



BLACK SEA ADVISORY COUNCIL /BISAC/
CONSILIUL CONSULTATIV PENTRU MAREA NEAGRA

Асоциация, регистрирана в регистъра на
Юридически лица с нестопанска
Цел (ЮЛНЦ)
На Р България ЕИК 176964109
Седалище и адрес на управление:
Варна, ул. „Охрид“ №24-26, етаж 1
office@blsaceu.eu

Asociatie, inregistrata in Registrul
persoanelor juridice fara scop patrimonial
al R Bulgaria, CUI 176964109
Sediu si adresa de conducere:
Mun. Varna, str. “Ohrid” N 24-26, etaj 1
office@blsaceu.eu

MINUTA

Întâlnirii Focus Group 5 al BISAC - 21 Februarie 2024

„FG 5 - Sprijinirea măsurilor care să permită investițiile în modernizarea flotei de pescuit, garantarea durabilității, prevenirea impactului negativ asupra mediului în timpul pescuitului și decarbonizarea“

Pe data de 21 Februarie 2024, a avut loc o întâlnire a focus group 5 al BISAC, pe tema „Sprijinirea măsurilor care să permită investițiile în modernizarea flotei de pescuit, garantarea durabilității, prevenirea impactului negativ asupra mediului în timpul pescuitului și decarbonizarea”. Întâlnirea a avut loc în format hibrid, cu prezență fizică la Constanța și online, pe platforma Zoom.

Participanți la întâlnire:

Pentru această întâlnire, au răspuns invitației BISAC următorii participanți, reprezentând autorități naționale sau institute de cercetare din cele două state:

Dl. Mihai Leonov - Subsecretar de Stat, Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale și

Dl. Gabriel Popescu - ANPA România, care au participat fizic la întâlnirea din Constanța.

Și în online:

Dna. Ancuța Kazimirovicz - Agenția Națională pentru Pescuit și Acvacultură, ANPA România

Dna. Otilia Mihail - Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, România

Dl. Cătălin Platon – Președinte ROMFISH

Dl. Gheorghe Ștefan - Director General Direcția Generală Pescuit - Autoritatea de Management pentru Programul Operational pentru Pescuit și Afaceri Maritime (DGP-AMPOPAM)

Dl. Eduard Diaconeasa - Șef Serviciu Direcția Generală Pescuit - Autoritatea de Management pentru Programul Operational pentru Pescuit și Afaceri Maritime (DGP-AMPOPAM)

Dl. Victor Niță și Dna. Laura Boicenco - Institutul Național de Cercetare - Dezvoltare Marină “Grigore Antipa” Constanța (INCDM)

Dna. Miu Adina-Iuliana și Dna. Oana Stancovici Bianu – Agenția pentru Protecția Mediului, APM Constanța

Dna. Simona Kiryakova, EAFA Bulgaria

Dna. Victoria Nikolova

Dna. Mihaela Velinova, Direcția Generală Politica Pescuitului, Ministerul Agriculturii și Alimentației

Dl. Stoyan Kotov, Ministerul Agriculturii, Bulgaria

Întâlnirea este deschisă de Dl. Yordan Gospodinov, conducător al întâlnirii.

A urmat o prezentare a Dl. Victor Niță, de la Institutul Național de Cercetare - Dezvoltare Marină "Grigore Antipa" Constanța (INCDM) cu privire la un nou proiect ce are ca temă "Decarbonizarea flotei de pescuit din Marea Mediterană și Marea Neagră - DecarboNYT". Scopul proiectului este de a evalua în ce măsură utilizarea uneltelor de traulare optimizate în Marea Mediterană și Marea Neagră poate duce la un consum mai mic de combustibil și la o flotă de pescuit mai decarbonizată.

Pentru a îndeplini acest scop, au fost definite următoarele obiective principale:

1. Realizarea unei analize detaliate a literaturii și a auditurilor energetice pentru a stabili situația actuală a activității de pescuit cu traule.
2. Lansarea de proiecte pilot testarea modificărilor.
3. Analiza socio-economică a rezultatelor obținute din proiectele-pilot menționate.
4. Asigurarea că industria pescuitului, producătorii de unelte și cercetătorii relevanți sunt implicați în acest proiect.

În cadrul acestui proiect INCDM va realiza un studiu pilot privind traularea pelagică, ce se va realiza la adâncimi între 15m și 35m.

Printre activitățile proiectului se află testarea unui traul comercial conventional comparativ cu un traul nou, un traul cu modificări. Aceste modificări vor surveni din partea partenerilor responsabili de noul design, ce vor furniza un traul modificat pentru testarea. Acest studiu va urma să testeze noi panouri și modificarea designului traului pelagic pentru a reduce consumul de combustibili fosili. În timpul încercărilor comparative pe mare, vor fi colectate date privind parametrii principali ai performanței angrenajului, consumul de combustibili și rezistența totală de remorcare a plasei, atât pentru configurațiile convenționale, cât și pentru cele nou proiectate. Pe parcursul a 10 zile, se va compara performanța unui traul pelagic conventional cu unul experimental, pe un vas cu o lungime totală de aproximativ 15m. Vor fi 4 traulări pe zi, 5 zile cu traul conventional și, respectiv, 5 zile cu traul experimental. Traulul convențional folosit este tipic celor folosite de majoritatea navelor care exploatează platforma continentală a Mării Negre. Performanța uneltelor în timpul operațiunilor de pescuit va fi monitorizată în timp real folosind sistemul SIMRAD TV80. Întreaga captură va fi cântărită, analizată și se va face o diferență între cantitățile capturate cu cele două traule.

Dl. Victor Niță, prezent la FishForum, organizat de GFCM în Antalya, subliniază faptul că acest subiect al decarbonizării este unul de interes și au avut loc diverse discuții pe tema acestuia. De asemenea, pe lângă decarbonizarea activităților de pescuit, au fost aduse în discuție și aspecte legate activități de decarbonizare a acvaculturii, instalații mai performante care să lase o amprentă de carbon mai redusă.

Discuții:

Dl. Ludmil Ikonov: Care este diferența între cele două traule menționate? În ce va constă decarbonizarea în cele două unelte ce vor fi utilizate pentru experiment?

Dl. Victor Niță: Nu sunt încă realizate modificările tehnice, dar se vizează, pe o parte utilizarea unor panouri mai ușoare și probabil mai mici, iar pe altă parte reducerea suprafeței de plasă, pentru a reduce suprafața de contact, vizând economia de carburant. Design-ul final va fi realizat de partenerii din Grecia.

Dl. Yordan Gospodinov: Înțeleg că se vizează reducerea combustibilului și prin această cale și decarbonizarea.

Dl. Gheorghe Ștefan: Care este sursa de finanțare a proiectului?

Dl. Victor Niță: Proiectul este finanțat de CINEA, în 2021, în cadrul unui call de lansări de propuneri pentru rezolvarea unor aspecte științifice, în cadrul unui contract mai mare, care mai are o durată de încă 3 ani.

Dl. Gheorghe Ștefan: Ne gândeam la o sugestie pentru o situație cât mai potrivită din teren. Plecând de la modul de analiză în teren prezentat, din punct de vedere al exactității datelor colectate pot să

apară erori dacă nu se folosește în același timp, aceeași zi, același loc, cele două traule, deoarece vorbim de specii migratoare și care datorită curenților, pot suferi modificări de la zi la zi.

Dl. Victor Niță: Din perspectivă științifică sunt de acord în totalitate. Din punct de vedere tehnic avem doar un dispozitiv de măsurat consumul de carburant și vom utiliza o singură navă, pe care trebuie schimbate traulele. Acestea sunt posibilitățile tehnice și financiare pentru acest prim studiu pilot.

Dl. Gheorghe Ștefan: Restul statelor din bazinul Mării Negre au și ei obligația acestei reduceri de carbon?

Dl. Victor Niță: Bulgaria este partener în proiectul prezentat.

Dl. Dragoș Buhai îi oferă cuvântul dl. Mihai Leonov - Subsecretar de Stat, Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale, care este prezent la întâlnirea fizică din Constanța.

Dl. Mihai Leonov: Doresc să exprim mulțumirile mele către BISAC pentru organizarea acestei reuniuni la Constanța și pentru invitația de a participa la aceste întâlniri. Apreciez eforturile și dezbaterile care au loc de fiecare dată. Deși nu pot participa mereu la acestea, mă informez ulterior de aspectele discutate și sunt alături de dvs. Consider că aceste reuniuni sunt necesare pentru armonizarea punctelor de vedere instituționale și ale sectorului, în contextul în care în acest an vor avea loc discuții tehnice cu privire la unele obligații în cazul GFCM. Cred în necesitatea unei actualizări a cadrului legislativ dedicat pescuitului și acvaculturii, mai ales în contextul actual din regiunea Mării Negre și deopotrivă armonizarea acesteia în ambele state membre în consens. Salut și faptul că prin astfel de reuniuni periodice se promovează o abordare comună și deschisă, colaborarea a celor două state membre în exploatarea rațională a resurselor marine vii și dezvoltarea sustenabilă a acvaculturii, astfel încât activitatea de pescuit și acvacultură să fie sustenabilă pe termen mediu și lung în fața provocărilor de mediu și ale conflictului din Ucraina. Susțin importanța aspectelor socio-economice ale pescuitului, prin care trebuie să urmărim în special dezvoltarea și prosperitatea comunităților pescărești, adaptarea la situațiile specifice, dar și creșterea valorii adăugate a produselor obținute prin pescuit și prelucrarea acestora. O primă valorificare superioară în condițiile care să respecte standardele europene privind siguranța alimentelor. Activitățile tradiționale de pescuit sunt esențiale pentru această regiune. Sunt de natură să încurajeze dezvoltarea comunităților locale, creșterea veniturilor pescarilor, prin diversificarea activităților legate de pescuit și crearea de noi locuri de muncă cu ajutorul fondurilor nerambursabile. Este important ca mediul academic și de cercetare să sprijine prin expertiza lui proiectele de cercetare în domeniul pescuitului la nivel național și în misiuni științifice comune cu Bulgaria, inclusiv prin analiza efectelor schimbărilor climatice la nivelul bazinului Mării Negre. Și nu în ultimul rând, pentru că acvacultura reprezintă o alternativă la pescuit, este important ca cercetarea să se extindă și în domeniul acvaculturii și să se continue proiectele pilot comune pentru dezvoltarea mariculturii.

Dl. Victor Niță: Am avut ocazia de a reprezenta, în această dimineață, Institutul la o întâlnire specială solicitată de secretarul executiv al GFCM, care își dorește ca GFCM să ajute la crearea unei rețele de comunicare între Institutele de Cercetare din Mediterana și Marea Neagră, privitor la aspectele de pescuit și acvacultură. Se va crea o bază de date și o rețea de experți în pescuit și acvacultură, ce va ajuta la a se răspunde mai prompt și mai bine organizat tuturor provocărilor legate de aspecte științifice în pescuit și acvacultură.

Urmează o prezentare a Dl. Gabriel Popescu - ANPA România, ca răspuns la informațiile solicitate de BISAC prin intermediul unei adrese, informații esențiale pentru subiectul discuțiilor din cadrul întâlnirii.

Situația actuală a flotei de pescuit a României:

Flota de pescuit este alcătuită din 173 nave/ambarcațiuni cu o capacitate totală de 1633.44 GT și 6348.56 kW.

Dintre acestea, 97 nave sunt echipate cu motor (în procent de 56%) și 76 sunt fără motor (în procent de 44%). Navele de pescuit alocate pescuitului la scară mică cu lungimea de până la 12 metri reprezintă 85% din totalul flotei de pescuit, cu 23% GT și 30% kW (147 nave, 377.63 GT și 1911.34 kW) și navele peste 12 metri reprezintă doar 15% din flota cu 77% GT și 70% kW (26 nave, 1255.81 GT și 4437.22 kW).

Segmente de flota:

- sub 06 m - reprezintă un procent de 8% (14 ambarcațiuni, 9.32 GT și 65.08 kW);
- 06 -12 m - procent de 77% (133 nave, 368.31 GT și 1846.26 kW);
- 12-18 m - procent 12% (21 nave, 709.81 GT și 3035.97 kW);
- 18-24 m procent 3% (5 nave, 546 GT și 1401.25 kW).

Nevoia de dezvoltare a flotei cuprinde, acțiuni de reparare/modernizare a navelor și motoarelor principale în vederea realizării reducerii consumului de carburant și micșorarea emisiilor de carbon. De asemenea, o altă nevoie exprimată de majoritatea armatorilor o reprezintă modernizarea aparaturii la bord care să cuprindă echipamente pentru siguranța personalului de la bordul navelor, accentuată și de conflictul armat din Marea Neagră și de prezența minelor marine în zonele de pescuit ale României.

Deși este evidentă din punctul de vedere al sustenabilității exploatarea resurselor și al mediului necesitatea reducerii capacităților flotelor europene, conform documentelor programatice și orientărilor Comisiei și discuțiilor în cadrul GFCM, trebuie avut în vedere faptul că eficientizarea navelor, implicit modernizarea acestora presupune reînnoirea navelor cu unele eficiente energetice, nu doar a echipamentelor acestora, care ar avea emisii mult mai reduse de carbon sau zero în cazul celor electrice.

În plus, cerințele noului regulament de control nu ar putea fi implementate în toate statele membre UE tocmai din cauza vechimii navelor de pescuit de peste 20 de ani (în cazul României), îndeosebi cele referitoare la REM dar și în scopul tranziției energetice.

Blocajele identificate în modernizarea flotei sunt în primul rând legate de lipsa resurselor financiare ale proprietarilor de nave dar și de lipsa de Kw alocați României, pe fondul solicitărilor tot mai numeroase, din partea persoanelor interesate, care evidențiază deseori diferența de capacitate alocată României față de alte state membre.

Creșterea capacității actuale exprimată în GT și Kw ar permite introducerea de nave și echipamente noi, eficiente energetic, adaptate pentru dotarea cu echipamente de control adecvate, de către agenți economici cu putere financiară.

Accesibilitatea tehnologiilor noi pentru operatorii economici cu venituri mai reduse ar putea fi realizată mai rapid prin accesul la finanțări nerambursabile pentru modernizare, lucru care ar facilita și controlul autorităților responsabile în ceea ce privește debarcările și trasabilitatea capturilor.

Strategiile și măsurile de decarbonizare pe care ANPA le are în vedere pentru a fi implementate. Măsurile de decarbonizare și soluțiile urmărite pentru infrastructura portuară.

Pactul verde european stabilește un obiectiv de utilizare eficientă a resurselor, de reducere la zero a emisiilor până în 2050 și de protejare, conservare și consolidare a capitalului natural al UE, cu un obiectiv intermediar de reducere cu 30 % a emisiilor până în 2030. De asemenea, un alt obiectiv UE este ca 30% din suprafața marină să fie în zone protejate, iar 10% să constituie zone strict protejate. Din studii realizate în diverse flote de pescuit europene se poate ajunge la o reducere a consumului de carburanți de până la 34%, dacă se înlocuiește traularea de fund cu unelte pasive, traularea de fund fiind cea mai mare consumatoare de carburanți.

Au mai fost identificate și alte metode de scădere a consumului, avute în vedere de către ANPA: modernizarea traulurilor (mai ușoare, ajustabile), optimizarea formei și a suprafeței navelor de pescuit,

folosirea de carburanți bio/verzi, motoare electrice pentru pescuitul mic costier (SSF), facilități portuare pentru încărcarea motoarelor electrice, pescuit mai precis (utilizarea camerelor, senzori), schimbarea propulsiei/carburantului (motorina/gaz/hidrogen), dar care impun o modificare a nevoii de spațiu la bordul navei.

Pentru perioada următoare ANPA are în vedere următoarele aspecte care să stea la baza deciziilor viitoare privind decarbonizarea și anume:

- Este necesară o analiză detaliată asupra datelor existente la nivel european/date necesare pentru procesul de decarbonizare;
- O analiză națională a consumului de carburant în funcție de unealtă, zona de pescuit, specia țintă;
- Nevoia de continuare a studiilor/proiectelor pilot,
- O cât mai buna diseminare a rezultatelor ce au avut un impact pozitiv în acest proces;

Discuții:

Dna. Otilia Mihail: Mă bucur că am clarificat aspectele legate de măsuri, iar prezentarea ANPA a fost una foarte cuprinzătoare. Sunt onorată că sunt invitată la întâlnirile dvs., iar subiectele sunt unele de interes pentru mine, având în vedere că scopul nostrum este protecția mediului marin.

Urmează o prezentare a Dl. Gheorghe Ștefan – Director General DGP-AMPOPAM, ca răspuns la informațiile solicitate de BLSAC prin intermediul unei adrese, cu privire la țintele de decarbonizare.

- Măsurile incluse în viitorul program de pescuit cu privire la modernizarea flotei și condițiile de accesare a fondurilor. - Acțiunea 1.1.3 Susținerea modernizării ambarcațiunilor aparținând micului pescuit costier și navelor de pescuit pentru creșterea performanței economice, securitatea și siguranța la bord și scăderea impactului de mediu, urmărește susținerea modernizării ambarcațiunilor aparținând micului pescuit costier și navelor de pescuit pentru creșterea performanței economice, securitatea și siguranța la bord și scăderea impactului de mediu. Pot fi achiziționate sau modernizate uneltele pescărești, inclusiv cele fixe și echipamentele pentru realizarea capturilor și păstrarea acestora la bord, fără însă a crește capacitatea de pescuit sau de a prinde pește a navei sau ambarcațiunii. Noile unelte de pescuit trebuie să fie mai selective decât cele vechi, contribuind astfel la prevenirea, scăderea sau recuperarea capturilor nedorite sau accidentale. Uneltele vechi, care prezintă riscul de a fi pierdute și a deveni deșeuri marine, pot fi înlocuite, cu condiția distrugerii și dispensării de acestea în condiții de siguranță față de mediu. Achiziția echipamentelor pentru realizarea capturilor și păstrarea acestora la bord poate avea ca scop inclusiv procesarea capturilor la bord, pentru adăugarea de valoare produselor pescărești (mese de sortare a capturilor, containere pentru depozitarea și răcirea capturilor etc) sau inclusiv comercializarea capturii direct de la bord (nave specializate de depozitare care permit identificarea și trasabilitatea capturii, echipamente pentru cântărire și ambalare, case de marcat etc). În prezent, proiectele de ordonanță de urgență, respectiv hotărâre de Guvern necesare pentru implementarea Programului pentru Acvacultură și Pescuit 2021- 2027 se află pe circuitul de avizare, astfel că informațiile cu privire la condițiile de accesare vor fi disponibile după finalizarea cadrului de implementare.
- Măsurile incluse în viitorul program de pescuit pentru asigurarea țintelor de decarbonizare, inclusiv măsurile de decarbonizare și soluțiile urmărite pentru infrastructura portuară. - Prin Prioritatea 1 Promovarea pescuitului durabil și a refacerii și conservării resurselor biologice acvatice, Obiectiv Specific 1.1. Consolidarea activităților de pescuit durabile din punct de vedere economic, social și de mediu, Acțiunea 1.1.1 Sprijinirea modernizării infrastructurii pescărești urmărește sprijinirea achiziției sau modernizărilor uneltelor pescărești, inclusiv a celor fixe și a echipamentelor pentru realizarea capturilor și păstrarea acestora la bord, fără

însă a crește capacitatea de pescuit sau de a prinde pește a navei sau ambarcațiunii. Noile unelte de pescuit trebuie să fie mai selective decât cele vechi, contribuind astfel la prevenirea, scăderea sau recuperarea capturilor nedorite sau accidentale. Uneltele vechi, care prezintă riscul de a fi pierdute și a deveni deșeuri marine, pot fi înlocuite, cu condiția distrugerii și dispensării de acestea în condiții de siguranță față de mediu. Achiziția echipamentelor pentru realizarea capturilor și păstrarea acestora la bord poate avea ca scop inclusiv procesarea capturilor la bord, pentru adăugarea de valoare produselor pescărești (mese de sortare a capturilor, containere pentru depozitarea și răcirea capturilor etc) sau inclusiv comercializarea capturii direct de la bord (nave specializate de depozitare care permit identificarea și trasabilitatea capturii, echipamente pentru cântărire și ambalare, case de marcat etc). Sunt încurajate, în mod special, operațiuni care conduc la eficiență energetică și la „decarbonizarea” navelor de pescuit, cu excepția celor care se referă la modernizarea sau înlocuirea motoarelor.

Urmează o intervenție a Dl. Stoyan Kotov, din partea Ministerului Agriculturii din Bulgaria, Autoritatea de management a programului de pescuit, cu privire la măsurile privind obiectivele de decarbonizare.

- Măsurile cuprinse în viitorul program de pescuit pentru modernizarea flotei și condițiile de acces la fonduri. - În trimestrul III al anului 2024, este planificată deschiderea unei recepții pentru tipul de activitate „Sprijin pentru îmbunătățirea situației economice și sociale a operatorilor de pescuit”. Condițiile de aplicare pentru acest tip de activitate vor fi publicate pe Portalul Informațional Unificat, urmând a fi susținute investiții pentru renovarea și repararea navei. Bugetul planificat este de aproximativ 3,5 milioane BGN.
- Măsurile incluse în viitorul program de pescuit pentru a asigura obiectivele de decarbonizare, inclusiv măsurile de decarbonizare și soluțiile de infrastructură portuară urmărite. - Oferă oportunitatea netă de îmbunătățire a eficienței energetice și de decarbonizare a pescuitului ce se va realiza prin instalarea de SRE pentru alimentarea instalațiilor de la bord pentru a reduce consumul de combustibil în timpul pescuitului. PMDRA va sprijini, de asemenea, înlocuirea elementelor uneltelor de pescuit cu cele care au rezistență mai mică în timpul pescuitului și conduc la un consum mai mic de combustibil. Investițiile în porturile de pescuit și porturile de agrement vor fi direcționate către instalarea de SRE pe teritoriul lor. În al doilea trimestru al anului 2024 este planificată o recepție pentru tipul de activitate „Îmbunătățirea infrastructurii porturilor de pescuit, piețelor de pește, locurilor de debarcare și porturilor de agrement, pentru a facilita descărcarea și depozitarea capturii nedorite” cu un buget de aproximativ 18 milioane BGN.

Urmează o intervenție a doamnei Mihaela Velinova, Direcția Generală Politică Comună pentru Pescuit, Ministerul Agriculturii și Alimentației. În ceea ce privește subiectele discutate, decarbonizarea și consumul de combustibil, mă bucur că în România colegii au început să lucreze pe acest proiect care să ajute să faciliteze această decarbonizare. Scopurile UE sunt foarte ambițioase, dar în Marea Neagră avem alt specific, alt caracter al flotei și administrația care se ocupă cu protecția sectorului, prin instituții diferite, iar către Comisie, UE, noi spunem mereu că sunt prea ambițioși în ceea ce privește Bulgaria. Bulgaria are 40% din capturile totale și nu poate singură să ajungă la împlinirea acestor obiective. Obiectivele sunt 30% pentru zone protejate și 10% zone strict protejate. Acest lucru înseamnă că tot spațiul să fie folosit pentru acest lucru, pentru pescuit se reduce. Nu trebuie să fie folosite zonele de pescuit, care nu sunt așa de mari, pentru a putea avea și 30% pentru zone protejate. Dacă avem 100% pentru pescuit, am putea vorbi și de zone protejate.

Când vorbim de nave noi, ambarcațiuni noi, iar noi avem o flotă foarte învechită înseamnă că o să fie împotriva criteriilor care sunt puse pentru combustibil și tonaj brut. Este bine să ajungem la amprenta solicitată, iar beneficiile să fie și bune pentru beneficiari.

Dl. Cătălin Platon: Aș dori să împărtășesc îngrijorarea doamnei Velinova cu privire la obiectivele ambițioase ale CE, care nu țin cont de specificul fiecărei țări, mai ales în domeniul pescuitului și acvaculturii. Cu o zi în urmă am avut întâlnirea comitetului consultativ pentru acvacultură, la Bruxelles, unde am avut invitat un reprezentant de la Curtea Europeană de Audit, care a prezentat raportul nr.25, cu privire la acvacultură. Întrebarea auditorilor a fost legată de faptul că pe ultimele două cicluri de finanțare au fost alocate fonduri, de ce nu a crescut producția în acvacultură. Răspunsul nostru a fost legat de problemele pe care le confruntă acvacultură din punct de vedere al accesului la spațiu, licențiere, autorizare și birocrație, cât și restricțiile de mediu la care este supusă această activitate, aspecte ce duc la imposibilitatea creșterii producției, în condițiile în care EU importă 75% din ce consuma, din țări care unele nu au restricții de mediu.

Dna. Mihaela Velinova: Planurile EU sunt foarte ambițioase, dar trebuie să fie astfel pentru a fi foarte ambițioși și a ajunge la un anumit țel. Dar acestea trebuie să fie și corespunzătoare cu posibilitățile pe care le au țările, cu specificul de creștere, care să fie luat în calcul pentru a fi adaptate pentru pescuitul respectiv.

În continuare Dl. Yordan Gospodinov prezintă datele oficiale pentru Bulgaria, cu privire la subiectul discuțiilor din cadrul întâlnirii.

Datele prezentate sunt date oficiale pentru o perioadă de 4 ani, 2019 – 2023, o analiză comparativă. Datele pentru anul 2023 nu sunt gata la momentul acestei întâlniri.

În ceea ce privește segmentele de flotă, avem următoarea situație:

- sub 06 m – 674 (2020), 688 (2021), 697 (2022)
- 06 -12 m – 1074 (2020), 1032 (2021), 991 (2022)
- 12-18 m – 65 (2020), 65 (2021), 61 (2022)
- 18-24 m – 18 (2020), 18 (2021), 18 (2022)
- peste 24 m – 11 (2020), 11 (2021), 11 (2022)

În ceea ce privește KW avem un total de 53627 (2020), 52901 (2021), 52050 (2022).

Navele din flota Bulgariei sunt unele foarte învechite, iar în ultimii ani din păcate nu au fost reînnoite.

În noul program vom avea radiere a flotei, iar o parte din aceste nave vechi, dacă răspund unor cerințe, vor fi radiate.

Dl. Yordan Gospodinov și dl. Dragoș Buhai mulțumesc participanților pentru implicarea și pentru contribuțiile aduse la discuțiile subiectului focus grupului și închid întâlnirea.

Minută realizată de: Dna. Anca-Maria Panait

Președinte BISAC: Dl. Dragoș Buhai