ; Les nouveaux titulaires n'étant pas responsables des infractions passées.

		dissuasif et plus efficace dans tous les États membres et d'assurer des conditions de concurrence égales. Clarifier les mesures exécutoires immédiates (ou les mesures préventives) à prendre par les États membres en cas d'infraction grave. Clarifier que des points doivent être attribués au titulaire de licence de pêche et au capitaine dans le cas où ces entités sont différentes. Préciser que les poursuites et l'attribution de points en cas d'infraction grave peuvent être effectuées par l'État membre côtier, mais doivent être systématiquement appliquées par l'État membre du pavillon. Clarifier que les points s'appliquent systématiquement en plus de la (des) sanction(s) principale(s) en cas d'infraction grave (avec quelques dérogations lorsque l'infraction n'est pas commise par un titulaire de licence de pêche ou un capitaine, par exemple, en cas de pêche récréative). Permettre aux États membres de mieux utiliser et échanger les données sur les infractions et les sanctions.	Néanmoins des gardes fous doivent être pensés lors de changement d'armateur mais pas de propriétaire. Est-il possible de rattacher les points également aux propriétaire(s), investisseur(s) et ou bénéficiaire(s) effectif(s) et d'en faire un suivi rigoureux?

THÈME 2: DISPONIBILITÉ, QUALITÉ ET PARTAGE DES DONNÉES			
Sous-thème	**Articles**	**Dispositions spécifiques de la proposition**	**Notes FEDOPA**
Suivi des navires	Modifiés: 4, 9,10, 12 Nouveaux: 9 *bis*	La flexibilité est introduite en ce qui concerne les spécifications d'un système de suivi des navires (pas nécessairement par satellite) Des précisions sont fournies en ce qui concerne les centres de surveillance des navires. Tous les navires, y compris ceux de moins de 12 mètres, doivent avoir un système de suivi.	Favorable au terme élargi « données de position du navire » avec suppression de la référence systématique au suivi par satellite ➔ favorable à une obligation de résultats sans nécessaire obligation de moyens Le rapport Thomas tend à assouplir la proposition (déclaration de position « concomitante » au lieu de « avant » entrée au port) mais l'utilité du suivi de la position des navires de moins de 12 m est à discuter. Conserver une dispense pour les navires opérant exclusivement dans les eaux territoriales avec marée ≤ 24 h.

		Les données pertinentes doivent être mises à la disposition des agences participant aux opérations de surveillance.	
Journal de bord	Modifiés: 14	L'exemption de déclaration dans les journaux de bord des captures inférieures à 50 kg est supprimée pour toutes les catégories de navires. Les règles relatives à la «marge de tolérance» sont clarifiées et adaptées à des situations et des pêches spécifiques. Le contenu du journal de bord est aligné sur la nouvelle disposition relative à la traçabilité (utilisation de l'identifiant unique de la sortie de pêche) et est modifié afin d'améliorer la qualité des données enregistrées.	Favorable à l'amélioration de la qualité des données Attention à bien prendre en compte les phénomènes de freinte. Bien distinguer les données de la pesée au débarquement des données de vente.
Navires de moins de 12 mètres	Modifiés: 9, 14, 15 Nouveaux: 15 *bis*	Les dérogations actuelles sont supprimées et seules deux catégories de navires de pêche sont définies : > 12 m et < 12 m. Tous les navires de pêche de moins de 12 mètres doivent déclarer leurs captures par voie électronique.	Le format « journal de pêche » s'applique dorénavant à tous les navires sans condition de taille Attention à maintenir des conditions souples de transmission des données par voie électronique pour ces navires : 1 fois par marée (après la dernière opération de pêche) et de préférence jusqu'au retour au port (portée réseau mobile) mais garder la possibilité de transmettre les données de capture « dans les plus brefs délais après sa mise à quai »
Déclaration de trans-bordement et déclarations de débarque-ment	Modifiés: 20, 21, 22, 23, 24 Supprimés : 16, 25, 28	Toutes les données sont enregistrées de manière numérique et présentées par voie électronique. Le contenu du document de bord est aligné sur la nouvelle disposition relative à la traçabilité (utilisation de l'identifiant unique de la sortie de pêche) et est modifié afin d'améliorer la qualité des données enregistrées. Les dérogations actuelles sur la déclaration de débarquement sont supprimées. L'autorisation de transbordement en dehors des eaux de l'UE ou dans un port de pays tiers est exigée par l'État membre du pavillon.	La déclaration de débarquement (= déclaration du poids débarqué pesé) s'applique dorénavant à tous les navires (suppression de la dérogation pour les moins de 10 m). Favorable à un formulaire unique européen de déclaration de débarquement

Notification préalable	Modifiés: 17, 19 Supprimés : 18 Nouveaux: 19 *bis*	Les notifications préalables sont étendues à tous les navires de plus de 12 mètres et ne sont plus limitées aux stocks soumis à des plans pluriannuels. Les navires de pêche de l'Union débarquant dans les ports de pays tiers sont soumis à l'obligation de notification préalable.	Conserver la possibilité pour l'Etat Membre d'adapter le délai de préavis notamment pour les navires opérant exclusivement dans ses eaux territoriales ou réalisant des marées < 24 h.
Contrôle de la pêche récréative	Modifiés: 4, 55	Les États membres sont tenus d'avoir un système de contrôle des participants à la pêche récréative (enregistrement ou licence) et de recueillir des informations sur les captures. Concernant les espèces faisant l'objet de mesures de conservation de l'Union applicables à la pêche récréative, les déclarations de captures doivent être envoyées aux autorités compétentes et un système d'enregistrement ou d'autorisation des navires doit être mis en place. L'interdiction de vente de captures est maintenue et les dérogations actuelles en Méditerranée sont supprimées (voir les modifications du règlement (CE) nº 1967/2006). Les conditions sont fixées pour établir des dispositions spécifiques sur le contrôle et le marquage des engins de pêche applicables aux pêcheries récréatives, sur le suivi du navire, les systèmes d'enregistrement ou de permis et sur l'enregistrement des captures. Les activités de pêche récréative organisées par des entreprises commerciales sont couvertes.	Favorable au recensement des participants à la pêche récréative. Favorable à un meilleur encadrement et contrôle des captures opérées dans ce cadre. Attention au risque de privatisation d'un bien commun qui pourrait découler de la mise en place d'autorisations accordées individuellement. Obligation de couper une partie de la nageoire pour favoriser la distinction physique entre un poisson de pêche de plaisance et un poisson de pêche professionnelle.
Traçabilité	Modifiés: 4, 56, 57, 58	Les dispositions sur la traçabilité sont clarifiées et un nouvel article sur les lots est introduit.	La nouvelle définition du lot n'apporte pas la clarté attendue. Cette notion gagnerait pourtant à être précisée, notamment une distinction entre le lot d'origine (lot débarqué par le pêcheur) et le lot commercial (résultant notamment de l'application des normes OCM, et préparé en vue de la première mise sur le marché) permettrait de clarifier le lien entre la mise en lot et les obligations de transmission d'informations relatives à ces lots, qui sont différentes selon qu'on parle du lot d'origine ou du lot commercial.

	Nouveaux: 56 *bis*	L'information sur la traçabilité est clarifiée, de sorte qu'elle permet de relier un lot spécifique de produits de la pêche à un débarquement particulier effectué par un navire de pêche de l'UE. L'information est enregistrée par voie électronique, de sorte que les contrôles dans la chaîne d'approvisionnement au sein du marché intérieur sont plus efficaces et plus efficients. La dérogation pour les produits importés est supprimée. Le champ d'application de la disposition sur la traçabilité est limité à certains produits de la pêche et de l'aquaculture). La dérogation pour les produits vendus aux consommateurs est alignée sur les autres dispositions du règlement (maximum de 5 kg de produits de la pêche par jour au lieu de 50 euros).	Qui se traduit en fait par l'introduction d'une forte contrainte (inapplicable) sur la division et la scission de lot après la vente. La précédente disposition doit être conservée : « un lot ne peut être regroupé ou divisé que s'il est possible de remonter aux informations de capture ». L'obligation de résultat est là, les moyens sont laissés aux opérateurs de la filière. Ce qui rend les obligations de transmission d'informations entre les acteurs de la filière beaucoup moins claires qu'avant. La précédente version faisait un lien explicite au règlement INCO (information du consommateur), qui a disparu. Il est nécessaire de conserver une obligation d'informations minimale au consommateur et de distinguer les informations plus poussées (nature de ces informations à rediscuter si nécessaire) à transmettre aux acteurs professionnels de la filière. La France imposait la transmission des informations obligatoires au consommateur dès 1 € de vente, la disposition doit être renforcée en ce sens. Par contre il faut maintenir la souplesse actuelle sur la traçabilité pour les petites quantités cédées directement au consommateur final. Conserver une définition raisonnable du consommateur final : 30 kg/jour.
Procédures et données de	Modifiés: 59, 60, 62,	Les exemptions actuelles qui compromettent la pesée et l'enregistrement précis des poissons débarqués sont	La dérogation à la pesée au débarquement pour transport fonctionnait bien. Il faudrait même l'étendre explicitement au stockage, pour permettre le stockage de produit non

pesée, de transport et de vente	64, 65, 66, 68	rationalisées.	pesés avant la mise en vente. La disparition de l'article 61 est une véritable contrainte pour beaucoup de navires, souvent de petite taille, qui débarquent dans des ports non équipés d'un dispositif permettant la pesée au débarquement. La possibilité de peser à bord par le pêcheur ne doit pas être supprimée et doit pouvoir encore se substituer à la pesée au débarquement. Si la possibilité de mettre en place des plans de sondage est supprimée, il faut s'inspirer de ceux-ci pour des dérogations.
	Nouveaux: 59 *bis* 60 *bis*	Un système simple et efficace pour garantir une pesée précise lors du débarquement est établi grâce à la pesée effectuée par un opérateur enregistré.	Rappelons que nous sommes dans un chapitre intitulé : « Activités après le débarquement, Première vente de produits de la pêche ». La pesée au débarquement est donc davantage liée à la thématique de la mise en marché qu'à celle de la déclaration de pêche. Le responsable de la pesée au débarquement doit rester l'opérateur chargé de la mise en marché, selon les cas : une halle à marée, un écoreur, un premier établissement de destination (acheteur pro), ou le pêcheur lui-même quand il est son propre opérateur de vente.
	Supprimés : 61,63, 67	Des procédures ciblées sont établies pour les débarquements non triés.	Clarification : la pesée s'applique sur les lots débarqués donc sur les lots d'origine et pas sur les lots commerciaux. Le tri des poissons au sens de l'OCM (mise en lots commerciaux) peut intervenir après la pesée au débarquement.
		Les dérogations actuelles pour les quantités vendues et/ou distribuées pour la consommation privée à des acheteurs non enregistrés sont modifiées et alignées sur les dispositions relatives au contrôle dans la chaîne d'approvisionnement.	Les 5 kg/jour au lieu de 30 kg/jour vont considérablement restreindre les possibilités du pêcheur en vente directe (par exemple : une pièce de thon > 5 kg). Conserver 30 kg/jour.
		Les responsabilités des opérateurs dans la chaîne d'approvisionnement sont clarifiées.	Insuffisamment : notamment les données du registre de pesée, tenu par le responsable de la pesée, doivent être transmises au pêcheur, qu'il puisse faire le lien avec ses obligations déclaratives (déclaration de débarquement)

		Des exigences d'enregistrement numérique et de soumission électronique des notes de vente, des notes de prise en charge et des documents de transport sont introduites. Les déclarations des opérateurs aux autorités compétentes (État du pavillon, État de débarquement, État de vente) sont simplifiées.	Attention à la dématérialisation des documents de transport : Un document papier accompagnant physiquement les produits reste la solution la plus simple et la plus efficace L'amendement 104 du rapport Thomas sur l'article 68 « bis » proposant de sanctionner également les acheteurs et transporteurs en cas d'infraction est à soutenir car il responsabilise l'intégralité de la chaine de transport.
Disponibilité et échange des données	Modifiés: 33, 34, 109, 110, 111, 112, 114 et 115 Nouveaux: 111 *bis*, 112 *bis* Supprimés : 116	La numérisation du système de données est terminée et la disponibilité, la fiabilité et l'échange de données sont globalement améliorés. Les dispositions relatives au recodage des données par les États membres et à la communication des données à la Commission sont rationalisées et alignées sur d'autres modifications. Les modifications clarifient les données collectées par les États membres, les étapes de validation et l'accès de la Commission aux données collectées et à son objectif. Les modifications clarifient également les mesures de protection des données à caractère personnel et la sécurité du traitement. L'article sur la partie sécurisée du site web est supprimé.	L'anonymisation des personnes doit être assurée lors de la diffusion aux organismes scientifiques. (Amendement 29 rapport Thomas) La diffusion restreinte des données collectées lors des contrôles et la sécurisation des données pêches doivent également être assurée. (Amendement 34 et 15 du rapport Thomas à soutenir) Le rapport Thomas propose de supprimer le paragraphe 6 de l'article 33 permettant de ne pas imputer les captures sur le quota lors de pêche scientifique dans la limite de 2% (uniquement pour les navires pro). Or c'est une incitation non négligeable à l'intégration des professionnels dans la recherche scientifique (amendement 85)

THÈME 3: COMBLER LES LACUNES AVEC LA PCP			
Sous-thème	**Articles**	**Dispositions spécifiques de la proposition**	**Notes FEDOPA**
Définition des «règles de la politique commune de la pêche»	Modifiés: 4	La définition des «règles de la politique commune de la pêche» est clarifiée et alignée sur la PCP.	
Licence de pêche et autorisation de pêche	Modifiés: 6, 7	Les dispositions sont alignées sur la PCP.	
Obligation de débarquement	Nouveaux: 25 *bis*	Les modifications prescrivent l'utilisation d'outils de surveillance électronique à distance, en particulier les CCTV, pour le contrôle de l'obligation de débarquement. Les nouvelles dispositions affecteront les navires et les segments de flottes individuels en fonction de l'évaluation des risques et seront mises en œuvre par les États membres à l'échelle régionale.	Défavorable aux CCTV : des alternatives non intrusives doivent être trouvées. La pertinence de contrôleurs embarqués est à discuter. L'installation de tensiomètre est également proposée dans le rapport thomas mais ce n'est probablement pas adapté à des chalutiers dont la majorité de la capture n'est pas soumise à quota. Il y a également le benthos pourrait largement fausser les données.
Capacité de pêche	Nouveaux: 39 *bis* Modifiés: 38, 41	Un nouvel article exige que certains navires équipés d'engins de pêche actifs soient dotés d'un dispositif qui surveille et enregistre la puissance du moteur. Les dispositions actuelles sur la vérification de la puissance du moteur sont simplifiées. Des dispositions sont introduites pour la vérification physique du tonnage des navires de pêche	Le rapport thomas propose de cibler des navires à risque (ayant déjà commis des infractions) plutôt que l'ensemble des navires 120 à 221 kw ce qui serait déjà plus acceptable. (pour une durée déterminée)
Programmes de contrôle nationaux et rapports annuels	Supprimés 46, annexe 1 Modifiés: 55 Nouveaux: 93 *bis*	Les programmes nationaux de contrôle sont étendus pour couvrir le contrôle des règles de la PCP et pas seulement le contrôle des programmes pluriannuels. L'annexe 1 relative Aux critères de contrôle pour les plans pluriannuels est donc supprimée. Les programmes nationaux de contrôle comprennent également le contrôle des pêches récréatives. Des rapports annuels sur les inspections et les contrôles nationaux sont requis.	

THÈME 4 : SYNERGIES AVEC D'AUTRES POLITIQUES			
Sous-thème	**Articles**	**Dispositions spécifiques de la proposition**	**Notes FEDOPA**
Engins de pêche	Modifiés: 14, 43, 55	La déclaration des engins de pêche perdus est facilitée et améliorée grâce à l'utilisation de journaux de bord (électroniques) pour toutes les catégories de navires. La dérogation actuelle applicable aux navires de moins de 12 mètres pour embarquer l'équipement nécessaire à la récupération des engins perdus est supprimée. Des conditions sont fixées en vue d'établir les dispositions de l'Union relatives au marquage et au contrôle des engins de pêche pour la pêche récréative.	
Zones de pêche restreintes	Modifiés: 4, 50	La définition des «zones de pêche restreinte» et les dispositions de l'article 50 sont modifiées pour tenir compte des zones de pêche restreinte relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'un État membre ainsi que des eaux extérieures à l'UE.	
THÈME 5 : ALIGNEMENT SUR LE TRAITE DE LISBONNE			
Sous-thème	**Articles**	**Dispositions spécifiques de la proposition**	**Notes FEDOPA**
Alignement sur le traité de Lisbonne	De nombreux art. sont modifiés ou introduits	Les compétences conférées à la Commission par le règlement (CE) nº 1224/2009 sont alignées sur les articles 290 et 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. De même, les dispositions conférant des pouvoirs de décision au seul Conseil sont adaptées afin d'être mises en conformité avec les nouvelles procédures applicables à la politique commune de la pêche.	

Note (amendement « inclassable ») : Dans le rapport Thomas, la proposition de suppression de l'article 37 proposant des réparations pour préjudice dû à un dépassement de quota n'est pas souhaitable ou à justifier car ces dispositions incitent probablement au respect des quotas par les EMs.

DOCUMENTO BASE DEL GRUPO DE TRABAJO DEL CONSELLO GALEGO DE PESCA PARA LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DE CONTROL (CE) nº 1224/2009 del Consejo de 20 de noviembre del 2009

Santiago de Compostela 2018
CONSELLO GALEGO DE PESCA.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Coincidimos como principales actores involucrados y afectados por esta revisión del ***REGLAMENTO (CE) No 1224/2009 DEL CONSEJO de 20 de noviembre de 2009 por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) no 847/96, (CE) no 2371/2002, (CE) no 811/2004, (CE) no 768/2005, (CE) no 2115/2005, (CE) no 2166/2005, (CE) no 388/2006, (CE) no 509/2007, (CE) no 676/2007, (CE) no 1098/2007, (CE) no 1300/2008 y (CE) no 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) no 2847/93, (CE) no 1627/94 y (CE) no 1966/2006(RC) ,*** que se debe garantizar un régimen coherente, eficaz y eficiente para el control de las medidas de conservación y gestión de la pesca, así como para el respeto de la PPC; y sin duda a eso contribuirá una mejora del funcionamiento general del citado Reglamento de Control, con el objetivo de garantizar una pesca sostenible desde el punto de vista biológico, económico y social, y aprovechar esta reforma para mejorar paralelamente las sinergias con otras políticas, sobre todo de carácter medioambiental.

Coincidimos en la necesaria simplificación y reducción de la carga administrativa, pero no a costa de los operadores, reduciendo costes a los Estados a costa de aumentar los costes de los administrados y las cargas a estos.

El texto del reglamento de control se ha adaptado a lo previsto en la nueva PPC en relación a la obligación de desembarque a través del llamado ***Reglamento Ómnibus (Reglamento UE 2015/812 DEL Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo del 2015,*** con lo que los diferentes reglamentos comunitarios incluido el citado reglamento objeto de revisión, se han adaptado perfectamente con esta modificación a la nueva obligación de desembarque (OD), y dado lo reciente de su modificación y la falta de constancia de problemas objetivos y contrastados en la aplicación de dichas modificaciones, hace que consideramos totalmente innecesario volver a modificar aspectos relativos a la obligación de desembarque.

Los operadores industriales y los pescadores han manifestado su preocupación por la rigidez de algunas disposiciones técnicas que resultan difíciles de aplicar, tales como las relativas a las prácticas de pesaje, márgenes de tolerancia, el transporte y la notificación previa o plazos de envío de notas de venta, sin embargo el texto presentado lejos de afrontar estos problemas, los agrava considerablemente.

Teniendo en cuenta que por lo general dos Estados miembros han aplicado las disposiciones clave del Reglamento, y de que este marco jurídico está totalmente aceptado por las partes interesadas con excepción de los puntos apuntados en el anterior párrafo, se nos antoja que esta revisión tan drástica y amplia sin contemplar lo verdaderamente relevante para los operadores industriales, choca con esta aceptación en general por las partes y con el cumplimiento de sus puntos clave, y

pasaríamos de un marco jurídico aceptado pendiente de algún retoque por disfunciones con la actividad pesquera, a un marco jurídico más complejo, con más cargas y de difícil aceptación y cumplimiento por los operadores, principales destinatarios de este reglamento. Parece que entre facilitar la actividad a los pescadores o facilitar el control a los Estados y a la Comisión a modo de Gran Hermano, se opta por esto último, haciendo que la actividad pesquera se tenga que adaptar aunque sea forzadamente a un sistema de control farragoso, desproporcionado, complejo y costoso para los operadores industriales que lejos de ayudar a una cultura del cumplimiento, conseguirá el efecto contrario al hacer dicha revisión de espaldas totalmente a la realidad de la actividad pesquera y a las recomendaciones de los operadores.

Se pone el control como un fin en sí mismo, olvidando la Comisión que este es un medio para conseguir una pesca más sostenible, y que la Comisión debe establecer un marco general, pero deben los Estados miembros de acuerdo con el principio de regionalización quien determinen y concreten las específicas medidas en las que se plasmará el marco general establecido en el Reglamento de Control; por supuesto que establecer prerrogativas tan amplias como injustificadas en la Comisión a través de actos delegados va contra los principios de buena gobernanza ya que no se aproxima precisamente al pescador el ejercicio de competencias en materia sancionadora dando tan amplios poderes a la Comisión en detrimento de los Estados.

Por lo tanto teniendo en cuenta que de acuerdo con el principio de subsidiariedad y proporcionalidad debe protegerse la capacidad de decisión y actuación de los Estados miembros, y que los objetivos de una política de control sostenible, en el ámbito de la regionalización, no se puede alcanzar única y exclusivamente a escala de la Unión como pretende la Comisión de pesca.

Considerando que con arreglo al principio de proximidad del artículo 10, apartado 3 del tratado de la UE, se debe aproximar el ejercicio de las competencias al ciudadano, y esto precisamente en materia de normas de control como se consigue de manera efectiva es legislando desde cada Estado, todo lo contrario de lo que se pretende con esta reforma.

Considerando que cualquier reforma del Reglamento de Control se debe partir del establecimiento de unas normas comunitarias que tengan por fin la vigilancia y el seguimiento de la actividad pesquera de cara a alcanzar la deseada cultura del cumplimiento sin que para ello se tenga, necesariamente, que poner trabas y dificultades a esta actividad.

Teniendo en cuenta que algunos de los artículos del actual reglamento de control sólo podrían entenderse como fruto de un desconocimiento profundo de la realidad de la pesca, y no pueden seguir manteniéndose en su forma actual, pues de ellos se derivan continuos conflictos que conducen al incumplimiento, por ser muchas veces imposible técnicamente la adaptación de la actividad pesquera a las normas que pretenden regular esta actividad, deberíamos centrar la reforma actual en esos artículos que el sector ha denunciado y solicitado su revisión por demasiado generalistas, complejos y en muchas ocasiones poco eficientes, y no aprovechar esta revisión para hacer todavía más complejo y menos eficiente el actual sistema de control.

En base a lo expuesto, realizamos las siguientes propuestas de modificación del texto relativo al ***REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 768/2005, (CE) n.º 1967/2006 y (CE) n.º 1005/2008 del Consejo y el Reglamento (UE) 2016/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta al control de la pesca {SEC(2018) 267 final} - {SWD(2018) 279 final} - {SWD(2018) 280 final}.***

MODIFICACIONES DE LOS CONSIDERANDOS DE MOTIVOS

De acuerdo con las propuestas de modificaciones del articulado que se exponen y se justifican debidamente, se propone la **SUPRESIÓN** de los siguientes CONSIDERANDOS, en base a las justificaciones de las propuestas de modificación del articulado atinentes a estes considerandos:

(12) La pesca artesanal desempeña una función importante en la Unión, desde una perspectiva biológica, económica y social. Teniendo en cuenta las posibles repercusiones de las pesquerías artesanales en las poblaciones, es importante controlar que las actividades pesqueras y los esfuerzos pesqueros de los buques de menor tamaño se atengan a las normas de la política pesquera común. Para ello, es necesario obtener datos de posición de dichos buques. Por consiguiente, los Estados miembros deben poder localizar todos los buques pesqueros, incluidos los de menos de 12 metros de eslora. Los buques de hasta 12 metros de eslora pueden ahora utilizar dispositivos móviles menos costosos y fáciles de usar.

*(14) El Reglamento (CE) n.º 1224/2009 ha sido modificado por el Reglamento (UE) 2015/812 del Parlamento y del Consejo31 con el fin de adecuar algunas de sus disposiciones a la obligación de desembarque establecida en el artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013. Con el fin de permitir el control adecuado de la obligación de desembarque, es necesario que, sobre la base de una evaluación de riesgos, un determinado porcentaje de buques pesqueros esté equipado con dispositivos electrónicos de control de registro continuo que incluyan sistemas de circuito cerrado de televisión (CCTV). Los datos de CCTV pueden complementarse con los procedentes de otros dispositivos electrónicos de control. Los datos de estos dispositivos, incluidos los de CCTV, proporcionarán a los funcionarios de los Estados miembros medios para controlar el cumplimiento de la obligación de desembarque en el mar. Las grabaciones de los sistemas de CCTV deben centrarse únicamente en los artes de pesca y en las partes de los buques en las que se embarquen, manipulen y almacenen los productos de la pesca. Las grabaciones de los sistemas de CCTV deben efectuarse localmente y ponerse a disposición exclusivamente de los funcionarios de los Estados miembros o de los inspectores de la Unión que las soliciten, en particular en el contexto de las inspecciones, investigaciones o auditorías***.***

(17) La ausencia de obligaciones de notificación de capturas por parte de los capitanes de buques de menos de 10 metros de eslora dio lugar a unos datos incompletos y poco fiables en relación con tales buques, ya que la recogida de datos en relación con ellos se basó en planes de muestreo. Es, pues, importante exigir la notificación de las capturas a todos los buques pesqueros, independientemente de su tamaño. De este modo, también se simplificarán las normas y se mejorarán el cumplimiento y los controles

(18) En el caso de los buques cuya eslora total sea igual o superior a 12 metros, es importante que la información contenida en el cuaderno diario de pesca sea más precisa e incluya datos sobre las capturas por lance o por operación, ya que esto mejorará la eficacia de los controles. En el caso de buques de eslora inferior a 12 metros, las obligaciones relativas a la cumplimentación y la presentación del cuaderno diario de pesca deben simplificarse y los capitanes solo deben presentar la información contenida en el cuaderno diario de pesca una vez, antes de su llegada al puerto.

(19) Las disposiciones sobre el margen de tolerancia en las estimaciones del cuaderno diario de pesca de las cantidades de pescado conservadas a bordo deben modificarse para tener en cuenta las nuevas normas relativas a la notificación de capturas por debajo de 50 kg en los cuadernos diarios de pesca. Además, las disposiciones sobre el margen de tolerancia deben modificarse para abordar la especificidad de las capturas desembarcadas sin clasificar

(21) La notificación previa al desembarque permite a los funcionarios ejercer un mejor control del cumplimiento de las normas sobre registro de capturas y actividades pesqueras. Para mejorar el cumplimiento de las normas sobre registro de capturas, las disposiciones sobre notificaciones previas deben aplicarse a todos los buques de más de 12 metros de eslora y no solo a los buques pesqueros que tengan como objetivo poblaciones sujetas a planes plurianuales. Los Estados miembros deben tener derecho a establecer un periodo de notificación previa más breve referido a los buques que enarbolen su pabellón y faenen exclusivamente dentro de sus aguas territoriales, siempre que ello no menoscabe su capacidad de inspeccionar los buques a su llegada a puerto.

(27) Deben simplificarse las disposiciones relativas a la comprobación del arqueo de los buques pesqueros a efectos de los controles de capacidad pesquera y aclararse las disposiciones relativas a la comprobación de la potencia motriz. Si los buques pesqueros equipados con artes de pesca activos incorporan motores que superan la potencia motriz indicada en su matriculación, es imposible garantizar el cumplimiento de los límites de capacidad establecidos en el Reglamento (UE) n.º 1380/2013. Por tanto, es importante controlar eficazmente la potencia motriz de los buques pesqueros equipados con artes de pesca activos, utilizándose para ello dispositivos que controlen continuamente la potencia motriz.

(41) El pesaje debe realizarse en sistemas homologados por las autoridades competentes y deben llevarlo a cabo agentes autorizados por los Estados miembros para desempeñar dicha tarea. Todos los productos deben pesarse por especie durante el desembarque, ya que esto garantizará una notificación más precisa de las capturas. Además, los datos de pesaje deben registrarse electrónicamente y conservarse durante tres años.

(45) La transmisión de los documentos de transporte a los Estados miembros pertinentes debe simplificarse y efectuarse antes de la salida de puerto, de modo que las autoridades competentes puedan realizar los controles.

(51) Con el fin de garantizar una respuesta más rápida, eficaz y disuasoria frente a infracciones graves, los Estados miembros deben emprender procedimientos administrativos contra tales infracciones graves, sin perjuicio de los procedimientos penales en curso. El establecimiento de unos niveles mínimos normalizados de sanciones pecuniarias y la mejora del sistema de puntos que puede acarrear la suspensión o la anulación de las licencias de pesca o del derecho de mando de un buque también aumentarán el efecto disuasorio de los sistemas sancionadores de todos los Estados miembros y evitarán la reincidencia.

(63) Debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE para complementar el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 con normas específicas que rijan los controles en lo que respecta a lo siguiente:
– la exención de determinados buques pesqueros de la obligación de obtener una autorización de pesca;
– las disposiciones aplicables en caso de fallo de los sistemas electrónicos de registro y notificación relativas a los sistemas de seguimiento, al cuaderno diario de pesca, las notificaciones previas, los transbordos y las declaraciones de desembarque;
– la exención de determinadas categorías de buques pesqueros de la obligación de completar y presentar una notificación previa y una declaración de transbordo;
– las normas de desarrollo relativas al funcionamiento de los sistemas de trazabilidad;
– los criterios y procedimientos para el registro de los pesadores y el contenido de los registros de pesaje;
– las normas sobre procedimientos de pesaje y las normas especiales relativas a las pequeñas especies pelágicas;
– las normas sobre los observadores encargados del control;
– las normas sobre inspecciones de las autoridades competentes de los Estados miembros y de los operadores;
– la definición del desencadenante de la suspensión o la retirada de la licencia de pesca, el seguimiento de la suspensión o retirada y la supresión de puntos;
– los requisitos mínimos de los programas nacionales de control, los informes anuales y el establecimiento de parámetros de referencia;
– la fijación del plazo para que los Estados miembros demuestren que las poblaciones pueden explotarse con seguridad;

Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación (1). En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.

(64) Deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para garantizar unas condiciones uniformes de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, en lo que respecta a:
– las licencias y autorizaciones de pesca;
– el marcado y la identificación de los buques pesqueros y de sus artes y aparejos;
– los requisitos técnicos y las características de los dispositivos de localización;
– el margen de tolerancia;
– los factores de conversión del peso del pescado almacenado o transformado en peso vivo;
– el contenido de los datos de posición del buque y el contenido y el formato, las normas relativas a la cumplimentación, al registro digital y a la transmisión de los cuadernos diarios de pesca, las notificaciones previas, las declaraciones de transbordo y las declaraciones de desembarque;
– los requisitos y características de índole técnica de los sistemas de dispositivos electrónicos de control, incluidos los sistemas de CCTV;

– el formato para la presentación a la Comisión de los datos de registro de capturas y el esfuerzo pesquero;
– las vías de recurso, en caso de perjuicio causado a un Estado miembro;
– las comprobaciones de la potencia motriz, el arqueo del buque pesquero y la verificación del tipo, el número y las características de los artes de pesca;
– los requisitos técnicos y las características de los dispositivos para el control continuo de la potencia motriz;
– la certificación de la potencia motriz;
– el sistema de registro o concesión licencias, la localización de buques y el control de los artes de pesca para determinadas pesquerías recreativas;
– los planes de muestreo de desembarques sin clasificar;
– los compradores autorizados;
– los informes de vigilancia y de inspección;
– la explotación de la base de datos para la elaboración de los informes de inspección y vigilancia;
– la fijación de cantidades sobre la base de cuotas en caso de medidas correctoras;
– el funcionamiento del sistema de puntos en el caso de los titulares de licencias y los capitanes;
– los programas específicos de control e inspección;
– la deducción de cuotas;
– el acceso a los datos y su intercambio;
– la presentación de información por los Estados miembros;
– la asistencia mutua.

Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

De acuerdo con las propuestas de modificaciones del articulado que se exponen y se justifican debidamente, se propone la **REVISIÓN** de los siguientes CONSIDERANDOS, en base a las justificaciones de las propuestas de modificación del articulado atinentes a estes considerandos:

(33) Deben aclararse las normas aplicables a la agrupación de productos de la pesca y la acuicultura en lotes. Debe aclararse que los lotes deben estar compuestos por productos de la pesca y la acuicultura de una sola especie, salvo si están compuestos por cantidades muy pequeñas.

PROPUESTAS DE MODIFICACIONES AL ARTICULADO DE LA PROPUESTA DE REVISIÓN DEL REGLAMENTO DE CONTROL

Artículo modificado: artículo 4, apdo. 1 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN:
Se insertan los puntos 33 y 34 siguientes:
«33. "liberación de capturas": práctica de liberar peces de forma intencionada del arte de pesca antes de que se embarque totalmente el arte de pesca en un buque pesquero;
34. "buque de captura": un buque pesquero utilizado para la captura de recursos biológicos marinos.»

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
*Se insertan los puntos 33, 34, **35 y 36** siguientes:*
«33. "liberación de capturas": práctica de liberar peces de forma intencionada del arte de pesca antes de que se embarque totalmente el arte de pesca en un buque pesquero;
34. "buque de captura": un buque pesquero utilizado para la captura de recursos biológicos marinos.»
35. "entrada en el puerto": cuando un buque atraca en las instalaciones donde se lleva a cabo la carga y descarga de los productos pesqueros.
36. "flota costera": buques que realizan mareas en caladeros próximos a la costa donde tienen su puerto base, y que generalmente tienen una duración no superior a 48 horas.

JUSTIFICACIÓN: Es necesario precisar este concepto "entrada en puerto", pues tal como está redactado es demasiado genérico, y de acuerdo con el espíritu de la norma lo que se pretende es que las notificaciones pertinentes se realicen antes de que el buque atraque en el puerto, con lo que es necesario precisar y aclarar el concepto para una mayor seguridad jurídica. También consideramos necesario precisar el concepto de flota costera que utilizamos en nuestras propuestas de modificación en aras a adaptar algunas de las normas a las peculiaridades de esta flota.

Artículo modificado: artículo 9, apdo. 6 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN:
«Artículo 9
Sistemas de localización de buques
1. Los Estados miembros utilizarán sistemas de localización de buques para seguir de manera eficaz la posición y el desplazamiento de los buques pesqueros que enarbolen su pabellón, se encuentren donde se encuentren, y de los buques pesqueros presentes en las aguas de los Estados miembros a través de la recopilación y el análisis de los datos de posición de los buques. Los Estados miembros del pabellón garantizarán la supervisión y el control continuos y sistemáticos de la exactitud de los datos de posición de los buques.
2. Los buques pesqueros de la Unión llevarán instalado a bordo un dispositivo plenamente funcional que permita que un sistema de localización de buques localice e identifique automáticamente dicho buque mediante la transmisión de datos sobre su posición a intervalos regulares.
Los sistemas de localización de buques permitirán también que el centro de seguimiento de pesca citado en el artículo 9 bis del Estado miembro de pabellón envíe y reciba señales del buque en todo momento. La transmisión de los datos de posición del buque y el envío y la recepción de señales se

efectuarán a través de una conexión vía satélite, o bien a través de una red móvil terrestre, en caso de que esta esté al alcance.
3. A modo de excepción a lo dispuesto en el apartado 2, los capitanes de buques pesqueros de la Unión cuya eslora total sea inferior a 12 metros podrán llevar a bordo un dispositivo móvil que permita la localización e identificación automáticas del buque por medio de un sistema de localización de buques a través del registro y la transmisión de datos sobre su posición a intervalos regulares. En caso de que no haya una red móvil al alcance del dispositivo, los datos de posición del buque se registrarán durante ese periodo de tiempo y se transmitirán tan pronto como dicha red esté al alcance del buque y, como muy tarde, antes de la entrada en puerto.
4. Cuando un buque pesquero de la Unión se encuentre en aguas de otro Estado miembro, el Estado miembro del pabellón comunicará, mediante una transmisión automática, los datos de posición relativos a ese buque al centro de seguimiento de pesca de los Estados miembros ribereños.
Los datos de posición del buque se comunicarán también al Estado miembro en cuyos puertos sea previsible que un buque pesquero desembarque capturas o en cuyas aguas sea previsible que continúe sus actividades pesqueras.
5. Cuando un buque pesquero de la Unión faene en aguas de un tercer país o en aguas en las que la ordenación de los recursos pesqueros corra a cargo de una organización regional de ordenación pesquera según se establece en el artículo 3, apartado 1, y cuando el acuerdo con ese tercer país o las normas de la organización aplicables lo prevean, los datos de posición del buque se comunicarán también al citado país u organización.
6. Los buques pesqueros de terceros países que faenen en aguas de la Unión llevarán instalado a bordo un dispositivo plenamente funcional que permita que un sistema de localización de buques localice e identifique automáticamente dicho buque mediante la transmisión de datos sobre su posición a intervalos regulares, al igual que los buques pesqueros de la Unión con arreglo al presente artículo.
7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 119 bis por los que se establezcan normas de desarrollo sobre el seguimiento de las actividades pesqueras y el esfuerzo pesquero por parte de los centros de seguimiento de pesca, concretamente en lo que respecta a las responsabilidades de los capitanes en relación con los dispositivos de localización de buques.
8. La Comisión podrá establecer, mediante actos de ejecución, normas de desarrollo sobre:
a) el formato y el contenido de los datos de posición del buque;
b) los requisitos y las especificaciones técnicas de los dispositivos de localización de buques;
c) la frecuencia de transmisión de los datos relativos a la posición y al desplazamiento de los buques pesqueros, incluso en las zonas de pesca restringida;
d) la transmisión de datos a los Estados miembros ribereños;
Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 119, apartado 2.».

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
«*Artículo 9*
Sistemas de localización de buques
1. Los Estados miembros utilizarán sistemas de localización de buques para seguir de manera eficaz la posición y el desplazamiento de los buques pesqueros que enarbolen su pabellón, se encuentren donde se encuentren, y de los buques pesqueros presentes en las aguas de los Estados miembros a través de la recopilación y el análisis de los datos de posición de los buques. Los Estados miembros del pabellón garantizarán la supervisión y el control continuos y sistemáticos de la exactitud de los datos de posición de los buques. ***Se exceptúa de esta obligación a los buques pesqueros de menos de 12 metros de eslora.***

2. Los buques pesqueros de la Unión llevarán instalado a bordo un dispositivo plenamente funcional que permita que un sistema de localización de buques localice e identifique automáticamente dicho buque mediante la transmisión de datos sobre su posición a intervalos regulares.
Los sistemas de localización de buques permitirán también que el centro de seguimiento de pesca citado en el artículo 9 bis del Estado miembro de pabellón envíe y reciba señales del buque en todo momento. La transmisión de los datos de posición del buque y el envío y la recepción de señales se efectuarán a través de una conexión vía satélite, o bien a través de una red móvil terrestre, en caso de que esta esté al alcance.
3. ***SUPRESIÓN***
4. Cuando un buque pesquero de la Unión se encuentre en aguas de otro Estado miembro, el Estado miembro del pabellón comunicará, mediante una transmisión automática, los datos de posición relativos a ese buque al centro de seguimiento de pesca de los Estados miembros ribereños.
Los datos de posición del buque se comunicarán también al Estado miembro en cuyos puertos sea previsible que un buque pesquero desembarque capturas o en cuyas aguas sea previsible que continúe sus actividades pesqueras.
5. Cuando un buque pesquero de la Unión faene en aguas de un tercer país o en aguas en las que la ordenación de los recursos pesqueros corra a cargo de una organización regional de ordenación pesquera según se establece en el artículo 3, apartado 1, y cuando el acuerdo con ese tercer país o las normas de la organización aplicables lo prevean, los datos de posición del buque se comunicarán también al citado país u organización.
6. Los buques pesqueros de terceros países que faenen en aguas de la Unión llevarán instalado a bordo un dispositivo plenamente funcional que permita que un sistema de localización de buques localice e identifique automáticamente dicho buque mediante la transmisión de datos sobre su posición a intervalos regulares, al igual que los buques pesqueros de la Unión con arreglo al presente artículo.
7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 119 bis por los que se establezcan normas de desarrollo sobre el seguimiento de las actividades pesqueras y el esfuerzo pesquero por parte de los centros de seguimiento de pesca, concretamente en lo que respecta a las responsabilidades de los capitanes en relación con los dispositivos de localización de buques.
8. La Comisión podrá establecer, mediante actos de ejecución, normas de desarrollo sobre:
a) el formato y el contenido de los datos de posición del buque;
b) los requisitos y las especificaciones técnicas de los dispositivos de localización de buques;
c) la frecuencia de transmisión de los datos relativos a la posición y al desplazamiento de los buques pesqueros, incluso en las zonas de pesca restringida;
d) la transmisión de datos a los Estados miembros ribereños;
Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 119, apartado 2.».

JUSTIFICACIÓN: Sin tener en cuenta la realidad de la flota artesanal, ni siquiera el tamaño de las embarcaciones el artº9 introduce un cambio radical, en la medida en que con carácter general establece que los buques pesqueros de la Unión deberán llevar instalado un dispositivo de localización e identificación automática. Y eso incluirá a los buques de menos de 12 metros de eslora, aunque sea con menores exigencias. Se desconoce su proceso de instalación y funcionamiento y parece que no se tiene en cuenta la existencia de embarcaciones de muy pequeño porte, junto con el hecho real de existencia de zonas oscuras. A esto debemos añadir que paara un elevado número de unidades de este sector de flota, supone una dificultad añadida y un incremento en los costes ya que existen muchas embarcaciones de este tipo (< 12m) que carecen de cabinas de mando. Cualquier tipo de sistema electrónico quedaría expuesto, por lo tanto, a las inclemencias meteorológicas (sol,

lluvia, viento, salitre, ...) lo que implicaría un grave deterioro, una menor vida útil del aparato e impediría un correcto funcionamiento del mismo.

Artículo modificado: artículo 14.2.g), apdo. 11 del documento

TEXTO DE LA COMISION
Cumplimentación del cuaderno diario de pesca
1. Los capitanes de los buques pesqueros de la Unión llevarán un cuaderno diario de pesca electrónico con el fin de registrar las actividades pesqueras.
2. En el cuaderno diario de pesca a que se refiere el apartado 1 se consignará, en particular, la siguiente información:
g) las cantidades estimadas de cada especie en kilogramos en equivalente de peso vivo o, cuando proceda, el número de ejemplares, incluidas las cantidades o ejemplares que no alcancen la talla mínima de referencia a efectos de conservación aplicable, como anotación separada; en el caso de buques pesqueros de la Unión cuya eslora total sea igual o superior a 12 metros, esta información se facilitará por lance o por operación de pesca;

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
Cumplimentación del cuaderno diario de pesca
1. Los capitanes de los buques pesqueros de la Unión llevarán un cuaderno diario de pesca electrónico con el fin de registrar las actividades pesqueras.
2. En el cuaderno diario de pesca a que se refiere el apartado 1 se consignará, en particular, la siguiente información:
*g) las cantidades estimadas de cada especie en kilogramos (**sin que sea necesario el uso de decimales)** en equivalente de peso vivo **superiores a 100 kg.** o, cuando proceda, el número de ejemplares, incluidas las cantidades o ejemplares que no alcancen la talla mínima de referencia a efectos de conservación aplicable, como anotación separada; en el caso de buques pesqueros de la Unión cuya eslora total sea igual o superior a 12 metros, esta información se facilitará por lance o por operación de pesca;*

JUSTIFICACION: En el reglamento de control actual se mantiene como excepción en la cumplimentación de las cantidades capturadas por el buque, aquellas que no superen los 50 kg., en su actual artículo 14.1, y esta excepción no sólo debe mantenerse, pues no existe ninguna razón objetiva para dejarla de aplicar, sino que el aumento de la carga de trabajo con la entrada de la OD, sobre todo en pesquerías mixtas que capturan diversas especies en pequeñas cantidades muchas veces no superiores a 100 kg., muchas de ellas no sometidas a TAC, debería conllevar el mantenimiento del actual artículo 14.1 incrementado la excepción de los 50 kg. hasta los 100 kg. propuestos. Esta excepción no afectaría a las declaraciones de desembarque, que dado el margen de tiempo para su realización, que deberán contener todas las cantidades y especies. Por último entendemos que también a efectos de facilitar el trabajo a los pescadores, no debería ser obligatorio el uso de decimales.

Artículo modificado: artículo 14.4, apdo. 11 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN:
4. Al compararlo con las cantidades desembarcadas o con el resultado de una inspección, el margen de tolerancia autorizado en las estimaciones anotadas en el cuaderno diario de pesca de los kilogramos de pescado transportados a bordo será del 10 % por especie. En cuanto a las especies transportadas a bordo que no superen los 50 kg en equivalente de peso vivo, el margen de tolerancia autorizado será del 20 % por especie.
PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
4. Al compararlo con las cantidades desembarcadas o con el resultado de una inspección, el margen de tolerancia autorizado en las estimaciones anotadas en el cuaderno diario de pesca de los kilogramos de pescado transportados a bordo será:
- CANTIDADES SUPERIORES A 5.000 KG, margen de tolerancia autorizado del 10%
- CANTIDADES ENTRE 500 A 5000 KG., margen de tolerancia autorizado del 15%
- CANTIDADES ENTRE 100 A 500 KG., margen de tolerancia autorizado del 20%
- CANTIDADES INFERIORES A 100 KG., sin margen de tolerancia.

En todo caso, para aquellos buques que operen en el marco de una O.R.P. se aplicará el margen establecido por estas O.R.P.

JUSTIFICACIÓN: La dureza de la actividad pesquera que desarrollan los pescadores, la rapidez con la que se realizan las labores clasificatorias en muchos casos dadas las diversas capturas, el escaso tiempo disponible antes de la entrada en puerto sobre todo de la flota costera, y las nuevas tareas y obligaciones derivadas de la obligación de desembarque, hace inasumible obtener un cálculo del peso de las distintas capturas tan aproximado como el 10% propuesto, y que ya contienen el reglamento actual con los problemas que conlleva a los operadores pesqueros actualmente, y es precisamente este uno de los cambios demandados por el sector a través de los Consejos Consultivos y las diferentes Asociaciones de pesca europeas. Por ello es necesario utilizar un margen de tolerancia por escalas adaptado a las cantidades que se pesan, dando más margen a cantidades inferiores donde las posibilidades de error son mayores. Además, la existencia de múltiples especies (la mayoría de ellas con escasas capturas y cantidades) en pesquerías mixtas y la dificultad de calibración del peso estimado en algunas de estas especies hace recomendable la exención para cantidades inferiores a 100 kg, pues pesar con tan escaso margen de error pequeñas capturas de diferentes especies en un contexto de nuevas obligaciones para los operadores pesqueros dificultaría mucho la normal actividad pesquera, teniendo en cuenta que además muchas de estas especies capturadas en pequeñas cantidades son en muchas ocasiones especies no sometidas a TAC. En cuanto a lo relativo a las O.R.G. se trataría de homogeneizar en definitiva un mismo tratamiento para todos los buques que faenen en el marco de estas Organizaciones.

Artículo modificado: artículo 15.2, apdo. 12 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN:
2. Los capitanes de buques pesqueros de la Unión cuya eslora total sea inferior a 12 metros presentarán por medios electrónicos la información mencionada en el artículo 14 a la autoridad competente del Estado miembro cuyo pabellón enarbolen una vez completada la última operación de pesca y antes de la entrada en el puerto.

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
2. Los capitanes de buques pesqueros de la Unión cuya eslora total sea inferior a 12 metros presentarán por medios electrónicos la información mencionada en el artículo 14 a la autoridad competente del Estado miembro cuyo pabellón enarbolen una vez que ***se realice la entrada en puerto y antes del transcurso de 12 horas desde dicha entrada.***
SUPRESION.

JUSTIFICACIÓN: Sin tener en cuenta la realidad de la flota artesanal, ni siquiera el tamaño de las embarcaciones se introduce un cambio radical, en la medida en que con carácter general establece que los buques pesqueros de la Unión deberán transmitir electrónicamente todos los datos, sin tener en cuenta las dificultades para los buques de menos de 12 metros de eslora y el hecho real de existencia de zonas oscuras a lo que hay que añadir las características y peculiaridades de la flota de pequeño porte, que, en un elevado número, no disponen de puente o cabina, con pocos tripulantes enrolados a bordo (1, 2 ó 3 como máx.) y donde el Patrón también realiza faenas de pesca como cualquier tripulante. Por si esto no fuese ya suficiente, se le añade la dificultad de tener que transmitir una serie de información antes de la entrada en puerto, utilizando medios electrónicos y en condiciones meteorológicas adversas. Es por ello que proponemos dejar un margen de 12 horas desde la entrada en puerto para poder transmitir dichos datos.

Artículo modificado: artículo 17 (notificación previa), apdo. 15 del documento.

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN:
El artículo 17.a) se modifica como sigue:
a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1. Sin perjuicio de las disposiciones específicas contenidas en los planes plurianuales, los capitanes de buques pesqueros de la Unión cuya eslora total sea igual o superior a 12 metros notificarán por medios electrónicos a las autoridades competentes del Estado miembro cuyo pabellón enarbolen, al menos cuatro horas antes de la hora estimada de llegada al puerto, la siguiente información:
a) el número de identificación único de la marea indicado en el cuaderno diario de pesca;
b) los números de identificación y el nombre del buque pesquero;
c) el nombre del puerto de destino y la finalidad de la escala, como desembarque, transbordo o acceso a servicios;
d) las fechas de la marea y zonas geográficas correspondientes en las que se han efectuado las capturas;
e) la fecha y la hora de salida del puerto y la fecha y la hora estimadas de llegada al puerto;
f) el código 3-alfa de la FAO de cada especie;
g) las cantidades de cada especie anotadas en el cuaderno diario de pesca, incluidas, anotándolas como entrada separada, las que no alcancen la talla mínima de referencia para la conservación aplicable;
h) las cantidades de cada especie que vayan a ser desembarcadas o transbordadas, incluidas, anotándolas como entrada separada, las que no alcancen la talla mínima de referencia para la conservación aplicable.».

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
a) El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
«1. Sin perjuicio de las disposiciones específicas contenidas en los planes plurianuales ***que podrán establecer obligaciones de notificaciones previas para determinadas pesquerías****, los capitanes de*

buques pesqueros de la Unión cuya eslora total sea igual o superior a 12 metros ***dedicados a la pesca de poblaciones sujetas a programas de control e inspección específicos,*** *notificarán por medios electrónicos a las autoridades competentes del Estado miembro cuyo pabellón enarbolen, al menos cuatro horas antes de la hora estimada de llegada al puerto, la siguiente información:*
a) el número de identificación único de la marea indicado en el cuaderno diario de pesca;
b) los números de identificación y el nombre del buque pesquero;
c) el nombre del puerto de destino y la finalidad de la escala, como desembarque, transbordo o acceso a servicios;
d) las fechas de la marea y zonas geográficas correspondientes en las que se han efectuado las capturas;
e) la fecha y la hora de salida del puerto y la fecha y la hora estimadas de llegada al puerto;
f) el código 3-alfa de la FAO de cada especie;
g) las cantidades de cada especie anotadas en el cuaderno diario de pesca, incluidas, anotándolas como entrada separada, las que no alcancen la talla mínima de referencia para la conservación aplicable;
h) las cantidades de cada especie que vayan a ser desembarcadas o transbordadas, incluidas, anotándolas como entrada separada, las que no alcancen la talla mínima de referencia para la conservación aplicable
i) ***en todo caso, los datos de dicha notificación previa serán los que se correspondan con las capturas realizadas en el momento de dicha notificación previa, sin perjuicio de que si se produjeran capturas que vayan a ser desembarcadas con posterioridad, estas habrán de notificarse nuevamente después de realizada la última captura y siempre antes de la llegada del buque a puerto.».***

JUSTIFICACION: La notificación previa estaba establecida para buques pesqueros dedicados a la pesca de poblaciones sujetas a un plan plurianual, y no como norma general, ya que el contenido de dicha notificación ya se realiza en la notificación del cuaderno del diario de pesca electrónicos; dado que prácticamente todas las especies con TAC estarán sujetas a un plan plurianual, esta obligación pasaría de ser una obligación excepcional en base a si las capturas están sometidas a un plan plurianual, a convertirse en una obligación general. Es evidente que la notificación previa está pensada para que los funcionarios competentes ejerzan un mejor control de las actividades de pesca, pero también es evidente que ese control ya se realiza en base a la declaración del diario de pesca electrónico, dada la posibilidad de que dichos funcionarios tengan en tiempo real acceso a esta información, previamente a la entrada del buque en puerto, por lo que establecer una medida generalizada es una carga para el operador pesquero que viene a duplicar la información ya facilitada a través del diario electrónico de pesca. Siguiendo su concepción original como un reforzamiento especial para poblaciones especialmente sensibles, y sin perjuicio de lo que puedan establecer los diferentes planes plurianuales, entendemos que su aplicación debería circunscribirse, pues, a aquellos buques dedicados a la pesca de poblaciones sujetas a programas de control e inspección específicos. Y en cuanto a la nueva letra i) se trata de adaptar dicha notificación previa a la práctica pesquera, ya que es evidente que en muchos caso y dado el margen de 4 horas, los buques realizarán capturas posteriores a esas 4 horas, sobre todo los buques de pesca costera, con lo que se debe permitir esa segunda notificación con las nuevas capturas antes de la entrada en puerto.

Artículo modificado: artículo 17, apartado 1 bis, apartado 15 del documento.

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN:
«1 bis. El Estado miembro ribereño podrá establecer un periodo de notificación previa más breve referido a los buques que enarbolen su pabellón y faenen exclusivamente dentro de sus aguas territoriales, siempre que ello no perjudique la capacidad del Estado miembro para llevar a cabo inspecciones.».

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
«1 bis. El Estado miembro ribereño podrá establecer un periodo de notificación previa más breve referido a los buques que enarbolen su pabellón y ***realicen faenas dentro de sus aguas territoriales o se trate de flota costera de acuerdo con la definición establecida en el artículo 4****, siempre que ello no perjudique la capacidad del Estado miembro para llevar a cabo inspecciones.».*

JUSTIFICACIÓN: Limitar la flexibilidad de la notificación previa sólo a barcos que exclusivamente faenen en aguas territoriales (12 millas) dejaría fuera a una importante flota costera que faena en las aguas adyacentes al mar territorial y que realizan capturas y mareas muy próximas a puerto, con lo que se debe ampliar esta flexibilidad también a este tipo de flota costera.

Artículo modificado: artículo 17, letra c), apdo. 15 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN
c*) El apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:*
«6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 119 bis en lo referente a:
a) la exención de determinadas categorías de buques pesqueros de la obligación establecida en el apartado 1, teniéndose en cuenta las cantidades y el tipo de productos pesqueros que vayan a desembarcarse;
b) la ampliación de la obligación de notificación previa establecida en el apartado 1 a los buques pesqueros cuya eslora total sea inferior a 12 metros para pesquerías específicas;
c) las disposiciones aplicables en caso de fallo técnico, fallo de comunicación o ausencia de funcionamiento de los sistemas electrónicos de registro y notificación de la notificación previa;
d) las medidas que deben adoptarse en caso de ausencia de recepción de las notificaciones previas;
e) el acceso a los datos de la notificación previa y las medidas que deben adoptarse en caso de imposibilidad de acceder a los datos.».

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
SUPRESIÓN DEL APARTADO 6.

JUSTIFICACIÓN: En función del principio de subsidiariedad, y con arreglo al principio de proximidad, deberán ser los Estados miembros en su normativa, o a través de los planes plurianuales que se propongan, quienes establezcan en función de las diferentes pesquerías y teniendo en cuenta el mandato de la regionalización, los que establezcan las disposiciones que se pretenden delegar en la Comisión.

Artículo modificado: artículo 25 bis, apdo. 23 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN:

Control de la obligación de desembarque

1.Los Estados miembros garantizarán el control eficaz de la obligación de desembarque. A tal efecto, un porcentaje mínimo de buques pesqueros que capturen especies sujetas a la obligación de desembarque y enarbolen su pabellón de conformidad con el apartado 2 estará equipado con sistemas de televisión en circuito cerrado (CCTV) de grabación continua que incorporen dispositivos de almacenamiento de datos.

2. El porcentaje de buques pesqueros contemplado en el apartado 1 se establecerá para diferentes categorías de riesgo en programas específicos de control e inspección adoptados con arreglo al artículo 95. Estos programas también determinarán las categorías de riesgo y los tipos de buques pesqueros incluidos en dichas categorías.

3. Además de los sistemas de CCTV mencionados en el apartado 1, los Estados miembros podrán exigir el uso de otros sistemas de seguimiento electrónico para controlar la obligación de desembarque.

4. La Comisión podrá establecer, mediante actos de ejecución, normas de desarrollo sobre los requisitos, las especificaciones técnicas, la instalación y el funcionamiento de los sistemas de seguimiento electrónico para el control de la obligación de desembarque, incluidos sistemas de CCTV de grabación continua.

Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 119, apartado 2.

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):

SUPRESIÓN DE DICHO ARTÍCULO, AL ESTAR CONTEMPLADO EL CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LA OBRIGACIÓN DE DESEMBARQUE EN EL ARTÍCULO 73bis de la reciente reforma a través del ***Reglamento Ómnibus (Reglamento UE 2015/812 DEL Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo del 2015***, reforzado además con las modificaciones establecidas en este reglamento en cuanto a la consideración de infracción grave los incumplimientos de la OD que entró en vigor en enero del 2017.

JUSTIFICACIÓN: Tras la reciente reforma del reglamento Ómnibus, con la incorporación de los siguientes artículos:

Artículo 73bis

Observadores para controlar el cumplimiento de la obligación de desembarque

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 73, apartado 1, del presente Reglamento, los Estados miembros podrán destinar a bordo de los buques pesqueros que enarbolen su pabellón a observadores que controlen las pesquerías sujetas a la obligación de desembarque establecida en el artículo 15 del Reglamento (UE) no 1380/2013. El artículo 73, apartados 2 a 9, del presente Reglamento, será aplicable a dichos observadores.

En el artículo 90, apartado 1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) el incumplimiento del requisito de subir y mantener a bordo del buque pesquero y de desembarcar cualesquiera capturas de especies sujetas a la obligación de desembarque establecida en el artículo 15 del Reglamento (UE) no 1380/2013, a menos que la subida y mantenimiento a bordo y el desembarque de tales capturas sea contrario a las obligaciones o estén sujetos a las excepciones, contempladas en las normas de la política pesquera común en las pesquerías o zonas de pesca en las que se apliquen esas normas.»

En el artículo 92, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros aplicarán un sistema de puntos por las infracciones graves a que se refiere el artículo 42, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) no 1005/2008, así como por la vulneración de la obligación de desembarque que menciona el artículo 90, apartado 1, letra c), del presente Reglamento, con arreglo al cual se impondrá al titular de una licencia de pesca un número adecuado de puntos como consecuencia de la infracción de las normas de la política pesquera común.»

Debemos llamar la atención que teniendo en cuenta que **el artículo 73 bis, apenas tiene tres años de vigencia, y que las modificaciones del artículo 90 y 92 apenas tienen año y medio de vigencia al entrar en vigor el 1 de enero del 2017, a lo cual hay que añadir que la entrada en vigor de la OD para todas las especies sometidas a TAC será a partir del 1 de enero del 2019, es evidente que todavía no disponemos del impacto que dichas medidas han tenido sobre el cumplimiento de la OD**. Consideramos por lo tanto necesario el mantenimiento de dichas reformas en los términos que fueron aprobados en el reglamento ómnibus citado, como herramienta de control suficiente para el control de los descartes, **pues ampara el derecho a la protección de datos personales y profesionales sin suponer un sobrecoste ni para los profesionales ni para las Administraciones encargadas del control.** Tras la entrada en vigor pleno de la OD y en base a como funcionen los controles instaurados y modificaciones del reglamento de control que se han establecido recientemente, se podrá valorar posibles modificaciones para la mejora del cumplimiento de la OD en su caso, **lo contrario, es presumir la culpabilidad de todos los pescadores europeos y hacer una invasión de su privacidad que no puede nunca justificarse en base a un hipotético mejor control de una obligación administrativa, tan discutida además como es la OD en los términos que se ha acordado, y que todavía no hemos podido valorar su grado de cumplimiento.**

Artículo modificado: artículo 38, apdo. 33 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN
«*CAPÍTULO II*
Control de la capacidad pesquera»
33) El artículo 38 se sustituye por el texto siguiente:
«Artículo 38
Capacidad de pesca
«1. Los Estados miembros realizarán las comprobaciones que sean necesarias para cerciorarse de que la capacidad total correspondiente a las licencias de pesca expedidas por un Estado miembro, en arqueo bruto (GT) y kilovatios (kW), no supere en ningún momento la capacidad máxima fijada para ese Estado miembro de conformidad con el artículo 22 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.
2. La Comisión podrá adoptar, mediante actos de ejecución, las normas de desarrollo que resulten necesarias para la aplicación del presente artículo en relación con lo siguiente:
a) la comprobación de la potencia motriz de los buques pesqueros;
b) la comprobación del arqueo de los buques pesqueros;
c) la comprobación del tipo, número y características de los artes de pesca.
119, apartado 2.».
34) En capítulo II del título IV, el encabezamiento de la sección 2 se sustituye por el texto siguiente:
«Sección 2
Potencia motriz y arqueo»
35) Se inserta el artículo 39 bis siguiente:
«Artículo 39 bis
Control continúo de la potencia motriz

1. Los Estados miembros velarán por que los buques que utilicen los siguientes artes de pesca activos: redes de arrastre, jábegas y redes de cerco, estén equipados con dispositivos instalados permanentemente que midan y registren la potencia motriz en los casos en que:
a) los buques estén equipados con motores de propulsión de una potencia motriz certificada superior a 221 kilovatios; o
b) los buques estén equipados con motores de propulsión de una potencia motriz certificada de entre 120 y 221 kilovatios y faenen en zonas sujetas a regímenes de esfuerzo o a restricciones de la potencia motriz.
2. Los dispositivos mencionados en el apartado 1, en particular los calibres de tensiones axiales fijados de manera permanente y los cuentarrevoluciones, garantizarán la medición continua de la potencia motriz de propulsión en kilovatios.
3. Los capitanes se asegurarán de que los dispositivos mencionados en el apartado 1 funcionen en todo momento y de que la información procedente de la medición continua de la potencia motriz de propulsión se registre y almacene a bordo y sea accesible para los funcionarios en todo momento.
4. La Comisión, mediante actos de ejecución, podrá establecer normas de desarrollo sobre los requisitos técnicos y las características de los dispositivos mencionados en el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 119, apartado 2.».
36) En el artículo 40, el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:
«6. La Comisión podrá establecer, mediante actos de ejecución, normas de desarrollo relativas a la certificación de la potencia motriz de propulsión. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 119, apartado 2.».
37) El artículo 41 se sustituye por el texto siguiente:
Artículo 41
Verificación de la potencia motriz y del arqueo
En los casos en que existan indicios, asociados a los datos recopilados en relación con la posición del buque, el cuaderno diario de pesca o la medición continua de la potencia motriz de propulsión, de que la potencia motriz de un buque pesquero es superior a la indicada en la licencia de pesca o en el registro de la flota nacional o de la Unión, los Estados miembros procederán a una comprobación física de la potencia motriz.
En casos en que existan indicios asociados a los datos recopilados en relación con los cuadernos diarios de pesca, las declaraciones de desembarque u otra información pertinente de que el arqueo del buque pesquero es superior al indicado en la licencia o en el registro de la flota nacional o de la Unión, los Estados miembros procederán a una comprobación física del arqueo.»
Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
SUPRESIÓN.

JUSTIFICACIÓN: Según el informe COM(2016) 380 final de 10 de junio de 2016, "Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los esfuerzos realizados por los Estados miembros durante 2014 para alcanzar el equilibrio sostenible entre capacidad y posibilidad de pesca", diecisiete de los veintitrés países costeros europeos habían adoptado para finales del 2015 planes de muestreo para inspeccionar la potencia motriz, en dicho informe también se establecía que todos los estados costeros cumplían los límites máximos de capacidad de la flota. Sólo seis Estados (Bulgaria, Grecia, Croacia, Italia, Rumania y Eslovenia) estaban operando a casi el 95% del límite máximo de su capacidad en términos de kW. **Es evidente que de nuevo se instaura una carga para los pescadores carente totalmente de justificación objetiva a la luz de los datos que se**

constata en el informe citado, y se prescinde de un sistema vigente sin aportar ningún dato que justifique tal cambio, entendemos que debe mantenerse el sistema actual y no instaurar nuevas cargas, que parten de presumir de nuevo la culpabilidad de los pescadores.

Artículo modificado: artículo 50, apdo. 33 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN
El artículo 50 se sustituye por el texto siguiente:
Control de las zonas de pesca restringida
1. *Las actividades pesqueras en zonas de pesca restringida situadas en aguas de la Unión estarán sujetas al control del Estado miembro ribereño. El Estado miembro ribereño dispondrá de un sistema para detectar y registrar la entrada, el tránsito y la salida de los buques pesqueros de zonas restringidas bajo su jurisdicción o soberanía.*
2. Las actividades pesqueras en zonas de pesca restringida situadas en alta mar o en las aguas de terceros países estarán sujetas al control del Estado miembro del pabellón.
3. Todos los buques pesqueros que no estén autorizados a pescar en una zona de pesca restringida podrán transitar por dicha zona si cumplen las siguientes condiciones:
a) todos los artes que lleven a bordo deberán estar amarrados y estibados durante el paso por la zona; y
b) la velocidad durante el paso por la zona no deberá ser inferior a seis nudos, salvo en caso de fuerza mayor o de condiciones adversas. En tales casos el capitán informará de inmediato al centro de seguimiento de pesca del Estado miembro del pabellón, que informará a continuación a las autoridades competentes del Estado miembro ribereño.
c) el dispositivo de localización que proporcione la posición de los buques de conformidad con el artículo 9 deberá estar funcionando.».

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
(INCORPORACION DE NUEVO punto 4)
Control de las zonas de pesca restringida
1. *Las actividades pesqueras en zonas de pesca restringida situadas en aguas de la Unión estarán sujetas al control del Estado miembro ribereño. El Estado miembro ribereño dispondrá de un sistema para detectar y registrar la entrada, el tránsito y la salida de los buques pesqueros de zonas restringidas bajo su jurisdicción o soberanía.*
2. Las actividades pesqueras en zonas de pesca restringida situadas en alta mar o en las aguas de terceros países estarán sujetas al control del Estado miembro del pabellón.

3. Todos los buques pesqueros que no estén autorizados a pescar en una zona de pesca restringida podrán transitar por dicha zona si cumplen las siguientes condiciones:
a) todos los artes que lleven a bordo deberán estar amarrados y estibados durante el paso por la zona; y
b) la velocidad durante el paso por la zona no deberá ser inferior a seis nudos, salvo en caso de fuerza mayor o de condiciones adversas. En tales casos el capitán informará de inmediato al centro de seguimiento de pesca del Estado miembro del pabellón, que informará a continuación a las autoridades competentes del Estado miembro ribereño.
c) el dispositivo de localización que proporcione la posición de los buques de conformidad con el artículo 9 deberá estar funcionando.».
*4.**Las áreas cerradas a la pesca para la recuperación de stocks, hábitats, etc., especialmente aquellas zonas definidas de Ecosistemas Marinos Vulnerables (VMEs), deberán ser igualmente***

protegidas de los potenciales efectos adversos derivados de las actividades humanas no pesqueras que pretendan planificarse en las mismas. A este cometido contribuirán agencias comunitarias dependientes, entre otras, de DG Environment y DG Mare, como la Agencia Europea de Seguridad Marítima y la Agencia Europea de Control de la Pesca; cualquier potencial actividad en tales áreas deberá estar previamente autorizada y supervisada por éstas*".*

JUSTIFICACION*:* Es evidente que en enfoque ecosistémico, y la evidencia del fuerte impacto que actividades no propiamente pesqueras tienen en nuestros mares, hacen que las áreas cerradas a la pesca para la recuperación de stocks, hábitats, etc., especialmente aquellas zonas definidas de Ecosistemas Marinos Vulnerables (VMEs), deberán ser igualmente protegidas de los potenciales efectos adversos derivados de las actividades humanas no pesqueras que pretendan planificarse en las mismas. A este cometido contribuirían agencias comunitarias dependientes, entre otras, de DG Environment y DG Mare, como la Agencia Europea de Seguridad Marítima y la Agencia Europea de Control de la Pesca; cualquier potencial actividad en tales áreas deberá estar previamente autorizada y supervisada por éstas en aras a garantizar la sostenibilidad de estas zonas**.**

Articulo modificado: artículo 56 bis

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN:

Lotes

1. Los productos de la pesca y la acuicultura procedentes de la captura o la recolección se incluirán en lotes antes de su comercialización.

2. Un lote contendrá únicamente determinada cantidad de productos de la pesca y de la acuicultura de una única especie que tengan la misma presentación y procedan de la misma zona geográfica correspondiente y del mismo buque o grupo de buques pesqueros, o de la misma unidad de producción acuícola.

3. A modo de excepción a lo dispuesto en el apartado 2, el operador del buque pesquero, la organización de productores de la que aquel sea miembro o un comprador autorizado podrá incluir en el mismo lote cantidades de productos de la pesca de varias especies y procedentes de la misma zona geográfica correspondiente y de la misma presentación que sumen un total inferior a 30 kilogramos de peso, por buque y por día, antes de su comercialización.

4. A modo de excepción a lo dispuesto en el apartado 2, las cantidades de productos de la pesca de varias especies que se compongan de ejemplares por debajo de la talla mínima de referencia a efectos de conservación aplicable y procedentes de la misma zona geográfica correspondiente y del mismo buque pesquero o grupo de buques pesqueros podrán incluirse en lotes antes de su comercialización con fines distintos del consumo humano directo.

5. Tras la comercialización, un lote de productos de la pesca o de la acuicultura solo podrá unirse a otro lote o dividirse si el lote creado de resultas de la unión o los lotes resultantes de la división cumplen las condiciones siguientes:

a) que contengan productos de la pesca o la acuicultura de una única especie y de la misma presentación;

b) que se facilite la información sobre trazabilidad recogida en los apartados 5 y 6 del artículo 58 correspondiente al lote o a los lotes de nueva creación;

c) que el operador responsable de la comercialización del lote de nueva creación pueda facilitar información relativa a la composición de dicho lote, en particular información relativa a cada uno de los lotes de productos de la pesca o la acuicultura que contiene y a las cantidades de productos de la pesca o la acuicultura procedentes de cada uno de los lotes que conforman el nuevo lote.

6. El presente artículo se aplicará únicamente a los productos de la pesca y la acuicultura comprendidos en el capítulo 3 y en las partidas 1604 y 1605 del capítulo 16 de la Nomenclatura Combinada establecida por el Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo.*

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
SUPRESIÓN.

JUSTIFICACIÓN: La definición de "lote" recogida en la Directiva 2011/91/UE ha demostrado su efectividad ofreciendo información sobre la identidad de los productos, constituyendo una información valiosa para defender la salud de los consumidores y actuar en caso de litigios y, por tanto, debe continuar aplicándose a los operadores industriales como tal. Los operadores comerciales responsables de la UE trabajan con sistemas internos de control que les permiten identificar lotes de productos alimenticios con características idénticas de producción, fabricación o envasado. Las características de homogeneidad de la producción son libremente escogidas por los operadores en función de sus parámetros de calidad, obteniendo en la actualidad productos estandarizados y reconocidos. En ocasiones, estos productos incluyen mezclas de especies de diferentes áreas FAO, o una única especie de diferentes orígenes, siendo un claro ejemplo el surimi. Uno de los propósitos más importantes para determinar el lote para productos procesados es la seguridad alimentaria, dada la exigencia al operador para que esté capacitado a realizar, en caso necesario, el retiro de un lote (o lotes múltiples) si cree o tiene motivos para creer que el producto no cumple con los requisitos de seguridad (artículo 19 del Reglamento (CE) n. ° 178/2002). Por lo tanto, la definición de "lote" que figura en la Directiva 2011/91 es la adecuada para este fin, pues permite libremente a cada operador establecer su sistema de gestión más apropiado para este fin. Finalmente, los productos de las partidas 1604 y 1605 constituyen preparaciones de pescados o de crustáceos, moluscos y demás invertebrados acuáticos, compuestos de diferentes ingredientes (no sólo pescado), cuya implantación del criterio de lote expuesto supondría un freno a la innovación, citando como ejemplo: embutidos de pescado, paté de pescado, así como determinadas preparaciones alimenticias como platos cocinados, que por ejemplo, utilizan más de una especie.

Artículo modificado: artículo 59 bis, apdo. 48 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN
Se inserta el artículo siguiente:
Sistemas de pesaje
1. Los Estados miembros velarán por que se apliquen procedimientos que permitan que todos los productos de la pesca se pesen en el momento del desembarque en sistemas homologados por las autoridades competentes y que el pesaje lo lleven a cabo agentes autorizados para el pesaje de los productos de la pesca.
2. Antes del registro de un agente para efectuar el pesaje de los productos de la pesca, los Estados miembros se asegurarán de que el agente sea competente y esté adecuadamente equipado para realizar actividades de pesaje. Los Estados miembros dispondrán asimismo de un sistema por el que los agentes que ya no cumplan las condiciones para llevar a cabo actividades de pesaje dejen de estar autorizados.
3. Los Estados miembros podrán exigir la presentación a intervalos regulares de los registros de pesaje.
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 119 bis, relativos a los criterios para el registro de los agentes facultados para efectuar el pesaje

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
Se inserta el artículo siguiente:
«Artículo 59 bis
Sistemas de pesaje
1. Los Estados miembros velarán por que se apliquen procedimientos que permitan que todos los productos de la pesca se pesen en el momento del desembarque en sistemas homologados por las autoridades competentes y que el pesaje lo lleven a cabo agentes autorizados para el pesaje de los productos de la pesca, ***a menos que el Estado haya adoptado un plan de muestreo aprobado por la Comisión y basado en la metodología basada en análisis de riesgos adoptada por la Comisión con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 119.***
En los supuestos en que todos los productos desembarcados vayan a ser transportados para su venta a otro puerto distinto al de desembarque dentro del mismo Estado, los productos podrán ser pesados en el puerto de destino inmediatamente antes de su venta o almacenamiento. En dicho caso los productos pesqueros deberán ir acompañados del correspondiente documento de transporte o documento sustitutivo con las cantidades de capturas estimadas (peso procesado) las cuales no podrán exceder el margen máximo de tolerancia establecido*.*
Con la misma finalidad, podrán también los Estados miembros permitir que los productos de la pesca se pesen después del transporte desde el lugar de desembarque, a condición de que se transporten a un destino situado en el territorio del Estado miembro de que se trata y de que este haya adoptado un plan de control aprobado por la Comisión y basado en la metodología basada en análisis de riesgos adoptada por la Comisión con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 119.
2. Antes del registro de un agente para efectuar el pesaje de los productos de la pesca, los Estados miembros se asegurarán de que el agente sea competente y esté adecuadamente equipado para realizar actividades de pesaje. Los Estados miembros dispondrán asimismo de un sistema por el que los agentes que ya no cumplan las condiciones para llevar a cabo actividades de pesaje dejen de estar autorizados.
3. Los Estados miembros podrán exigir la presentación a intervalos regulares de los registros de pesaje.
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 119 bis, relativos a los criterios para el registro de los agentes facultados para efectuar el pesaje

JUSTIFICACIÓN: Es evidente que dentro de cada Estado la coordinación del control del pesaje, con las declaraciones realizadas antes del desembarque y el propio documento de transporte emitido, debe tener un régimen más ágil y simplificado que facilite la operativa del transporte de un producto perecedero como el pescado, sin que este régimen limite el control de las descargas, que en todo momento, con la emisión de la información preceptiva del diario de pesca, y la recepción por el mismo Estado, hacen innecesario un plan de control específico, pues el control ordinario del régimen general es suficiente y se facilitaría considerablemente la operativa de todos los intervinientes en el transporte de pescado dentro de un Estado miembro. En cuanto al plan de muestreo, abogamos pues por el mantenimiento del actual artículo 60.1, y 61.1, pues para las especies que se capturan en grandes cantidades, la supresión del Plan de muestreo supondría una mayor carga de trabajo para tripulaciones y personal de lonja y un aumento del riesgo de sufrir accidentes ya que, pesar todas las capturas descargadas, a una distancia considerable de los lugares autorizados de descarga, significa que los operadores tienen que desplazar un volumen mayor de carga y dedicar mucho más tiempo a esta actividad (mayor jornada laboral, mayor coste), y es evidente que en muchos puertos pesqueros con sistemas de pesaje y personal limitado, el hecho de que simultáneamente coincidan varios buques en la descarga dificultaría mucho las labores de descarga y pesaje. No se entiende que se

suprima un sistema (Plan de Muestreo) que arrojó buenos resultados, es eficaz y supone una reducción en la carga de trabajo de operadores y tripulantes.

Artículo modificado: artículo 60.3, apdo. 49 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN

*3. La cifra del registro de pesaje se transmitirá al capitán y se utilizará para cumplimentar la declaración de desembarque y el documento de transporte***.**

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):

3. La cifra del registro de pesaje se transmitirá al capitán y se utilizará para cumplimentar la declaración de desembarque ***si la venta se realiza en el mismo puerto de desembarque, y en su caso el documento de transporte, teniendo en cuenta que en este documento se admitirá una discrepancia de hasta el 10% entre el pesaje realizado antes de su transporte, y el pesaje realizado en la lonja donde se realice la venta de los productos pesqueros transportados.***

JUSTIFICACIÓN: No podemos considerar que un pesaje realizado en el puerto de desembarque vaya coincidir con el pesaje que se realice en el puerto donde se realice la venta ya que el producto pesquero merma con el paso de las horas, y esta circunstancia debe preverse para evitar distorsiones entre ambos pesajes, el de desembarque y el previo a la venta en el puerto de destino de los productos pesqueros, y en los mismos términos debemos considerar que el pesaje que se traslade al documento de transporte no va coincidir con el pesaje que se realice a posteriori antes de su primera venta en la lonja del puerto de destino.

Artículo modificado: artículo 68, apdo. 56 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN

«Artículo 68

Transporte de productos de la pesca y finalización y presentación del documento de transporte

1. Los productos de la pesca transportados antes de su puesta en el mercado o antes de la primera venta en un tercer país deberán ir acompañados de un documento de transporte que indique los productos de la pesca y las cantidades transportadas.

2. Antes de que comience el transporte, el transportista transmitirá el documento de transporte por medios electrónicos a las autoridades competentes del Estado miembro del pabellón, del Estado miembro de desembarque, de los Estados miembros de tránsito y del Estado miembro de destino del producto de la pesca, según proceda.

3. El transportista será responsable de la exactitud del documento de transporte.

4. El documento de transporte indicará:

a) el lugar o los lugares de destino del envío o envíos y la identificación del vehículo de transporte y del transportista;

b) el identificador único de marea a que se refiere el artículo 14, apartado 2, letra a);

c) el código 3-alfa de la FAO de cada especie, y la zona geográfica correspondiente en la que se han efectuado las capturas;

d) las cantidades de cada especie transportadas, en kilogramos en peso del producto, desglosadas por tipo de presentación del producto o, cuando proceda, por número de ejemplares y, en su caso, por lugares de destino;

e) para todos los productos sujetos a normas de comercialización, según proceda, la talla o peso, la categoría de tamaño, la presentación y el grado de frescura;
f) el número de registro del pesador;
g) el nombre, el número de identificación único y la dirección del destinatario y el lugar y la dirección de destino;
h) el lugar y la fecha y la hora de carga;
i) en su caso, las cantidades, expresadas en kilogramos de peso neto, o el número de ejemplares, que no alcancen la talla aplicable mínima de referencia a efectos de conservación.
5. Las autoridades competentes de los Estados miembros podrán autorizar excepciones a la obligación prevista en el apartado 1 si los productos de la pesca se transportan dentro de una zona portuaria o a una distancia máxima de 20 km del lugar de desembarque.
6. Si los productos de la pesca que consten como vendidos en una nota de venta son transportados a un lugar distinto del de desembarque, el transportista deberá estar en condiciones de demostrar que dicha venta se produjo realmente.».

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
Transporte de productos de la pesca y finalización y presentación del documento de transporte
1. Los productos de la pesca transportados antes de su puesta en el mercado o antes de la primera venta en un tercer país deberán ir acompañados de un documento de transporte que indique los productos de la pesca y las cantidades transportadas.
2. Antes de que comience el transporte, el transportista transmitirá el documento de transporte por medios electrónicos a las autoridades competentes del Estado miembro del pabellón, del Estado miembro de desembarque, de los Estados miembros de tránsito y del Estado miembro de destino del producto de la pesca, según proceda.
3. El transportista será responsable de la exactitud del documento de transporte.
4. El documento de transporte indicará:
a) el lugar o los lugares de destino del envío o envíos y la identificación del vehículo de transporte y del transportista;
b) el identificador único de marea a que se refiere el artículo 14, apartado 2, letra a);
c) el código 3-alfa de la FAO de cada especie, y la zona geográfica correspondiente en la que se han efectuado las capturas;
d) las cantidades de cada especie transportadas, en kilogramos en peso del producto, desglosadas por tipo de presentación del producto o, cuando proceda, por número de ejemplares y, en su caso, por lugares de destino ***en todo caso cuando las cantidades transportadas hayan sido pesadas en el país de desembarque, se admitirá en este pesaje una merma de hasta el 25% con respecto al pesaje de dichas cantidades en el país de destino.***
e) para todos los productos sujetos a normas de comercialización, según proceda, la talla o peso, la categoría de tamaño, la presentación y el grado de frescura;
f) el número de registro del pesador;
g) el nombre, el número de identificación único y la dirección del destinatario y el lugar y la dirección de destino;
h) el lugar y la fecha y la hora de carga;
i) en su caso, las cantidades, expresadas en kilogramos de peso neto, o el número de ejemplares, que no alcancen la talla aplicable mínima de referencia a efectos de conservación.
5. Las autoridades competentes de los Estados miembros podrán autorizar excepciones a la obligación prevista en el apartado 1 si los productos de la pesca se transportan dentro de una zona portuaria o a una distancia máxima de ***60 km.*** *del lugar de desembarque.*

6. Si los productos de la pesca que consten como vendidos en una nota de venta son transportados a un lugar distinto del de desembarque, el transportista deberá estar en condiciones de demostrar que dicha venta se produjo realmente.».

7. ***El transportista estará exento de la obligación establecida en el presente artículo si el documento de transporte se sustituye por una copia de la declaración del diario de pesca electrónico, o de la declaración de desembarque correspondiente a las cantidades transportadas, o cualquier documento equivalente que contenga el mismo nivel de información.***

JUSTIFICACION: Se incorporan tres modificaciones en relación al articulado propuesto por la comisión que son:

a) ADAPTACIÓN A LA SITUACIÓN DE MERMA EN LOS TRANSPORTES ENTRE DIFERENTES PAÍSES: ***en todo caso cuando las cantidades transportadas hayan sido pesadas en el país de desembarque, se admitirá en este pesaje una merma de hasta el 25% con respecto al pesaje de dichas cantidades en el país de destino.***

Está constatado que en el transporte de largas distancias, como el que se produce entre un país de desembarque y el país en que se realiza la venta, se produce una merma importante del peso inicialmente calculado en el país de desembarque, con lo que esta previsión evitaría situaciones irregulares que inevitablemente se producirían de no contemplar esta merma.

b) ***ADAPTACIÓN DE LAS DISTANCIAS REALES ENTRE PUERTOS PESQUEROS: Las autoridades competentes de los Estados miembros podrán autorizar excepciones a la obligación prevista en el apartado 1 si los productos de la pesca se transportan dentro de una zona portuaria o a una distancia máxima de 60 km. del lugar de desembarque.***

Con la ampliación de la distancia de 20 a 60 km. se posibilita una aplicación mayor de esta excepción que trata en definitiva de facilitar el tránsito de productos perecederos entre diferentes puertos, las distancias por lo general entre puertos pesqueros suelen ser mayores de 20 km sobre todo en regiones pesqueras como Galicia en los que es frecuente el desembarco en los puertos más cercanos a la zona de faena y el transporte y venta posterior a las lonjas más importantes de la Comunidad Autónoma, situación que también se produce en otras regiones pesqueras europeas.

c) MANTENIMIENTO DEL ARTÍCULO 68.8 DEL ACTUAL REGLAMENTO DE CONTROL: ***El transportista estará exento de la obligación establecida en el presente artículo si el documento de transporte se sustituye por una copia de la declaración del diario de pesca electrónico, de la declaración de desembarque correspondiente a las cantidades transportadas, incorporando como anexo documento elaborado por el transportista que contenga el mismo nivel de información o cualquier documento equivalente que contenga el mismo nivel de información del artículo 68.4.***

No hay motivos para la supresión del contenido esencial de este apartado del actual reglamento de control (artículo 68.8), máxime cuando aspiramos a simplificar y aligerar las cargas administrativas a los operadores pesqueros, cuando el transportista lo que realiza es el transporte de la marea de un buque pesquero, la información sobre las capturas ya ha sido transmitida, con lo que incorporando el resto de la información se cumplirían con las exigencias del contenido del documento de transporte, sin duplicar información que ya ha sido transmitida.

Artículo modificado: artículo 74.5, apdo. 60 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN

Artículo 74.5:

Los agentes efectuarán las inspecciones de tal modo que se reduzcan al mínimo las perturbaciones o inconvenientes ocasionados al buque o al vehículo de transporte y a sus actividades, así como al

almacenamiento, la transformación y la comercialización de las capturas. En la medida de lo posible, evitarán deteriorar las capturas durante la inspección.

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido):
*5. Los agentes efectuarán las inspecciones de tal modo que se reduzcan al mínimo las perturbaciones o inconvenientes ocasionados al buque o al vehículo de transporte y a sus actividades, así como al almacenamiento, la transformación y la comercialización de las capturas**.** En la medida de lo posible, evitarán deteriorar las capturas durante la inspección**. Así mismo notificaran a los patrones de pesca las actas levantadas a bordo de los buques comunitarios antes de abandonar el buque y una vez concluida la inspección realizada.***

JUSTIFICACIÓN: Es fundamental para una mejor defensa del administrado y no producirle indefensión, y para constatar los posibles hechos que puedan ser objeto de expediente sancionador, tener conocimiento de la actuación efectuada por la inspección a bordo, una vez concluida ésta, dando también al posibilidad al patrón de pesca de poner en conocimiento de la inspección pertinente las observaciones que correspondan y comprobar su constancia antes de que la inspección abandone el buque.

Artículo modificado: artículo 89 bis.3, apdo. 69 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN
ARTÍCULO 89 bis.3
3. Al fijar estas sanciones, los Estados miembros tendrán en cuenta, en particular, la gravedad de la infracción, incluido el nivel de daños medioambientales causados, el valor del perjuicio a los recursos pesqueros, la naturaleza y el alcance de la infracción, su duración o reiteración o la acumulación de infracciones simultáneas

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido)
3*. Al fijar estas sanciones, los Estados miembros tendrán en cuenta, en particular, la gravedad de la infracción, incluido el nivel de daños medioambientales causados, el valor del perjuicio a los recursos pesqueros, la naturaleza y el alcance de la infracción, su duración o reiteración o la acumulación de infracciones simultáneas, y **los aspectos socioeconómicos de la empresa armadora.***

JUSTIFICACIÓN*: Para que las sanciones sean proporcionadas tal como se establece en el artículo 89 bis.1, es fundamental tener en cuenta los aspectos socioeconómicos de la empresa armadora, acorde también con el mandato de la PPC de garantizar la sostenibilidad económica y social y garantizar un nivel de vida adecuado a los pescadores, y en definitiva se plasma el principio de equidad para imponer sanciones acordes con la situación socioeconómica de cada administrado*.

Artículo modificado: artículo 90, apdo. 69 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN
Artículo 90
Infracciones graves
1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por «infracción grave» cualquier infracción grave enumerada en el apartado 2 o considerada grave con arreglo al apartado 3.

2. Las siguientes actividades constituirán infracciones graves:
d) obstruir el trabajo de agentes u observadores en el ejercicio de sus funciones

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido)
Artículo 90
Infracciones graves
*d) obstruir **gravemente** el trabajo de agentes u observadores **impidiendo** el ejercicio de sus funciones*

JUSTIFICACIÓN: No se puede establecer de forma general que cualquier obstrucción supone una infracción grave pues sería desproporcionado y dejaría al albor de la interpretación de cada agente u observador la existencia de dicha infracción, indicando que tipo de obstrucción se debe producir y la consecuencia que debe conllevar, evitamos una norma en blanco que causaría una enorme inseguridad jurídica

Artículo modificado: artículo 91 bis, apdo. 69 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN
Artículo 91 bis
Sanciones aplicables a las infracciones graves
1. Sin perjuicio de otras sanciones impuestas de conformidad con el presente Reglamento y con el Derecho nacional, en caso de que se determine la comisión de una infracción grave y de que esta haya dado lugar a la obtención de productos de la pesca, los Estados miembros impondrán multas que podrán corresponder:
– como mínimo al triple del valor de los productos de la pesca obtenidos cometiendo la infracción grave y
– como máximo al quíntuple del valor de los productos de la pesca obtenidos cometiendo la infracción grave.
2. En caso de infracción grave reiterada y de que esta dé lugar a la obtención de productos de la pesca a lo largo de un periodo de tres años, los Estados miembros impondrán multas que podrán corresponder:
– como mínimo al quíntuple del valor de los productos de la pesca obtenidos cometiendo la infracción grave y
– como máximo al óctuple del valor de los productos de la pesca obtenidos cometiendo la infracción grave.
3. Las cantidades a que se refieren los apartados 1 y 2 se calcularán sobre la base del valor de los productos de la pesca, con arreglo, si se dispone de ellos, a los precios de la plataforma del Observatorio Europeo del Mercado de los Productos de la Pesca y de la Acuicultura (EUMOFA, por sus siglas en inglés) en el momento de la identificación de la infracción. En caso de que no se disponga de los valores del EUMOFA o de que estos no sean pertinentes, se aplicarán los precios nacionales en las lonjas o los precios identificados en los principales mercados internacionales pertinentes para la especie y la zona de pesca de que se trate y primará el precio más alto.
4. Cuando la infracción grave no haya dado lugar a la obtención de productos de la pesca, los Estados miembros fijarán la cuantía de las multas, de conformidad con el artículo 89 bis, en un nivel que dé lugar a un efecto disuasorio similar al efecto de las multas establecidas en los apartados 1 y 2.

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido)
SUPRESIÓN

JUSTIFICACION: El mandato del artículo 89 bis, ya fija unos criterios unitarios y homogéneos a la hora de determinar las sanciones, serán después los Estados miembros en función de las características socioeconómicas de cada flota y las rentas derivadas de la actividad pesquera quienes determinen la cuantía de las sanciones; pretender imponer a cada Estado el valor mínimo de las multas invade las competencias de los Estados, vulnera el principio de regionalización, y desde luego no es acorde con el principio de subsidiariedad, dado que los Estados miembros pueden alcanzar los objetivos disuasorios sin que sea la Unión quien marque también las multas mínimas.

Artículo modificado: artículo 91 bis, apdo. 69 del documento

TEXTO DEL DOCUMENTO COMISIÓN
Artículo 92. Sistema de puntos para infracciones graves

PROPUESTA DE MODIFICACION (se señala en negrita el nuevo contenido)
SUPRESIÓN

JUSTIFICACIÓN: Las medidas coercitivas inmediatas que pueden adoptar los Estados, las medidas cautelares, y el mandato de que los Estados miembros apliquen de conformidad con su Derecho nacional sanciones disuasorias privando al infractor de los beneficios económicos obtenidos por las infracciones, hacen innecesario un SISTEMA DE PUNTOS, pues las herramientas a disposición de los Estados son ya de por sí lo suficientemente disuasorias, y un sistema como el articulado choca con el derecho legítimo a ejercer la profesión por parte de los patrones de pesca, y hace caer sobre las empresas pesqueras un sistema de penalización que puede implicar la retirada de licencia con carácter definitivo, **medida a todas luces desproporcionada frente a otras medidas alternativas que no suponga el cierre empresarial y el despido de los trabajadores afectados.**

OTRAS CONSIDERACIONES GENÉRICAS:
**** Consideramos esencial valorar y tener en cuenta alguna de las consideraciones realizadas en el Informe do Parlamento Europeo (2015/2093 (INI)), relatora Isabelle Thomas, a efectos de la homogenización a la hora de interpretar la aplicación de las normas de control y de la no aplicación de una responsabilidad objetiva a los operadores pesqueros sin tener en cuenta la negligencia o intencionalidad de la conducta infractora.***

CONCLUSIONES GENERALES SOBRE EL DOCUMENTO

El Consello Galego de Pesca, pone en relieve con carácter general en relación al documento presentado, los siguientes aspectos:

SISTEMA DE CONTROL INEFICAZ. Se parte de esta premisa, pero por supuesto no de aquellos que hablan de la dificultad de cumplir con las exigencias impuestas por el Reglamento de Control (preavisos con muy poco tiempo para quien trabaja a media hora del puerto, margen de tolerancia en el pesaje limitadísimo, obligaciones burocráticas excesivas...) sino que desde una perspectiva de presunción de culpabilidad de los pescadores, se entiende que si no ha sido eficaz es porque no ha habido un control más extremo. Y se legisla en ese sentido.

INCREMENTO DEL PODER DE LA COMISIÓN. Y esa presunción de culpabilidad, o podemos decir de desconfianza, se extiende también hacia los Estados Miembros. Lo que pretende el nuevo Reglamento es dotar a la Comisión del poder de legislar aspectos muy concretos, dejando vacíos ámbitos de decisión que antes competían a los Estados Miembros. Y no sólo eso, sino que llegan a establecer las sanciones a imponer, saltándose toda regla de competencia en este tema, incluso la no existencia de un procedimiento administrativo sancionador en algunos Estados Miembros. Ejemplos:
- La Comisión podrá establecer normas sobre validez de las licencias de pesca de un Estado Miembro (artº6.4), así como en el caso de autorizaciones de pesca (artº7.5); normas sobre marcado e identificación de buques, artes, etc.
- Incremento de las obligaciones de comunicación a la Comisión (por ejemplo los datos de los sistemas de localización)

INCREMENTO INNECESARIO DE LOS DETALLES EN EL REGLAMENTO. Asistimos a un incremento excesivo del contenido y el detalle del Reglamento. Desciende a requisitos que estaban en el Reglamento de Ejecución. Parece que contradice el espíritu de simplificación que dicen ampara esta propuesta. La ya farragosa normativa comunitaria llega aquí a un nivel tal que hace ilegible el documento, con las continuas referencias y citas a otros puntos del reglamento. Esto ocasiona contradicciones internas en el propio documento cuando, eximiendo en el artº60.5.b de la obligación de pesar ya clasificado en el caso de los productos pesqueros destinados al consumo humano en los que un pesador registrado realiza un segundo pesaje por especie, sin embargo seguirá necesitando un documento de transporte que según el artº68.4 deberá reflejar las cantidades por especie.

INCREMENTO EXCESIVO DE LAS OBLIGACIONES A LAS EMBARCACIONES DE PEQUEÑO PORTE. Sin tener en cuenta la realidad de la flota artesanal, ni siquiera el tamaño de las embarcaciones el artº9 introduce un cambio radical, en la medida en que con carácter general establece que los buques pesqueros de la Unión deberán llevar instalado un dispositivo de localización e identificación automática. Y eso incluirá a los buques de menos de 12 metros de eslora, aunque sea con menores exigencias. Se desconoce su proceso de instalación y funcionamiento y parece que no se tiene en cuenta la existencia de embarcaciones de muy pequeño porte, junto con el hecho real de existencia de zonas oscuras.

DIARIO ELECTRÓNICO. Si bien se sigue reservando la utilización de Diario Electrónico a los buques con eslora igual o superior a 12 metros (pero ya sin excepciones), los de menor tamaño se ven ahora obligados (artº15.2) a presentar por medios electrónicos esa información después de completada la operación de pesca Y ANTES DE ENTRAR EN PUERTO. La Comisión vuelve a no tener en cuenta el tamaño y las posibilidades de la flota de pequeño porte (sirve lo dicho en el apartado 5).

DECLARACIÓN DE DESEMBARQUE. La totalidad de la flota, incluso la de menor porte hasta ahora exenta, deberá realizar una Declaración de Desembarque Electrónica. Absolutamente descabellado, en el mismo sentido que lo anteriormente expuesto.

CÁMARAS DE VIGILANCIA. La Comisión Europea parece que es incongruente. Venimos de adoptar decisiones referidas a la importancia de la protección de datos y, en el caso de la pesca, se trata de generalizar el uso de cámaras de televisión en circuito cerrado, más propias de un Estado dictatorial. Y por supuesto, además otra vez no se tienen en cuenta las dificultades técnicas y económicas de la adopción de esta medida.

DISPOSITIVOS DE MEDICIÓN Y REGISTRO POTENCIA MOTOR. Una vez más esa desconfianza hacia el sector se traduce en la obligación de incluir dispositivos que mida y registren de forma continua la potencia del motor, y no sólo eso, que garanticen el registro y almacenamiento a bordo de esa información a la que tendrán acceso los funcionarios en todo momento. Otra vez vuelve a no tenerse en cuenta los costes.

PESAJE. Lamentamos la desaparición del sistema de muestreo que tan buenos resultados ha dado en el caso de especies que se capturan en grandes cantidades y que no obstaculizan el control. Por eso no entendemos su eliminación. Parece que se quiere complicar el trabajo de los operadores, lo que también se demuestra con el hecho de exigir registros de los pesajes por un tiempo de tres años, y más inaudito todavía que en la nota de venta (que ahora debe transmitirse en 24 horas) se exija el número de registro de la máquina de pesaje (artº64.g).

IMPLANTACIÓN DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONADOR. Se excede la Comisión en la redacción que propone del Título VIII pues llega a imponer la necesidad de un procedimiento administrativo, más allá de las competencias de los Estados Miembros para decidir si elegir un procedimiento penal en el caso de infracciones en materia de pesca. En el mismo sentido de excederse en sus atribuciones está la larga y nueva lista de lo que se debe considerar infracciones y sanciones. Sinceramente, no sabemos en qué artículo de los Tratados los Estados Miembros han cedido esta competencia a la Unión Europea.

REGLAMENTO DE CONTROL. MEDIDAS CORRECTORAS QUE CONSIDERAMOS NECESARIAS.

1.- Las especies pelágicas a que nos dedicamos suelen venir mezcladas. Esto hace que deban seleccionarse y debido a tener que enviar el preaviso de capturas antes de la entrada al dique del puerto, los buques tienen que parar en las bocanas de los puertos a seleccionar la pesca. Esto acarrea el riesgo de que debido tanto al pequeño porte de algunos barcos, al tráfico marítimo existente, la marejada y demás fenómenos adversos que abundan en nuestra costa se pueda producir algún tipo de accidente como el ocurrido en la bocana del puerto de A Coruña que se saldó con la pérdida de una vida.

Por lo expuesto, consideramos necesario que los buques pudiesen atracar a puerto para seleccionar la pesca y al finalizar la faena enviar el aviso de capturas.

2.- En muchas ocasiones la mezcla de una especie en la captura es tan mínima, que su venta sin seleccionar no influye en el precio del producto ni en la cuota de la especie acompañante.

Solicitamos que se permita realizar la venta sin seleccionar las especies según el criterio del buque, evitando así un trabajo tan laborioso como inútil ya que no reporta beneficio alguno.

3.- Ante la prohibición de descartes, la obligación de respetar el tope de capturas por barco y día que nos autoimponemos tanto con fines comerciales como para no sobre-explotar el caladero.

Solicitamos se nos permita la cesión y por tanto el trasbordo de la pesca entre buques tanto en zonas abrigadas como en puerto cuando la especie tenga un valor comercial y no tener que destinarla a subproducto.

4.- Los buques de cerco embarcan la pesca viva y directa a las cajas.

No existen pesadoras en los barcos, ni dado el tamaño de las bodegas, resultaría imposible el pesado de cajas a bordo.

Esto hace muy difícil el cálculo total de Kg por caja resultando casi imposible mantenerse dentro del Margen de Tolerancia del 10% en el preaviso de capturas, lo que acarrea el levantamiento de actas de inspección, sobre todo por parte de miembros de la Guardia Civil del Mar que nos somete a un celo inspector sin precedentes, y los consiguientes expedientes sancionadores por sobre-declaración o infra-declaración de capturas.

Consideramos necesario la ampliación del Margen de Tolerancia del 10% al 20% para evitar esta situación de incumplimiento del Reglamento

NOTIFICACIÓN PREVIA PARA DESCARGAS DE MAS DE 10 TNS. DE PELÁGICOS.

Según la instrucción, para poder desembarcar capturas de mas de 10 tns de jurel o caballa, se debe realizar la notificación previa con 2,5 horas de antelación y el buque no puede entrar a puerto hasta que transcurra este tiempo y recibir autorización de descarga.

Nuestra pesquería se realiza en caladeros muy próximos a puerto, lo que conlleva que en la mayor parte de las ocasiones en que se realiza la notificación previa, el buque debe esperar en la bocana del puerto a que transcurran las 2,5 horas para poder entrar a puerto.

Solicitamos que los buques puedan entrar a puerto, amarrar al muelle y esperar atracados a recibir la autorización de descarga.