



**Informe de seguimiento por parte de España del cumplimiento en 2013 del  
REGLAMENTO (UE) Nº 605/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL  
CONSEJO de 12 de junio de 2013 por el que se modifica el Reglamento  
(CE) nº 1185/2003 sobre el cercenamiento de las aletas de los tiburones  
en los buques.**

**Informe complementario al presentado en mayo de 2014, ampliado con  
todos los datos de 2013 y que sustituye al inicialmente presentado.**

El artículo 6 del Reglamento 605/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de junio de 2013 por el que se modifica el Reglamento (CE) 1185/2003 sobre el cercenamiento de las aletas de los tiburones en los buques, establece la obligación de los Estados miembros de presentar anualmente un informe de seguimiento del cumplimiento del Reglamento por sus buques en aguas de la Unión y de fuera de la Unión, así como las medidas ejecutivas tomadas en caso de incumplimiento.

El presente informe recoge la información requerida por el artículo 6, así como una descripción detallada de las implicaciones del Reglamento en la actividad de la flota española de palangre de superficie en 2013.

### **Impacto de la aplicación del Reglamento**

La aplicación del Reglamento ha acarreado un fuerte impacto en la actividad de la flota española de palangre de superficie, en términos económicos, operativos, ambientales y de seguridad de los operadores.

El coste para cada buque derivado en 2013 de la nueva normativa oscila entre los 18.000 euros y los 40.000 euros, según el tipo de buque y el puerto de desembarque.

La flota ha tenido que incurrir en costes de adaptación del parque de pesca para introducir nuevos elementos como mesas de acero inoxidable adaptadas o tubos guía. Estos costes han sido difíciles de asumir, especialmente en buques pequeños.

Se estima que en cada marea hay una pérdida efectiva de capacidad en bodega de entre un 9 y un 12%, que depende del porcentaje de tiburón y pez espada de cada lance, llegando a ser más alto, en las épocas del año o en las áreas en las que se pesca más tiburón. Esta pérdida de volumen en relación a las capturas también se traslada en pérdida en capacidad de contenedores, dándose el caso de tener que contratar contenedores incompletos para poder transportar la totalidad de las capturas, con un coste de 6.500 euros adicionales por contenedor. El coste de transporte de la mercancía por



kilogramo es mucho mayor en tiburón, que en otras especies como el pez espada o atún.

Se ha incrementado el tiempo y los costes en las operaciones de descarga, que ahora son más lentas y costosas ya que implica realizar la propia descarga y el corte de la aleta a la vez. Se estima que con la nueva reglamentación se duplica el tiempo y el coste de la operación, lo que se traslada en mayor presión y riesgo para la tripulación que realiza estos trabajos. Se estima además un coste adicional para el contrato de estibadores para el corte de la aleta de al menos 3.000 euros para una descarga media de 50.000 kilos, coste que aumenta proporcionalmente con el volumen de descarga. El incremento medio de coste total de descarga se estima entre 8 y 10 céntimos de euro por kilo, y 4.000 euros por descarga y buque.

El empleo de estibadores en puerto ha fomentado sustracciones ilegales de aletas de tiburón, considerándose que son los propios estibadores, en conveniencia con otros operadores portuarios, los responsables de estos robos. Los armadores españoles han informado a la Secretaría de Pesca de robos masivos en el puerto de Callao (Perú), con pérdidas comprendidas entre 2.600 y 3.400 euros por marea para los buques afectados.

Asimismo se producen pérdidas económicas directas derivadas de daños en las aletas que se rompen en la descarga. La rotura de la propia aleta el comprador no la quiere o en su defecto la compra a la baja. Además de los enganches con otras carcasas, al venir pegada a la tronco se necesita forzar un poco el despegue de la aleta lo que supone que a veces se rompan las propias fibras de la aleta. El corte de la aleta en tierra es menos limpio que cuando se realiza en el buque. En el caso del marrajo dientuso la aleta cortada congelada pierde su color rojo. Todo ello hace que los compradores pierdan interés en la compra de estas aletas o deprecien su valor. El precio percibido por las aletas ha disminuido de los 12 o 15 euros por kilo percibidos por una aleta en buenas condiciones a 5 euros por kilo pagados por aletas dañadas. Los operadores estiman que el aumento de costes por la obligación de mantener las aletas adheridas es mayor que el valor de mercado de las aletas.

El tronco del pescado también se cotiza a la baja por el corte realizado. El pescado está más tiempo sin frío desde que se hace la descarga hasta que se manipula el corte de la aleta. El tronco disminuye en volumen, entre un 3 y un 5%, ya que el pescado al venir con gomas, red o fleje para sujetar las aletas hace hendidura en el tronco, requiere un pelado más profundo. Se estima que la compra de gomas red o fleje de conlleva unos gastos adicionales de la menos 1.500 euros por marea. El incremento de costes relativos a efectos navales ha aumentado entre un 8 y un 12%, consecuencia del uso de sistemas aplicados para sujetar las aletas a los cuerpos, necesidad de más arpilleras y fundas para la sustitución de las deterioradas al realizar el corte en puerto.



Los buques han sufrido un notable incremento del gasto combustible y de emisión de gases de efecto invernadero, derivado del aumento de horas de trabajo del sistema de congelación como consecuencia de la obstrucción de la circulación del aire por las aletas.

Ha aumentado el riesgo de accidente laboral y se ha comprometido la seguridad de los operadores. Se han incrementado accidentes como resbalones y cortes en la plataforma en la que se realiza el corte al llegar el pescado a puerto. Los trabajadores deben trabajar sobre un suelo húmedo por el hielo que rodea al pescado y tienen que ajustar el corte a una superficie húmeda y resbaladiza. Es especialmente preocupante el riesgo de las aletas caudales, que aunque se pliegan siempre sobresalen en forma de hoz.

### **Número de desembarques de tiburones**

Se han declarado especies de tiburones en 26.394 descargas en el año 2013 por parte de la flota de bandera española. En ellas se han utilizado 160 puertos españoles, otros 7 puertos comunitarios y 13 puertos de terceros países. De todas las descargas, el 96,23% de las capturas de tiburones han sido declaradas por 211 buques palangreros de superficie que han realizado 1.050 descargas y son los que ejercen la pesquería dirigida a estas especies (los demás ejercen una pesquería accidental).

Las tablas anexas a este informe en formato Excel recogen los datos de desembarque referentes a las capturas de 2013. Asimismo se incluyen una tabla con los datos de peso vivo capturado y declarados en el DEA con el objeto de compararlos con los obtenidos de los datos de desembarco y transbordo.

En el primer informe remitido el 29 de mayo de 2014, se consignó como total de desembarco lo que en realidad era desembarco más transbordo (entendiendo este como la descarga en puerto extranjero y el envío a su destino final en contenedor). Una parte de esos transbordos han sido incluidos en las declaraciones de desembarque al cumplimentarse con posterioridad la declaración correspondiente a su llegada a puerto en contenedor, por lo que no deberían adicionarse, pero no es el caso para todas ellas. Hay una parte de las descargas en puertos extranjeros que son tan solo declaradas como transbordo a contenedor y que no han venido seguidas de la correspondiente declaración de descarga.

No ha sido hasta la reciente revisión de este informe a lo largo de 2015, ante la petición de la Comisión de completar los datos de todo el año, en la que nos hemos percatado de ese posible error.



Son los datos de declaraciones en peso vivo en el DEA, comparados con los datos de peso vivo obtenidos de las descargas, los que nos revelan que hay una parte de esos transbordos a contenedor que no tiene su correspondiente declaración de desembarco. Esto ya ha sido objeto de una notificación a través del permiso especial de pesca que se emite para cada buque palangrero en 2015 (ya que este problema solo se da en la flota de palangre de superficie) por lo que a partir del año que viene el problema no debería existir (más allá de la lógica discrepancia entre lo estimado a bordo y lo obtenido en la báscula en puerto al realizar el desembarque).

La normativa europea no indica si el dato que se requiere en este informe es referido a peso vivo o peso desembarcado, por ello, nos hemos permitido incluir en las tablas anexas la información desglosada en peso desembarcado (y por tanto procesado en general en descabezado y sin vísceras) y el peso vivo declarado en el desembarco, así como el peso desembarcado más el transbordado y su correspondiente peso vivo. Como se dispone del dato declarado en el diario, se puede obtener una idea del volumen de tiburones que captura la flota española que es lo verdaderamente importante.

De esos datos, se deduce que el 80% se corresponde con una sola especie, el tiburón azul o tintorera (*Prionace glauca*) BSH, siendo la siguiente especie el marrajo dientoso (*Isurus oxirhynchus*) SMA con un 12%, por lo que ambas especies suponen más del 92% de los desembarques o un 94% si lo referimos a las capturas en peso vivo de tiburones por parte de la flota española.

Los desembarques en peso transformado alcanzaron en todo 2013 los 31.962.697,51 kilos (entendiendo que no es el total desembarcado por lo comentado en el punto anterior) mientras que si referimos el dato total a las capturas declaradas por la flota española expresado en peso vivo, el valor alcanzado para todo 2013 fue de 61.572.244,93 kilos.

Hay que señalar por último que algunas de las especies consignadas lo han sido por error del armador o de la grabación del dato, puesto que no son especies al alcance de la flota española. Así, y por citar solo un ejemplo, existen datos de captura de peces sierra del género *Pristidae* (SAW) para un desembarco en el Mediterráneo, cosa harto difícil por cuanto esta especie no se da en esa cuenca mediterránea (amen de ser especie protegida por CITES).

## Inspecciones

Se han llevado a cabo 204 inspecciones en puerto a buques de palangre de superficie, los buques cuya pesquería puede tener como objetivo las especies de tiburones y por tanto los de mayor riesgo respecto a esta norma. Evidentemente se han realizado muchas más inspecciones en las que ha



habido presencia de tiburones de tipo demersal pero no han sido reportadas como tales de forma específica ya que afectaban a muchas otras especies y por tanto no son destacables de la base de datos. Eso no implica que en todos los casos en los que han sido detectados tiburones en la captura se haya verificado el cumplimiento de la norma. En la tabla del anexo se recogen los puertos y fechas de las inspecciones realizadas

### Casos de incumplimiento

No se han detectado casos de incumplimiento en la flota española inspeccionada en relación a las obligaciones del Reglamento desde su entrada en vigor en junio de 2013. El único caso detectado de incumplimiento fue el de un buque de bandera portuguesa, CARMEN, V-1090-C, palangrero de superficie, inspeccionado en el Atlántico (Cantábrico, zona de Burela) en aguas de la ZEE española, detectándose el cercenamiento y mantenimiento de aletas de tiburones a bordo, 4.547 kg (una parte de la carga, la otra estaba eviscerada, descabezada y con las aletas adheridas al cuerpo). Fue conducido a puerto (Celeiro), inspeccionado minuciosamente y confirmada la posible infracción, por lo que se le estableció una fianza de 15.000 euros (tenía otras infracciones además de las aletas), siguiéndose posteriormente el procedimiento ordinario según la legislación vigente. En estos momentos hay una resolución sancionadora, no firme, que establece para la infracción relacionada con las aletas una multa de 2.000 euros, más añadido el decomiso de dichas aletas que se realizó en el momento de la inspección.

### Volumen de los desembarques por puerto y especie

Los datos correspondientes a los buques de bandera española se encuentran desglosados en el fichero Excel adjunto a este informe. Los datos relativos a buques de otros Estados miembros desembarcados en puertos españoles desde la entrada en vigor de la norma hasta final de 2013 son los siguientes:

	GAG	SYC	SMA	BSH	SDV	SCL	SYX
<b>Puerto</b>							
Burela				2.000		2	
Isla Cristina						183	
Ondarroa				4.350	517	8.416	
Pasajes	155	110		4.286	598		140
Vigo			79.445	338.747			

### CONCLUSIONES:



Tras el primer año de aplicación del reglamento, se puede constatar un nivel generalizado de cumplimiento por parte del sector, que ha asumido de manera responsable la nueva normativa, pese a los evidentes perjuicios económicos que ha supuesto la adaptación de la flota de palangre de superficie a esta nueva realidad, en un contexto de fuerte competencia por parte de otras flotas. Cabe destacar que estos nuevos ajustes se producen en un momento de fuerte crisis de precios de las principales especies objetivo de la flota de palangre de superficie, que agrava aún más la crisis del sector, abocado desde hace algunos años a la reducción forzosa de sus unidades. Mientras tanto, se constata que las verdaderas prácticas insostenibles asociadas al *finning*, que no eran habituales en la flota palangrera española, se siguen produciendo por parte de otras flotas menos responsables y menos controladas, lo que permite llevar a la conclusión del escaso fundamento del Reglamento 605/2013, desde cualquier punto de vista (medioambiental, socioeconómico) y permite albergar dudas sobre su utilidad. En estas condiciones, la Administración Española reclama, una vez más, un replanteamiento del contenido del Reglamento 605/2013.

Tablas contenidas en anexo Excel:

1. Desembarcos 2013: contiene los datos globales para todo 2013 por familia, especie con nombre común y código FAO AL3, expresados en kilos y para los datos obtenidos de las declaraciones de desembarco en solitario (peso procesado), desembarco y transbordo juntos y los correspondientes pesos vivos de ambas columnas
2. Captura DEA 2013: Tabla dinámica que contiene los datos de captura anotados en los diarios de a bordo por especie (código AL3) y mes expresadas en kilos de peso vivo para 2013.
3. Desembarco puerto/ AL3: Tabla con los datos de capturas de tiburones por puertos de desembarco para 2013.
4. Inspecciones y puertos 2013: tabla con los datos de inspecciones por puerto y fecha a la flota de palangre de altura.
5. Puertos descarga flota PAL 2013: Tabla con los puertos en los que se ha descargado el 92% de las capturas de tiburones realizadas por parte de toda la flota española (son los puertos donde han descargado alguno de los buques de palangre de superficie).