

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n° 1185/2003 sobre el cercenamiento de las aletas de los tiburones en los buques»

[COM(2011) 798 final — 2011/0364 (COD)]

(2012/C 181/34)

Ponente: **José María ESPUNY MOYANO**

Los días 30 de noviembre de 2011 y 13 diciembre de 2011, de conformidad con el artículo 43.2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Parlamento Europeo y el Consejo decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

«Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) n° 1185/2003 sobre el cercenamiento de las aletas de los tiburones en los buques»

COM(2011) 798 final — 2011/0364 (COD).

La Sección Especializada de Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 14 de marzo de 2012.

En su 479º Pleno de los días 28 y 29 de marzo de 2012 (sesión del 28 de marzo de 2012), el Comité Económico y Social Europeo aprobó por 103 votos a favor, 30 en contra y 22 abstenciones el presente dictamen.

1. Conclusiones

1.1 El Comité rechaza rotundamente la práctica del *finning* por cualquier flota del mundo.

1.2 El CESE está de acuerdo con la Comisión en que la eliminación de los permisos temporales y la aplicación de una política de aletas adheridas garantizaría que no se realizaría *finning* en la UE. No obstante, teniendo en cuenta los elementos mencionados anteriormente y las posibles consecuencias negativas para los pescadores de la aplicación de dichas medidas, considera que se deberían buscar métodos alternativos que aseguren el cumplimiento de la prohibición del *finning* sin afectar seriamente a la rentabilidad de las empresas y a la seguridad de los tripulantes, aun cuando estas alternativas no vayan a suprimir los problemas de seguimiento y ejecución documentados por la Comisión.

1.3 El CESE sugiere las siguientes medidas alternativas:

1.3.1 La obligación de desembarque en el mismo puerto de los cuerpos y las aletas.

1.3.2 La eliminación de los permisos especiales para la flota de fresco.

1.3.3 La autorización de permisos especiales a los buques congeladores siempre que utilicen un mecanismo de trazabilidad que asegure la correlación entre los cuerpos y las aletas desembarcadas.

1.3.4 La implantación en todas las Organizaciones Regionales de Pesca (ORPs) de un programa de Documento Estadístico para el comercio de las aletas de tiburón.

1.4 El Comité recomienda la adopción en todas las ORPs de planes de gestión de la captura de tiburones que establezcan,

entre otras, medidas para limitar el esfuerzo pesquero, vedas espacio-temporales y la prohibición de realizar transbordos en alta mar.

1.5 El Comité solicita a la Comisión Europea que haga todo lo posible para conseguir el cumplimiento tanto de la prohibición del *finning* en aquellas flotas de terceros países donde esta lamentable práctica aún persista como de las obligaciones de remisión de datos fiables de capturas de estas especies por parte de la flota de terceros países en el seno de las ORPs.

1.6 El CESE solicita a la Comisión Europea que garantice por escrito que la operación de transformación que sería necesaria realizar en los terceros países de desembarco para cortar las aletas completamente se consideraría «corte sencillo» y, por tanto, no cambiaría el origen comunitario del producto.

2. Introducción

2.1 El Reglamento (CE) n° 1185/2003 del Consejo sobre el cercenamiento de las aletas de los tiburones en los buques⁽¹⁾ establece la prohibición general de la práctica consistente en cercenar las aletas de los tiburones y arrojar al mar el resto del tiburón, práctica conocida como *finning*.

2.2 Así mismo, autoriza a los Estados miembros a expedir permisos de pesca especiales, en virtud de los cuales se puede realizar a bordo el cercenamiento de las aletas de tiburón, sin poder arrojar al mar el cuerpo del mismo. Con el fin de garantizar la correspondencia entre el peso de las aletas y de los cuerpos, se ha fijado una proporción aletas / peso vivo (ratio).

2.3 La Comisión considera que la expedición de estos permisos especiales no garantiza el control del *finning* y, por ello, propone, por un lado, la eliminación de los mismos y, por otro, permitir que las aletas del tiburón puedan ser cortadas en parte y dobladas hacia la canal.

⁽¹⁾ DO L 167 de 4.7.2003, p. 2.

3. Observaciones generales

3.1 El Comité rechaza rotundamente la práctica del *finning* por cualquier flota del mundo.

3.2 El CESE ha podido constatar que muchos científicos, Estados miembros, ONGs y el sector pesquero consideran que no hay pruebas de que exista *finning* ⁽²⁾ en la UE. No obstante, se tiene la certeza de que sí que ocurre en otros países fuera de la UE.

3.3 El Comité considera que es importante conocer la actividad de la flota de palangre de superficie que captura tiburones pelágicos y que, hasta la fecha, ha utilizado los permisos de pesca especiales, para poder comprender por qué es necesario mantenerlos.

3.3.1 La flota de palangre de superficie comunitaria que captura tiburones está compuesta por unas 200 unidades ⁽³⁾. Cada buque necesita entre 12 y 15 tripulantes a bordo.

3.3.2 Estos buques se dedican, principalmente, a la captura de pez espada y realizan también capturas de especies de tiburones pelágicos: la tintorera (*Prionace glauca*) representa aproximadamente un 87 % y el marrajo dientoso (*Isurus oxyrinchus*) aproximadamente un 10 %, en relación con las capturas totales de tiburones pelágicos. Ambas especies aparecen con elevada prevalencia en el sistema epipelágico oceánico y tienen amplia distribución geográfica en los océanos Atlántico, Índico y Pacífico. Según las evaluaciones más recientes de la ICCAT, los stocks de *Prionace glauca* e *Isurus oxyrinchus* se encontrarían en buena situación desde el punto de vista biológico y de las tasas de explotación. Sus respectivas biomásas se identificaron por encima o en el entorno del Rendimiento Máximo Sostenible.

3.3.3 La presentación de las aletas en primera venta de la flota de la UE con aprovechamiento total, difiere de la realizada por algunas otras flotas de países occidentales no europeos en las cuales sólo se aprovecha una parte de las mismas o se descartan.

3.3.4 Es necesario diferenciar entre la actividad de los buques de fresco y los congeladores:

3.3.4.1 Fresco o Mixtos (congelador con algún lance en fresco): operan en el Atlántico y suelen desembarcar en el puerto de Vigo o en otros puertos comunitarios con las aletas sin cortar. La duración de las mareas suele ser de algo más de un mes.

3.3.4.2 Congelado: operan en el Atlántico, Índico y Pacífico y sus mareas suelen tener una duración de al menos tres meses. En estos buques, tras la captura del tiburón, éste se descabeza, se eviscera y se procede al corte de todas las aletas. Todas las

partes se lavan con abundante agua y se introducen en el túnel de congelación. Los hígados se colocan en una bolsa y posteriormente en una caja plástica. Una vez terminado el proceso de congelación, los cuerpos se embalan, primero en rafias plásticas y, posteriormente, en arpilleras de algodón (para proteger el producto y lograr una mayor calidad del mismo).

Las aletas y los hígados se introducen en cajas. Antes de proceder al almacenamiento de los productos en la bodega del barco, todas las piezas son etiquetadas, indicando el tipo de producto, la presentación y la zona de captura. Las capturas se suelen desembarcar en el puerto de Vigo o en otros puertos comunitarios y en puertos extranjeros:

— Atlántico Norte: Cabo Verde (Praia), Azores (Horta), Canarias (Las Palmas).

— Atlántico Sur: Uruguay (Montevideo), Namibia (Walvis Bay), Sudáfrica (Ciudad del Cabo).

— Índico: Sudáfrica (Durban), Isla Mauricio (Port Louis), Indonesia (Yakarta).

— Pacífico: Perú (Callao, Chimbote, Puerto Pisco), Panamá (Vacamonte), Nueva Zelanda (Napier), Polinesia Francesa (Papeete - Tahití).

3.3.5 Normalmente, los cuerpos y las aletas son desembarcados en los mismos puertos. En cambio, la comercialización de las aletas y de los cuerpos suele seguir unos canales diferentes. Así, los cuerpos, una vez desembarcados, se dirigen a Vigo o a Sudamérica (Brasil, Perú y Colombia principalmente). Los que se dirigen a Vigo suelen venderse en Italia, Grecia, Rumanía, Ucrania, Polonia, Rusia, Portugal, Andalucía y Sudamérica. Por su parte, las aletas suelen enviarse a Vigo y, posteriormente, a Japón, Hong Kong, China, California, etc., o enviarse directamente a estos países desde el lugar de desembarco.

3.3.6 Con relación a los precios, la realidad es que los cuerpos de los tiburones se suelen vender en primera venta a un precio medio entre 0,50 y 2 euros/kg; y las aletas de la tintorera y el marrajo se venden en primera venta a un precio entre los 10 y los 15 euros/kg.

3.3.7 Hoy en día, los ingresos obtenidos por los armadores por la venta de los cuerpos supone alrededor del 55 % de los ingresos totales, mientras que por la venta de las aletas se obtiene sobre el 45 % de los mismos.

3.3.8 Desde el punto de vista nutricional, el tiburón, que no tiene espinas, aporta unas 130 calorías por cada 100 gramos. Posee una carne semigrasa -4,5 gramos por cada 100 gramos- y muy rica en proteínas de calidad -21 gramos por cada 100 gramos-, que contienen todos los aminoácidos esenciales. Su grasa es mayoritariamente insaturada, por lo que su consumo resulta adecuado en dietas de prevención y tratamiento de enfermedades cardiovasculares; eso sí, cocinándolo con grasas adecuadas como el aceite de oliva o de semillas. Resulta fácil de digerir y contiene vitaminas del grupo B -en menor cantidad respecto a otros pescados-, si bien destaca su aporte de las vitaminas liposolubles A y E. De sus minerales sobresalen el fósforo, el potasio, el magnesio y el hierro.

⁽²⁾ Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1185/2003, de 23.12.2005 (COM(2005) 700); Informe de iniciativa de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, INI/2054/2006; Posición del Consejo Consultivo Regional de aguas lejanas (LDRAC) respecto a la consulta de la Comisión sobre un plan de acción de la UE para los tiburones y Acta del LDRAC de la reunión conjunta sobre la consulta pública de la modificación del Reglamento del cercenamiento de las aletas de tiburón, 18.2.2011.

⁽³⁾ Excluidos los buques del Mediterráneo, que no requieren permisos especiales.

3.3.9 En la actualidad, siguiendo las recomendaciones de la FAO, se realiza un aprovechamiento integral del tiburón. Además del cuerpo y de las aletas, se utiliza el hígado por la industria farmacológica y cosmética para extraer la vitamina A y el escualeno, y la piel para la confección de artículos de cuero.

3.4 El Comité considera conveniente que se conozcan los motivos por los que la flota europea necesita los permisos especiales:

3.4.1 Por seguridad. Las aletas adheridas, cuando el animal está congelado, actúan como afilados cuchillos, lo que hace que su manipulación a bordo de unos buques que están en continuo balanceo suponga un grave riesgo para los tripulantes durante el proceso de manipulación y de desembarco.

3.4.2 Por calidad. El almacenamiento de las aletas adheridas de forma natural a los troncos provoca el deterioro de las capturas, tanto de las aletas como de los cuerpos, al producir roces y cortes entre ejemplares. El producto recién capturado y congelado ofrece una gran calidad desde el punto de vista nutricional e higiénico-sanitario. Cortar las aletas antes de congelar el cuerpo permite que en ningún momento se rompa la cadena de frío.

3.4.3 Por aprovechamiento del espacio. El almacenamiento de cuerpos y aletas por separado (o entre los huecos que dejan los propios cuerpos al estibarse) permite aprovechar mejor el espacio disponible en la bodega, incrementándose, por lo tanto, la rentabilidad de los barcos.

3.4.4 Por seguir las aletas y los cuerpos unos canales de comercialización diferentes. La medida supondría que, al llegar al punto de desembarque de un país tercero, habría que cortar las aletas en tierra, lo que supone las siguientes consecuencias:

3.4.4.1 La manipulación de las mismas en puerto extranjero puede implicar el cambio de origen del producto si esta operación no se considerase un «corte sencillo»⁽⁴⁾, por lo que ya no sería comunitario y entraría dentro de la categoría de productos exportados a la UE, con los requerimientos y condiciones sanitarias y aduaneras que ello supone.

3.4.4.2 Asimismo, se introducen nuevos factores de riesgo en la descarga de la captura, que se hace más compleja, además de incrementar el tiempo necesario para esta acción.

3.4.4.3 Paralelamente, este aumento del tiempo usado para la desestiba disminuye la calidad de los productos al conllevar una sensible pérdida de la cadena de frío. Esto supone un riesgo sanitario, puesto que implica la posible aparición de histaminas y el incremento de las bases nitrogenadas volátiles totales, que producen el deterioro del producto.

3.4.4.4 Además, los principales puertos de desembarque en congelado están situados normalmente en terceros países que

carecen de las infraestructuras adecuadas. Asimismo, una gran mayoría se ubican en áreas de clima tropical, lo que acelera la pérdida del frío, agravando las consecuencias apuntadas en el párrafo anterior.

3.5 El *finning* es practicado por buques no europeos que, pese a carecer de sistemas de congelación, operan en aguas lejanas y durante periodos prolongados, por lo que conservan únicamente las aletas mediante un procedimiento de secado (deshidratación) y desechan los cuerpos que de otro modo se les pudrirían. Para los buques congeladores europeos que se verían afectados por la propuesta de la Comisión, practicar el *finning* supondría echar por la borda una valiosa fuente de ingresos procedentes de la venta de los cuerpos, lo que en términos empresariales carece de sentido.

3.6 El CESE está de acuerdo con la Comisión en que la eliminación de los permisos temporales y la aplicación de una política de aletas adheridas garantizaría que no se realizara *finning* en la UE. No obstante, al Comité le preocupan las consecuencias económicas y sociales de estas medidas, por lo que considera que deberían buscarse métodos alternativos que asegurasen el cumplimiento de la prohibición del *finning* sin afectar seriamente a la rentabilidad de las empresas y a la seguridad de los tripulantes, aun cuando estas alternativas no vayan a suprimir los problemas de seguimiento y ejecución documentados por la Comisión.

3.7 El CESE sugiere las siguientes medidas alternativas:

3.7.1 Obligación de desembarque en el mismo puerto de los cuerpos y las aletas.

3.7.2 Eliminación de los permisos especiales para la flota de fresco.

3.7.3 Autorización de permisos especiales a los buques congeladores siempre que utilicen un mecanismo de trazabilidad que asegure la correlación entre los cuerpos y las aletas desembarcadas.

3.7.4 Implantación en todas las ORPs de un programa de Documento Estadístico para el comercio de las aletas de tiburón, tal y como existe para el atún rojo en la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA).

3.8 Así mismo, el Comité recomienda la adopción en todas las ORPs de planes de gestión de la captura de tiburones que establezcan, entre otras, medidas para limitar el esfuerzo pesquero, vedas espacio-temporales y la prohibición de realizar transbordos en alta mar,

3.9 El Comité considera que la Comisión Europea debería esforzarse más en conseguir el cumplimiento tanto de la prohibición del *finning* en aquellas flotas donde esta lamentable práctica aún persista como de las obligaciones de remisión de datos fiables de capturas de estas especies por parte de la flota de terceros países en el seno de las ORPs.

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n° 1063/2010 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2010, que modifica el Reglamento (CEE) n° 2454/93 por el que se fijan determinadas disposiciones de aplicación del Reglamento (CEE) n° 2913/92 del Consejo por el que se establece el Código Aduanero Comunitario. DO L 307, 23.11.2010 Art. 78.1.i).

4. Observaciones específicas

4.1 El Comité valora positivamente las iniciativas emprendidas por algunos Estados miembros para proteger a las poblaciones de tiburones más vulnerables y, en particular, la prohibición establecida por España de capturar tiburones zorro (familia Alopiidae) y martillo (familia Sphyrnidae) ⁽⁵⁾; en este sentido, solicita que se adopten en todas las ORPs las medidas adecuadas de protección y de gestión de las especies de tiburones que sean más vulnerables.

4.2 Con relación al modelo actual basado en ratios, el Comité considera que es un modelo adecuado y operativo. No obstante, de los diversos estudios científicos sobre el asunto realizados por institutos de investigación europeos se concluye que el ratio del 5 % no es el adecuado (por ser bajo) a las prácticas de pesca de la flota europea, basadas en el aprovechamiento integral-maximizado del peso de las aletas, ni a las principales especies de tiburones (la tintorera y el marrajo dientuso) susceptibles de captura y, por tanto, tampoco al conjunto de especies combinadas. El CESE considera que se deberían redefinir los ratios máximos admisibles, establecidos a partir de criterios realistas y con base técnica y científica suficiente a la vista de los estudios ya realizados. El nuevo ratio debería referirse explícitamente al peso vivo de los tiburones para evitar los actuales problemas de interpretación.

Bruselas, 28 de marzo de 2012.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Staffan NILSSON

⁽⁵⁾ Orden ARM/2689/2009, de 28 de septiembre, por la que se prohíbe la captura de tiburones zorro (familia Alopiidae) y tiburones martillo o cornudas (familia Sphyrnidae). BOE n.º 240, lunes 5 de octubre de 2009, p. 84098.