



6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

Proyecto de dictamen XX: Modernización y mejora de los pesqueros, directrices comunitarias sobre capacidad de pesca/potencia

Introducción

La flota pesquera comunitaria la componen una gran variedad de buques, por sus dimensiones, finalidad y antigüedad; características que impactan las condiciones laborales y la seguridad de la tripulación, así como el medio ambiente. El promedio de edad de los buques de la flota comunitaria es de 25 años, por lo que sería necesario su modernización con vistas a mejorar las condiciones laborales, según los miembros del CC SUR, siendo igualmente voluntad comunitaria, recogida en la Política Pesquera Común: «la PPC debería contribuir a mejorar las condiciones de laborales y la seguridad de los operadores del sector de la pesca.». Sin embargo, esta mejora debe afrontar numerosas restricciones normativas y, en particular, la limitación en la capacidad de pesca y en la potencia.

La Política Pesquera Común (PPC) define la «capacidad de pesca» de un buque como: la expresión «capacidad de pesca» designa el arqueo de un buque expresado en arqueo bruto (GT) y su potencia en kilovatios (kW), tal y como determinan los artículos 4 y 5 del Reglamento del Consejo (CEE) n° 2930/86. Arqueo y potencia se ven limitados a fin de preservar los recursos pesqueros, en respuesta a las demandas de la PPC. La PPC indica así como «los Estados miembro deberían adoptar medidas específicas a fin de adaptar el volumen de pesqueros de la Unión a los recursos disponibles, partiendo de su evaluación relativa al equilibrio entre capacidad de pesca de su flota y posibilidad de pesca de que dispone» .

1. Impacto de las directrices del arqueo y de la potencia sobre las condiciones laborales y la seguridad

La medición del arqueo bruto de un buque tiene en cuenta todo el espacio cerrado del buque en metros cúbicos (incluidos los espacios de almacenamiento de las capturas, los camarotes de la tripulación, etc.). La noción de espacios cerrados comprende igualmente los espacios cubiertos o semicerrados, de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio de Londres. Esta noción de espacio cerrado, en relación con el arqueo, no contempla su carácter estanco o no (entrepunte, techo de abrigo, cofres, etc.). Según la eslora de los buques y su nacionalidad, la medición del arqueo puede simplificarse mediante una fórmula que comprende la eslora, la manga y puntal del buque.





6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

Con antelación a la evolución de las técnicas de la pesca y al deseo (o no) de los armadores de instalar nuevos equipamientos (equipamientos de pesca, electrónica, etc.) a fin de alcanzar una mayor eficacia y rendimiento de la pesca, resulta prioritario para los propietarios de un buque mayoritariamente el maximizar la capacidad dedicada a la pesca sin sobrepasar los topes en materia de arqueo bruto y potencia. La limitación del tonelaje bruto puede, por ende, impactar de manera negativa la seguridad del buque y su navegación, así como afectar al confort de su tripulación, dado que afecta a las iniciativas destinadas a responder a la necesidad de mayor confort de los pescadores en los espacios de descanso y a la mejora de la seguridad, en relación con la sensibilización de los armadores que se ven incitados a mejorar la ergonomía de los puestos de trabajo para reducir los riesgos de accidente.

Los metros cúbicos ganados entran pues en competencia con el volumen de la bodega, sala de máquinas o depósitos de carburante.

La modernización de los buques, que puede considerarse beneficiosa para la tripulación, y que no siempre responde a la nueva normativa sino a los compromisos a los que se ven sujetos los armadores, deseosos de ir más allá de lo que es obligatorio, en particular reduciendo vibraciones, emisiones de contaminantes por la elección de nuevos carburantes, molestias acústicas, ganando espacio a bordo y en seguridad puede así verse frenada por la limitación del tonelaje bruto.

Si las directrices por capacidad, sea por el arqueo o por la potencia del motor (en kW) no son, para todas las flotas de pesca, parámetros adecuados para expresar y medir la presión de pesca, la potencia está estrechamente relacionada con la seguridad del buque de pesca, en particular con mal tiempo. De manera que, reducir en un 30% la potencia de los motores durante su renovación, está en contradicción con los objetivos de mejora de la seguridad de la PPC.

2. Confort a bordo de los pesqueros

La necesidad de mejorar el confort a bordo de los buques (espacios comunes más amplios, camarotes adaptados a la talla de la tripulación, incremento de las instalaciones sanitarias y mejora de su calidad) y la ergonomía de los equipamientos y espacios de trabajo es una exigencia que los sindicatos formulan desde hace tiempo. Se ha visto reforzada por la aprobación del Convenio n° 188 de la OIT, sobre el Trabajo en la Pesca, siendo también identificada como una de las condiciones necesarias para atraer a los jóvenes hacia este sector, en particular hacia la pesca de altura. Estas mejoras permitirían también facilitar las condiciones de acceso a este sector a las mujeres, mejorando por ende la paridad en este sector.

Las limitaciones actuales dejan un escaso margen a la mejora de los espacios de alojamiento.





6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

3. La obligación de desembarque y las condiciones de trabajo a bordo

Otro factor que influye en la posibilidad de modernizar los buques es la implementación de la obligación de desembarque. La obligación de desembarque implica que ya no es posible descartar capturas no deseadas o de las que no se posee cuota, lo cual significa que deberá haber a bordo del buque espacio para almacenar y (posiblemente) procesar el pescado no deseado.

Además, en los casos de marea de más de un día, el buque tendrá que hacer más viajes entre las aguas de pesca y los puertos de descarga y de vuelta a las aguas de pesca, utilizando más combustible, con la consiguiente posible necesidad de contar con depósitos de combustible mayores para no tener que repostar cada vez que el buque descargue.

Naturalmente, esto debe hacerse respetando los límites definidos en la normativa actual y, por lo tanto, deja menos margen todavía para la modernización de los buques en beneficio de la tripulación.

La obligación de desembarque tiene también una repercusión en cuanto a horas de trabajo e ingresos de los pescadores.

4. Desafíos internacionales

Se están desarrollando negociaciones dentro de la OMC para obtener un acuerdo internacional sobre el uso de subvenciones para la pesca. En efecto, parece que las negociaciones no ámbito do ODD 14.6 llegarán a resultados antes del final del año. El objetivo siendo que los miembros:

“ Antes del 2020, procedan a la eliminación de ciertas formas de subvenciones a la pesca que contribuyen a la sobrecapacidad y la sobrepesca, y a la eliminación de subvenciones que contribuyen a la pesca ilegal, no declarada, y sin reglamentación (INN) y no introduzcan nuevas subvenciones de este tipo, reconociendo que el tratamiento especial y diferenciado (TSD) apropiado y eficaz para los países en desarrollo y los países los menos avanzados podría ser parte integrante de las negociaciones de la OMC sobre las subvenciones a la pesca”.

Si estamos totalmente de acuerdo con la idea de eliminar las pescas “INN”, en todo el mundo, la referencia a las nociones de “sobre capacidad” y a “sobre pesca” exige un enfoque de terreno mucho más pormenorizado, dado las realidades de los recursos y de su evolución zona por zona, y los medios instaurados – Estado por Estado- para explotarlos.

Los miembros del CC SUR desean llevar la atención de la Comisión sobre estos asuntos para evitar el riesgo mayor de ver la modernización necesaria de los buques, a través de la modificación de los cálculos de arqueo, ser recalificada de “subvención a la pesca”, que estaría pues prohibida, dado el espectro actual en vigor para la definición de estas subvenciones.





6 rue Alphonse Rio • 56100 Lorient
+33 297 83 11 69 • info@cc-sud.eu
www.cc-sud.eu

5. Retos medioambientales:

Más allá de los aspectos relacionados con el confort y la seguridad, las directrices de la flota pesquera europea, mediante una limitación de las capacidades, que tiene por objetivo regular el esfuerzo de pesca, no integran determinada normativa pendiente que podría impactar de manera importante la capacidad de los buques (zona de limitaciones de emisiones NECA o SECA, filtros de partículas, etc.) ni anticipa la puesta en marcha de nuevas tecnologías (necesidad de volúmenes suplementarios para almacenar GNL, hidrógeno, etc.) a bordo de los buques, que permitirían adaptarse, como pueden actualmente hacer los mercantes, en relación con compromisos internacionales destinados a descarbonizar las actividades.

Conclusiones

Por las razones arriba expuestas, aumentar el límite máximo fijado por arqueo bruto y potencia, adoptar nuevos métodos de medición o bien abandonar todo mecanismo preciso de directrices que no existe más que en la UE (partiendo del principio de que la existencia de verdaderos TAC tras la Obligación de Desembarque impide el despliegue del esfuerzo pesquero) permitiría ganar en flexibilidad para mejorar, exclusivamente, las condiciones de vida y laborales a bordo, preservando la sostenibilidad de los recursos, basándose en la idea de que sería más apropiado determinar los espacios definidos de otro modo y que ajustaría de forma más exacta la «verdadera» capacidad de pesca.

No obstante, incluso con la normativa actual, los propietarios de los buques deben esforzarse por modernizar su herramienta de producción para mejorar las condiciones laborales de la tripulación. Tales mejoras son posibles en un gran número de buques, en particular en los más antiguos, respetando los toques de capacidad vigentes.

Impactan también la salud y seguridad a bordo, así como la transición energética del sector pesquero.

