ASOCIACIÓN NACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES PALANGREROS DE ALTURA (ANAPA)

ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE PALANGRE Y OTRAS ARTES DE PONTEVEDRA (ARPOAN)

LA PROTECCION DE LOS TIBURONES EN LA UNION EUROPEA Y EN NUEVA ZELANDA: DOS POLÍTICAS DIFERENTES

Julio 2015

LA PROTECCION DE LOS TIBURONES EN LA UNION EUROPEA Y EN NUEVA ZELANDA: DOS POLÍTICAS DIFERENTES

1. INTRODUCCION

Uno de los aspectos de mayor preocupación mundial en la protección de la pesca de tiburones hace referencia a la cuestión de evitar que se produzca el desecho o devolución al mar de los cuerpos o carcasas de los tiburones, después de haber cortado y guardado las aletas a bordo. Este es la operación denominada "*finning*" y las normativas de protección de los tiburones se afanan en establecer las pautas de control más adecuadas para evitar que en las flotas se produzca este repudiado fenómeno.

En la actualidad, los Estados interesados en las pesquerías de tiburones y a la vez preocupados por su protección y sostenibilidad, tratan de establecer las normas de control más eficaces y adecuadas para evitar que se produzca el indeseado ·finning". La clave de la cuestión se centra en conseguir conciliar esas medidas de control con la necesaria viabilidad de la actividad pesquera de las flotas.

Este informe trata de comparar las legislaciones sobre la protección de los tiburones en particular sobre la prohibición del cercenamiento (separación) de las aletas a bordo de los buques, de dos partes contratantes de varias Organizaciones Regionales de Pesca (OROPs) que están catalogadas como partes altamente responsabilizadas con la sostenibilidad de los recursos y de los ecosistemas y que a menudo sus legislaciones son citadas como ejemplos de protección eficaz de las especies marinas, en particular los tiburones: La Unión Europea y Nueva Zelanda.

Unión Europea

Nueva Zelanda

Por otro lado, este informe también va dirigido a informar a los consumidores sobre cómo se protegen a estas especies para garantizar la supervivencia de las mismas.

Como información previa de interés, se considera relevante aclarar que la flota comunitaria de palangre de superficie, principalmente española, realiza capturas solamente sobre dos especies de tiburones, las cuales representan en torno al 95% de los elasmobranquios que capturan. Estas especies son la quella o tintorera (*Prionacea glauca*) con, aproximadamente, el 81% de las capturas y el marrajo (*Isurus oxyrhinchus*) con, aproximadamente, el 12% de las capturas y, en ambos casos, sus poblaciones gozan de buena situación biológica.

TINTORERA o QUELLA

Prionacea glauca

MARRAJO

Isurus oxyrhinchus

2. ¿CÓMO PROTEGEN LA UNIÓN EUROPEA Y NUEVA ZELANDA A LOS TIBURONES?

Antes de nada, reiterar de nuevo algo que el consumidor debe saber: que en la gran mayoría de los países que capturan tiburones ESTÁ PROHIBIDO EL CORTAR LAS ALETAS Y CONSERVARLAS A BORDO Y TIRAR LOS CUERPOS DE LOS TIBURONES POR LA BORDA. ESTA PRACTICA TOTALMENTE PROHIBIDA SE CONOCE CON EL NOMBRE DE “FINNING”.

Sin embargo, para controlar que no haya “finning”, esto es, controlar que no se devuelvan al mar los cuerpos de los tiburones sin las aletas, la UE y Nueva Zelanda aplican políticas diferentes que también tienen efectos diferentes sobre el empleo y las empresas cuyos barcos capturan tiburones.

2.1. Las medidas de la Unión Europea

En el mes de junio del año 2013, la UE publicó un Reglamento[1] por el que se prohíbe cortar (cercenar) las aletas completamente a bordo de los barcos.

El consumidor debería conocer cómo se llegó a este Reglamento.

¿Fue consensuado con el sector?

Hubo una consulta pública con varias opciones, pero, a pesar de las numerosas peticiones del sector de capturas de tiburones y otras especies sobre los efectos negativos que iba a tener esta medida sobre el empleo, la rentabilidad, la seguridad a bordo (las aletas son como cuchillas que pueden causar graves daños a quienes las manipulan a bordo de un barco que se está moviendo), la calidad, etc., no se le hizo caso, ni por parte del Consejo ni por parte del Parlamento Europeo. En esta falta de apoyo al sector influirían decisivamente las ONGs más radicales que no fueron capaces de ver los graves problemas que iba a acarrear esta medida al empleo y a las empresas propietarias de esta flota[2]

2.2. Las medidas de Nueva Zelanda

Nueva Zelanda es un país con una amplia trayectoria en materia de regulación y control de la pesca[3], siendo uno de los primeros en introducir el sistema de gestión basado en las cuotas individuales transferibles (ITQs).

En el mes de octubre del año 2014 (15 meses después de la publicación de la normativa de la UE), Nueva Zelanda publicó una norma que para controlar que no haya "finning" permite excepciones a la regla general de que las aletas vayan adheridas a los cuerpos a bordo de los barcos. Así, permite, por ejemplo, que la especie de tiburón Tintorera ("Blue shark") pueda ser procesada a bordo con corte de las aletas pero éstas deberán desembarcarse unidas en bolsas o con cuerdas a los cuerpos.

En otras 7 especies de tiburón[4] se permiten desembarcar las aletas separadas de los cuerpos siempre que cumplan una proporción determinada entre el peso de las aletas y el peso de los cuerpos[5]. Por ejemplo, si se desembarcan 100 Kgs de peso total de los cuerpos, las aletas desembarcadas no pueden pesar más 3,5 Kgs. Antes de aprobar estas excepciones a la regla general fueron consultadas todas las partes implicadas (ONGs, opinión pública, sector, científicos). Pero en esta ocasión el Gobierno neozelandés buscó un equilibrio entre las posiciones de prohibición total de cercenamiento de las aletas a bordo con las posiciones del sector pesquero de establecer algunas excepciones a la norma general y así poder mantener vivo el empleo y las empresas pesqueras neozelandesas.[6]

---

[1] *Ver Reglamento (UE) Nº 605/2013 de 12 de junio de 2013 (D.O.: L 181 de 29/6/2013)*

[2] *La inmensa mayoría de estas empresas son PYMES cuyos propietarios muchas veces son los patrones de estos barcos.*

[3] Ver, por ejemplo, la Ley de Gestión Marina de 2005(Ministerio de Medio Ambiente de NZ). Página web: http://www.mfe.govt.nz/marine/legislation/fiordland-marine-management-act

[4] *Elephant fish (ELE), Ghost shark (GSH), Mako shark (MAK), Pate Ghost Shark (GSP), Porbeagle shark (POS), Rig (SPO) Y School Shark (SCH).*

[5] *Tal como lo permitía el Reglamento (CE) Nº 1185/2003, que fue modificado por el Reglamento actual (Reglamento CE 605/2013).*

[6] *Para mayor información consultar: http://www.fish.govt.nz/en-nz/Environmental/Sharks/Eliminating+shark+finning+in+New+Zealand.htm*

3. CONSECUENCIAS PARA EL EMPLEO Y LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS COMUNITARIAS

A continuación se exponen las consecuencias que ha tenido en el sector pesquero y en la flota comunitaria, la aplicación de la nueva normativa comunitaria (Reglamento (UE) Nº 605/2013) que prohíbe el corte de aletas a bordo de los buques y, por tanto, el procesamiento a bordo de los tiburones.

3.1. Consecuencias sociales y económicas

Hay que recordar que las empresas comunitarias propietarias de buques de palangre de superficie que capturan pez espada y tiburones son empresas familiares en las que el patrón suele ser un miembro de la familia. Son, por tanto, PYMES en las que cualquier cambio operativo y más este tipo de cambio que supone traer la aleta con un pequeño corte, adherida al cuerpo o carcasa del tiburón, suponen un incremento muy importante de los costes de explotación. En particular:

BENEFICIO MEDIO DE UN BUQUE POR MAREA:	65.714 €
INCEMENTO DE LOS COSTES[7] POR LA NORMATIVA COMUNTARIA (REG. 605/2013) POR BUQUE Y MAREA:	32.967 €
REDUCCIÓN DEL BENEFICIO MEDIO POR BUQUE Y MAREA:	- 50,17%
SOBRECOSTE TOTAL/FLOTA/AÑO:	14 millones de euros

Fuente: CAMPAÑA XUNTOS: "Guía informativa sobre la gestión y aprovechamiento sostenible de las especies de elasmobranquios". Este proyecto contó con el apoyo del MAGRAMA, FUNDACIÓN BIODIVERSIDAD Y FUNDAMAR.

Esta reducción tan drástica en los beneficios medios por buque que ha tenido un fuerte impacto en la viabilidad económica de la flota, ha supuesto que solo en la Comunidad Autónoma de Galicia se hayan solicitado entre los años 2014 y 2015:

32 PARALIZACIONES DEFINITIVAS
EQUIVALENTES A UNA AYUDA PÚBLICA[8] DE: 28 MILLONES DE EUROS

[7] *Incrementos debidos a: trabajo a bordo por pieza, pérdida de un 10% de capacidad de bodega, embalaje (arpillera), elaboración, etc.*

[8] *De los cuales, 19 millones ya han sido concedidos, quedando 9 millones de euros para una próxima convocatoria de ayudas. Fuente: Elaboración propia a partir de las convocatorias 2014 y 2015 de la Xunta de Galicia*

Estas paralizaciones definitivas suponen una pérdida de empleo de unos 320 tripulantes a bordo más los cientos de empleos indirectos en tierra que conllevan la desaparición de los buques.

El consumidor debe saber que estas paralizaciones definitivas se están dando en una Comunidad Autónoma como Galicia, altamente dependiente de la pesca, donde algunas poblaciones costeras viven, en gran medida, de esta flota de palangre de superficie.

3.2. Consecuencias políticas

La Política Exterior de la nueva Política Pesquera Común (PPC) establece que la UE debe contribuir a la consecución de una mejor gobernanza internacional, tratando de dirigir el proceso de fortalecimiento de las Organizaciones Regionales de Pesca (OROPs) con el fin de mejorar la conservación y gestión de los recursos pesqueros[9].

Respecto al tema que nos ocupa, el problema reside en que las OROPs[10] consideran más equilibradas las medidas propuestas por Nueva Zelanda y que apoyan otros países, que las medidas propuestas por la UE. Es decir, todas están de acuerdo en seguir prohibiendo el "finning" (corte de aletas y descarte de los cuerpos) pero se decantan a favor de que, en algunos casos como los propuestos por Nueva Zelanda, se permita el corte a bordo de las aletas y unirlas a los cuerpos con bolsas o establecer ratios entre el peso de las aletas y el peso de los cuerpos.

Es lógico pensar que en aquellas OROPs en las que participa Nueva Zelanda, este país no quiera apoyar las medidas de la UE cuando éstas fueron rechazadas por el Gobierno neozelandés al aprobar otras medidas diferentes, tan solo 15 meses después de las aprobadas en la Unión Europea.

Por tanto, la Comisión europea debería reflexionar a la hora de dirigir el proceso de fortalecimiento de las OROPs y ser consciente que a lo mejor sus propuestas deberían modificarse para que fuesen aprobadas por todas las partes pertenecientes a las OROPs.

3.3. La pérdida de competitividad de la flota comunitaria

La falta de respaldo de las OROPs hace que la flota comunitaria que tan solo captura el 7% de la producción mundial de tiburones, pierda competitividad frente al resto de las flotas de países terceros que no tiene que soportar los sobrecostes derivados por las medidas de la UE. Esta pérdida de competitividad está suponiendo, como ya dijimos, la paralización definitiva de muchas unidades con el consiguiente aumento del desempleo en zonas costeras altamente dependientes de la pesca y que ya soportan un alto índice de desempleo[11].

---

[9] *Ver artículo 29.2 del Reglamento (CE) Nº 1380/2013 relativo a la Política Pesquera Común.*

[10] *Por ejemplo, en la ICCAT ("International Commission for the Conservation of the Atlántic Tuna") o en la WCPFC ("Western Central and Pacific Fisheries Commission") no apoyan las medidas de la UE sobre la prohibición sin excepciones del cercenamiento de las aletas a bordo.*

[11] Por ejemplo, en la Comunidad Autónoma de Galicia, el desempleo se sitúa en torno al 22%

4. Y AHORA, ¿QUÉ?. CONCLUSIÓN

Dadas las consecuencias sociales, económicas y políticas y de pérdida de competitividad y de unidades de la flota comunitaria de palangre de superficie, la UE debería evaluar el impacto de estas medidas aprobadas hace dos años, aceptar la imposibilidad de lograr la multilateralidad de su normativa en el seno de las OROPs y, en consecuencia, modificar la normativa para adaptarla a la de otros países que, como Nueva Zelanda, son por lo menos tan ecologistas como los Estados miembros de la UE, pero que han sabido equilibrar las posiciones de unos y de otros para llegar a la aprobación de medidas racionales que permiten compatibilizar el control de la prohibición del "finning" con los intereses sociales y económicos de las empresas que capturan tiburón.

Vigo, Julio 2015

LA PROTECCION DE LOS TIBURONES EN LA UNION EUROPEA Y EN NUEVA ZELANDA: DOS POLÍTICAS DIFERENTES

ANEXO

Exposición de los sobrecostes previstos por el seno del sector antes de la entrada en vigor del Reglamento 605/2013, sobre cercenamiento de las aletas de los tiburones en los buques, extraído de la *"Guía informativa sobre la gestión y aprovechamiento sostenible de las especies de elasmobranquios"* (http://fundamar.org/proyectos/medio-ambiente/campana-xuntos/)

			Situación antes de la modificación del Reglamento nº1185/2003	Situación tras la entrada en vigor del Reglamento n 650/2013	PIEZA	MAREA MEDIA (60 Tn)
A	COSTE TRABAJO A BORDO POR PIEZA		1,05 €	4,2 €	3,15 €	2.721,60 €
B	PÉRDIDA DE UN 10% DE CAPACIDAD DE BODEGA (LUCRO CESANTE)	CUERPOS (6.000 kg, 0,6 €/kg)				3.600,00 €
		ALETAS (720 kg, 12 €/kg)				8.640,00 €
C	PRECIOS UNIDAD ARPILLERA		2,4 €	4,8 €	2,4 €	2.073,60 €
D	TRANSPORTE A PLANTA POR PIEZA		0	0,47 €	0,47 €	406,08 €
E	ELABORACIÓN (CORTE ALETAS/PIEZA)		0	5 €	5 €	4.320,00 €
F	TRANSPORTE A FRIGORÍFICO/PIEZA		0	0,47 €	0,47 €	406,08 €
G	DISMINUCIÓN DE LA CALIDAD (de 0,8 €/kg a 0,6 €/kg)					10.800,00 €
TOTAL FINAL PÉRDIDAS (por marea de un buque congelador medio)			32.967,36			
BENEFICIOS (por marea de un buque congelador medio)			65.714,29			
PORCENTAJE (de las pérdidas sobre los beneficios medios)			50,17%			

	España	Portugal
TOTAL DESEMBARQUES / AÑO (tn)	18.214 tn	7.700 tn
TOTAL PERDIDAS OCASIONADAS POR LA MEDIDA / AÑO (€)	10.007.792 €	4.230.811 €
TOTAL PÉRDIDAS FLOTA / AÑO (€)	14.238.603 €	

LA PROTECCION DE LOS TIBURONES EN LA UNION EUROPEA Y EN NUEVA ZELANDA: DOS POLÍTICAS DIFERENTES

Contenido

1. INTRODUCCION 2
2. ¿CÓMO PROTEGEN LA UNIÓN EUROPEA Y NUEVA ZELANDA A LOS TIBURONES? 3
   2.1. Las medidas de la Unión Europea 4
   2.2. Las medidas de Nueva Zelanda 4
3. CONSECUENCIAS PARA EL EMPLEO Y LA RENTABILIDAD DE LAS EMPRESAS COMUNITARIAS 5
   3.1. Consecuencias sociales y económicas 5
   3.2. Consecuencias políticas 6
4. Y AHORA, ¿QUÉ?. CONCLUSIÓN 7

Anexo: Exposición de los sobrecostes previstos por el seno del sector antes de la entrada en vigor del Regla 605/2013, sobre cercenamiento de las aletas de los tiburones en los buques