



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

## Dictamen 146: Modernización y mejora de las condiciones de trabajo a bordo de los buques de pesca y límite de capacidades de pesca

### Introducción

La flota de pesca europea se compone de buques de muy diversos tipos, en lo que a dimensiones, finalidad y antigüedad se refiere. Las características de los buques influyen sin duda en las condiciones de trabajo y la seguridad de la tripulación. La edad media de los buques de la flota comunitaria siendo de 25 años, es necesaria, según los miembros del CC SUR una modernización para mejorar las condiciones de trabajo. También es una voluntad comunitaria presente en la Política Pesquera Común «la PPC debe contribuir a la mejora de las condiciones de seguridad y de las condiciones laborales de los operadores del sector pesquero». “ Sin embargo, esta mejora se enfrenta a numerosas dificultades reglamentarias y en particular la limitación de la capacidad de pesca.

La Política Pesquera Común (PPC) define la «capacidad pesquera» de un buque de la siguiente manera: «capacidad pesquera» significa el arqueado de un barco expresado en GT (Gross Tonnage) y su potencia expresada en kW (kilowatios) tal como se definen en los artículos 4 y 5 del Reglamento (CEE) n.º 2930/86 del Consejo. Se limita esta capacidad para preservar los recursos pesqueros y responder a los pedidos de la PPC. Así, en la Política Pesquera Común, podemos leer que «los Estados miembros deben adoptar medidas específicas para adaptar el número de buques pesqueros de la Unión a los recursos disponibles, basándose en sus evaluaciones del equilibrio entre la capacidad pesquera de sus flotas y las posibilidades de pesca disponibles».

### 1º) Impacto del arqueado bruto y la propulsión en las condiciones de trabajo y la seguridad

El cálculo del arqueado bruto de un buque debe tener en cuenta todos los volúmenes (incluidos los contenedores de pescado, las instalaciones de clasificación y congelación del pescado, el alojamiento de la tripulación, etc.).

Con el fin de maximizar los beneficios, la prioridad de los propietarios de buques es maximizar la capacidad de pesca sin superar los límites del arqueado bruto. Por lo tanto, el límite de arqueado bruto tiene un impacto negativo en la seguridad y el confort dado que penaliza las iniciativas de añadir mejoras en la seguridad, el confort y la calidad en los barcos, pues los metros cúbicos adicionales que estos implican deben competir, por ejemplo, con la capacidad de la bodega de pescado, el volumen de la sala de máquinas o los depósitos de combustible.





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

La necesaria modernización de los buques, que puede aportar ventajas para la tripulación en cuanto a reducción de las vibraciones, emisiones y ruido y, en principio, más espacio a bordo y mayor seguridad, se ve mermada por el límite máximo de arqueo bruto.

Aunque en algunos casos la relación directa entre la potencia de propulsión y la capacidad pesquera de un buque puede estar justificada, la potencia de propulsión está muy relacionada con la seguridad de un buque pesquero, especialmente en condiciones meteorológicas adversas. Así, reducir de 30% la potencia de los motores en caso de renovación, está en contradicción con los objetivos de mejora de la seguridad de la PPC.

## **2º) Confort a bordo de los buques pesqueros**

La necesidad de mayor confort a bordo de los buques (espacios comunes a bordo más amplios, cabinas para 2 personas en lugar de para 4 o 6 y mejores instalaciones sanitarias) es algo que los sindicatos demandan desde hace tiempo. Esta demanda se ha reforzado con la aprobación del Convenio 188 de la OIT sobre el trabajo en la pesca y se ha identificado también como una de las condiciones para atraer a más trabajadores jóvenes al sector, especialmente para los buques pesqueros de larga distancia. Estas mejoras permitirían también facilitar las condiciones de acceso a este sector a mujeres y así, aumentar la paridad en este sector que sigue siendo hoy en día muy masculino.

Los límites actuales dejan poco espacio para mejorar el espacio de alojamiento.

## **3º) 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, lo cual significa que deberá haber a bordo del buque espacio para almacenar y (posiblemente) procesar el pescado no deseado.

Además, 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.





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

#### 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 las 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.

#### Conclusiones

Por los motivos anteriormente expuestos, un aumento del límite de la capacidad de arqueo bruto o la introducción de métodos alternativos para calcularlo daría más flexibilidad para mejorar las condiciones de vida y de trabajo a bordo, a la vez que preservaría la sostenibilidad del recurso.

Ahora bien, incluso con la normativa actual, los propietarios de los buques deben hacer un esfuerzo por modernizar sus buques, con el fin de mejorar las condiciones de trabajo de su tripulación. En muchos buques puede hacerse, especialmente en los más antiguos, respetando también los límites de arqueo bruto actuales.

No es solo una cuestión de salud y seguridad a bordo, sino también de mejorar las condiciones de un trabajo que sigue siendo uno de los más peligrosos.

#### x Posición de las ONG para el medioambiente del CC Sur





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

Las ONG están de acuerdo en que es necesario y urgente mejorar las condiciones de trabajo en el sector, aunque recelan sobre el proyecto de dictamen presentado. Consideran que carece de referencias científicas y de base técnica que la respalden y añaden que sería muy útil contar en una de las reuniones del CC Sur con especialistas en materia de capacidad de flota y procedentes de otros campos científicos para ayudar en una discusión informada.

Las ONG muestran su preocupación por los riesgos ambientales que este enfoque puede plantear y están dispuestas a participar en una solución común que no incluya necesariamente una flexibilización de las normas de control y seguimiento aplicadas.

No está claro de qué forma o formas se pretende aumentar el GT sin aumentar la capacidad, es decir, sin aumentar el espacio de almacenamiento disponible. Así pues, las ONG tienen una actitud más bien crítica con respecto a la aplicabilidad real de la sugerencia y consideran que sería fundamental someter a debate estudios y expertos que demuestren o ayuden a entender cómo se harían esas adaptaciones. Sería precipitado avanzar hacia una flexibilización de las normas antes de garantizar estas necesidades y conllevaría un riesgo notable para los ecosistemas.

En cuanto a la utilización de financiación pública para este fin, recuerdan que, de acuerdo con los objetivos ODS 14.6 y la Organización Mundial del Comercio (OMC), los subsidios perjudiciales son aquellos que aumentan la sobrecapacidad, la sobrepesca o la pesca INDNR (ilegal, no declarada y no reglamentada). La sobrecapacidad de la flota puede aumentarse incrementando la capacidad nominal de un buque pesquero en términos de arqueo bruto (GT) o kW, o aumentando la capacidad del buque para encontrar y capturar peces, por ejemplo mediante artes de pesca más eficientes.

Un océano saludable es esencial para el empleo y la seguridad alimentaria en la UE y fuera de ella. Además de rebajar los objetivos del ODS 14.6 sobre el uso sostenible del océano, la asignación de fondos públicos para financiar la modernización de los buques debilita la posición de la UE en las actuales negociaciones de la OMC<sup>1</sup>.

Las inversiones en "subsidios para la investigación, el desarrollo y la innovación destinados a garantizar una pesca sostenible, incluso la reducción de los efectos negativos de la pesca en el medio marino" se han utilizado para permitir el uso de motores más potentes y más eficientes en términos de consumo de combustible. En la UE, en lugar de reducir el consumo general de combustible, esta exención ha conllevado un aumento de la cantidad de peces capturados y del tiempo que los buques pasan en el mar. Como ha señalado la Comisión Europea, no hay ni un solo Estado miembro de la UE que haya implementado un sistema de verificación apropiado y más de la mitad de las embarcaciones de la UE han instalado una potencia de motor superior a la legalmente permitida.

La modernización de los buques más antiguos, por ejemplo, con motores más potentes o más eficientes y otros cambios aumentará la capacidad de la flota de la Unión Europea o aumentará el tiempo en el mar y la autonomía de los buques si no se aplican medidas de gestión adecuadas. Este aumento de la capacidad pesquera de la UE pondrá en peligro aún más si cabe la salud de nuestro océano y, por ende, el futuro de los pescadores europeos.

<sup>1</sup>[http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/july/tradoc\\_155746.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2017/july/tradoc_155746.pdf)





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

En junio, el Comisario Sinkevičius reiteró su compromiso de poner fin a los subsidios que perjudican a la pesca europea, y declaró que estaba "preocupado por las negociaciones en curso sobre el FEMP para el próximo periodo financiero. En particular, en lo que respecta a las cuestiones de subsidios que pueden contribuir al exceso de capacidad y a la sobrepesca. Estos subsidios son contrarios a nuestro objetivo de mantener poblaciones saludables de peces en la Unión Europea y a nuestros compromisos internacionales".

Según Skeritt *et al.* (2020), "los subsidios para el aumento de capacidad son los que se espera que conduzcan a la desinversión en activos de capital natural por la sobrepesca" (Sumaila *et al.*, 2010). Estos incluyen todas las formas de entradas de capital e inversiones en infraestructuras de financiación pública que reducen artificialmente los costes o aumentan los ingresos y, **en el contexto de las pesquerías de la UE, incluyen la construcción, renovación y modernización de buques**"<sup>2</sup>.

Las ONG se ven afectadas por las preocupaciones expuestas por el sector y lógicamente no se oponen al uso de fondos privados para financiar la modernización de los buques. Sin embargo, apoyamos la asignación de fondos públicos a proyectos e iniciativas destinados a lograr el bienestar público, a bienes y objetivos que beneficien a las comunidades costeras y a los ciudadanos, en contraposición a una fracción del sector privado.

El dinero público debe invertirse en la protección y la restauración de la vida en nuestros océanos y apoyar a los pescadores para reducir su impacto en el medioambiente. También debe permitir actividades pesqueras sostenibles que reduzcan la huella en el medioambiente marino en general, evitando la contaminación marina. De esta manera, los recursos públicos deben destinarse a la adquisición de conocimientos, la búsqueda de soluciones, la planificación eficaz y la garantía de la debida aplicación de las reglas.

Los fondos públicos deben utilizarse para proteger el medio marino, incluyendo proyectos-piloto para investigar técnicas innovadoras de mitigación para combatir la captura accidental de especies sensibles, implementar medidas de ordenación en las AMP y restaurar los hábitats protegidos, en lugar de contribuir a la destrucción de los ecosistemas marinos.

<sup>2</sup><https://academic.oup.com/icesjms/advance-article/doi/10.1093/icesjms/fsaa142/5902157>

