

## Ninguna ayuda de la UE a la modernización y la construcción de buques pesqueros

Votación en sesión plenaria sobre el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca el 23 de octubre de 2013

Ponente: Alain Cadec (PPE) A7-0282/2013 - 2011/0380 (COD)

Hemos identificado dos ámbitos prioritarios de enmienda para el Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca (FEMP):

- Incrementar las ayudas financieras para la recolección de datos y las actividades de control y aplicación de la normativa;
- Acabar con las subvenciones que incentivan la sobreexplotación pesquera.

**Este documento informativo se centra en la necesidad de acabar con las subvenciones que incentivan la sobrepesca y en formas alternativas de respaldar la transición hacia una pesca sostenible.**

A principios de este año, con el aplastante apoyo del Parlamento Europeo, la UE acordó una nueva Política Pesquera Común (PPC) que tiene el objetivo de invertir los graves niveles de agotamiento de las poblaciones de peces, minimizar los efectos dañinos de la pesca sobre los ecosistemas marinos y restablecer un sector pesquero sostenible.<sup>1</sup> Las próximas decisiones sobre el nuevo FEMP presentarán oportunidades importantes para respaldar esta transición hacia una pesca sostenible, a condición de que la asignación del gasto público contribuya a los objetivos de la PPC y no menoscabe su intención de restablecer las poblaciones de peces europeas.

Existe un amplio consenso en relación con que la UE ha estado subvencionando un exceso de la capacidad pesquera,<sup>2</sup> hasta el punto que en la actualidad la flota es, en algunas pesquerías, de dos a tres veces mayor de lo que permitiría una pesca sostenible.<sup>3</sup>

Por eso pedimos a los diputados al Parlamento Europeo que:

- **Voten en contra de las subvenciones a la renovación de la flota (Art. 32 b nuevo), (la Comisión de Pesca está completamente dividida al respecto: 12:11).**
- **Voten en contra de las enmiendas que introducen medidas que favorecen el mantenimiento y el incremento del exceso de capacidad, incluyendo las ayudas para la sustitución de motores (Art. 39), la paralización temporal (Art. 33 a nuevo) y los fondos mutuales (Art. 33 b nuevo).**
- **Voten a favor de dedicar el gasto público a medidas que respalden los objetivos de la PPC, incluyendo la recolección de datos y el control y la aplicación de la normativa.**

De hecho, las subvenciones a la construcción de buques han estado prohibidas desde 2004 precisamente porque se demostró que era imposible controlar el impacto de las subvenciones a la construcción sobre la capacidad pesquera total de la flota. Además, la UE ha remitido una propuesta al Grupo de Negociación sobre las Normas de la Organización Mundial del Comercio (WTO) para prohibir las subvenciones a la construcción de nuevos buques pesqueros y la renovación de los ya existentes.<sup>4</sup> En consecuencia, la Comisión Europea ha propuesto suprimir dichas subvenciones en el nuevo FEMP, incluyendo las ayudas para la sustitución de motores y para la paralización temporal de las actividades pesqueras. Sería por lo tanto contradictorio reintroducir esas medidas.

<sup>1</sup> A pesar de que el estado de las poblaciones de peces empieza a mostrar ciertas mejoras, siguen sobreexplotándose el 33% de los recursos evaluados en el Atlántico y el 88% de los evaluados en el Mediterráneo. Comunicado de la Comisión al Consejo relativo a una consulta sobre las posibilidades de pesca para 2014, <http://bit.ly/16v0xRi>.

<sup>2</sup> [http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2013/07/Call-on-the-Members-of-the-European-Parliament-to-stop-funding-overfishing\\_July2013.pdf](http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2013/07/Call-on-the-Members-of-the-European-Parliament-to-stop-funding-overfishing_July2013.pdf).

<sup>3</sup> Documento de trabajo de la Comisión (2008). Reflexión sobre reformas adicionales de la Política Pesquera Común.

<sup>4</sup> Ver TN/RL/GEN/134 presentada en mayo de 2006.

## **Cuatro motivos para invertir en la transición hacia la sostenibilidad y no en la construcción de buques pesqueros y la modernización de la flota**

### **1. Las inversiones en la flota incrementan la capacidad pesquera, lo cual lleva a la sobrepesca**

La modernización de los buques pesqueros y la sustitución de sus motores son medidas comúnmente asociadas a una mayor eficiencia y una mayor capacidad para capturar pescado, un fenómeno llamado “evolución tecnológica”.<sup>5</sup> Un informe reciente del Tribunal de Cuentas Europeo indicaba que los buques equipados con los llamados motores de bajo consumo energético incrementaban su capacidad pesquera, por ejemplo al pasar más horas en el mar.<sup>6</sup> Además, sabemos que es relativamente sencillo incrementar la potencia real de los motores de los buques, por ejemplo reajustando la inyección de combustible o mejorando la propulsión, y consignar una potencia menor en las declaraciones oficiales. De hecho, la Comisión Europea y el Tribunal de Cuentas consideran que éste es un problema generalizado.<sup>7</sup> Por eso, cualquier supuesta medida de control en relación con la sustitución subvencionada de los motores o de los buques al completo resulta engañosa. Además, las inversiones en la modernización de la flota probablemente ayudarían a mantener el exceso de capacidad y, de hecho, los Estados miembros no basan las decisiones sobre la asignación de subvenciones pesqueras en información relevante como por ejemplo cuáles son las especies objetivo.<sup>8</sup>

En lugar de fomentar la construcción y renovación de la flota, las ayudas públicas deberían usarse para ayudar a los pescadores, los científicos y las comunidades costeras a adaptarse al objetivo de gestión de la nueva PPC, por ejemplo financiando:

- **La investigación y la realización de pruebas en relación con métodos y artes de pesca más selectivos (por ejemplo, enmienda (AM) 291 sobre el Art. 36.1 y AM 292 sobre el Art. 36.1 a nuevo);**
- **Fomento del capital humano y del diálogo social, incluyendo el aprendizaje permanente y la divulgación de los conocimientos (AM 257 – 260 sobre el Art. 30 y AM 261 – 263 sobre el Art. 31);**
- **Planes de formación que incluyan, por ejemplo, ayudas para la revisión de los planes operativos o para el manejo de artes de pesca más selectivos, cuando los pescadores se ven obligados a cambiar sus prácticas como resultado de un plan de ajuste de la flota (AM 261-263 sobre el Art. 31 o AM 302 sobre el Art. 37.1).**

### **2. Es probable que las nuevas tecnologías reemplacen a la mano de obra**

La modernización y renovación subvencionada de los buques podría no fomentar el empleo, ya que los nuevos buques y equipos podrían sustituir a grupos de embarcaciones más antiguas y requerir menos tripulación en cubierta. De hecho, en los buques que utilizan artes de pesca selectivos generalmente trabajan más personas por tonelada de pescado capturado que los buques más grandes, más mecanizados y que consumen más combustible. Por lo tanto, es probable que un plan de ajuste de la flota ofrezca más beneficios en términos de empleo que la modernización subvencionada de la flota. De hecho, la nueva PPC exigirá a los Estados miembros que asignen las cuotas de una forma más justa y transparente en base a criterios medioambientales, sociales y económicos. Si se aplica correctamente, esto debería redistribuir los recursos entre una cantidad mucho mayor de personas y beneficiaría considerablemente a los pescadores costeros. Las ayudas públicas deberían utilizarse para añadir valor a los productos de la pesca, para diversificar las oportunidades de empleo en las regiones costeras y para respaldar el establecimiento de sistemas que asignen posibilidades de pesca preferentes a operadores con un mayor respeto social y medioambiental. Entre las medidas a respaldar figuran:

- **Fomento de la diversificación del empleo y la creación de puestos de trabajo;**
- **Añadir valor a los productos de la pesca, como AM 448 sobre el Art. 71.1 a iii a nuevo, AM 451 sobre el Art. 71.1 b ii, AM 452 sobre el Art. 71.1. b ii a nuevo;**

<sup>5</sup> J. Fitzpatrick, “Technology and Fisheries Legislation”, en OAA (1996). *Precautionary approach to fisheries Part 2*, Informe técnico sobre pesquerías de la OAA 350/2, pág. 191-199.

<sup>6</sup> Tribunal de Cuentas de la UE (2011). *Have EU measures contributed to adapting the capacity of the fishing fleet to available fishing opportunities?*, párrafos 43-47.

<sup>7</sup> Comisión Europea (2006). *Methods for measuring fishing power of vessels*, disponible en <http://cfp-reformwatch.eu/wp-content/uploads/2012/09/Methods-for-measuring-fishing-power-of-vessels.pdf>.

<sup>8</sup> Ecologic (2011). Criterios de sostenibilidad del FEP, disponible en <http://www.ecologic.eu/4328>.

- **Desarrollo sostenible de las zonas pesqueras (Capítulo III).**

### **3. La seguridad a bordo podría mejorarse por otros medios en lugar de inversiones en las flotas o en nuevos buques**

En la propuesta de FEMP se prevén inversiones para la formación en materia de seguridad o los equipos de seguridad de a bordo que van más allá de las normas obligatorias (Artículo 33). Estas inversiones no están exclusivamente relacionadas con la construcción de nuevos buques, como sugiere la Comisión de pesca. Las ayudas para la construcción de buques no mejorarían significativamente la seguridad, ya que los accidentes durante la pesca en gran medida no se deben a la edad de los buques, sino a errores humanos y a la “carrera por los peces”, que obliga a la tripulación a utilizar prácticas no seguras. Una forma más eficaz de garantizar los puestos de trabajo y la seguridad en el mar es invertir en la tripulación y en planes comunitarios, y no en buques y equipos, por ejemplo:

- **Formación en materia de seguridad para la tripulación, equipos de salvamento y servicios de rescate (AM 279 sobre el Art. 33.1, AM 280 sobre el Art. 33.1 a nuevo);**
- **Aprendizaje permanente y adquisición de nuevas habilidades profesionales en relación con la seguridad (AM 261 – 263 sobre el Art. 31).**

### **4. Las inversiones en buques son costosas y solamente benefician a los armadores o las empresas en cuestión**

Las ayudas de la UE para la modernización de los buques tradicionalmente han apoyado solo a un segmento específico de la flota, no a todo el sector. La mayor subvención concedida para la construcción de un nuevo buque superó los 6,2 millones de euros, mientras que la cantidad media era de 204.528 € por buque. De media, sólo el 14% de los buques de la UE recibió financiación para su modernización o construcción en el régimen de financiación anterior (2000-2006), y la mayoría de las ayudas de la UE fue dirigida a buques de más de 12 m de eslora.<sup>9</sup> De hecho, la amplia mayoría de los pescadores europeos que operan en buques de pequeña escala, se beneficiaría más del restablecimiento de las poblaciones de peces y de una distribución justa de las posibilidades de pesca que de una financiación adicional para la construcción de nuevos buques. Si permitimos que las reservas de peces se recuperen, las capturas adicionales podrían generar más de 3.000 millones de euros al año en ingresos extras sólo en el Atlántico nordeste lo que a su vez, permitiría la creación y el mantenimiento de más de 100.000 puestos de trabajo.<sup>10</sup>

En comparación con las subvenciones para flotas específicas, las inversiones directas en planes que beneficien a todo el sector y a las comunidades pesqueras a menudo resultan más rentables y redundan en favor del interés común y privado. Buenos ejemplos de ello son las inversiones en:

- **Recolección de datos, evaluaciones de población y planes de recuperación de las reservas (AM 488 sobre el Art. 79.1, AM 490 sobre el Art. 79.2 b, AM 492 sobre el Art. 79.2 c);**
- **Planes de trazabilidad y etiquetado que mejoren la comercialización de los productos (AM 447 sobre el Art. 71.1 a ii, AM 451 sobre el Art. 71.1 b ii, AM 452 sobre el Art. 71.1 b punto ii a nuevo);**
- **Asociaciones de cooperación entre pescadores y científicos (AM 257 – 260 sobre el Art. 30);**
- **Desarrollo de tecnologías y artes de pesca selectivos (AM 291 sobre el Art. 36.1 a, AM 292 sobre el Art. 36.1 a nuevo); y**
- **Control y aplicación de la normativa eficaces para fomentar un terreno de juego equitativo y reducir las prácticas ilegales (AM 477 sobre el Art. 78.1, AM 482 sobre el Art. 78.2 punto g).**

<sup>9</sup> Poseidon (2010) Evaluación en la sombra del IFOP 2000-2006, disponible en [http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting\\_ocean\\_life/FIFG-evaluation.pdf](http://www.pewtrusts.org/uploadedFiles/wwwpewtrustsorg/Reports/Protecting_ocean_life/FIFG-evaluation.pdf), pág. 36.

<sup>10</sup> nef (new economics foundation) (2012), *Jobs Lost at Sea*—Londres <http://www.neweconomics.org/node/1968>.

## En conclusión

Es probable que destinar el gasto público a la modernización y la construcción de buques perpetúe la sobrepesca. Al mismo tiempo, eso dejaría menos dinero a disposición para poner en práctica la PPC reformada y para la aplicación de medidas orientadas a alcanzar la sostenibilidad, como por ejemplo el fomento de la selectividad, la recolección de datos y la formación. De hecho, las enmiendas propuestas para la construcción de buques podrían acaparar y destinar para esta actividad hasta 1.600 millones de euros de los limitados fondos de los que dispone el FEMP, que de lo contrario podrían invertirse en medidas para fomentar la sostenibilidad y ayudar a las comunidades pesqueras y al sector en general. Por todo ello, le rogamos que se oponga a las ayudas para la modernización y construcción de buques y dé su apoyo a las enmiendas que faciliten la transición hacia una pesca sostenible.

## Por favor, para más información póngase en contacto con:

Johanna Karhu	<b>BirdLife Europe</b>	+32 (0)478 887 288	<a href="mailto:johanna.karhu@birdlife.org">johanna.karhu@birdlife.org</a>
Saskia Richartz	<b>Greenpeace</b>	+32 (0)2 274 19 02	<a href="mailto:Saskia.Richartz@greenpeace.org">Saskia.Richartz@greenpeace.org</a>
Cathrine Schirmer	<b>OCEAN2012</b>	+32 (0)483 66 69 67	<a href="mailto:cschirmer@pewtrusts.org">cschirmer@pewtrusts.org</a>
Vanya Vulperhorst	<b>Oceana</b>	+32 (0)479 92 70 29	<a href="mailto:vvulperhorst@oceana.org">vvulperhorst@oceana.org</a>
Roberto Ferrigno	<b>WWF</b>	+32 (0)227 43 88 11	<a href="mailto:rferrigno@wwf.eu">rferrigno@wwf.eu</a>