



AL VIII FORO CIENTÍFICO DEL MEDITERRANEO

PROPUESTA PARA UNA MEJOR DEFINICION Y REGULACION DEL ESFUERZO PESQUERO.-

Las normas pesqueras actuales determinan el esfuerzo pesquero en base a las siguientes variables:

1. Número de buques.
2. Potencia propulsora.
3. Días de salida a la mar.
4. Horas de permanencia en la mar (horario máximo de salida y entrada de las embarcaciones)
5. Medidas técnicas aplicadas en los artes.-
6. Establecimiento de TAC.-
7. Vedas temporales.-

Por lo que se refiere al **horario de permanencia de las embarcaciones en la mar**, la experiencia acumulada por el sector y por nuestras Cofradías de Pescadores, demuestran una serie de ventajas e inconvenientes sobre la observancia de este precepto en sus diversos aspectos, como reflejamos a continuación.-

Si empezamos por los inconvenientes, se evidencian los siguientes:

a).- Incita a la salida masiva de las embarcaciones, con evidente riesgo de accidentes, en un intento de llegar al caladero antes que los demás.-

b).- El regreso a sus puertos de origen en un margen estrecho del tope fijado para la entrada en los puertos, lo que origina además de los riesgos apuntados anteriormente, la saturación de las operaciones de descarga y venta de las capturas en Lonja y quizás, la depreciación de los productos pesqueros en subasta, al conocer los compradores la totalidad de la oferta en ese día.-

c).- La concentración de la actividad pesquera en áreas muy limitadas, sin posibilitar diversificar el esfuerzo en otras más alejadas, por tener que emplear más horas en navegar.-

d).- Las ventajas y desventajas de la flota de un determinado puerto frente a otras de la misma zona costera, en función de la proximidad geográfica o lejanía de los caladeros habituales que comparten.-

e).- La rentabilidad de las embarcaciones dedicadas al cerco en cada jornada, que se haya comprometida al depender, en gran parte, de la suerte que tengan en la detección los bancos de peces, empleando muchas horas en navegar por que desplazarse muchas veces lejos de su base en busca de capturas.-

f).- La imposibilidad de obtener mayor rentabilidad a sus capturas, al no poder optar por subastar sus productos en el puerto que los afectados consideren el más idóneo



para sus intereses, de acuerdo con la información que reciben sobre cotizaciones en las diversas lonjas, al tener prohibido navegar fuera del horario establecido.-

g).- Los constantes problemas que se están dando entre los afectados de distintos puertos e incluso, entre un mismo puerto, por el incumplimiento generalizado de los horarios, debido a la falta de una vigilancia permanente en los puertos.-

Como únicas ventajas, podemos señalar las siguientes:

a).- Es un sistema impreciso pero en cierto modo eficaz, que se viene aplicando para limitar el esfuerzo pesquero, desde el punto de vista de la preservación de los caladeros.-

b).- Produjo la unificación y determinación de la jornada laboral para las tripulaciones, lo que supuso una mejora apreciable de sus condiciones laborales.-

Por cuanto antecede, consideramos que ya es hora de abordar esta cuestión, proponiendo una nueva configuración del mismo, de forma que el factor **horas de permanencia en la mar**, se transforme en **horario efectivo de trabajo en la mar**, fijando un horario adecuado, contado desde que la embarcación inicia el largado de redes, pasando por sus diversas fases, hasta el izado del arte en su última barrida; ello con independencia de la hora de salida y entrada del buque a puerto. Esta nueva definición sería más justa desde nuestro particular punto de vista, porque resolvería gran parte de los problemas expuestos. Lógicamente y para llevar a cabo esta nueva definición de la actividad pesquera habría que fijar un horario consensuado entre todos los agentes implicados, de forma que se logre compatibilizar la rentabilidad del esfuerzo, con la sostenibilidad de nuestros caladeros y cuidando, por tanto, que nadie pueda iniciar su labor efectiva en la mar, antes del horario establecido.-

Evidentemente, el problema que se plantea esta nueva propuesta, es de qué forma se podría controlar en cumplimiento estricto de esta norma y, en este sentido, nos permitimos exponer las diferentes alternativas que se pueden dar sobre esta cuestión:

1ª.- Control de la actividad pesquera a través de la caja azul.- Se trataría de complementar la instalación del dispositivo de seguimiento de buques por vía satélite a todos los buques pesqueros de las modalidades afectadas, que en principio sería implantado para las de arrastre y cerco. Se trata de un procedimiento caro, tanto para los afectados como para la propia administración, que además no garantizaría el seguimiento continuado de cada uno de los buques, debido al extenso número de unidades que existen en nuestro litoral; por lo que es una opción tecnológica que por el momento, debemos descartar.-

2ª.- Instalación de dispositivos que dejen constancia de la hora y propulsión del buque.- Se trataría de adaptar el actual sistema que emplean los autobuses y los camiones: mediante un disco donde se dejara constancia de la actividad del buque, reflejando la potencia aplicada en su propulsión en el momento del arrastre del arte o de la parada del buque, si trabajara al cerco, para el largado del arte, el copeo y su recogida. Además, se



complementaría con las anotaciones del diario de a bordo, que debe reflejar la actividad realizada y que tiene que concordar con lo reflejado en el disco. Documentación que el patrón debe guardar para ser exhibida cuando lo demande la inspección o, depositada periódicamente donde determine la administración competente, entendiéndose como tales, las Administraciones autonómicas con competencia en materia de ordenación del sector pesquero, de forma que se ejerza un control efectivo de este horario.-

Esta última propuesta la consideramos más razonable, aunque para ello habría que tratar de perfeccionar un sistema que garantice una información lo más real y exacta posible para controlar este horario y, en este sentido, creemos que no puede existir grandes dificultades para poner a punto este u otro sistema similar, habida cuenta la multitud de avances tecnológicos que se están dando en este campo. Asimismo, estamos abiertos a considerar cualquier otra opción que ayude a poner en práctica el horario efectivo de trabajo en la mar. Lo cierto es que es hora de dar un giro importante en la determinación más exacta del esfuerzo pesquero en esta variable, ya que la actual, como queda dicho, es totalmente inexacta en la determinación del mismo, es fuente de conflictos entre los afectados y de dudosa aplicación por falta del necesario control.-

Por lo que respecta a las **medidas técnicas de los artes**, entendemos que no se puede avanzar más de lo regulado hasta el momento y, desde luego, el entrar en la configuración de artes, mallas y copos, es una tarea sumamente difícil y complicada que exige las naturales cautelas, habida cuenta que ello siempre va en función de las características de cada buque.-

En lo referente a la regulación del esfuerzo a través de los **TAC (total de capturas admisibles)**, consideramos, y en esto está todo el sector prácticamente de acuerdo, que no sería una medida efectiva para la pesca de bajura en el Mediterráneo, dada la multiplicidad de especies que se capturan.-

Por último, nos ratificamos en la postura de que es necesario establecer descansos efectivos en el mar (**vedas temporales**), en la época de mayor interés para posibilitar la reproducción y desarrollo de las especies; para lo que habría que dedicar un mayor esfuerzo económico y compensar a todos los implicados por esta inactividad.-

Alicante, 27 de enero de 2.003.-