



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

Dictamen 136: Balance, un año después de la implementación de la obligación de desembarcar

Este dictamen del CC Sur responde a la consulta de la Comisión Europea (Correo ref. Ares(2019)7821069) y se basa en situaciones tipo que se han producido en 2019, con el objetivo de informar acerca de los progresos que se puedan haber conseguido, y mostrar las dificultades encontradas en la implementación plena y total de la obligación de desembarcar. En este dictamen, el CC Sur propone también posibles soluciones por explorar con la finalidad de mejorar la aplicación de esta medida.

Las ONG ambientalistas del CC Sur recuerdan que es necesario cambiar el orden establecido para luchar contra los impactos medioambientales negativos de una mortalidad producida por la pesca indeseable e innecesaria. Desde el inicio de la obligación de desembarque, se han implementado o alentado muy pocas medidas para evitar la captura no deseadas o para mejorar la selectividad. La simple adopción de exenciones suplementarias a la obligación de desembarcar, además sin medidas de control adecuadas, comprometería la consecución de los objetivos de la PPC y del buen estado ecológico. Según las ONG ambientalistas y el CC Sur, estos cambios deberían iniciarse con una documentación completa para mejorar el asesoramiento científico y un plan de acciones claro y viable para reducir las capturas indeseables.

1. Estudio de caso

Con el objetivo de respaldar su caso, los miembros del CC Sur han identificado dos ejemplos: la campaña de la caballa en España y una comparativa de las consecuencias de la variabilidad de los TAC en Francia. Estos ejemplos permiten dejar claras las dificultades encontradas durante 2019 en el marco de la aplicación de la obligación de desembarcar.

a. La campaña de la caballa en las zonas pesqueras nacionales españolas

La campaña de la caballa de 2019 en las zonas pesqueras nacionales españolas (zonas 8 y 9) revela un problema de *choke*. En efecto, algunos pequeños pescadores solo han podido faenar durante una o dos semanas: sus cuotas eran tan pobres que no se les permitía pescar durante más días. Otros barcos han tenido que limitar significativamente sus salidas al mar para evitar agotar su cuota y para evitar que, a causa de esta especie, su actividad total quedara paralizada.

b. Variabilidad de los TAC e implementación de la OD en Francia

La mejora de la selectividad o el refuerzo del control se priorizan para contribuir a la implementación de la obligación de desembarcar (OD), pero la estabilidad de los niveles de TAC también puede ser importante.



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

En el marco de la pesca en alta mar francesa, la mayor parte de los *stocks* (rapes, gallos, etc.) se explotan al RMS y han disfrutado de una estabilidad relativa en los niveles de los TAC. Esto ha permitido que las organizaciones de productores puedan realizar la gestión de su trabajo teniendo en cuenta la OD, procurando así que las capturas probables coincidan con las cuotas disponibles. Cuando estén disponibles los resultados de las observaciones en el mar, es probable que muestren una disminución muy clara, así como una ausencia de descartes en lo que respecta a los gallos y las rayas, por ejemplo.

Por el contrario, la volatilidad extrema de los niveles de los TAC en lo que respecta a la caballa o al jurel hace que regularmente se produzcan arbitrajes complicados entre flotas y pesca artesanal. La prioridad principal es la búsqueda de un equilibrio entre la pesca directa y la pesca complementaria. En Francia, 2019 nos ha mostrado que es imposible definir los objetivos en lo que respecta a la estrategia o la selectividad vinculados con la exención de *minimis* para la caballa, ya que las capturas anuales realizadas utilizando el arrastre han sido bastante inciertas, a causa también de la variabilidad de los TAC. Sin embargo, debe enfatizarse que la exención de *minimis* en cuestión permitió evitar un fenómeno de especies de estrangulamiento a nivel francés para las pesquerías cuya selectividad era difícil de mejorar, y también permitió que los buques fueran liberados de la obligación de desembarque para los casos de fuerza mayor que comprometen la seguridad del barco y de la tripulación.

2. Problemas detectados y soluciones ineficaces

a. Proyectos difíciles de llevar a cabo y que están aún en estado de proyecto

La no adaptación de las infraestructuras portuarias y, por ello, la imposibilidad de hacerse cargo del conjunto del pescado desembarcado, es uno de los principales problemas identificados por los miembros del CC Sur. Aunque se han buscado soluciones, particularmente mediante proyectos piloto, no se ha realizado nada en concreto, y los proyectos han quedado en estado de proyecto. Esto ha sido debido a una falta de financiación o más bien de disponibilidad de fondos. La realidad es que los puertos de pesca, y en concreto los más pequeños, no pueden autofinanciar estas nuevas estructuras. Además, las administraciones pesqueras nacionales o regionales tampoco han asumido dichos costes. Esto obedece al hecho que el uso de los fondos comunitarios no es racional y eficaz en todas las escalas, según los miembros del CC Sur. El FEMP no ha sido operativo: la prueba es su bajo nivel de uso.

También nos hemos encontrado con este problema en el caso de la adaptación de los barcos. Se han desarrollado ciertos proyectos piloto que habían recibido financiación del FEMP para realizar estudios para conseguir una mayor selectividad de los aparejos de pesca, pero en muchos casos no han ido más allá de ser proyectos piloto. Por otro lado, los proyectos de mejora de la selectividad son limitados. Hay peces planos (pleuronectiformes) que, a causa de su forma, necesitarían un tipo de redes muy diferentes de las que se utilizan para otras especies semipelágicas o pelágicas. Pero esto no sería rentable para las empresas.



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

Podemos citar también la mezcla de especies que, por el contrario, son muy similares (los bancos de sardinas y de boquerones en momentos de eventos medioambientales puntuales en Portugal, particularmente). Aumentar el tamaño de las redes no puede ser la única solución: cuanto más grande es la red, mayor es la posibilidad de pescar «agua en lugar de peces», lo que tendría un impacto muy importante en la rentabilidad del sector de la pesca. Por ello, hay numerosos proyectos que no han sido adoptados por los pescadores. La Comisión debería haber presentado artes y tecnologías al sector que hubieran permitido una mayor selectividad, mucho antes de obligar a los desembarcos .

Finalmente, se han acordado numerosas exenciones *de minimis* y de alta supervivencia con el objetivo de paliar ciertas dificultades. Sin embargo, es muy difícil realizar los estudios y proyectos científicos necesarios para la obtención de dichas exenciones. Las exenciones solo se han acordado a los stocks para los cuales se han realizado estudios científicos, pero esto no significa que no deban realizarse muchos otros estudios o existir otras exenciones en vigor.

b. Repartición de las cuotas

El caso de la caballa en España revela un problema de *choke*, pero también. y por encima de todo. un problema de repartición de la cuota. También se podría citar al espada en Portugal, cuya pesquería se cierra prematuramente por falta de cuota. Esta falta de flexibilidad e intercambios se debe, según los miembros del CC Sur, a un problema «cultural». A finales de cada año ciertos estados miembros presentan excedentes para numerosas cuotas, las cuotas no utilizadas, mientras que para las mismas especies hay otros estados miembros que tienen flotas paralizadas por la falta de cuotas de pesca.

La solución propuesta del «pool» de cuota aprobado por el Consejo en el acuerdo sobre los TAC no es suficiente, ya que los intercambios solo pueden realizarse durante los primeros meses del año.

c. Impactos sociales

Para el conjunto de las flotas, la obligación de desembarcar tiene costos e ha implicado más trabajo para las tripulaciones sin aumentar los beneficios. Esto se debe al aumento del tiempo de clasificación para separar los desembarques «no comerciales» de capturas «con poco interés comercial» o incluso de capturas «por debajo del tamaño mínimo legal». Estas horas suplementarias de manipulación y de almacenaje provocan un aumento de los riesgos de accidentes a bordo. Además, la cuestión de la estiba de las capturas no deseadas a bordo es extremadamente compleja y laboriosa para las pesquerías demersales con la implementación del Reglamento (UE) 2019/472 que establece un plan plurianual para las poblaciones capturadas en las aguas occidentales y su articulación con el Reglamento (CE) 1224/2009, artículo 44 (Dictamen 134 del CC Sur).

d. Desconfianza del sector





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

Finalmente, sigue existiendo un problema de fondo: la compatibilidad de los diferentes reglamentos, su comprensión y su ausencia de coherencia. Ciertas normas de obligación de desembarcar se contradicen con las normativas europeas o nacionales que limitan las capturas (por día, por semana, etc.) para ciertas especies de interés. Los pescadores no pueden entender que les obliguen a llevar a tierra ciertas especies cuando, por el contrario, son obligados a rechazar otras, a menudo por precaución, comprometiendo seriamente la viabilidad económica del buque. Esta incomprensión se destacó con la publicación del nuevo reglamento europeo sobre las medidas técnicas (reglamento de la UE 1241/2019), ciertas especies están sujetas a la obligación de desembarque, sin ninguna exención, pero también están prohibidas por este nuevo reglamento. Los inspectores de pesca, por su lado, no disponen de una interpretación clara y unificada sobre la forma en que deberían aplicarse las normas. Inspectores de dos estados miembros diferentes pueden hacer interpretaciones diferentes. Esta falta de claridad acentúa la desconfianza de la flota respecto a los dispositivos de control a distancia, ya que estima que el único objetivo de las autoridades es aumentar el control, pero sin ninguna medida de flexibilidad para facilitar la aplicación de la obligación de desembarcar. Finalmente, algunos profesionales cuestionan la utilidad de mantener a bordo y desembarcar capturas que obviamente están dañadas en el momento de la captura o especies que se deterioran rápidamente, no adaptas para el consumo y que tienen malas cualidades organolépticas en el momento del desembarque (caballa, jurel en particular).

3. Propuestas de soluciones

A la vista de los elementos citados anteriormente, los representantes del sector del CC Sur proponen las recomendaciones siguientes con el objetivo de mejorar la obligación de desembarcar.

- a. Proponer planes para apoyar el desarrollo de la industria manufacturera, la investigación y desarrollo de productos innovadores a partir de especies que actualmente no son absorbidas por el mercado o que tienen un valor económico bajo, así como estímulos comerciales para la creación de una red de recogida de pescado en condiciones de rechazo y la implementación de una red de infraestructuras con capacidad de almacenaje de pescado. Los proyectos de investigación científica deben poder ponerse en práctica.
- b. Realizar, finalmente, un trabajo real de priorización de los objetivos políticos. La obligación de desembarcar no dejará de ser una simple herramienta al servicio del objetivo político de RMS, y la situación de los *stocks* que se guían por los TAC debe diferenciarse dentro de la OD según si disponen o no de una evaluación analítica. Esto también debe permitir que se coordinen las normas que se contradicen entre las diferentes administraciones y mejorar los conocimientos a todos los niveles.



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

- c. Limitar la aplicación de la obligación de desembarcar solo a ciertos *stocks*. Según creen los miembros del sector del CC Sur, la obligación de desembarcar no puede aplicarse al conjunto de los *stocks* que se guían por los TAC. Deberían retirarse de la lista los *stocks* con cuotas muy bajas y las especies no comerciales.
- d. Permitir la apertura de la red (slipping) en ciertos casos, al igual que ya está autorizado para el cerco.

En conclusión, según el parecer de los miembros del sector del CC Sur, la obligación de desembarcar ha tenido consecuencias económicas, sociales y medioambientales negativas. Las soluciones propuestas hasta ahora no han permitido limitar las consecuencias negativas, en parte debido a sus costes. Sería pues sensato, según ellos, modificar esta norma para mejorar y tener en cuenta la realidad sobre el terreno.

Se espera, finalmente, que las instituciones europeas realicen un ejercicio de priorización política y, por consiguiente, den curso a los medios necesarios para que se establezcan todas las condiciones requeridas para una explotación real de los *stocks* europeos al RMD. Se espera que este ejercicio permitirá volver a dotar de significado las decisiones europeas relativas a la gestión, lo cual facilitará su posterior implementación. Además, una mayor estabilidad en los niveles de las posibilidades de pesca contribuirá a la consecución del cambio.