

MÁS EUROPA



La Cooperativa de Armadores de Vigo considera que la propuesta de reforma no aporta medidas novedosas ni garantiza la libre circulación de bienes

La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, que agrupa a una parte importante de las principales organizaciones pesquera de España y, por lo tanto, de Europa, ha analizado en profundidad la propuesta de reforma de la Política Pesquera Común (PPC) planteada por la Comisión.

Sus conclusiones han sido plasmadas en una serie de documentos que serán enviados a las personas con responsabilidad en la toma de decisiones, con la esperanza de que sus opiniones, representativas tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo, sean tenidas en cuenta.

Además de la representatividad en el sector en términos de cantidad de empresas y buques, ARVI aporta los puntos de vista de científicos y profesionales con una larga experiencia.

La principal esperanza de ARVI a la hora de hacer estas apreciaciones es el de evitar que la reforma de la PPC repita los errores del pasado.

El fracaso de la actual PPC

En la Comunicación sobre los resultados de la actual Política Pesquera Común, la Comisión parte de la premisa de que la actual PPC ha fra-

El sector reclama una reforma acorde con el espíritu integrador de la Unión Europea.



FOTO COMISIÓN EUROPEA



Primer Puerto Pesquero, para consumo humano, del Mundo



Presente sólido

El **Puerto de Vigo**, motor de empleo para la ciudad y uno de los mayores puertos naturales que existen, es **líder mundial en tráfico de pescado fresco y congelado, marisco y conserva de pescado**.

Avanzando hacia el futuro

Las instalaciones pesqueras del **Puerto de Vigo** están en constante modernización para adaptarse a las necesidades que demandan las distintas flotas.

El Puerto posee, entre otras instalaciones: **Lonja de Altura, Lonja de Grandes Peces, Lonja de Bajura, Lonja de Litoral, Lonja de Marisco, Lonja Digital** y una altísima capacidad frigorífica.





PREGUNTAS A LA COMISIÓN

Partiendo de que la experiencia y el conocimiento que tiene el sector pesquero es una premisa básica para que tenga éxito la nueva PPC, la Cooperativa de Armadores de Vigo ha planteado a la Comisión una serie de preguntas sobre los tres principios de la reforma: sostenibilidad, eficiencia y coherencia.

1. SOSTENIBILIDAD

- Si la opción elegida por los servicios de la Comisión es alcanzar el RMS después del 2015 pero no más tarde de 2020 ¿Porqué en la propuesta de reforma (COM(2011) 425 final) se habla de que se alcanzará antes de 2015?
- Si la Comisión apuesta por las asociaciones entre la comunidad científica y el sector ¿Porqué no se podrá abrir un diálogo entre la comunidad científica y el sector para analizar, pesquería por pesquería, cuales son las mejores opciones desde el punto de vista de la sostenibilidad medioambiental, económica

“Hay que tratar de hacer las cosas con consenso entre las partes y no con imposiciones”

casado en su objetivo de asegurar la explotación sostenible de los recursos marinos, a pesar de las nuevas herramientas de gestión introducidas en el año 2002 como son los Planes de Gestión a Largo Plazo y los Consejos Consultivos Regionales. Según la Comisión, la sobrecapacidad es el motor principal de la sobrepesca. También contribuyen a ella; según la Comisión, la desviación de los consejos científicos en el momento de establecer los TACs, la falta de priorización

En la fotografía superior, el Puerto de Vigo desde el interior del Auditorio Mar de Vigo.

de los objetivos, la estabilidad relativa, el elevado nivel de descartes; el bajo nivel de cumplimiento y la falta de suficientes datos científicos. Pero, lamentablemente, la Comisión no aporta ningún dato sobre la magnitud de la sobrecapacidad de la flota. El sector desconoce en qué pesquerías se da esta sobrecapacidad y cuáles son las causas verdaderas para que se haya producido la misma. Es decir, coincidimos con la Comisión en que todos los elementos citados contribuyen a que se de una sobrepesca, pero ¿de qué magnitud?, ¿en qué zonas?, etc. Son cuestiones que la Comisión debería clarificar. Quizás la dificultad está en que la Comisión habla de una



sola flota comunitaria que está sobredimensionada, cuando en realidad la PPC se basa en un reparto de cuotas previamente establecido y que no se ha hecho en relación directa a la capacidad que tenía o que tiene la flota de cada Estado miembro. Para nuestro sector, este es el principal problema de la actual PPC. Pero, por lo que propone la Comisión, parece que va a continuar en la futura PPC ya que se perpetua la estabilidad relativa.

Posibles políticas

En esta Comunicación, la Comisión explica que si se implantase el objetivo de Rendimiento Máximo Sostenible, el tamaño de las poblaciones, según las mejores

Son necesarios los comités mixtos con científicos, sector y Administración

estimaciones disponibles, crecería en un 70% aproximadamente, las capturas globales aumentarían en torno al 17%, los márgenes de beneficio podrían triplicarse, la rentabilidad de las inversiones sería seis veces superior y el valor añadido bruto para el sector extractivo se incrementaría casi en un 90%.

El sector considera que estas cifras tan positivas se alcanzarán con un coste en pérdidas de miles de puestos de trabajo y cierre de empresas

NAUTICAL

Más cerca

- ▶ Muelle de Reparaciones de Bouzas, s/n
Edificio Nautical · 36208 Bouzas · Vigo
- ▶ Tel. 986213741
- ▶ Fax 986214794
- ▶ nautical@nautical.es

- | | | |
|--------------------|-------------|--------------|
| ▶ Bilbao | ▶ Riveira | ▶ Manta |
| ▶ Bermeo | ▶ Gijón | ▶ Abidjan |
| ▶ Las Palmas G. C. | ▶ Santander | ▶ Seychelles |
| ▶ Barcelona | ▶ Valencia | ▶ Panamá |
| | ▶ Algeciras | |
| | ▶ Cádiz | |
| | ▶ Huelva | |

www.nautical.es





y social, para fijar o no la conveniencia de alcanzar el RMS y cuando y como, así como cuando y como poder eliminar los descartes si ello fuera posible.

2. EFICIENCIA

- Si la Comisión ha dicho que para ser eficaces hay que consolidar el mercado interior y luchar contra los proteccionismos, entonces y centrándonos exclusivamente en la flota industrial ¿Por qué limitar la transferencia de las concesiones de derechos transferibles a cada Estado miembro? ¿No se es más eficiente para eliminar la sobrecapacidad de la flota, el que se puedan transferir las concesiones a nivel del mercado comunitario? Si no, ¿para qué existe el mercado interior?
- Si la Comisión en la Estrategia 2020 nos habla de que para que las empresas europeas puedan ser competitivas y eficientes hay que darles el apoyo y el estímulo necesarios para que puedan invertir o puedan seguir invirtiendo en el exterior y para que exporten sus productos, ¿Por qué no se le da el apo-

La Comisión evita plantear las opciones que garantizan el logro del objetivo del RMS

a corto plazo cuya dimensión debería hacerse pública con el fin de tener todos los datos. No cabe duda que alcanzar el RMS conlleva una reestructuración del sector que será preciso estimarla y conocerla junto a los beneficios que traería, según la Comisión.

Por otro lado, la Comisión plantea una serie de posibles políticas (opciones) para resolver la sobrepesca y la sobrecapacidad de la flota en la futura PPC. De las 7 opciones planteadas, solo en 2

de ellas la Comisión introduce la posibilidad de obtener el RMS en el menor tiempo posible y con la posibilidad de que la utilización de los Derechos Individuales Transferibles (DTI) puedan transferirse entre los Estados miembros, cumpliéndose así el Principio de Libre Circulación de Bienes. Sin embargo, la Comisión no elige estas opciones, inclinándose por otras en las que se da una flexibilidad en el tiempo para alcanzar el RMS pero que restringe la transferencia de los DTI a nivel de cada Estado miembro. La Comisión debería explicar mejor como ha elaborado estas opciones y el porqué y cómo ha introducido las combinaciones en cada una de ellas.

todo tipo
de artículos
de entrepot:
carnes,
lácteos,
tabaco,
whisky,
bebidas,
licores,
etc...



calidad de cinco tenedores



ELICE
entrepot
S.a.

IMPORTACIÓN
EXPORTACIÓN
PROVEEDOR DE BUQUES

SHIP CHANDLERS

A. Portuaria de Bouzas (Zona Franca).
Almacenes 16 y 17 - 36208 VIGO.
Tlfn.: 986 296 820 - 670 676 707
Fax: 986 293 580
e-mail: eliceentrepot@eliceentrepot.com
www.eliceentrepot.com



yo necesario a las empresas pesqueras comunitarias que invierten en el exterior, que ni tan siquiera son reconocidas en la actual PPC? ¿Por qué en la reforma de la PPC no se apoya a la internacionalización de las empresas pesqueras comunitarias que invierten en terceros países y exportan sus productos a la UE?

3. COHERENCIA

- Si la Comisión da a conocer sus estimaciones sobre cuanto crecerán las poblaciones, las capturas globales, los márgenes de beneficios, la rentabilidad de las inversiones, el valor añadido bruto, los incrementos de ingresos y salarios para el año 2022 ¿Por qué no da a conocer sus estimaciones sobre la pérdida de empleo y el cierre de empresas?
- Si la Comisión nos dice que la reforma debe contribuir a la modernización de las condiciones de trabajo a bordo de los buques para garantizar que se cumplen las normas más actuales en materia de salud y seguridad, y entonces ¿Por qué la Comisión dice que no habrá ayudas a la flota?

Dudas y contradicciones

La Comisión debería aclarar los aspectos contradictorios de los diferentes documentos que ha presentado sobre la reforma

A lo largo del texto de esta Comunicación, nos encontramos con algunos párrafos que suscitan dudas por cuanto no se ven reflejados en la Comunicación sobre el articulado de la reforma (COM (2011) 425 final) o no se comprenden muy bien como podrían alcanzarse algunos objetivos con esta reforma. Por ejemplo:

–Cuando se afirma que “la reforma contribuirá a la realización de la Estrategia Europea 2020”, no se entiende muy bien como la pérdida de miles de puestos de trabajo y el cierre de muchas empresas que conlleva alcanzar el RMS, o el tener que eliminar los descartes, contribuirá a la realización de la Estrategia 2020.



OTRO GOLPE EN LA LÍNEA DE FLOTACIÓN.- El mantenimiento de la PPC sin corregir aquellos aspectos que han provocado su fracaso seguirá destruyendo empleo y actividad.

Por otro lado, la Estrategia 2020 habla de profundizar en el mercado interior. Sin embargo, parece que la circulación de los Derechos de Pesca Transferibles se va a limitar dentro de cada Estados miembros, sin que pueda hacerse a nivel comunitario.

–La afirmación “Las asociaciones entre la comunidad científica y el sector pesquero pueden mejorar la calidad y disponibilidad de los conocimientos y datos.... Por consiguiente debe alentarse

el establecimiento de tales asociaciones” no figura en el articulado de la reforma, por lo que no se sabe si se van a promover estas asociaciones con las que el sector está completamente de acuerdo o no se van a poder llevar a cabo.

– La afirmación: “De acuerdo con la propuesta de la Comisión, las concesiones serán transferibles, aunque únicamente dentro de un mismo Estado miembro” parece estar en contradicción con lo que se afirma en el artículo 31 de

Unidos en una mutua para lograr seguridad

EL RIESGO DE LA PESCA NO DEBE CONVERTIRSE EN AVENTURA



**Navegación pesquera, Aparatos radio electrónicos,
Aparejos, Seguros Pesca, Desembolsos,
Equipaje Tripulaciones, etc**

**SOCIEDAD DE SEGUROS
MUTUOS
MARITIMOS DE VIGO**

Desde 1896

Edificio “Virxe do Carme”, 1º izq. Dársena Puerto Pesquero.
El Berbés. 36202 VIGO
Tel. (986) 432 933 - Fax. (986) 437 047
e-mail: ssmmv@smutuos.es

ALGUNOS CAMBIOS PROPUESTOS

Empresas comunitarias en lugar de buques comunitarios.- La Cooperativa de Armadores considera muy importante “que de una vez por todas se deje claro que la PPC va dirigida a gestionar recursos que capturan o cultivan empresas comunitarias (las formadas por empresas y trabajadores), tanto en sus aguas como en aguas exteriores. El articulado de la propuesta de Reglamento de la comisión solo se refiere a “buques” o a “pabellones”.

2015 no debe ser una fecha inamovible.- ARVI comparte con la Comisión la necesidad de que se alcance el objetivo de Rendimiento Máximo Sostenible (RMS). Sin embargo, la propuesta señala 2015 con fecha tope para alcanzar esta meta. El RMS es uno de los objetivos establecidos en la Cumbre de la Tierra celebrada en Johannesburgo en 2002. El sector pesquero considera que la Comisión debería adaptarse a lo acordado en la Cumbre para ser más realista. De esta manera, debería indicar que el objetivo debe alcanzarse en 2015 “siempre que sea posible”.

Respetar el objetivo del empleo.- El sector pesquero también comparte las críticas a los descartes y la necesidad de su erradicación de la práctica pesquera. La propuesta de la Comisión establece un plazo muy corto para la prohibición de los descartes en las principales especies comerciales. Sin embargo, no cambia aquellos otros aspectos de la PPC (como la gestión por TAC y la limitación a la libre circulación de bienes) que facilitarían el logro de estos objetivos. Asimismo, ARVI considera que se debería respetar el principio de proporcionalidad y, por lo tanto, “antes de aprobar las fechas y las especies habrá que analizar de forma rigurosa cómo hacer compatible la implantación de esta medida con el mantenimiento de los empleos y la rentabilidad de las empresas.

Participación de todos los grupos de interés.- La propuesta de la Comisión no es clara cuando habla de la gobernanza. Por una parte destaca “la participación amplia de las partes interesadas en todas las etapas de la política, desde su concepción hasta su ejecución”, y por la otra asigna las responsabilidades a las Administraciones comunitaria, nacional regional y local y se dice que la responsabilidad última es del Estado del pabellón.

¿Qué es el enfoque ecosistémico?.- La Comisión no hace una definición clara de este concepto que, en cambio, sí está definido por la FAO: “el enfoque ecosistémico es un instrumento destinado a la consecución del desarrollo sostenible en sus tres dimensiones, a saber, la protección del medio ambiente, la justicia y la cohesión sociales y la prosperidad económica”. ARVI propone a la Comisión que asuma la definición de la FAO y la refleje en el Reglamento base de la PPC.

También se echan en falta otras definiciones, como “empresa comunitaria de pesca” y “empresa comunitaria de acuicultura”, ya que los barcos (a los que parece dirigirse toda la legislación) sólo son instrumentos de trabajo al servicio de estas empresas.

la propuesta sobre la reforma: “Un Estado miembro podrá autorizar la transferencia de concesiones de pesca transferibles hacia y desde otros Estados miembros”.

Por otro lado, entendemos que la posibilidad de transferir las concesiones debe venir dado por el Principio de Libre Circulación de Bienes consagrado en los tratados y no porque lo autorice un Estado miembro.

– La afirmación: “La reforma desembocará en un sector pesquero reestructurado y será necesario adoptar medidas para la gestión de la dimensión laboral de esta reestructuración”, no cuantifica estas pérdidas. En cambio, sí se cuantifican los incrementos de los ingresos y de los salarios para el año 2022, lo que hace pensar que o bien no hay

estimaciones o bien éstas no se citan en cuanto al coste laboral que conlleva la reforma de la PPC.


En el articulado tampoco se hace referencia alguna a las medidas que habrá que adoptar para gestionar la destrucción de empleos que conlleva toda reestructuración.

– Tampoco en el articulado de la propuesta de la reforma de la PPC se hace mención alguna a que “la PPC reformada debe contribuir a la modernización de las condiciones de trabajo a bordo de los buques, para garantizar que se cumplan las normas más actuales en materia de salud y seguridad”, tal como recoge esta Comunicación.

–En cuanto a la gobernanza, se habla de la creación de un “Consejo Consultivo del



MODELO PARA LA TOMA DE DECISIONES

La propuesta de la Comisión Europea trata de delimitar la responsabilidad en la toma de decisiones entre el Consejo, el Parlamento y los Gobiernos de los Estados. El sector considera imprescindible que se incluya a la industria y a la investigación (triple hélice) en todas las fases del proceso de decisión. 



SERVICIO DE PREVENCIÓN MANCOMUNADO DE LAS EMPRESAS ARMADORAS Y NAVIERAS DEL SECTOR MARÍTIMO Y PESQUERO SPM - Coapre



PREVENCIÓN VS SEGURIDAD

LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN LA MAR
ES GARANTE DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA



CARTA DE SERVICIOS INTEGRADOS:

● Servicio de Prevención

- Plan de prevención de riesgos laborales, evaluación de los riesgos y planificación de las actividades preventivas.
- Formación e información.
- Investigación de accidentes de trabajo.
- Acciones de sensibilización social en materia preventiva.

● Servicio de Coordinación

- Coordinación de actividades empresariales en obras y reparaciones de los buques a flote en puerto y/o en astillero.

● Servicio de Consultoría

- Formación
- Seguridad marítima.
- Salud laboral.

**Responsabilidad
Civil (RC):**

**Amplia cobertura por
daños 1,8 mill /euros**

**Cuotas de abono mancomunadas:
de carácter social**



**COOPERATIVA DE ARMADORES
DE PESCA DEL PUERTO DE VIGO**

S. COOP. GALLEGA

SPM-Coapre
COOPERATIVA DE ARMADORES
Edificio Ramiro Gordejuela
Puerto Pesquero, s/n. 36202 VIGO
Tfno.: 986 43 38 44. Fax: 986 22 33 11
Tfno. Emergencias: 618 738 608
E-mail: coapre@arvi.org. Web: www.arvi.org



Derechos verdaderamente transferibles.-

La Cooperativa de Armadores de Vingo insiste en que limitar la posibilidad de compra, venta o alquiler de cuotas entre empresas o pescadores de diferentes estados atenta contra la libre circulación de bienes garantizada por el Tratado de la UE. La Comisión no es clara en su propuesta, ya que en el articulado del Reglamento base reconoce que esta negociación puede darse entre personas de diferentes Estados, pero en el informe sobre el contenido de la reforma dice que no.

Revisión de la estabilidad relativa.- Los armadores españoles consideran que la propuesta de la Comisión puede perpetuar la actual descompensación entre flotas y posibilidades de pesca que ha dado lugar al fracaso de la Política Pesquera Común hasta ahora. Por eso proponen que se revise la estabilidad relativa, un criterio de reparto que fue establecido hace 27 años y que no se ha cambiado. Según ARVI, “se hace necesario actualizarlo y hacerlo más flexible, ya que en todos estos años hemos visto como hay miles de toneladas de cuotas excedentarias y miles de toneladas de cuotas deficitarias, lo que va en contra de la equidad en este sistema de reparto”, sobre todo si no se liberaliza el mercado de derechos de pesca.

“Es inaceptable que los Estados miembros puedan poner precio a las posibilidades de pesca”

Mar Negro” que no figura en el Anexo III de la propuesta de articulado de la reforma. Asimismo, se hace mención de que se “desarrollará un mecanismo optimizado y flexible para proporcionar asesoramiento y conocimientos especializados a la Comisión”, para aquellos asuntos que no son competencia de los Consejos Consultivos. Sin embargo, en la propuesta del articulado no figura este mecanismo.

– Por último, en el cuadro re-

sumen de la Comunicación, se citan medidas como “Labor del CCTEP centrado en las cuestiones fundamentales”, “Abandono de las ayudas relativas a la flota” o, “Ampliar las funciones de los Consejos Consultivos en la aplicación de la PPC a nivel regional”, que no están recogidas claramente en la propuesta del articulado (donde, por ejemplo, no se habla del CCTEP) o pueden entrar en contradicción con alguna de las afirmaciones contenidas en esta Comunicación (por ejemplo, la eliminación de las ayudas a la flota parece estar en contradicción con que se diga que la nueva PPC contribuirá a la modernización de las condiciones de trabajo y seguridad a bordo de los buques).