

# LA COMISIÓN APLICA EL ORDENO Y

Quiere llevar el nuevo Reglamento de Control al Consejo de Ministros de la UE antes de la presidencia española

**La Comisión Europea se ha empeñado en sacar adelante un Reglamento sobre control de la Política Común Pesquera que apenas convence a nadie. El rechazo del sector pesquero ha sido unánime, y el Parlamento ha presentado enmiendas que afectan a los aspectos más importantes.**

La necesidad de reformar un sistema de control y sanciones suele ser el índice de un fracaso. En este caso, del fracaso de una Política Común Pesquera que la Comisión Europea pretende perpetuar en una nueva reforma. De cualquier manera, en el sector pesquero ha causado una gran sorpresa y extrañeza el modo en que la Comisión Europea pretende "colar" al Consejo el nuevo Reglamento de Control. El propio texto legal lleva por título "Reglamento del Consejo por el que se establece un régimen de control comunitario para garantizar el cumplimiento de las normas de la Política Común Pesquera". Pero el caso es que esas "normas de la Política Común Pesquera" están en pleno proceso de revisión. ¿Por qué, entonces, revisar la vigilancia y el castigo de una normas que hoy están vigentes, pero que podrían no estarlo dentro de un año? Sobre el proceso que ha derivado en la presentación de una propuesta por parte de la Comisión apenas se conoce nada. Solo se sabe que este órgano comunitario, que siempre justifica la lentitud de su funcionamiento en

ESCRIBE  
ALBERTO ALONSO

**La Comisión ha tramitado su propuesta de Reglamento en un tiempo récord**

**El sector apenas fue consultado en comparación con otros procesos similares**

la complejidad de la UE y en la "política de pequeños pasos", en esta ocasión ha optado por el esprint y ha elaborado un texto legal en un tiempo récord. Fuentes del sector han achacado estas prisas a la "necesidad" de llegar al Consejo antes de que España ocupe la presidencia de la UE, el primer semestre de 2010. La Comisión consideraría una dificultad el hecho de tener que discutir el documento mientras modera la discusión un Estado con intereses pesqueros. Desde la Comisión se asegura que la elaboración de este texto es la consecuencia del informe del Tribunal de Cuentas de la UE, (Sigue en pág. 6...)

**Piratas bien informados.**

Un informe de la misión Atlanta contra la piratería señala que los piratas que actúan en el Índico disponen de información sobre la posición y la ruta de los pesqueros. Al parecer, esa información les llega de Londres. ¿Están seguros los datos que manejan las autoridades a través de las medidas de control?

## Observados con lupa

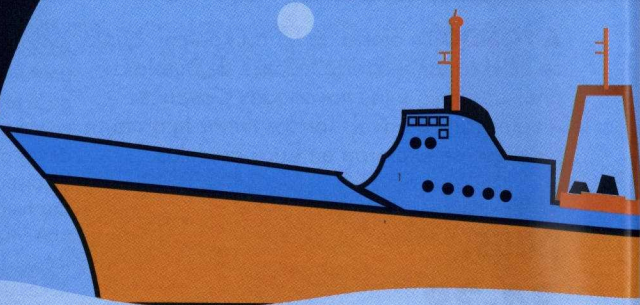
**25 propuestas de actividades de control.** La propuesta elaborada por la Comisión incluye un total de 25 propuestas de actividades de control en las que llama la atención la dureza con las que se trata a unas industrias inocentes mientras no se demuestre lo contrario.

**Cierre de pesquerías en tiempo real.** La Comisión pretende aplicar esta medida sin un debate profundo con científicos y profesionales. Además, se está preparando otro Reglamento, sobre medidas técnicas, que es el que debe fijar el marco legal para el establecimiento de este tipo de medidas de limitación de esfuerzo.

**Inseguridad jurídica.** El Reglamento propuesto no contempla la necesidad de que el capitán del buque reciba información clara



**Inspectores comunitarios.** El artículo 70 de la propuesta, que contempla la existencia de inspectores comunitarios además de los de cada Estado miembro, implica un cambio sustancial de competencias. Mientras la labor policial pasa a ser comunitaria, las flotas siguen manteniendo sus pabellones particulares. La prioridad, en todo caso, debería ser la creación de una verdadera flota comunitaria.



**Obsesión con el sector extractivo.** La propuesta de Reglamento dedica la inmensa mayoría de la actividad de control a la pesca extractiva, cuando el 60 por ciento del pescado que se consume en la UE es de importación.

**Las medidas de vigilancia hacen que los barcos salgan a la mar bajo sospecha.**

**Burocracia.** Licencia, Autorización de Pesca, Cuaderno Diario de Pesca, Registro y transmisión diaria de los datos, notificación previa... Los pescadores pasarán más tiempo escribiendo que pescando.



**Confidencialidad.** Las empresas deben dar datos a tiempo real que tienen que ver

# MANDO

Con opiniones de:

**Fernando Curcio**  
**Javier Garat**  
**Carmen Fraga**  
**J. A. Suárez-Llanos**  
**Giampaolo Buonfiglio**

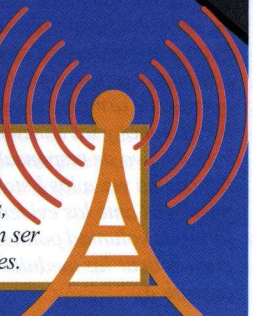


**Sistemas de localización.** VMS, EPIRB, SART, VHF, DSC... La nueva propuesta complica todavía más los requerimientos de equipos electrónicos para la localización, incluso en barcos de eslora menor a los 10 metros. Sería conveniente estudiar cómo simplificarlo.

sobre las acusaciones y las pruebas que pesen contra el barco.



con sus estrategias competitivas, que deberían ser confidenciales.



Un equipo de inspección durante una operación de control en el Mar del Norte.

## Castigos desproporcionados

Lo obsesión por el sector extractivo en la propuesta de Reglamento queda clara en las sugerencias de castigo, cuyas consecuencias más graves recaen siempre en los pescadores. De hecho, los castigos previstos en el texto están dedicados en su mayoría a la actividad extractiva, aún cuando el 60 por ciento del pescado que se consume en la UE procede de la importación.

Uno de los aspectos más polémicos de la propuesta de Reglamento es el que se ha denominado como "carné por puntos" en una evidente identificación con el permiso de conducir automóviles. El símil nos hace recordar la gran polémica generada en su momento cuando los profesionales de la carretera señalaron que, para ellos, la retirada de puntos tenía unas consecuencias desproporcionadas en comparación con alguien que utiliza el coche para ir de vacaciones o para desplazamientos cortos. Taxistas y camioneros dijeron entonces que, para ellos, el castigo de los puntos era la desaparición de su medio de vida. El afán de las autoridades para tomar esta medida fue la de salvar vidas en la carretera. El caso de la penalización por puntos a los buques de pesca es como si el carné por puntos afectara solamente a taxistas y camioneros. Y, además, las vidas que se quieren salvar son las de los peces, a costa de la vida familiar y laboral de los pescadores.

Dada la dimensión de los buques que conforman la flota pesquera española, lo que realmente propone la Comisión es castigar las infracciones con el cierre de las empresas. Lo que sobre el papel parece una retirada de licencia, en la realidad significa echar el cerrojo a un centro de producción, arruinar a una empresa, dejar sin trabajo a los marineros afectados directamente y poner en peligro los puestos de trabajo directos en tierra.

El sector también ha pedido una cierta flexibilidad en la aplicación de estas sanciones por las propias características del medio en el que se desarrolla el trabajo. El mal tiempo, por ejemplo, puede obligar a un barco a desplazarse temporalmente a una zona prohibida y, en ese caso, lo único que se tendrá en cuenta es la prueba irrefutable del sistema de localización. Este tipo de infracciones pueden tener como consecuencia una multa de hasta 600.000 euros, una cantidad desproporcionada en relación con la dimensión media de las industrias pesqueras comunitarias. ↴

## La opinión del experto

**FERNANDO CURCIO**  
Director general de Recursos Pesqueros MARM



Desde la Administración española estamos participando en los grupos de trabajo del Consejo y discutiendo con los 27 Estados miembros las propuestas de la Comisión. Por lo tanto, para nosotros, ahora mismo es temprano para emitir una opinión final sobre cuál va a ser la posición de España de cara a una presentación de esta propuesta al Consejo de Ministros de Pesca de la UE.

Estamos haciendo numerosas propuestas de corrección. Nos parece una propuesta ambiciosa pero necesitada de algunas enmiendas.

La postura del sector pesquero sobre la conveniencia de que el Reglamento de Control se apruebe una vez se conozca la reforma de la PCP parece lógica. Tiene bastantes elementos de sentido común.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que ha habido un dictamen del Tribunal de Cuentas.

Las enmiendas del Gobierno español tienden a acercarse a nuestras propuestas que se formularán respecto al Libro Verde de la PCP. ↴

(...Viene de pág. 4)

que identificó deficiencias en el Reglamento vigente.

Lo que sí ha dejado muy clara la Comisión durante el periodo de elaboración de la propuesta es una profunda desconfianza hacia los pescadores y las industrias pesqueras. La "gobernanza", ese principio comunitario por el que las decisiones han de tomarse tras consultar a los grupos de interés, ha desaparecido en este proceso. En comparación con otros procedimientos similares, en esta ocasión apenas ha habido consultas al sector. Es como si alguien hubiese pensado que no es lo más apropiado preguntar sobre la vigilancia y el castigo a aquellos que han de ser vigilados y castigados.

Esta omisión de la presunción de inocencia inunda todo el texto. Independientemente de los aspectos concretos (algunos de los cuales son analizados en estas páginas), los barcos de la flota comunitaria, (que rigurosamente, y es otra de las grandes incoherencias de la UE, siguen siendo un grupo de flotas con pabellones de los Estados miembros) saldrán del puerto con el estigma de la presunta infracción. Vigilados desde satélites, obligados a reportar diariamente las capturas, controlados por cada vez más inspectores. Es como si las leyes recogidas en el Código Penal o en el Código Civil nos obligaran a los ciudadanos a enviar diariamente un fax a la Policía para de-

**Las lanchas de vigilancia, como ésta en el Mar del Norte, pueden acercarse a los buques pesqueros en cualquier momento y comprobar que todo está en orden.**

## Los pescadores deben declarar constantemente que no están infringiendo

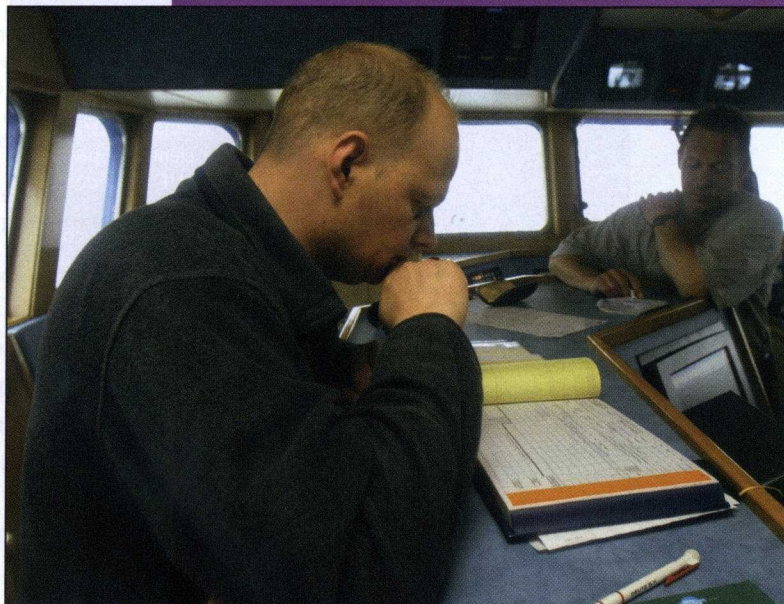
## El Gobierno español pretende armonizar el Reglamento con la reforma de la PCP

cir: "hoy no he delinquido".

Estas han sido las razones de la perplejidad del sector, y también de muchos políticos, en cuanto a las formas. Pero es que, además, el fondo de la propuesta tampoco ha sido bien recibido por el sector pesquero y las sociedades con intereses en la pesca. El Gobierno español ya ha anunciado la presentación de una batería de alegaciones con que pretende que sean coherentes con las aportaciones que piensa hacer al Libro Verde sobre la reforma de la PCP presentado recientemente por el comisario **Borg**. Pese al lenguaje diplomático, la postura expresada por los representantes del

(Sigue en pág. 9...)

## Cuaderno actualizado a diario



**En la fotografía, un inspector revisa el libro de pesca de un buque. Los barcos siempre deben tener ese documento actualizado y a disposición de las autoridades.**

Fuentes del sector pesquero consultadas por PESCA INTERNACIONAL han asegurado que la idea de un cuaderno actualizado y entregado a diario para su control les retrotrae a la época del colegio.

Pese a la ironía del comentario, el cuaderno diario de pesca electrónico viene siendo una información difundida a bases de datos de todos los Estados miembros, o, en su caso, países terceros u Organizaciones Regionales de Pesquerías, en principio para el control en el cumplimiento de las normas.

El cuaderno de pesca contiene datos sobre la producción que en cualquier sector productivo son considerados confidenciales. Por eso, la protección de esos datos debe contar con una garantías muy rigurosas. Es éste un aspecto olvidado por la Comisión en su afán por evitar tratar a la pesca como un sector productivo. Si lo hiciera, la propuesta de libro electrónico estaría acompañada por la certificación de esa confidencialidad de los datos.

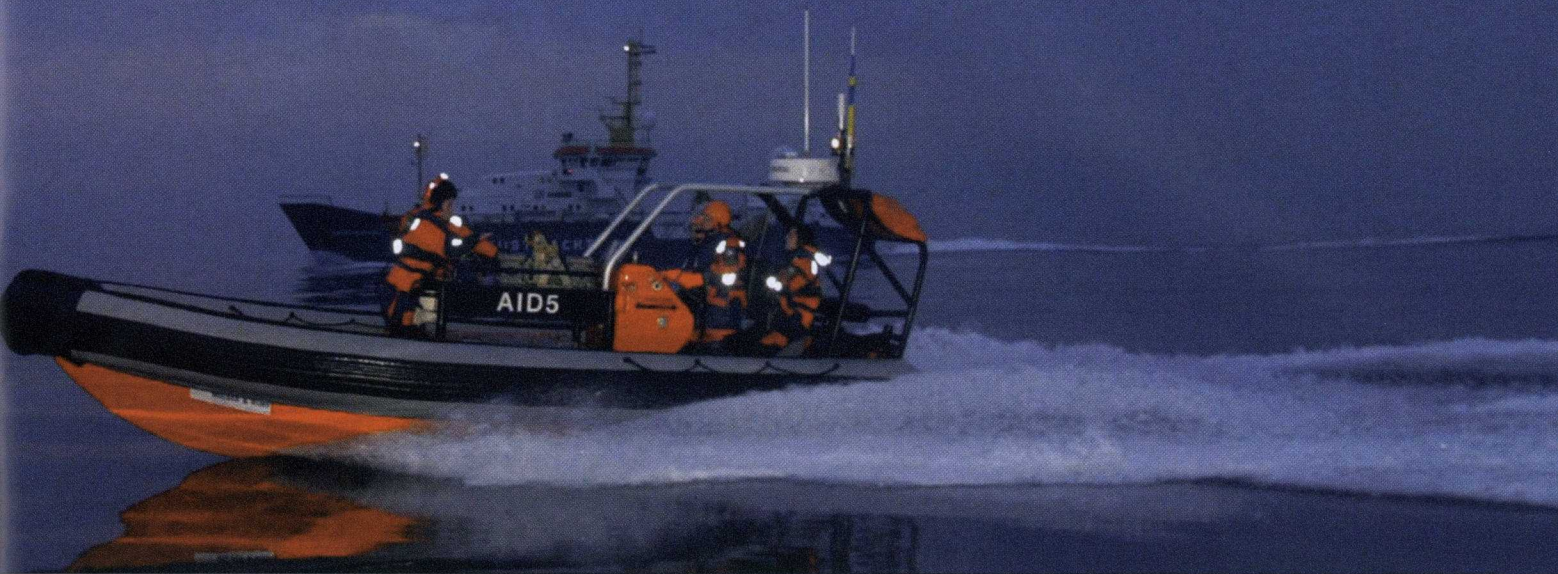
Además, la actualización diaria de los datos y su transmisión puntual implican cambios importantes en los esquemas y responsabilidades de trabajo a bordo, además de una inversión en tecnología que hay que sumar a todo el resto de sistemas de vigilancia vía satélite. ↴

## La opinión del experto

**CARMEN FRAGA**  
Portavoz de Pesca  
del Grupo PPE



*Una primera objeción a la propuesta es su absoluta falta de consulta con el sector. Es inadmisibles que la Comisión proclame basar su política pesquera en el diálogo y hurte al sector ese diálogo y la consulta previa al redactar un Reglamento con graves consecuencias inmediatas para la flota. Muy discutible es también el momento elegido. Si bien la política de control es uno de los fallos más clamorosos de la PCP, también lo es que la Comisión la mantiene desde 1993. Y se decide a modificarla, justo cuando presentan los trabajos previos para una reforma de la PPC que anuncia una revisión profunda del sistema de conservación y gestión. Puesto que el control es parte indisoluble de cualquier sistema de gestión, sería más razonable coordinar ambas reformas sin correr el riesgo de que la de 2012 deje obsoleta esta propuesta. Estos errores desvirtúan dos posibles aciertos como los intentos de armonizar las infracciones y las sanciones y el objetivo de responsabilizar de una vez a los Estados miembros ante las evidentes faltas de voluntad política para aplicar las medidas de control. ↴*



El comisario Joe Borg durante la presentación de la propuesta de Reglamento.

La Comisión piensa que el control es la piedra angular de la política pesquera

Borg reconoció que el nuevo reglamento impone normas más rigurosas

El comisario sostiene que el Reglamento simplificará el marco jurídico sobre el control

Borg asegura que sólo si la Comisión tiene el control se puede garantizar el cumplimiento de las normas

El comisario europeo de Asuntos Marítimos, **Joe Borg**, hizo una declaración de intenciones en la presentación de la propuesta de Reglamento de control. Según sus palabras "el control y la aplicación de límites de capturas debe ser la piedra angular de la PCP". El sector se pregunta cómo sería interpretada una declaración similar

proviniente de un departamento de Industria. Desde el sector pesquero se considera que la piedra angular de cualquier política de pesca debiera ser la pesca, es decir, una actividad humana con el objetivo de proveer un alimento y generar riqueza y puestos de trabajo. Eso sí, bajo los límites del respeto al desarrollo sostenible. El comisario dijo

también que el Reglamento busca procedimientos de inspección armonizados y normas más rigurosas, aunque indicó que "simplificará el marco jurídico". Además dijo que reforzando la capacidad de la Comisión (hasta ahora esta capacidad reside en los Estados miembros) se garantizará mejor el cumplimiento de las normas. ⚓



- Proyecto, estudios y dirección de obra para todo tipo de buques y embarcaciones de pesca, acuicultura, trabajos marítimos, remolque y patrullaje.
- Peritaje de averías.
- Brokerage.
- Informes judiciales, valoraciones y tasaciones.
- Trabajos e inspecciones para marcado CE y legalización de embarcaciones de recreo.

www.gestenaival.com  
 info@gestenaival.com  
 Mendez Nuñez, 35 - 1º  
 36600 Vilagarcía de Arousa  
 Tel: 986508436 Fax: 986507432

# SIL2009

## Líderes en Logística



**11º Salón Internacional de la Logística y de la Manutención**  
**7º Fórum Mediterráneo de Logística y Transporte · 12º Symposium Internacional**  
**Del 2 al 5 de Junio · Recinto de Gran Vía de Fira de Barcelona (España)**

**EXPOSITORES A 14 DE ABRIL 2009**

abertis logística  
ACTE  
ACTUALIDAD LOGISTICA  
ADIF  
AENA / CLASA  
AGENCIA NAVARRA DEL TRANSPORTE Y LA LOGISTICA (ANL)  
AGENTS DE DUANES DE BARCELONA  
AJMAN FREE ZONE AUTHORITY  
ALEDA SRL  
ALFALAND SISTEMAS  
AMBROGIO S.A.  
ANDSOFT  
APPORIT  
AQABA DEVELOPMENT CORPORATION  
ARAGON LOGISTICA  
ARANCO  
ARESTANT  
ARGENTINA  
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA  
ASTI  
Atisreal - BNP  
ATOX  
AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE ALMERIA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO  
AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN  
AUTORIDAD PORTUARIA DE FERROL  
AUTORIDAD PORTUARIA DE HUELVA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHIA ALGECIRAS  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHIA DE CADIZ  
AUTORIDAD PORTUARIA DE MALAGA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE MOTRIL  
AUTORIDAD PORTUARIA DE PASAJES  
AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTANDER  
AUTORIDAD PORTUARIA DE SEVILLA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO  
AUTORIDAD PORTUARIA DE VILAGARCIA DE AROUSA  
AWEX - FOREIGN INVESTMENTS  
BAN & PER  
BARCELONA - CATALUNYA CENTRE LOGISTIC  
BEJAIA MEDITERRANEAN TERMINAL  
BEZIERS MEDITERRANÉE EXPANSION  
BRASIL  
CALIPAL  
CANARIAS  
CENTRO ESPAÑOL DE LOGÍSTICA  
CIMALSA  
CMEC INTERNATIONAL EXHIBITION  
COBRA  
CÓDIGO 84  
COLOMBIA

COMETI  
CONCERTO EUROPEAN DEVELOPER  
CONSTRU-VALLS  
CORREOS  
DANCOP - KNUFFI  
DATACOLLECTION  
DIARIO MARITIMAS  
DRAGADOS  
DSV  
DYNARAX LEAN AND KAIZEN SYSTEMS  
EDICIONES RODA SL  
EFACEC  
EISENMANN  
EL CONSORCI DE LA ZONA FRANCA DE BARCELONA  
EL VIGIA  
EMBALEX  
EN CARRETERA  
ENTERPRISE PORTUAIRE D'ALGER  
ENTERPRISE PORTUAIRE DE GHAZAOUET  
ENTERPRISE PORTUAIRE DE SKIKDA  
ENTREPRISE PORTUAIRE D'ANNABA  
ENTREPRISE PORTUAIRE D'ORAN  
ENTREPRISE PORTUAIRE DE BEJAIA  
ESTADO DE SINALOA  
EUROMERCI/ASSOLOGISTICA  
EWALS CARGO CARE  
FARMA INDUSTRIAL  
FEM - AEM ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE MANUTENCIÓN  
FETEIA-OLT  
FRIGORÍFICOS COLLBATALLÉ  
FUJAIRAH FREE ZONE AUTHORITY  
FUNDACION FITS  
GENERALITAT DE CATALUNYA  
GLOBAL LOGISTICS MAGAZINE DELIVER  
GOKBORA  
GOT CARGA  
GRIMALDI GROUP  
GRUPO COMSA  
GRUPO DIARIO  
GRUPO I68  
GRUPO LOGISTICA Y TRANSPORTE  
GRUPO TARIC  
GSE  
HANDLING & STORAGE  
I.S.T. SL  
ICIL  
IFTEM  
IGEOTEST GEOTECNIA PORTUARIA  
INTEGRA 2 - NACEX  
INTEREMPRESAS  
INTERROLL DYNAMIC STORAGE ESPAÑA  
ISTANBUL CHAMBER OF COMMERCE  
ISTANBUL TICARET ODASI  
JBT CORPORATION  
JOBTRANSPORT - WEB DE EMPLEO

JSV INFORMATICA I COMUNICACIONS, S.L.  
KNAPP IBERICA SL  
KNAPP LOGISTIK AUTOMATION  
KRALNET  
Konexiona  
LASRY MAROC  
LD LINES  
LE MONITEUR DU COMMERCE INTERNATIONAL  
LIFE'S COOL  
LINDE CARRETELLAS  
LOCATEL FLOTAS  
LOGISNET - MARGE BOOKS  
LOGISTIC  
LOGISTICA HOJE  
LOGISTICA PROFESIONAL  
LOGISTICS BUSINESS MAGAZINE  
LOGWEB  
LORRY RAIL  
LYL INGENIERIA  
MANUTENCION Y ALMACENAJE  
MARSA MAROC  
MECA-SYSTEM, S.L.  
MECALUX LOGISMARKET  
MED HUB - TANGER MED GLOBAL  
DISTRIBUTION FREE ZONE  
MEDIA, S.L.  
MEXICO  
MINISTERIO DE COMERCIO DE PANAMÁ  
MOBILE SYSTEM  
MONETTI MELFORM  
MOSTOLES INDUSTRIAL, S.A.  
MOVILOC  
MP2  
MPL  
OCS  
ONCF - OFFICE NATIONALE DES CHEMINS DE FER DU MAROC  
PACA LOGISTIQUE  
PAÍS VASCO - EUSKADI  
PAKI LOGISTICS GMBH  
PALEURO  
PARC LOGISTIC DE LA ZONA FRANCA  
PESCA INTERNACIONAL  
PEUGEOT  
PICK TO LIGHT SYSTEMS  
PLATAFORMA LOGISTICA  
AQUITAINE-EUSKADI  
PORT AUTHORITY OF NAPLES  
PORT DE BARCELONA  
PORT DE SETE  
PORT DU HAVRE  
PORT NOUVELLE  
PORT OF BEJAIA  
PORTEL, SERVICIOS TELEMATICOS

PORTS ALGERIENS  
PROLOGIS  
PRS TECNOLOGÍAS DE ALMACENAJE  
PSION TEKLOGIX  
PUERTO SECO DE MADRID  
PUERTOS DE ESPAÑA  
PUERTOS DE INTERÉS GENERAL DE ANDALUCIA  
RAM RETE AUTOSTRAD  
MEDITERANEE S.P.A  
RED LOGISTICA DE ANDALUCIA  
REGION DE LORENA  
REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON  
RENFE MERCANCIAS  
REVISTA LOGISTEC  
REVISTA STOCK  
RFID MAGAZINE  
ROS SPAIN  
ROUTING INTERNATIONAL  
SATDATA TELECOM  
SATO IBERIA, S.A.  
SCM LOGISTICA  
SDI Group Iberia S.L.  
SEPEX - ENTIDAD PUBLICA SERTARRACO S.L.  
SITL/ REED EXPOSITIONS  
SOLRED  
SUNCRUISE ANDALUCIA  
SYSTEMPREF  
TANGER MED PORT AUTHORITY  
TELEROUTE  
TERCAT  
TIMOCOM LOGISTICA, S.L.  
TOBALINA CONSULTING  
TOPSYSTEM SYSTEMHAUS GMBH  
TRADISA, OPERADOR LOGISTICO, S.L.  
TRANSPORTES J. CARBO  
TRANSFENNICA  
TRANSKAL  
TRANSMEX SPA FILIALE DU GROUPE SONELGAZ  
TRANSPORTE 3  
TUSCAN PORT AUTHORITIES  
TUSCOR LLOYD  
ULMA CARRETELLAS ELEVADORAS  
ULMA HANDLING SYSTEMS  
UTA LOJISTIK  
VEHCO  
VEINTEPIES.COM  
VGG APLICACIONES, S.C.P.  
VICINAY CEMVISA  
VITRONIC  
WEBPICKING.COM  
WTRANSNET  
WWW.MERCADOINDUSTRIAL.BIZ  
ZAL BARCELONA

**PRE-ACREDÍTESE EN [www.silbcn.com](http://www.silbcn.com) HASTA EL 15 DE MAYO Y RECIBIRÁ GRATIS SU ENTRADA PROFESIONAL POR CORREO**

Organizado por:

Patrocinadores Principales:

**renfe**  
Mercancías

Patrocinadores:



[www.silbcn.com](http://www.silbcn.com) · [sil@el-consorci.com](mailto:sil@el-consorci.com)

Tel. +34 932 638 150 · Fax. +34 932 638 128

(...Viene de pág. 6)

Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) deja claro lo mal que ha caído esta propuesta.

Algo parecido ha sucedido en el Parlamento Europeo, que ha aprobado la presentación de otro paquete de enmiendas.

Pese a la oposición frontal de la totalidad del sector pesquero comunitario, expresada por las organizaciones europea más representativas, y las enmiendas de los Estados y del Parlamento, la Comisión sigue empeñada en mantener esta inusitada velocidad de tramitación para lograr una inminente aprobación por parte del Consejo de Ministros de la UE.

Lejos de simplificar las normas y facilitar su cumplimiento, la propuesta de Reglamento pretende convertir a los buques pesqueros en una máquina de burocracia. Un buque español que quiera salir a pescar deberá tramitar una licencia de pesca, una autorización de pesca de la UE y un permiso temporal de pesca (PTP) impuesto por la legislación española. Se trata de tres documentos con un objetivo único: el poder constatar que el buque puede pescar lo que pesca y donde lo pesca.

Además, en el caso de la licencia de pesca, se trata de un documento que, de hecho, es un permiso de explotación comercial. Si, como señala el Reglamento, la licencia puede ser retirada

**Hay sanciones que implicarían, de hecho, el cierre de las empresas sancionadas**

**La burocracia se incrementa con la duplicación de documentos**

por una falta administrativa, lo que realmente está haciendo la Administración es cerrar una empresa.

En cuanto a los requerimientos técnicos, los buques estarán sometidos a un sistema de localización, un sistema de identificación automática, un sistema de detección y la obligatoriedad de hacer una transmisión electrónica diaria de datos.

Además de suponer un coste inasumible a corto plazo por muchas empresas, el barco deberá disponer de un personal dedicado a la gestión y contenidos de todas estas exigencias de información. ⚓

**A la ministra Elena Espinosa le correspondrá presidir el Consejo de Ministros de Pesca de la UE a partir del primero de enero de 2010.**



**Carrera hacia la presidencia española**

El 1 de enero de 2010, España asumirá de nuevo por un periodo de seis meses la presidencia de la Unión Europea.

A pesar de que se trata de un sistema simbólico de representatividad en una Administración en la que la presidencia reside en el Consejo, el mero hecho de que un país pesquero actúe como moderador en los debates es considerado como una posibilidad mayor de intervención en el resultado final. Hay, por así decirlo, un reconocimiento tácito de autoridad para quien preside el Consejo o los Consejos de ministros.

Para el sector pesquero, esta mayor capacidad de influencia por parte de España es lo que intenta evitar a toda costa la Comisión, que es el único órgano de Gobierno comunitario cuya legitimidad no reside en la soberanía popular, sino en una autoridad reconocida y regulada por todos y basada en el conocimiento y en una visión profesional y desapasionada de las diferentes políticas comunitarias.

Sin embargo, si es cierto que la Comisión es capaz de manipular el procedimiento habitual en función de una situación coyuntural, como la presidencia de tal o cual Estado, se produce una contradicción, ya que se trataría de una clara maniobra política, que no entraría en las atribuciones delegadas en este órgano.

La diplomacia comunitaria hace que, muchas veces, lo que es un secreto a voces no pueda ser reconocido desde los ámbitos que, en cambio, sí estarían legitimados para hacer política. ⚓



**El sector cree que el Reglamento no concuerda con el espíritu del Libro Verde**

**El control debe seguir descentralizado mientras no haya una bandera única**

**La opinión del experto**

**JOSÉ ANTONIO SUÁREZ LLANOS**  
Gerente  
Cooperativa de  
Armadores de Vigo



*La propuesta de Reglamento de Control que la Comisión lanzó en noviembre de 2008 puede ser contradictoria con lo que la Comisión afirma en el Libro Verde de la reforma de la PCP. En efecto, la Comisión dice que si no se logra motivar al sector, muy poco se va a conseguir en todos los temas relativos con la PCP, incluido el control. Y todo el sector comunitario ha sido unánime en rechazar esta propuesta.*

*Creemos que la Comisión se basa en un marco ideal y no real. Si nos ponemos a analizar con detalle cada uno de los artículos, podemos observar que serían válidos con algunas modificaciones, si la flota tuviese una sola bandera comunitaria. Es lógico pensar que a una flota con bandera comunitaria única se le tiene que exigir un control comunitario, pero éste no es el caso ya que la flota sigue siendo de cada Estado miembro y por tanto, mientras no se avance políticamente en la consecución de una sola bandera, tenemos que hablar forzosamente de un control descentralizado o con competencias de los Estados miembros. Este aspecto y el no haber consultado al sector con la antelación suficiente podrían suponer serios problemas en la implantación de este Reglamento, a partir del 1 de enero del 2010. Por ello creemos que aun hay tiempo para rectificar en el Consejo de Ministros. ⚓*



### La opinión del experto

JAVIER GARAT  
Secretario General  
CEPESCA



A pesar de que la Comisión Europea presume de “buena gobernanza” en el proceso de toma de decisiones comunitario, —y hay que reconocer que han mejorado las cosas en los últimos años—, lo cierto es que en el caso de la reforma de la política de control se ha saltado el procedimiento habitual. En efecto, normalmente, la Comisión publica una Comunicación para generar un debate entre las partes, consulta a los posibles afectados y posteriormente realiza las propuestas legislativas correspondientes. En este caso, lo que ha hecho ha sido publicar al mismo tiempo la Comunicación y la propuesta de Reglamento, sin realizar prácticamente consultas previas. ¡Una reforma de tal calibre no puede hacerse a la ligera! Eso sí, una vez publicados los documentos, se ha sentado en dos ocasiones con nuestras organizaciones europeas para debatir sobre el asunto. Confiemos en que corrijan los errores y que, al menos, tengan en cuenta nuestras consideraciones en el texto final que se apruebe en el Consejo. ↴

Funcionarios encargados de la inspección, cuya eficacia pone ahora en duda la Comisión, entran en un buque de pesca.

## El Parlamento presenta decenas de enmiendas

El Parlamento Europeo aprobó el pasado 22 de abril un informe sobre la propuesta de Reglamento del Consejo que establece un régimen de control comunitario para garantizar el cumplimiento de las normas de la Política Pesquera Común. El texto, en el que actuó como po-

reducción de cuotas de captura de determinadas especies. Los diputados consideran también que la Comisión no puede rechazar los intercambios de las cuotas de los Estados; y abogan por reforzar las reglas para el intercambio de cuotas no utilizadas en un Estado miembro.

meva para reclamar una mayor transparencia sobre el número de capturas que se realizan en aguas comunitarias y para promover un programa de reducción de la capacidad de la flota de la Unión Europea. En las reuniones de la Comisión de Pesca del Parlamento



nente el diputado español Raül Romeva i Rueda, de Iniciativa per Catalunya-Verdes, contiene un total de 31 enmiendas y se opone a que Bruselas decida de manera unilateral sobre el cierre de pesquerías o sobre la

El texto fue respaldado por el pleno en Estrasburgo con 564 votos a favor, frente a 42 en contra y 49 abstenciones. Los eurodiputados desestimaron, sin embargo, dos enmiendas introducidas por Ro-

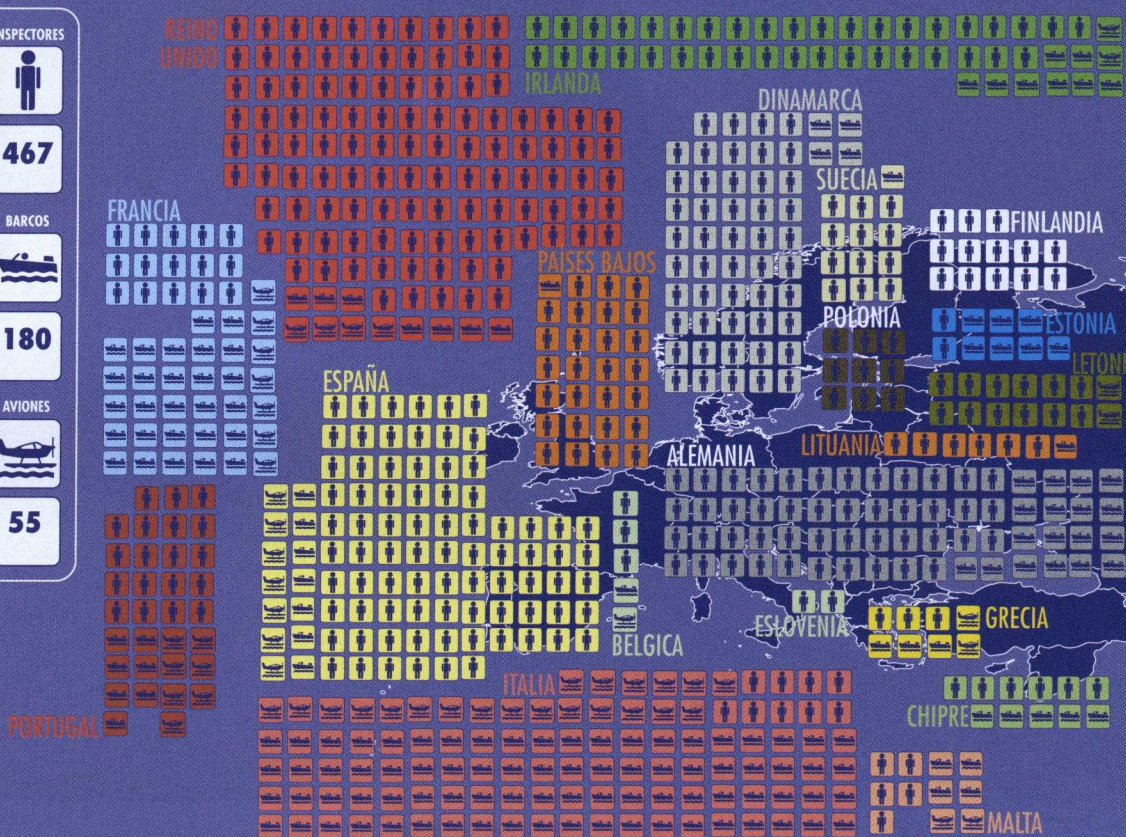
quedó clara la falta de consensos esenciales para la puesta en marcha de una legislación de estas características, y las posturas de muchos de los eurodiputados fueron claramente críticas con la propuesta. ↴

INSPECTORES COMUNITARIOS Y MEDIOS DE INSPECCIÓN

Todo un ejército

El cuadro de la derecha, elaborado con los datos de la Comisión Europea, refleja la dimensión actual de los efectivos dedicados a la inspección y control de los barcos pesqueros. Más de medio millar de personas están dedicadas a este cometido, así como 180 barcos y 55 aviones. A esto hay que sumar los sistemas electrónicos de control, que dependen de la comunicación por satélite y que ofrecen datos a tiempo real de todos y cada uno de los barcos.

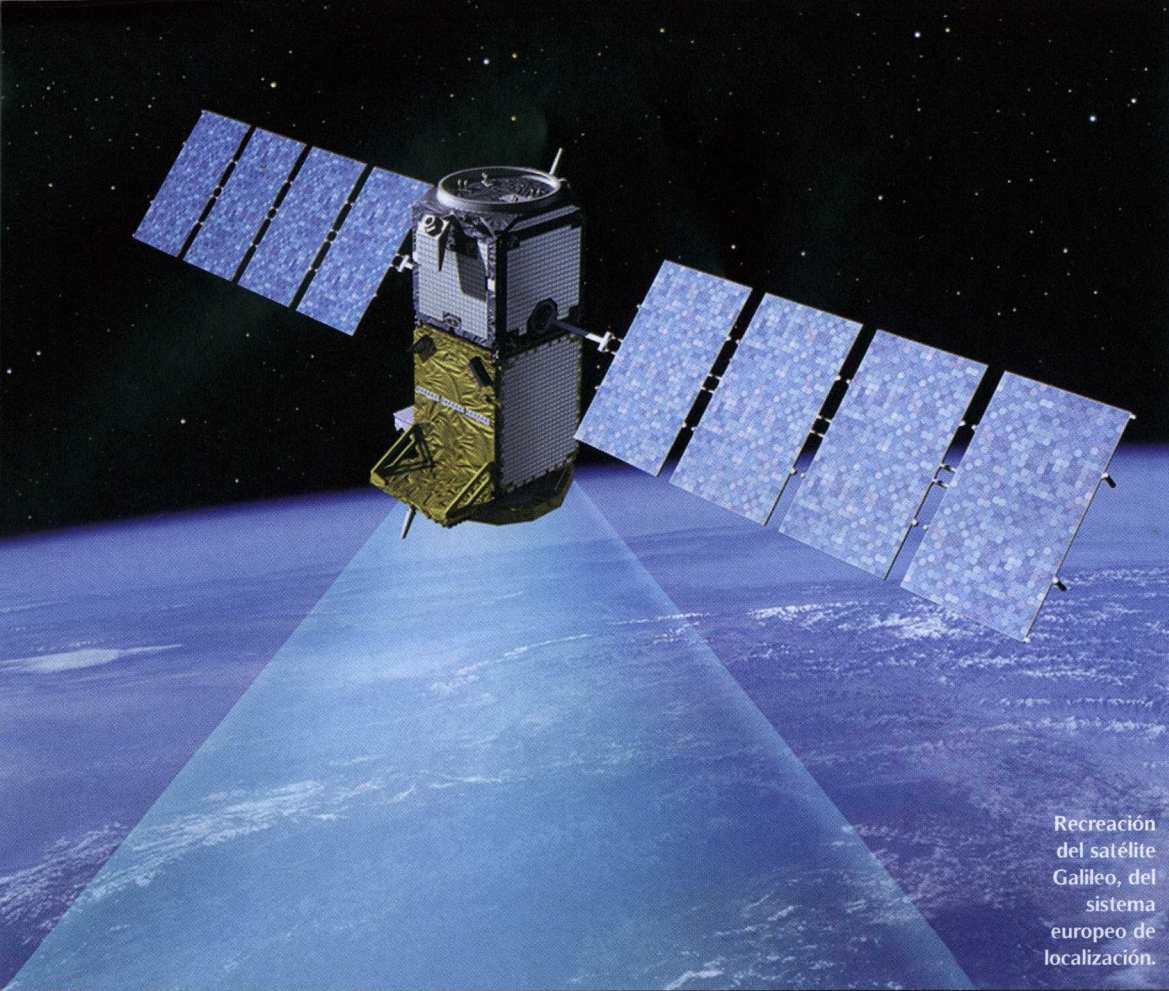
La Comisión, que se basa en un informe del Tribunal de Cuentas que habla de fracaso en los sistemas de control, interpreta que una parte este fracaso se debe a la propia eficacia de estos efectivos, y por eso propone que haya inspectores que no dependan de ningún Estado, sino directamente del órgano comunitario. Según la propia Comisión, de esta manera podrán efectuar "inspecciones independientes".



• com

pesca2.com  
pescastocks.com

verticalia  
servicios integrales de internet



Recreación del satélite Galileo, del sistema europeo de localización.

**La opinión del experto**

GIAMPAOLO BUONFIGLIO

Presidente de COGECA-Pesca



Programada ya la emisión del parecer del Parlamento Europeo, y en tanto éste resulte crítico, no es realista predecir otras iniciativas para conseguir reenviar el procedimiento, salvo a nivel COREPER y Consejo. Por tanto nuestras acciones, junto con las Asociaciones de Estados miembros, se concentrarán en informar a los Ministros de Pesca de los riesgos y los problemas seguros derivados de la eventual aprobación del texto actual.

El debate entre el sector y la Comisión está agotado. Las Asociaciones europeas ya habían reaccionado sin éxito hace un año; hace poco en el seminario de Roma repetimos nuestros argumentos y críticas, formalizadas ya en un segundo documento transmitido a la Comisión, e incluso más recientemente discutimos punto por punto la propuesta junto a la DG Mare aclarando la imposibilidad de poner en práctica numerosos artículos. Al margen de otros debates eventuales en la Comisión Consultiva o en los Grupos de Trabajo, que no podrán añadir otra cosa que lo ya dicho y escrito por EUROPÊCHE, COGECA e AEOP, más que otros encuentros creo que son predecibles manifestaciones de protesta.

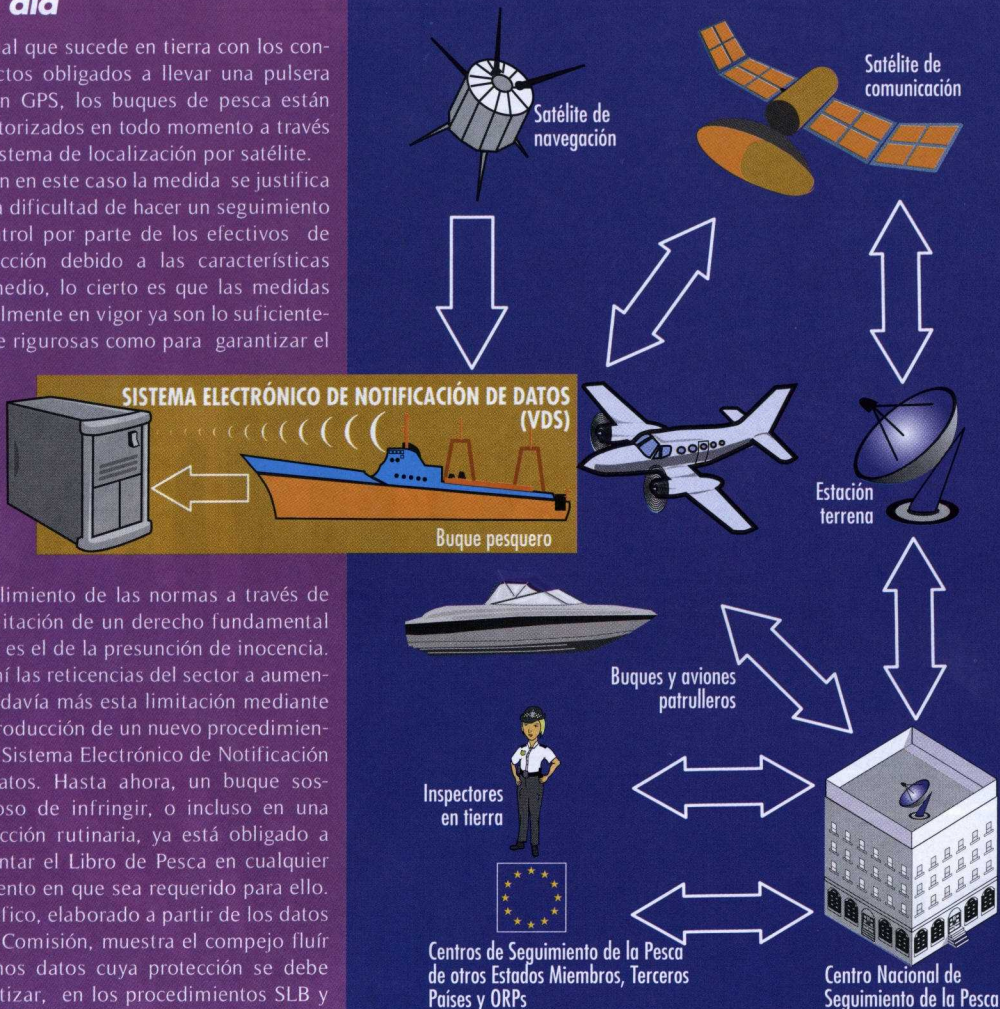
Si el texto actual resultase aprobado se verificaría un estado de ilegalidad difusa en el sector, y un inevitable incumplimiento de los Estados miembros, con la consiguiente posibilidad por parte de la Comisión de bloquear los fondos y clausurar la actividad pesquera.

En otras palabras: poder sin límite para la Comisión, pescadores resignados a un estado de irregularidad perpetua y Estados miembros en constante infracción. Un escenario trágico que dará la razón a cuantos vienen afirmando desde hace tiempo que Bruselas solo quiere clausurar la pesca europea. ⚓

**Vigilados las 24 horas del día**

Igual que sucede en tierra con los convictos obligados a llevar una pulsera con GPS, los buques de pesca están monitorizados en todo momento a través del sistema de localización por satélite. Si bien en este caso la medida se justifica por la dificultad de hacer un seguimiento y control por parte de los efectivos de inspección debido a las características del medio, lo cierto es que las medidas actualmente en vigor ya son lo suficientemente rigurosas como para garantizar el

**SISTEMA DE LOCALIZACIÓN DE BUQUES (SLB)**



cumplimiento de las normas a través de la limitación de un derecho fundamental como es el de la presunción de inocencia. De ahí las reticencias del sector a aumentar todavía más esta limitación mediante la introducción de un nuevo procedimiento: el Sistema Electrónico de Notificación de Datos. Hasta ahora, un buque sospechoso de infringir, o incluso en una inspección rutinaria, ya está obligado a presentar el Libro de Pesca en cualquier momento en que sea requerido para ello. El gráfico, elaborado a partir de los datos de la Comisión, muestra el complejo flujo de unos datos cuya protección se debe garantizar, en los procedimientos SLB y VDS. ⚓



Con el aumento de atribuciones para la Comisión, la Agencia de la Pesca de Vigo se convertirá en el centro de todo el control sobre la pesca en Europa.

### El rechazo del sector es unánime

El rechazo a la propuesta de Reglamento de Control de la Comisión Europea no se limita al sector pesquero español. Las tres organizaciones europeas más importantes, que representan a la práctica totalidad de la pesca comunitaria han asumido de forma unánime unas posturas que han expresado sus presidentes: Neils Wichmann, Sean O'Donoghue y Giampaolo Buonfiglio.

En un comunicado distribuido en toda Europa, la Asociación de Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la UE (EUROPÊCHE); la Asociación Europea de Organizaciones de Productores (AEOP) y la organización que agrupa a las cooperativas agrarias y pesqueras COGECA, han manifestado que "la propuesta de la Comisión es muy compleja, burocrática y difícilmente aplicable teniendo en cuenta las realidades del terreno".

Los responsables de estas organizaciones han expresado también la conveniencia de sincronizar el Reglamento de Control con la reforma de la Política Común Pesquera. Consideran que la política de control es de gran importancia, y por eso se debe desarrollar "una cultura de control basada en el diálogo con todas las partes interesadas". Aseguran que los pescadores europeos desean "sobre todo, que se mantenga el equilibrio de los poderes y las competencias entre el Consejo y la Comisión.

El primer paso que han dado estas organizaciones ha sido el de reunirse con los servicios de la Comisión para advertirles de que muchos de los artículos que proponen son impracticables y que "la propuesta debe simplificarse y aligerarse sin falta". Solo de esta manera, concluyen, "podrá ser apoyada por el sector pesquero europeo".

cogeca



europeche

# TEQUISA

TECNOLOGÍA ALIMENTARIA  
FOOD TECHNOLOGY



Sin MELACIDE SC 20



Con MELACIDE SC 20

## MELACIDE SC 20

### RAZONES TECNOLÓGICAS

- Evita el ennegrecimiento enzimático y catalítico.
- Bajo residual de SO<sub>2</sub> Inferior a 40 ppm. a concentración óptima del 1,5-2%.
- Fija el color natural del crustáceo. Evita la pérdida de peso.
- Para uso tanto en crustáceo salvaje como de acuicultura, al que refuerza en consistencia y color.
- Alto rendimiento, con un promedio de 300 Kgs. de crustáceo por Kg. de **MELACIDE SC 20**.
- No forma vapores molestos ni corrosivos. Fácil disolución en agua dulce o de mar.
- Sus componentes están autorizados en todas las legislaciones Sanitarias - Directiva 95/2/CE.
- Aportará un alto valor económico y estabilidad de mercado a sus crustáceos.

### SEDE CENTRAL

**Técnicas Químicas Industriales, s.a.**

Avda. del Rebullón - P. Industrial - 36416 Puxeiros - MOS - ESPAÑA

Tel.: +34 986 28 83 23 - Fax: +34 986 28 83 25

e-mail: tqi@tequisa.com · www.tequisa.com