

Grupo de trabajo 1: Producción de la UE

Borrador de acta

Lunes, 19 de septiembre de 2022 (10:00 – 13:30 CEST)

NH Bruselas EU Berlaymont

Interpretación en EN, ES, FR

Bienvenida del presidente, Sean O'Donoghue

Haga clic [aquí](#) para acceder a la presentación del presidente.

Aprobación del borrador de orden del día y del acta de la última reunión (24.05.22): aprobado

Puntos de acción de la última reunión

- **Situación de la decisión adoptada en la última reunión – información**
- Funcionamiento de la Organización Común de Mercados (OCM):
 - En el marco del borrador de orden del día de la reunión de septiembre de 2022, se programará un punto del orden del día sobre el papel de las organizaciones de productores y la sensibilización sobre la OCM
 - El Secretariado se pondrá en contacto con la Comisión sobre la posibilidad de organizar conjuntamente un acto sobre el informe de la OCM, de forma similar a las reuniones regionales del informe de la PPC
 - Punto del orden del día previsto (12:45 CEST)
 - Correo electrónico enviado a MARE A4 (14 de junio de 2022): no hay planes para un evento específico sobre OCM
- Fondo Europeo Marítimo de Pesca y Acuicultura (EMFAF):
 - En el marco del borrador de orden del día de la reunión de septiembre de 2022, se programará la presentación del programa nacional por otro Estado miembro
 - En el marco del borrador de orden del día de la reunión de enero de 2023, se solicitará información actualizada de la Comisión sobre la aprobación y ejecución de los programas nacionales
 - Presentación por Estado miembro – aplazada hasta enero de 2023
 - Solicitud de actualización de la Comisión - pendiente
- Planes de producción y comercialización:
 - En el marco del borrador de orden del día de la reunión de septiembre de 2022, se programará el examen de las posibles enmiendas a las directrices y al documento de buenas prácticas
 - Punto del orden del día previsto (10:15 CEST)



- Observatorio Europeo del Mercado de los Productos de la Pesca y de la Acuicultura (EUMOFA):
 - Se examinará por procedimiento escrito el borrador de dictamen sobre el estudio de las cadenas de valor de los productos de la acuicultura
 - Borrador de dictamen distribuido por procedimiento escrito (14 a 29 de septiembre de 2022)
- Informe económico anual sobre la flota pesquera de la UE:
 - Se presentará el borrador de dictamen al Comité Ejecutivo para su aprobación
 - Dictamen aprobado el 24 de mayo de 2022
- Invasión rusa de Ucrania:
 - El Secretariado distribuirá la nota técnica de FAMENET sobre la metodología simplificada de opciones de costes para la compensación de conformidad con el artículo 26.2 del Reglamento EMFAF
 - Nota técnica distribuida por correo electrónico el 30 de mayo de 2022
 - Solicitud de que se mantengan las sesiones oficiosas aceptadas por la MARE A4

Planes de producción y comercialización

- **Examen del borrador de enmiendas al documento de Directrices y buenas prácticas**

El presidente recordó que, como se había acordado anteriormente, se habían distribuido enmiendas al documento de Directrices y buenas prácticas. Las enmiendas las sugirieron la MARE A4 y la AEOP. La versión original del documento fue adoptada en 2018. El presidente hizo hincapié en que el objetivo era actualizar el documento, a fin de reflejar los cambios normativos y proporcionar más detalles sobre puntos específicos. El presidente propuso que se procediera al examen de las enmiendas. Posteriormente, el documento podría presentarse al Comité Ejecutivo para su aprobación. Además, se podría contactar a la DG MARE para la difusión del documento.

El Grupo de Trabajo procedió a examinar las enmiendas sugeridas párrafo por párrafo.

El presidente explica que no hubo cambios en el índice. En el "resumen ejecutivo", hubo algunos cambios editoriales, en particular para reflejar la adopción del nuevo EMFAF. En la sección de «introducción», se introdujeron cambios para reflejar el nuevo EMFAF, incluido el hecho de que, con el nuevo fondo, ya no es obligatorio para los Estados miembros abordar la dimensión de la comercialización.

El secretario general explicó que, para la sección "Requisitos de los Estados Miembros", la AEOP sugirió que se suprimiera el primer párrafo, suprimiéndolo con un nuevo párrafo que detallara las prioridades. El secretario general explicó además que la DG MARE había sugerido que se suprimiera la referencia a un límite máximo del 3%, ya que no existe tal límite en el EMFAF.

El presidente esbozó que en la sección "Financiación de los PMP y lo que está cubierto", había una enmienda sugerida por la DG MARE para actualizar la gama de apoyo.



El secretario general destacó que el Sr. Vande Weyer sugirió una frase en la que afirma que "el pago de anticipos no es posible en el marco del EMFAF", pero que el Sr. Vande Weyer también añadió una nota en la que se indica que "la DG MARE debe comprobarlo dos veces".

Frangiscos Nikolian (DG MARE) informó de que los anticipos siguen siendo posibles en el marco del EMFAF.

El presidente, en relación con la sección "Dimensión transnacional de las OP y sus asociaciones", recordó que, el 24 de mayo de 2022, se adoptó un dictamen sobre la "transnacionalidad de las organizaciones de productores de la pesca y la acuicultura y de las organizaciones interprofesionales". El presidente explicó que las enmiendas sugeridas por FEAP consistían en recomendaciones, que ya se reflejaban en ese dictamen. Por lo tanto, podría ser más adecuado sustituir el texto por una referencia a los dictámenes adoptados por el MAC y a las orientaciones publicadas por la DG MARE a los Estados miembros sobre la transnacionalidad.

Frangiscos Nikolian (DG MARE) destacó que la DG MARE facilitó orientaciones a los Estados miembros, que se han compartido con el MAC. Una referencia a la orientación podría ser útil. El Sr. Nikolian reconoció que la transnacionalidad es una cuestión compleja.

El presidente sugirió incluir un anexo con la orientación de la DG MARE sobre la transnacionalidad. El presidente explicó que en la sección "Directrices y mejores prácticas para la elaboración de los PMP" solo se habían introducido cambios de redacción para reflejar el propósito de las enmiendas.

Pim Visser (VisNed), en relación con los cuadros de la sección "contenido y formato de los PMP", declaró que los cuadros sugerían un vínculo estrecho entre las cuestiones que debían abordarse en los PMP y la elegibilidad para la financiación. Incluso si no hay financiación disponible, como es el caso de los Países Bajos, los puntos de acción siguen siendo relevantes. Por lo tanto, el documento debe decir que el contenido de los PMP, independientemente de la disponibilidad de fondos, debe incluir los elementos de acción.

El presidente reconoció que los puntos de acción seguían siendo aplicables, incluso sin disponer de fondos.

Pim Visser (VisNed) destacó que había debatido el asunto con funcionarios de las autoridades neerlandesas. Es necesaria una mayor sensibilización de los funcionarios con respecto a los PMP, ya que se trata de una política de la UE aplicada por los Estados miembros. Las opiniones sobre los PMP varían considerablemente de un Estado miembro a otro. Debería haber una mayor alineación en la implementación.

El presidente aclaró que el tercer párrafo de la sección "contenido y formato de los PMP" ya reflejaba la relación entre los elementos de acción y los objetivos obligatorios. Muchas de las medidas enumeradas se basaban en borradores de directrices de la Comisión.

Frangiscos Nikolian (DG MARE) destacó que el Reglamento de la OCM establece el marco a nivel de la UE. Los Estados miembros tienen la obligación de establecer sus propias normas para los Planes de



producción y comercialización (PMP). Todas las organizaciones de productores tienen la obligación de preparar un PMP que deberá ser aprobado por la autoridad competente del Estado miembro. El Sr. Nikolian tomó nota de los puntos de vista del Sr. Visser sobre cómo garantizar la igualdad de condiciones en la UE, pero subrayó que las situaciones son diferentes en los Estados miembros, por ejemplo, en lo que respecta al total admisible de capturas.

Yannis Pelekanakis (FEAP) subrayó que uno de los principales desafíos para las OP en Europa es la falta de implementación homogénea de las directrices sobre PMP. Existen marcos complejos para la creación y financiación de los OP, incluidos los pagos anticipados. El Sr. Pelekanakis expresó su esperanza de que el documento sobre directrices y buenas prácticas pueda contribuir a resolver las dificultades descritas.

Francisco Nikolian (DG MARE) recordó que, aunque la DG MARE contribuyó, el documento lo elaboró el MAC. La DG MARE proporcionó orientación a los Estados miembros sobre los PMP. El Sr. Nikolian expresó la disponibilidad de la DG MARE para la organización de actos a nivel de los Estados miembros a fin de explicar los PMP. Sobre la base de las pruebas recogidas, que se reflejarán en el próximo informe sobre el funcionamiento del Reglamento de la OCM, la DG MARE ha proporcionado a los Estados miembros suficiente orientación para el cumplimiento de sus responsabilidades, incluido el fomento de la creación de OP y PMP. El Sr. Nikolian felicitó al Sr. Pelekanakis por la creación de la Organización Helénica de Productores de Acuicultura.

El presidente hizo hincapié en que la lista de acciones de la sección "contenido y formato de los PMP" podían utilizarla todas las OP, ya que no eran obligatorias. Las OP pueden elegir las acciones que mejor se adapten a sus circunstancias. El presidente alentó a los representantes de la acuicultura a que, si faltaban, sugirieran elementos de acción adicionales.

Jaroslav Zieliński (APPP) expresó su voluntad de invitar al Sr. Nikolian a presentar las orientaciones sobre los PMP en Polonia.

Francisco Nikolian (DG MARE) respondió que, si están disponibles, los servicios de la DG MARE estarán disponibles para presentar las orientaciones.

Pim Visser (VisNed), en relación con el cuadro 3 sobre "medidas relacionadas con el medio ambiente" en la sección "contenido y formato de los PMP", sugirió que se añadieran "y cualquier otra medida que mejore la sostenibilidad de las operaciones de pesca/agricultura". La misma referencia debe añadirse en la subsección "medidas obligatorias" en la sección "estructura, formato del PMP".

El presidente, en relación con la sección "financiación de los PMP", explicó que la AEOP propuso la supresión del primer párrafo, sustituyéndolo por un nuevo texto sobre las fallas del FEMP. En cuanto a la subsección "instrumentos en línea" de la sección "buenas prácticas", el presidente explicó que la AEOP había formulado un comentario sobre la posible existencia de una base de datos para las OP a nivel europeo.



Frangiscos Nikolian (DG MARE) explicó que existe una lista de información pública de todas las OP, pero que no existe ninguna base de datos en línea con información sobre el número de OP y la representatividad.

Yannis Pelekanakis (FEAP) declaró que parte de esta información estaba disponible en el sitio web de las organizaciones de productores individuales, pero que sería útil tener una base de datos en línea con la información de las medidas elegibles implementadas por las organizaciones de productores. De esta manera, sería posible compartir las mejores prácticas entre los Estados miembros. Ejemplificó, como medida potencialmente elegible, que se podría aprobar un estudio de viabilidad en un Estado miembro, que podría ser relevante para las OP de otros Estados miembros.

El presidente sugirió que se añadan al texto "medidas de aplicación aprobadas por los Estados miembros", a fin de reflejar la intervención del Sr. Pelekanakis.

El secretario general sugirió añadir que "en la actualidad, la Comisión ha puesto a disposición del público una lista de organizaciones de productores".

Frangiscos Nikolian (DG MARE) aclaró que el marco jurídico no exige que la Comisión Europea no disponga de información sobre las medidas subvencionables aplicadas por cada OP.

El Grupo de Trabajo convino en las enmiendas sugeridas al documento revisado titulado "Planes de producción y comercialización: directrices y buenas prácticas".

El presidente, como forma de avanzar, propuso presentar el borrador de documento al Comité Ejecutivo para su examen y aprobación por procedimiento escrito. El presidente sugirió que, en la próxima reunión, el Grupo de Trabajo examinara la forma de dar a conocer el documento, incluso mediante la participación de los servicios de la Comisión.

Sergio López García (OPP Puerto de Burela) agradeció a sus compañeros por las contribuciones para actualizar el documento. El Sr. López subrayó que, en el caso de España, se están debatiendo nuevas normas. Por lo tanto, no es el momento adecuado para presentar enmiendas al documento. En España existe un órgano nacional de gestión, pero también órganos de gestión dependientes de las comunidades regionales. Existen diferencias significativas entre las OP de diferentes países. El Sr. López García argumentó que existía el riesgo de que los errores cometidos en el marco del FEMP se repitieran en el marco del EMFAF. Los Estados miembros están trabajando a diferentes velocidades. Como tal, sería necesario seguir trabajando sobre la cuestión.

El presidente reconoció que habría documentos nacionales, pero subrayó que el documento objeto de debate no abarcaba medidas nacionales específicas. El documento trata sobre la obligación legal de todas las OP de pesca y acuicultura de producir un PMP. El documento intenta proporcionar pautas para las OP al desarrollar sus PMP. Se proporciona una caja de herramientas, que permite a las OP tomar decisiones.

Informe económico anual sobre la flota pesquera de la UE:

- **Presentación de las principales conclusiones del informe de 2022**



Haga clic [aquí](#) para acceder a la presentación.

Raúl Prellezo (AZTI) explicó que el principal objetivo del informe del CCTEP es analizar la evolución económica de la flota pesquera de la UE. El trabajo fue presidido por Evelina Sabatella y él mismo en coordinación con 50 expertos. Los representantes del MAC también asistieron a la reunión del Grupo de Trabajo de Expertos del CCTEP en calidad de observadores. En términos de cronograma, hay datos de 2008 a 2020. El informe de 2022 se centra principalmente en los datos de 2020. Se proporcionan estimaciones para 2021 y 2022. La situación en 2020 se vio afectada por la pandemia de COVID-19, mientras que 2021 también se vio afectado por el Brexit. En 2022, hubo un aumento significativo en el precio del combustible y los costes operativos.

En términos de contenido, el informe incluye una visión general de toda la flota, la flota costera a pequeña escala y la flota de aguas lejanas. También se prestó atención a la flota pelágica, los aspectos sociales y las perspectivas para 2021 y 2022. Hay capítulos nacionales que cubren todos los Estados miembros de la UE con una flota pesquera, que cubren 2020, comparaciones con 2019, una previsión para 2021 y un *nowcast* para 2022. Hay capítulos regionales que cubren el mar Mediterráneo, el mar Báltico, el mar Negro, el mar del Norte, las aguas sudoccidentales, las aguas noroccidentales y las regiones ultraperiféricas. La flota de larga distancia también está cubierta, incluidas la CICA, el CPACO, la CAOI y la NAFO. El informe tiene anexos que abarcan la metodología y los cuadros del *nowcast*.

En términos de consideraciones económicas, se comparan 2020 y 2022. En 2020, se produjo la pandemia de COVID-19, que incluyó el cierre del mercado y la interrupción del consumo. Las flotas más afectadas fueron las basadas en cadenas de valor cortas, en particular la flota a pequeña escala. En 2022, hubo aumentos en los costes de energía, lo que interrumpió la producción. Las flotas más afectadas fueron las que son intensivas en combustible, en particular la flota a gran escala. En ambos años, la rentabilidad de la flota pesquera disminuyó. En general, la flota pesquera de la UE se vio más afectada en 2022 que en 2020, debido a que la cuota de flota a gran escala es mayor.

El Sr. Prellezo explica que todos los valores monetarios están a precios constantes de 2020, en comparación con 2015 en el informe de 2021. El número de buques fue similar al de 2019. La flota pesquera de la UE fue rentable en 2020, pero el rendimiento se redujo ligeramente en comparación con 2019, incluso en una situación de fuerte disminución de los precios de la energía. La reducción media de los precios fue la razón principal de esta reducción. 2020 es una continuación de la tendencia decreciente observada en 2019, con el impacto añadido del brote de COVID-19. Las estimaciones de Nowcast indican que el rendimiento de la flota se deteriorará, especialmente en 2022, debido, principalmente, a los costes de combustible y las tasas de inflación.

El Sr. Prellezo ofreció una visión general de la flota pesquera en 2020. Hubo 3,8 millones de toneladas de desembarques con un valor de 5.400 millones de euros. La flota estaba compuesta por 73.716 buques, de los cuales el 76% estaban activos. La tripulación estaba compuesta por 124.636, con un 66% de equivalencia a tiempo completo. El Valor Agregado Bruto representó una contribución de 3.067 millones de euros al PIB, de los cuales el 58% fue mano de obra. Al comparar 2020 con 2019, los desembarques disminuyeron un 2,4% y el valor de los desembarques disminuyó un 12,1%. Para la flota, hubo una disminución del 1% en los buques. Para la tripulación, hubo una disminución del



4,2% en los pescadores. Para el valor agregado bruto, hubo una disminución del 5,3% en la contribución al PIB.

En cuanto a la flota a pequeña escala en 2020, hubo 0,29 millones de toneladas de desembarques con un valor de 0,88 millones de euros. La flota estaba compuesta por 42.582 buques activos. La tripulación estaba compuesta por 62.196 pescadores. El valor añadido bruto representó una contribución de 635 millones de euros al PIB. Al comparar 2020 con 2019, los desembarques aumentaron un 3,9% y el valor de los desembarques disminuyó un 11,2%. Para la flota, hubo una disminución del 0,6% en los buques activos. Para la tripulación, hubo una disminución del 0,8% en los pescadores. En el caso del valor añadido bruto, hubo una disminución del 10,5% en la contribución al PIB.

En 2020, en general, para la flota de la UE, el margen de beneficio neto disminuyó incluso en una fuerte disminución de los costes de combustible. En general, los márgenes de rentabilidad neta de la flota de larga escala y de la flota costera de pequeña escala disminuyeron. En el caso de la flota costera a pequeña escala, en las aguas noroccidentales, la situación fue similar a la de 2019. En el mar del Norte, el mar Báltico, el mar Negro, el mar Mediterráneo y las aguas sudoccidentales, los márgenes netos de rentabilidad disminuyen. En el mar Báltico, la flota casi se derrumbó. En cuanto a la flota de gran escala, la rentabilidad disminuyó, excepto en el mar del Norte y el mar Báltico. Los salarios medios fueron mucho más altos en la flota a gran escala, pero los valores de la flota costera a pequeña escala están sesgados debido a la renta mixta. La flota de aguas lejanas con solo el 0,4% de la flota representa el 14% de los desembarques tanto en valor como en peso y aproximadamente el 10% del valor añadido bruto. Los márgenes de rentabilidad de la flota de aguas distantes mejoraron en comparación con 2019. Por lo tanto, la flota a largo plazo impulsa la visión general de la UE.

El Sr. Prellezo ofreció una visión general de las previsiones para 2022, incluso a través de un gráfico sobre los costes energéticos, el precio de los desembarques y la tasa de inflación, que tomó 2020 como año base. La tasa de inflación era más elevada. El coste de la energía aumentó considerablemente. 2020 fue un año con un precio del combustible bajo. La flota no puede transferir el aumento de los costes a los precios. Hay ganancias negativas generales, tanto brutas como netas. Se prevé que diez Estados miembros obtendrán beneficios brutos negativos y once Estados miembros obtendrán beneficios netos negativos. El escenario se construyó con los últimos datos disponibles. En 2020, el coste del combustible fue de 0,4 € por litro. En 2021, el coste del combustible fue de 0,57 € por litro. En 2022, era de 1,21 € por litro. Los datos de EUMOFA se utilizaron para los precios y la evolución del combustible. Los expertos esperan hasta el último momento para la previsión, con el fin de permitir el uso de los últimos datos disponibles.

El informe también incluye un escenario de previsión alternativo para 2022, en el que se utiliza 1,05 € por litro, el valor correspondiente a enero de 2022. En este caso, los beneficios brutos globales serían positivos, aunque algunos Estados miembros seguirían teniendo una rentabilidad negativa. El grupo de expertos calculó un precio de equilibrio global del combustible de 1,17 euros por litro en relación con los beneficios brutos, que sería un valor global. Advirtió que el pronóstico es complejo cuando los mercados son variables, como es el caso de la pandemia de COVID-19, el Brexit y la invasión rusa de Ucrania.



El Sr. Prellezo comentó que el grupo de expertos siempre recibe sugerencias y recomendaciones de diferentes partes interesadas, incluido el MAC, que son bienvenidas. Sin embargo, debido a la falta de tiempo, no es posible tenerlo todo en consideración. Hubo solicitudes concretas de capítulos por flota. Para el informe de 2022, el grupo de expertos consideró la flota pelágica y los aspectos sociales. Para la flota pelágica, se incluyen varios segmentos de flota en el análisis, que cubre el desempeño económico. En cuanto a los aspectos sociales, el informe abarca la edad por clases de empleados, el nivel de educación y la nacionalidad de los empleados.

Prellezo recordó que, el año anterior, el grupo de expertos se centró en el Brexit y los arrastreros demersales. Los Términos de referencia del informe general son exigentes, porque la flota de la UE es diversa y, por ejemplo, la flota de aguas distantes es bastante compleja. Cada año, hay problemas urgentes particulares que deben abordarse, como la pandemia de COVID-19, el Brexit y los precios actuales del combustible. El CCTEP, la Presidencia, el Centro Común de Investigación y la DG MARE siempre debaten las sugerencias y solicitudes recibidas, pero estas deberían presentarse a principios de año. Los Términos de referencia de las reuniones se establecen a principios de año, para que los expertos puedan entender las expectativas. Además, los Términos de referencia deben poder alcanzarse en dos reuniones de cinco días cada una.

- **Intercambio de opiniones**

El presidente reconoció que el MAC debería esforzarse por enviar sugerencias a principios de año. El presidente propuso incluir, en el borrador de orden del día de la reunión de enero de 2023, un intercambio de opiniones para preparar sugerencias.

Patrick Murphy (IS&WFPO) quiso conocer el cambio del precio del combustible de equilibrio de 0,60 € por litro a 1,17 € por litro.

Raúl Prellezo (AZTI) respondió que el punto de equilibrio se calculó como una aproximación del precio del combustible para toda la flota pesquera de la UE para alcanzar cero beneficios brutos.

El presidente declaró que, por su experiencia con las flotas pelágicas, demersales y de mariscos, no había buques económicamente viables a 1,17 € por litro.

Pim Visser (VisNed) destacó que existen muchos tipos diferentes de pesca en la UE, lo que significa que el punto de equilibrio es diferente. Para la flota neerlandesa de arrastre de fondo, el punto de equilibrio era de 0,44 € por litro. Hay una situación de *cash out* a 0,68 € por litro. En la situación actual de 1 € por litro, el régimen de desmantelamiento en los Países Bajos, abierto durante dos semanas, tiene un porcentaje de aplicación del 75% de la flota. El Sr. Visser animó al Sr. Prellezo a reconsiderar el cálculo de la cifra, en particular teniendo en cuenta la posible publicidad negativa.

Raúl Prellezo (AZTI) coincidió en que cada flota tiene su propio punto de equilibrio de combustible. El informe utiliza una combinación de todas las flotas de la UE para proporcionar una cifra global. Se utilizaron datos de EUMOFA. En su opinión, los cálculos son bastante transparentes.



Patrick Murphy (IS&WFPO) quería saber más sobre la diferencia entre la cifra anterior de 0,60 € por litro y la cifra de 1,17 € por litro.

Raúl Prellezo (AZTI) respondió que la cifra se basaba en los datos de EUMOFA para mayo de 2022. En ese mes, el valor medio del precio del combustible fue de 1,21 € por litro. En enero de 2022, el precio medio del combustible era de 1,05 € por litro. La cifra de 1,17 € por litro se basó en la suma de los beneficios brutos de toda la flota de la UE.

Jean-Marie Robert (Les Pêcheurs de Bretagne) destacó que, en 2022, diferentes flotas adoptaron un nuevo tipo de comportamiento debido al aumento de los costes de combustible. Varias flotas tuvieron que detener sus operaciones. El Sr. Robert deseó saber cómo se abordan los diferentes comportamientos en la previsión.

Jaroslav Zieliński (APPP), en relación con el colapso de la flota costera artesanal en el mar Báltico, solicitó aclaraciones sobre el tamaño de los buques considerados. El Sr. Zieliński preguntó por las medidas que se adoptarán para ayudar a esta flota.

Raúl Prellezo (AZTI) confirmó que la flota costera a pequeña escala cubría buques de menos de 12 metros con artes inactivos, mientras que la flota a gran escala cubría los buques de más de 12 metros con artes estacionarios y activos.

Pim Visser (VisNed) destacó que, según la presentación, la flota no pudo trasladar el incremento de costes a los precios. El Sr. Visser subrayó que, en el marco del sistema de subastas, los pescadores son agentes económicos sin influencia en el precio. Por lo tanto, sería más adecuado indicar que los precios de subasta no llenaron la brecha. De lo contrario, la declaración podría malinterpretarse.

Raúl Prellezo (AZTI), en relación con la intervención del Sr. Robert, declaró que se habían observado paradas de flotas debido al precio del combustible. Sin embargo, el mecanismo de previsión no puede dar cuenta de esas paradas. Sería complicado integrarlo, ya que todavía no se dispone de los datos reales. El Sr. Prellezo reconoció que el comentario del Sr. Visser era justo. El objetivo era simplemente proporcionar una comparación de la evolución de los precios y del combustible.

María Luisa Álvarez Blanco (FEDEPESCA) manifestó que los pescadores no deben fijar el precio, ya que se fija en la subasta. Es el mercado el que no acepta un aumento de precios en toda la cadena de suministro. El consumidor no está dispuesto a pagar ese aumento de los precios.

El presidente dijo que la cuestión del punto de equilibrio del combustible requeriría un examen más a fondo.

Invasión rusa de Ucrania

- **Presentación sobre los mecanismos de crisis de las ayudas estatales por Estado miembro, a cargo de Paul Thomas, AEOP**

Haga clic [aquí](#) para acceder a la presentación.



Paul Thomas (AEOP) explicó que, en el contexto de la crisis del combustible relacionada con la invasión rusa de Ucrania, se establecieron mecanismos de ayuda estatal. Los principales mecanismos fueron el Reglamento De Minimis, que permitía 30.000 euros cada tres años, el Marco Temporal de Crisis, que permitía 75.000 euros por empresa, el presupuesto restante del FEMP, y el artículo 26 del EMFAF, que proporciona una compensación a los pescadores por los ingresos perdidos y el aumento de los costes.

El Sr. Thomas presentó una visión general de los países sin compensación por los precios del combustible. En el caso de Dinamarca, no hubo compensación ni medidas de ayuda estatal por parte del Gobierno danés. La Comisión aceptó los planes de desmantelamiento de la Reserva de Ajuste del Brexit. La actividad de la flota se mantuvo como de costumbre, pero en una situación de punto de equilibrio.

En el caso de Irlanda, el Gobierno irlandés no adoptó medidas de compensación ni de ayuda estatal. Los planes de desmantelamiento de la Reserva de Ajuste del Brexit fueron aceptados por la Comisión y se abrieron el 1 de septiembre. Los buques estaban atados.

En el caso de los Países Bajos, no se concedió ninguna ayuda estatal para el sector pesquero, con el fin de no favorecer al sector pesquero en comparación con el sector agrícola. Los planes de desmantelamiento de la Reserva de Ajuste del Brexit fueron aceptados por la Comisión y se abrieron el 1 de septiembre. Las flotas demersales esperaban información positiva, ya que, durante los dos meses anteriores, entre el 40 y el 50% de los arrastreros de vara estaban amarrados en el puerto. Algunos arrastreros pelágicos estaban atados en parte debido a los costes de combustible. Hizo hincapié en que, en el caso de los tres países mencionados, no había medidas de ayuda estatal, pero que la Reserva de Ajuste del Brexit se había utilizado para compensar a los pescadores.

Thomas explica que, en el caso de Croacia, Letonia, Grecia, Estonia, Italia y Portugal, se trata de países sin ningún mecanismo de ayuda estatal registrado. Dado que no hay miembros de la AEOP en esos países, fue difícil reunir información sobre otras medidas de apoyo.

Thomas ofreció una visión general de los Estados miembros con mecanismos de compensación de los precios de los combustibles. En el caso de Bélgica, hubo medidas de compensación con un presupuesto de 600.000 euros. El cálculo se basó en el número de días multiplicado por una compensación diaria (100 €-200 €). En cuanto a la admisibilidad, el 100% de las capturas debe desembarcarse en Bélgica. La flota seguía operando, pero no hubo un retorno económico positivo, ya que, para la mayoría de los viajes, no es posible alcanzar un resultado de recuperación de costes.

En el caso de Alemania, se adoptaron medidas compensatorias con un presupuesto de 10 millones de euros. El cálculo se basa en un precio fijo en función del segmento inscrito en el registro de flotas, variando de 450 € a 35.000 €. En cuanto a la elegibilidad, debe haber inscripción en el registro de la flota. Los buques están pescando y la oferta de mercado de los buques alemanes está en el nivel habitual. La situación de las empresas sigue siendo muy difícil y precaria porque los precios de mercado no compensan plenamente el aumento de los costes de la energía y el combustible.



En el caso de Polonia había medidas de compensación, pero faltaba información sobre el presupuesto. El cálculo sigue el precio fijo basado en la eslora registrada del buque, que varía de 2.100 a 21.200 €. En cuanto a la elegibilidad, debe haber inscripción en el registro de la flota.

En el caso de Suecia, se adoptaron medidas compensatorias con un presupuesto de 3,72 millones de euros. El cálculo se basa en el porcentaje de facturación desembarcada entre el 24 de febrero y el 28 de octubre, variando del 5,9% al 10,1%. Por lo que se refiere a la admisibilidad, sólo son admisibles los buques que desembarquen en Suecia. Para la flota pelágica, había un problema de falta de cuota, pero la pesca estaba en el nivel habitual. Para la flota demersal, la situación del mercado era relativamente estable y buena. Los precios del combustible hicieron que la viabilidad económica de la pesca fuera menos rentable.

En el caso de Francia, las medidas generales se financian con cargo al presupuesto nacional. Entre el 1 de abril y el 30 de septiembre de 2022, hubo una ayuda de 0,35 euros por litro de combustible (0,20 pesquerías específicas añadidas a una ayuda sectorial de 0,15 euros). Esta ayuda se reducirá a 0,23 € para noviembre y diciembre. Se está preparando un plan de desmantelamiento que se pondrá en marcha en septiembre. La mayoría de los buques prosiguieron sus actividades de retención de la tripulación, pero la flota demersal en alta mar había reducido su rentabilidad y, tan pronto como disminuyeran los precios del pescado, cesaría la pesca.

En el caso de España, también existen medidas generales financiadas con el presupuesto nacional. Entre abril y diciembre, hubo una reducción de 0,20 € por litro. Se adoptaron medidas para contener los precios de la energía. La entidad de crédito oficial aportó 10 millones de euros de crédito hasta finales de año. Se ampliaron las líneas de crédito de COVID-19, además de un período de gracia de seis meses. Por lo que se refiere a las medidas específicas de pesca, a partir del 1 de abril se concedió una exención del impuesto portuario a la pesca fresca durante un período de seis meses. Las cotizaciones a la seguridad social se aplazaron de marzo a junio. Se suprimieron créditos específicos para el sector pesquero. Se concedieron ayudas estatales directas en función del tonelaje bruto del buque, que oscilaban entre 1.500 y 35.000 euros, financiadas con cargo al presupuesto general. El artículo 26 del EMFAF se utilizó para cubrir costes adicionales con un presupuesto de 30 millones de euros desde febrero hasta finales de diciembre. El cálculo se basa en la diferencia entre la media de los costes de los tres años anteriores y los costes adicionales desde el inicio de la invasión.

- **Intercambio de puntos de vista sobre las repercusiones en el mercado con el representante de la Comisión**

El presidente hizo hincapié en que el tema era una cuestión clave para todo el sector de la pesca y la acuicultura. El presidente reconoció que la Comisión había adoptado medidas para hacer frente al problema, pero añadió que, lamentablemente, no había igualdad de condiciones. Varios Estados miembros no tomaron medidas. Teniendo en cuenta que las medidas de emergencia previstas en el apartado 2 del artículo 26 del EMFAF concluirán en diciembre de 2022, el presidente preguntó al Sr. Nikolian sobre las futuras acciones de la Comisión, en particular si los precios del combustible siguen siendo elevados. También alentó al Sr. Nikolian a que comentara el punto de equilibrio del combustible.



Frangiscos Nikolian (DG MARE) agradeció al Sr. Thomas su completa presentación y añadió que no está en condiciones de facilitar información complementaria sobre las medidas aplicadas por los Estados miembros. Los programas operativos del EMFAF aún no se habían adoptado, por lo que no se habían presentado informes. En el caso del Marco de ayudas estatales temporal, la DG COMP estaba recopilando los datos, pero no estaban disponibles en ese momento. El Sr. Nikolian subrayó que la Comisión tomó medidas inmediatas para hacer frente a la crisis. En el marco del EMFAF, los Estados miembros podrían empezar a recibir ayuda inmediatamente.

En relación con el punto de equilibrio para el combustible, el Sr. Nikolian declaró que los servicios de la Comisión escucharon la opinión del sector al respecto. El informe del CCTEP proporciona una cifra global. Sería útil disponer de un análisis basado en niveles de segmento o, al menos, basado en tipos de buques, por ejemplo, la flota de larga distancia, los arrastreros y la flota costera de pequeña escala. Es necesario seguir trabajando sobre la cuestión. Destacó que, al mismo tiempo, no se había proporcionado la metodología para la cifra de 0,60 € por litro mencionada por la industria, y añadió que sería beneficioso compartir la metodología.

En cuanto a las acciones posteriores a diciembre de 2022, el Sr. Nikolian informó de que no podía adelantarse a las decisiones políticas, pero que los servicios de la Comisión estaban siguiendo de cerca la evolución del mercado. El Sr. Nikolian recordó las condiciones para desencadenar el mecanismo de crisis: un acontecimiento significativo y una perturbación del mercado. En ese momento, no se identificó ninguna perturbación del mercado. La cadena de suministro estaba funcionando bien. Sin embargo, podría haber un problema en un futuro próximo debido a la disminución del poder adquisitivo de los consumidores. Debido a la inflación y a la reducción del poder adquisitivo, podría producirse un cambio en el consumo de pescado hacia fuentes de proteínas más baratas y de otro tipo. Como tal, podría haber una perturbación del mercado.

El Sr. Nikolian destacó que los resultados económicos demostrados en el informe de 2022, en particular en el marco de las previsiones actualizadas, no incluyen las ayudas estatales proporcionadas por los Estados miembros ni las medidas de emergencia del EMFAF. Como tal, los resultados económicos reales de la flota serían mejores que en el informe.

El presidente estuvo de acuerdo con el Sr. Nikolian sobre la necesidad de información por segmento, y añadió que el MAC podría trabajar conjuntamente con los Estados miembros para seguir trabajando en este asunto. El presidente expresó su preocupación por el uso de 1,17 € por litro, ya que el precio de equilibrio del combustible causaría dificultades. En su opinión, ningún pescador reconocería que esa cifra fuera correcta.

María Luisa Álvarez Blanco (FEDEPESCA) destacó que, a pesar de los mecanismos de crisis desarrollados por la Comisión Europea, en la práctica, solo se brindó apoyo al sector productivo. Los demás sectores de la cadena de suministro de la pesca y la acuicultura no recibieron ayudas. La Sra. Álvarez subrayó que la demanda de los consumidores está disminuyendo considerablemente en España. En el primer trimestre del año, hubo una reducción del 18% del consumo en comparación con el año anterior. Estos resultados fueron muy negativos para el sector. Los consumidores no optaban por los productos de la pesca, ya que se percibían como caros. La situación en el sector era muy delicada, lo que significaba que muchos operadores podrían no sobrevivir.



El presidente sugirió que en la próxima reunión se hicieran presentaciones sobre los mecanismos de ayuda estatal por Estado miembro para los demás sectores de la cadena de suministro. La presidenta estuvo de acuerdo con la Sra. Álvarez en que la situación es bastante delicada, ya que hay una elevada tasa de inflación. Con los aumentos en los precios del pescado, el consumidor no podría permitirse la compra.

Pim Visser (VisNed) compartió su experiencia personal como gerente de una subasta de pescado. Se compensó a los pescadores, incluso mediante planes de desmantelamiento. El resto de la cadena de valor no recibió apoyo. El mes anterior, se tomó la decisión de rescindir los contratos de trabajo con todo el personal de la subasta de pescado a partir de febrero de 2023. Los costes deberán ser sufragados por la cooperativa. El Sr. Visser advirtió que, una vez que desaparecieran la logística y las instalaciones, no sería posible volver a establecerlas.

Frangiscos Nikolian (DG MARE) hizo hincapié en que el mecanismo de crisis del EMFAF y el Marco de ayudas estatales temporal no excluyen ningún sector de la cadena de suministro. Los Estados miembros deciden cómo se presta el apoyo.

Patrick Murphy (IS&WFPO) quería saber si era posible ver, caso por caso o país por país, cómo se calculaba la cifra del precio del combustible de equilibrio.

El presidente estuvo de acuerdo con el Sr. Murphy en que sería un ejercicio muy importante, y añade que el Grupo de Trabajo debería contribuir a él.

Frangiscos Nikolian (DG MARE) explicó que el informe de 2022 se publicará muy pronto en el sitio web del Centro Común de Investigación. El Sr. Nikolian preguntó al Sr. Prellezo si el cálculo del precio de equilibrio del combustible se incluirá en el informe o si se trata simplemente de un trabajo interno del grupo de expertos.

Raúl Prellezo (AZTI) respondió que el informe tendría que ser aprobado por el Plenario del CCTEP, pero que las enmiendas ya no eran posibles. En relación con la solicitud del Sr. Murphy, el Sr. Prellezo afirma que, desde el punto de vista técnico, es posible hacerlo, pero que se necesita un marco.

El presidente, como forma de avanzar, propuso que se presentara una solicitud a la Comisión Europea para que elaborara un desglose de la cifra de los precios de los combustibles a precios de equilibrio a nivel nacional y de los segmentos de flota. El Grupo de Trabajo también debería examinar la cuestión. En relación con los demás sectores, el presidente sugirió que otro miembro preparara una presentación similar a la del Sr. Thomas.

Jaroslav Zieliński (APPP) agradeció al Sr. Nikolian el trabajo realizado para desarrollar medidas de crisis. En relación con la intervención del Sr. Murphy, el Sr. Zieliński declaró que se acogería favorablemente la evolución de las cifras para el mar Báltico, especialmente para la flota costera de pequeña escala. El Sr. Zieliński subrayó que es necesario apoyar el sector de la transformación, además de que el apoyo a las proteínas de pescado baratas también es importante, al tiempo que se contabilizan las importaciones. En cuanto al mecanismo de ayuda estatal en Polonia, explicó que el mecanismo estaba dirigido a la flota y al sector de la transformación. La industria pesquera recibirá



aproximadamente 8 millones de euros, el sector de la transformación unos 20 millones de euros y el sector de la acuicultura unos 10 millones de euros.

Franciscos Nikolian (DG MARE) aclaró que su anterior referencia a las proteínas baratas se refería a la carne y el pollo, no al pescado. Los servicios de la Comisión han observado un cambio en los patrones de consumo hacia otras fuentes de proteínas.

Yobana Bermúdez (CONXEMAR) declaró que las medidas de apoyo a nivel de la UE eran pertinentes, pero que, en España, había empresas de transformación que, debido al tamaño, no podían acceder al mecanismo de crisis del EMFAF.

Katarina Šipić (AIPCE-CEP) expresó su disposición a ponerse en contacto con el Secretariado para preparar una presentación sobre los mecanismos de crisis de ayuda estatal por Estado miembro en relación con el sector de transformación.

Normas de comercialización

- **Actualización sobre las reuniones del GTE del CCTEP sobre criterios de sostenibilidad para la pesca y los productos de la acuicultura (5-9 de septiembre de 2022) por Gerd Heinen, MARE A4**

Gerd Heinen (DG MARE) recordó que, en 2020, un grupo de trabajo de expertos del CCTEP elaboró un informe sobre criterios e indicadores para incorporar los aspectos de sostenibilidad de los productos del mar en las normas de comercialización de la Organización Común de Mercados. La reunión del 5 al 9 de septiembre de 2022 fue un seguimiento de ese informe. El objetivo era desarrollar indicadores de sostenibilidad y una metodología sólida para clasificar los indicadores, lo que permitiría proporcionar información de sostenibilidad para productos individuales. Hubo un grupo de expertos dedicados a los productos de la pesca y otro grupo dedicado a la acuicultura.

El Sr. Heinen explicó que el grupo de pesca se centró en tres criterios específicos de la pesca: el impacto de la actividad pesquera en las poblaciones objetivo (presión pesquera), el impacto de la actividad en los fondos marinos y el impacto en las especies sensibles, incluidas las capturas accesorias de delfines, tiburones, focas y otras especies. El grupo se dividió en tres subgrupos para abordar los tres criterios. Se elaboró una metodología sólida para los criterios relativos a las poblaciones seleccionadas y al fondo marino, lo que permitió clasificarlas en una escala de cinco puntos. Queda por abordar el método real de comunicación de la clasificación. En cuanto a los criterios relativos a las especies sensibles, el grupo de expertos sentó las bases e identificó los próximos pasos para el desarrollo de la metodología, pero se requiere un trabajo adicional significativo. El objetivo sería concluir en la medida de lo posible la metodología para el año siguiente.

El Sr. Heinen explicó que el grupo de acuicultura reconoció la importancia de los tipos de sistemas de producción como un parámetro clave para diferentes criterios de sostenibilidad. El grupo trató de categorizar los sistemas de producción de una manera más refinada. Se seleccionaron dos indicadores de sostenibilidad: las emisiones de nutrientes y las emisiones de gases de efecto invernadero, con el fin de ayudar en la categorización. Se elaboró una puntuación para los indicadores. Ese trabajo se



basó en el informe del GTE del CCTEP de 2020. El grupo también se centró en los criterios de bienestar animal, que era un tema no cubierto en el informe de 2020. Se desarrollaron varios indicadores para el bienestar animal. El grupo concluyó que los intercambios sobre buenas prácticas, gobernanza y requisitos regulatorios entre diferentes países también eran necesarios para complementar la labor de 2020. El grupo identificó una lista de prácticas de gobernanza importantes. El objetivo del grupo sería integrar estos diferentes flujos de trabajo en un sistema de clasificación, que se basaría en las especies del animal de granja, el tipo de sistema de producción y el país de origen.

Heinen subraya que, tanto para los productos de la pesca como para los de la acuicultura, los trabajos siguen en curso. Ambos grupos de expertos elaborarán un informe que, una vez aprobado por el Pleno del CCTEP, se publicará en el sitio web del Centro Común de Investigación. La publicación estaba prevista para el otoño de 2022.

En cuanto a la perspectiva de políticas y la puesta en práctica de los criterios, un posible enfoque sería integrar los criterios de sostenibilidad en el marco de las normas de comercialización. Otro enfoque posible sería integrar los indicadores en el marco del sistema alimentario sostenible, que se espera incluya el etiquetado general de la sostenibilidad alimentaria. En ese caso, sería posible comparar productos de la misma categoría, pero también productos alimenticios diferentes, por ejemplo, entre un producto pesquero y uno cárnico. El representante de la Comisión informó de que la Comisión está considerando este último enfoque para garantizar la coherencia de las acciones políticas en el marco de la estrategia Farm to Fork. Alentó a los participantes en la reunión a que reaccionaran y compartieran sus opiniones, si las hubiere.

Pierre Commère (ADEPALE) declaró que, en Francia, la Agencia de Medio Ambiente y Energía estaba llevando a cabo un trabajo significativo sobre el mismo tema. El Sr. Commère manifestó su preocupación por el hecho de que los trabajos se desarrollen en silos. El objetivo debería ser un etiquetado armonizado en la UE.

Pim Visser (VisNed) alegó que lo que la Comisión estaba desarrollando ya existía en el mercado, a saber, a través del Consejo de Administración Marina y el Consejo de Administración de Acuicultura. El Sr. Visser expresó su preocupación por la duplicación del trabajo y la posible confusión, incluso para los consumidores. Se preguntó si la Comisión había tratado de colaborar con los sistemas existentes.

Vanya Vulperhorst (Oceana), teniendo en cuenta el intercambio de puntos de vista sobre el Marco del Sistema Alimentario Sostenible previsto para el día siguiente en el marco del Grupo de Trabajo 3, declaró que, en la actualidad, no hay suficiente información para los consumidores sobre la sostenibilidad ambiental y social de los productos en el mercado de la UE. Su organización estaría a favor de un sistema de clasificación similar a la etiqueta energética de la UE. En el caso de la etiqueta MSC, no hay clasificación y, además, puede ser costoso para los productores. Una etiqueta de las autoridades públicas, que no requiera auditoría ni pago, sería útil. La Sra. Vulperhorst deseó saber si el objetivo es desarrollar una etiqueta similar a la etiqueta energética de la UE o similar a la etiqueta ecológica de la UE.

Gerd Heinen (DG MARE), en respuesta a la intervención del Sr. Commère, declaró que los servicios de la Comisión conocían el trabajo realizado por las autoridades francesas. El trabajo no se realizaba en



silos, ya que hubo intercambios con los expertos franceses. Tanto la DG ENV como la DG MARE estaban siguiendo la evolución de la situación en Francia. El Sr. Heinen entiende la preocupación, ya que los servicios de la Comisión desean evitar la situación de varios sistemas reguladores a nivel nacional. En el marco de los trabajos sobre el etiquetado de la sostenibilidad en Francia, sigue habiendo lagunas en relación con los productos de la pesca. Debería haber armonización. Las autoridades francesas utilizan como base los trabajos de la Comisión sobre la huella medioambiental. El reto serían los diferentes plazos que se siguen, ya que, en Francia, había voluntad política para una propuesta rápida, mientras que, a nivel de la UE, la propuesta legislativa sobre el Marco del sistema alimentario sostenible estaba prevista para 2023.

En respuesta a la intervención del Sr. Visser, el Sr. Heinen declaró que la Sra. Vulperhorst ya había mencionado varias de las diferencias con respecto a los sistemas de certificación. El Sr. Heinen reconoció que en el mercado de los productos de la pesca y la acuicultura existen sistemas privados útiles y eficaces. El objetivo no era duplicar ni socavar estos sistemas. No obstante, hay margen para complementar la información disponible para los consumidores. Para los pequeños productores, los regímenes privados eran bastante costosos. El objetivo sería desarrollar un enfoque regulador simple. También se necesitaba más transparencia, ya que un mero logotipo puede ser insuficiente para que los consumidores recopilen información sobre la sostenibilidad del producto. La comunicación a través de la clasificación sería más transparente y aportaría valor añadido a los consumidores. Añadió que el etiquetado de sostenibilidad en la iniciativa del Marco del Sistema Alimentario Sostenible abarcaría tanto la sostenibilidad ambiental como la social.

Paul Thomas (AEOP) informó de que había asistido a las reuniones del CCTEP en calidad de observador en nombre de su organización. El Sr. Thomas solicitó más información sobre la aplicación de los indicadores, en particular si se verificarán anualmente. El Sr. Thomas subrayó la importancia de aplicar el mismo enfoque a todos los productos introducidos en el mercado de la UE, incluidos los productos importados. Deseó saber cómo se presentarán a las autoridades responsables los datos adicionales propuestos en el marco del sistema 2, garantizando al mismo tiempo la transparencia. Se preguntó cómo se abordarían los productos con deficiencias de datos, en particular las situaciones en que no proporcionar datos sería más beneficioso para la empresa que proporcionar datos que muestren prácticas insostenibles. En cuanto a la coherencia de las políticas, expresó su preferencia por la inclusión de los productos de la pesca en la etiqueta de sostenibilidad del Marco del Sistema Alimentario Sostenible, incluso para abordar la huella ambiental.

El presidente, debido a las limitaciones de tiempo, alentó al Sr. Heinen a responder directamente al Sr. Thomas por correo electrónico.

Sensibilización y papel de las organizaciones de productores (OP)

- **Presentación sobre el papel de las organizaciones de productores y sensibilización sobre el papel del Reglamento de la OCM por parte del representante de la AEOP**

Haga clic [aquí](#) para acceder a la presentación.



Jean-Marie Robert (Les Pêcheurs de Bretagne) recordó que el papel de las OP se había discutido en el MAC varias veces, proporcionando varios ejemplos. El Sr. Robert señaló que los intercambios sobre el próximo informe relativo al funcionamiento del Reglamento de la OCM ponen de manifiesto una falta de comprensión y de visibilidad de los planes de producción y de mercado. Algunos miembros tenían la opinión obsoleta de que las organizaciones de productores y los planes de producción y comercialización interferían en el mercado. Por lo tanto, era importante demostrar la verdadera realidad de las OP.

El Sr. Robert destacó que el contexto para la intervención variaba significativamente entre las OP. Existen OP responsables de gestionar las cuotas a través de diferentes esquemas de gestión. En el caso de Francia, las cuotas se repartieron entre las distintas organizaciones de productores. El número de buques gestionados por cada PO puede variar de 700 a 70 buques. Los retos y dificultades a los que se enfrenta son diferentes. También puede haber un impacto de los Planes de producción y comercialización que se financian o no.

El Sr. Robert presentó el Albacora del Norte como un ejemplo práctico. Los rendimientos han aumentado, los volúmenes son bastante estables, mientras que los buques pescan cada vez más. En el caso de la pesca pelágica, la actividad pesquera puede ocurrir muy rápidamente. Los buques pesqueros tienden a competir entre sí para pescar más rápido, lo que sería perjudicial para los precios y la logística. La OP decidió implementar un sistema basado en la gestión para la distribución de cuotas. Para que las cuotas funcionen, era necesario controlar las capturas, garantizando el cumplimiento y la plena transparencia entre los buques pesqueros. Había que adoptar decisiones estratégicas, que variaban según los buques, según el tipo de pesca y el tiempo de pesca. Es importante desalentar el "robo" de cuotas. Al garantizar el respeto de las cuotas, el mercado es más sano y los operadores diversifican sus capturas. Gracias a este desarrollo, se vendió más Albacora del Norte en el mercado francés. Dado que es un producto enlatado, permite el suministro continuo del mercado, por lo que es una estrategia positiva.

El Sr. Robert citó la sardina con jareta de invierno como otro ejemplo práctico. En invierno, las sardinas son muy delgadas. Un volumen limitado de sardinas está disponible, lo que conduce a varios incidentes, ya que, a veces, los productos son demasiado delgados para venderse. Los buques pesqueros no querían organizarse en relación con esta escasez. Hace unos años, se tomó la decisión de organizar el suministro. Se contacta con los compradores de sardinas, con el fin de determinar la cantidad de sardina necesaria en el mercado. Los buques pesqueros están informados de la cantidad de sardinas que deben pescarse. El cambio descrito condujo a una estabilización del primer precio de venta, además de que no hay escasez ni exceso de oferta de sardinas.

El Sr. Robert destacó que recientemente se han producido muchos cambios normativos, lo que hace que el cumplimiento sea un gran desafío. Gracias a los Planes de Producción y Comercialización, se elaboró una guía de regulación, que resume todos los deberes y obligaciones regulatorios. Las OP tienen como objetivo generar confianza a lo largo de la cadena de suministro. El Sr. Robert enfatizó que los Planes de producción y comercialización son una herramienta flexible que puede enfrentar diferentes desafíos. El diálogo y la comprensión mutua entre las partes interesadas son fundamentales. Durante situaciones de crisis, los Planes de producción y comercialización proporcionaron una buena red de seguridad. Describió varias lecciones aprendidas, como que se



acogió con satisfacción el intercambio y la difusión de buenas prácticas operativas, además de que los Planes de producción y comercialización pueden mejorar la situación en el mercado.

- **Intercambio de puntos de vista y camino a seguir**

El presidente propuso, como forma de avanzar, antes de la reunión de enero de 2023, el desarrollo de un borrador de dictamen sobre cómo mejorar la comunicación sobre el papel del Reglamento de la OCM y de las OP.

Buey de mar

- **Actualización sobre los acontecimientos recientes por Norah Parke, KFO**
- **Intercambio de puntos de vista sobre el establecimiento de un nuevo Grupo de enfoque CC-ANOC/NSAC**

Norah Parke (KFO) explicó que el proyecto de Términos de referencia propuesto para la creación de un nuevo Grupo de enfoque MAC/NSAC/CC-ANOC sobre el buey de mar tenía como objetivo dar seguimiento a la labor del grupo de enfoque anterior. Entre las cuestiones que se abordarían figurarían el impacto del aumento del esfuerzo pesquero, la situación de las poblaciones, el mercado y las amenazas ambientales. Tanto el cangrejo vivo como el procesado estarían cubiertos. En el caso del cangrejo vivo, abarcaría la ruta al mercado para capturas más vivas a través del transporte de carga y aéreo, en particular a los países asiáticos. La Sra. Parke expresó que tendrá lugar una primera reunión en línea del nuevo Grupo de enfoque en octubre de 2022. A principios de 2023 se celebraría un taller en persona. Las directrices se elaborarán a finales de 2023.

El presidente recordó que el borrador de Términos de referencia se distribuyó antes de la reunión. El borrador lo están examinando los tres consejos consultivos. Se esperaba que el Secretariado del CC-ANOC dirigiera la labor del grupo.

El Grupo de Trabajo convino en los Términos de referencia para la creación del nuevo Grupo de enfoque MAC/CC-ANOC/NSAC.

Ruegos y preguntas

Ninguno.



Resumen de puntos de acción

- Planes de producción y comercialización:
 - Borrador de texto para revisar el documento “Planes de producción y comercialización: directrices y buenas prácticas” que se presentará al Comité Ejecutivo para su examen y aprobación mediante procedimiento escrito
- Informe económico anual sobre la flota pesquera de la UE:
 - En el marco del borrador de orden del día de la próxima reunión, se programará un punto del orden del día para preparar sugerencias antes del informe de 2023
 - Solicitud a la Comisión Europea para que elabore un desglose, a nivel nacional y de los segmentos de flota, de la cifra de los precios de los carburantes en el punto de equilibrio
 - En el marco del borrador de orden del día de la próxima reunión, se programará un intercambio de puntos de vista sobre la cifra de los precios de los combustibles de equilibrio elaborada por la industria
- Invasión rusa de Ucrania:
 - En el marco del borrador de orden del día de la próxima reunión, se programará la presentación por Katarina Šipić (AIPCE-CEP) de los mecanismos de crisis de las ayudas estatales por Estado miembro para el sector de la transformación
- Normas de comercialización:
 - El Secretariado distribuirá un cuestionario para determinar la preferencia de los miembros entre la integración del etiquetado de sostenibilidad para los productos de la pesca y la acuicultura en el marco de las normas de comercialización o en el marco del sistema alimentario sostenible
- Sensibilización y papel de las organizaciones de productores (OP):
 - En el marco del borrador de orden del día de la próxima reunión, se analizará un borrador de dictamen sobre la mejora de la comunicación sobre el papel del Reglamento de la OCM y de las OP



Lista de asistencia

Representante	Organización	Cargo
Alen Lovrinov	Omega 3 Producers Organisation	Miembro
Alexandra Philippe	Market Advisory Council (MAC)	Secretariado
Alonso Abreu Lozano	Asociación de Armadores Punta del Moral (OPP80)	Miembro
Batuhan Özcelik	Marine Stewardship Council (MSC)	Miembro
Bruno Guillaumie	European Molluscs' Producers Association (EMPA)	Miembro
Catherine Pons	Federation of European Aquaculture Producers (FEAP)	Miembro
Christine Absil	Good Fish	Miembro
Daniel Voces	Europêche	Miembro
Guus Pastoor	Visfederatie	Miembro
Jaroslav Zieliński	Polish Fish Producers Association (PFPA)	Miembro
Jean-Marie Robert	Les Pêcheurs de Bretagne	Miembro
Jennifer Reeves	Marine Stewardship Council (MSC)	Miembro
Jens Mathiesen	Danish Seafood Association	Miembro
Juan Manuel Trujillo Castillo	European Transport Workers' Federation (ETF)	Miembro
Juana Maria Parada Guinaldo	OR.PA.GU.	Miembro
Katarina Šipić	EU Fish Processors and Traders Association (AIPCE) / European Federation of National Organizations of Importers and Exporters of Fish (CEP)	Miembro
Laurine Tertre	European Molluscs' Producers Association (EMPA)	Miembro
Maria Luisa Álvarez Blanco	Federación de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados y Productos Congelados (FEDEPESCA)	Miembro
Marine Cusa	Oceana	Miembro
Massimo Bellavista	COPA COGECA	Miembro
Miguel Lizaso	Comisión Europea	Experto
Mike Turenhout	Visfederatie	Miembro
Noémie Jegou	Market Advisory Council (MAC)	Secretariado
Norah Parke	Killybegs Fishermen's Organisation (KFO)	Miembro



Representante	Organización	Cargo
Pablo Iraeta	España	Observador
Patrick Murphy	Irish South & West Fish Producers Organisation (IS&WFPO)	Miembro
Paul Thomas	European Association of Fish Producers Organisations (EAPO)	Miembro
Pedro Luis Casado López	Asociación de Armadores Punta del Moral (OPP80)	Miembro
Pedro Reis Santos	Market Advisory Council (MAC)	Secretariado
Pierre Commère	Association Des Entreprises de Produits Alimentaires Élaborés (ADEPALE)	Miembro
Pim Visser	VisNed	Miembro
Raúl Prellezo	AZTI	Experto
Rosalie Tukker	Europêche	Miembro
Sarah Perry	Irlanda	Observadora
Sean O'Donoghue	Killybegs Fishermen's Organisation (KFO)	Presidente
Sergio López García	OPP Puerto de Burela	Miembro
Thomas Kruse	Danish Fishermen P.O.	Miembro
Tomasz Owczarek	Polonia	Observador
Vanya Vulperhorst	Oceana	Miembro
Yannis Pelekanakis	Federation of European Aquaculture Producers (FEAP)	Miembro
Yobana Bermúdez	Asociación Española de Mayoristas, Importadores, Transformadores y Exportadores de Productos de la Pesca y Acuicultura (CONXEMAR)	Miembro
Zarah Bellefroid	European Association of Fish Producers Organisations (EAPO)	Miembro

