



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

Evaluación del régimen de Control de las Pescalas: síntesis de los principales problemas de instauración encontrados y pistas de mejora

Introducción

Se aborda a menudo la temática “Control” en el marco del CC SUR, a pesar de situaciones que pueden ser diferentes de un país a otro, o en función de contextos locales. A la hora de realizar un balance del régimen comunitario (Reglamentos UE 1224/2009 y 404/2011), los miembros del CC SUR desean aportar su contribución para optimizar las actuales normas en vigor.

El alcance de esta contribución se limita claramente, debido a la ausencia de ciertas informaciones a la hora de su redacción: ausencia de comunicación de los informes de los Estados Miembros, no difusión de las condiciones de obtención o de instauración de ciertas exenciones.

De manera general, el CC SUR desea reafirmar su apoyo a un régimen de controle eficaz, el más uniforme posible a escala de la Unión, pero considera que se tienen que adoptar evoluciones, dados los 5 años de experiencia de los que se dispone ahora, y de la evolución de los objetivos políticos.

A- Inventario de los problemas encontrados

Se debatió mucho la adopción del Reglamento Control en 2009, lo que llevó a propuestas que relevan a veces demasiado de la lógica dogmática o puramente de principio. Está claro que algunas disposiciones actualmente previstas, suponen cargas demasiado fuertes para el conjunto de los eslabones de la cadena (pescadores, estructuras pesca y administraciones), sin plusvalía directa para la gestión.

Se apunta aquí, algunos ejemplos de esta situación

- Régimen de autorización para los planes plurianuales: Se adoptó el Reglamento Control después de la mayoría de los planes de primera generación. Este reglamento prevé de manera mecánica la instauración de AEP en cuanto un buque puede capturar especies sometidas a tal plan (artículo 7), sin definición de criterios que permitan distinguir los buques que tienen una real incidencia sobre tal stock. Así que todos los buques de una fachada pueden estar concernidos, como con el AEP Merluza Norte. Esto crea una sobrecarga de trabajo administrativa, en gran parte inútil.
- Margen de tolerancia para la estimación de las capturas: en este caso también, la cifra única de 10% proviene sin duda de un compromiso político y de una voluntad de uniformizar las practicas. Los miembros del CC Sur denunciaron varias veces esta norma, que es muy difícil de respetar en algunas pesquerías (pequeños y grandes pelagicos). El CC Sur adoptó pues el dictamen 97 sobre las pesquerías atuneras, en las cuales el método de almacenamiento, las condiciones de pesca y la





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

- variabilidad biológica hacen que es muy difícil estimar de manera precisa las cantidades capturadas. También se precisó que este principio podría ser complicado de respetar en el ámbito de pequeñas cantidades.
- Notificación previa: en este asunto también, el CC Sur tuvo la oportunidad de expresar su punto de vista a través de su dictamen 85. A pesar de que se puede obtener exenciones, la relación mecánica entre pertenecer a un plan y un plazo de 4h no es razonable en todas las configuraciones, y en particular para los buques que pescan cerca de la costa. En este caso, los pescadores pueden, o esperar 4 horas antes de poder volver al puerto, o declarar su captura con anticipación. Actualmente, a pesar de que se entiende perfectamente la finalidad, parece necesario prever adaptaciones.
 - Prohibición de trasbordo: 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 práctica. En efecto, para algunas pesquerías, el interés principal sería poder trasbordar en las zonas de pesca, para evitar a todos los buques una vuelta a la tierra costosa.
 - Base avanzada, pesaje en el desembarque: el principio general de pesaje en el momento del desembarque genera dificultades o problemas que parecen demasiado importantes dado el riesgo, o lleva a inversiones a veces inútiles. Se notarían también los gastos de equipamiento generados para los puntos de desembarque, que permiten el pesaje, mientras se podría pesar estas mismas cantidades en la lonja. Los gastos de mantenimiento siguen a la carga de los pescadores o de las colectividades, mientras su utilidad podría discutirse. Algunas obligaciones en cuanto a las modalidades de transporte parecen también poco funcionales (almacenamiento separado).

Por otra parte, y como se hace a menudo en cuanto a la gestión de las pescas, se ha buscado al nivel político, compromisos que satisfacen todas las partes, acompañados de exenciones cuyas condiciones de obtención o de instauración son a menudo opacas. Esto ha podido llevar a cierta falta de confianza o fue responsable de una ausencia de capitalización.

Ilustraremos estas palabras con los ejemplos de las negociaciones que rodean los rebasamientos de cuota cuando el reembolso con la especie de origen no es posible, así como las modalidades que permiten la concesión de exenciones a la notificación previa.

Además, cuando se tienen que desplegar nuevas disposiciones relativas al control, a escala europea, un intercambio de experiencias/soluciones ya instauradas podría favorecer de manera importante esta instauración. El diario electrónico a bordo es un perfecto ejemplo.

B – Elementos de mejora

Para los miembros del CC SUR, algunas normas podrían modificarse de manera oportuna. Las propuestas de soluciones consideradas se inscriben en 2 campos principales: corregir donde la norma fue excesiva o adaptarla al nivel marco existente. Tienen como objetivo una mayor proporcionalidad, y una mejor relación coste/eficacia para los poderes públicos.



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

De un punto de vista global y metodológico, los miembros del CC SUR desearían que las eventuales evoluciones reglamentarias se realicen basándose en una constatación compartida entre las partes interesadas que viven día a día las prescripciones previstas por este reglamento, ie, los servicios de control y los pescadores. Y ello, siempre respetando los objetivo de la Unión:

- Sistemas de AEP : para disminuir la carga administrativa y devolver a esta herramienta su finalidad en cuanto a la gestión de las pesquerías, es importante desconectar el vínculo entre “viejos” planes de gestión y AEP, previendo niveles de captura minimal (tonelaje o especies) a partir de los cuales la autorización es necesaria para practicar una actividad de pesca.
- Notificación previa: apoyándose en estos mismos niveles, o definiendo nuevos niveles (tonelaje/marea), el plazo de 4 horas de notificación previa solo tendría que aplicarse para los buques que tienen una influencia significativa sobre un stock.
- Margen de tolerancia: las reflexiones alrededor del provenir de esta herramienta deben de tener lugar en el marco de la nueva Obligación de Desembarque. En 2019, se podrá realmente interrogar sobre la utilidad de realizar una estimación de sus capturas, mientras estas tendrán que desembarcarse en gran parte. Se podría hacer una diferenciación de manera útil, en función de criterios biológicos, pero también de una análisis de los riesgos (stocks con TAC o no...)
- Permiso por puntos: no se debería penalizar el comprador de un buque de pesca con la actividad del antiguo explotador, los puntos atribuidos a un buque no tendría que seguirle cuando se vende.

