

SECRETARÍA GENERAL DE PESCA
MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO
AMBIENTE.

Velázquez, 144
28006 MADRID

27 de febrero del 2018

ASUNTO: *ALEGACIONES al Proyecto de Orden por la que se regula en España el sistema de localización de buques pesqueros vía satélite.*

Las Asociaciones que subscriben, en la parte final de este escrito, quieren hacer llegar las siguientes CONSIDERACIONES al proyecto referenciado:

Como **primera consideración** desde el sector pesquero estamos en total desacuerdo con ir más allá de la reglamentación básica establecida en el Reglamento CE 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, y máxime si tenemos en cuenta que precisamente este reglamento se encuentra en fase de revisión por parte de la Comisión de Pesca.

Entendemos que la regionalización debe de servir para adaptar las normas EU a las especificidades de la zona de aplicación, y no para aprovecharse de la misma para ser más restrictivos, que es lo que vemos en este borrador de orden

Como **segunda consideración**, en este reglamento se refuerza el uso de las tecnologías modernas como el sistema de localización para llevar a cabo un seguimiento eficaz de la actividad de los buques pesqueros, e incluye la obligación de llevar instalado, a bordo de los mismos, un equipo de seguimiento plenamente operativo cuando su eslora total sea igual o superior a 12 metros.

Pero esta norma Comunitaria, en ningún momento señala que la transmisión tenga que poder realizarse cada 5 minutos, ni que se pueda enviar el DEA a través de la caja azul (que son unos de los principales cambios que se proponen en este Proyecto), es decir, que se sobrepasa cualquiera de los requerimientos exigidos por la Unión Europea y su regulación actual al respecto con la consiguiente carga para

el sector concernido sin que suponga ninguna mejora ni beneficio para nuestra flota, sino más bien todo lo contrario.

En el borrador de decreto se pide una posición cada 5 minutos ,” Entre estos avances técnicos, se encuentran aquellos que permitirán contar con la programación de una posición cada 5 minutos” los barcos de pesca de palangre de superficie , pez espada, cuando están levantado el arte anda a una velocidad de 6 nudos /hora, es decir que cada cinco minutos recorre 0,5 millas náuticas, aunque sea en navegación los buques tienen una velocidad media , la mayoría de 10 nudos hora , en cinco minutos recorren es necesario este detalle de posicionamiento, teniendo en cuenta además que se pasara de transmitir 720 mensajes al mes a 8640 . Este sobre coste es inasumible para el barco, toda vez que Iridium no tiene tarifa plana.

Por lo tanto entendemos que desde un punto de vista técnico-político, la decisión de modificación de la normativa actual por parte de España, al margen del resto de los países europeos, poniendo en peores condiciones a su flota con respecto al resto de la flota comunitaria es desde luego inadmisibile y desde el sector no podemos estar de acuerdo con esta decisión discriminatoria de la flota española con la flota del resto de los países comunitarios.

Como ejemplo de lo expuesto de acuerdo con las alegaciones técnicas a las que nos adherimos de la empresa ZUNIVAL S.L., indicar que con esta reforma nos podemos encontrar con el problema de que cada barco puede pasar de transmitir entre 360 o 720 mensajes automáticos al mes, a pasar a transmitir 8640 mensajes automáticos, incrementándose los costes de comunicación por este solo hecho en entre 24 y 12 veces más.

Como **tercera consideración**, en el punto 1 del Artículo 15 se propone:

"Este puerto será igualmente utilizado para las transmisiones del Observador Electrónico, si el equipo contase con esa capacidad.", es decir estamos impulsando ya con cambios normativos la instalación de OBSERVADORES ELECTRÓNICOS a bordo como una medida de control más a las ya existentes, innecesaria, con costes

adicionales para el sector y desde luego muy discutible en relación al derecho a la privacidad de los trabajadores de la pesca.

El sector se opone frontalmente a la instalación de OBSERVADORES ELECTRÓNICOS o cualquier otro elemento similar por inútil, costoso y atentar gravemente a la privacidad de los trabajadores de la pesca.

Que España sea precursora de un control a través de cámaras a bordo a efectos de verificar la obligación de desembarque es todo lo contrario de lo que demanda el sector español que entiende que sólo mediante la flexibilización de esta medida se puede aspirar a su cumplimiento y no con más medidas coercitivas y de control.

Como **cuarta consideración**, en el artículo 2 del borrador se añade una nueva letra b) no contemplada en el artículo 9.5 del Reglamento (CE) Nº 1224/2009 del Consejo, donde se indica que estarán exentos de lo establecido en este apartado, aquellos buques cuya eslora total sea inferior a 15 metros, si:

- Faenan exclusivamente en las aguas territoriales españolas, o
- Nunca pasan más de 24 horas en el mar, desde la salida del puerto hasta el regreso a él.

Entendemos que debe suprimirse la posibilidad de que barcos que cumplan las citadas condiciones con eslora inferior a 15 metros, puedan verse obligados a cumplir con la obligación de llevar sistema de localización si se encuentran obligados en base a una normativa que regule la actividad de una pesquería, planes plurianuales, planes de gestión o planes de recuperación, al margen de su eslora inferior a 15 metros, y en los mismos términos rechazamos la cláusula abierta cuando se relaciona que puede ser obligado a contar con dicho sistema cualquier otro buque para el cual la Secretaría General de Pesca considere necesaria su instalación, esta cláusula general debería incluir siempre la exclusión de los buques de menos de 15 metros de eslora.

En relación a **las consideraciones técnicas**, las **Asociaciones que subscriben se adhieren a todas las alegaciones efectuadas al respecto por ZUNIBAL, S.L. con CIF B-48.722.755**, y que aquí transcribimos al hacerlas nuestras:

PRIMERA ENMIENDA.-

En la entrada del Proyecto, se hace referencia al Reglamento (CE) NII 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común. Refuerza el uso de las tecnologías modernas como el sistema de localización para llevar a cabo un seguimiento eficaz de la actividad de los buques pesqueros, e incluye la obligación de llevar instalado, a bordo de los mismos, un equipo de seguimiento plenamente operativo cuando su eslora total sea igual o superior a 12 metros.

Esta norma Comunitaria, en ningún momento señala que la transmisión tenga que poder realizarse cada 5 minutos, ni que se pueda enviar el DEA a través de la caja azul (que son unos de los principales cambios que se proponen en este Proyecto), es decir, que se sobrepasa cualquiera de los requerimientos exigidos por la Unión Europea y su regulación actual al respecto.

Estamos desarrollando una norma que no exige "El Reglamento (CE) NII 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera".

Por todo lo cual, en la parte de "exposición de motivos o introducción de la Orden" al final de la misma se debería de añadir un párrafo en el que se hiciese la siguiente mención:

"Normativa toda ella de la Unión Europea, la cual se tiene como referencia, pero que nunca será sobrepasada en requisitos y condiciones técnicas establecidas en la misma, sino cuando sea mediante acuerdo del resto de los Países de la Unión y en colaboración con los mismos, para unificar las características técnicas de los sistemas de localización de buques."

SEGUNDA ENMIENDA.-

En cuanto se pueda hacer referencia a lo dispuesto en el Artículo 1, que define el Objeto del "Proyecto de Orden", se alega lo siguiente:

1.- En el Artículo 1 del Proyecto, en el que se define el "Objeto", en su segundo párrafo se señala expresamente:

"Entre estos avances técnicos, se encuentran aquellos que permitirán contar con la programación de una posición cada 5 minutos,..."

*Cuestión que implica muchos inconvenientes, toda vez que:
¿Cómo se pretende que sea tarifado esto?*

¿Cómo pretenden que se calcule la tarifa anual si no sabemos qué frecuencia de transmisión va a ser aplicada desde el Centro de Seguimiento de Pesca, ni a qué barcos?

Nos planteamos el problema de que cada barco puede pasar de transmitir entre 360 o 720 mensajes automáticos al mes, a pasar a transmitir 8640 mensajes automáticos, incrementándose los costes de comunicación por este solo hecho en entre 24 y 12 veces más.

2.- En este mismo párrafo segundo se continúa señalando:

"..., eliminar botones de encendido, apagado inicio pesca y fin pesca,..."

Consideramos que el eliminar estos botones no supone ninguna ventaja. En cualquier caso, si ya no les sirviese la información de inicio y fin de pesca, con comunicar que dicho botón no es necesario pulsar, sería suficiente. No puede ser un imperativo el "eliminar" alguna indicación cuando no afecta al resto de funciones del equipo. No consideramos que sea un impedimento mantenerlo, sin perjuicio de que no sea obligatoria en los nuevos equipos, toda vez que el eliminarla no mejora el equipo.

3.- En el párrafo cuarto del mismo Artículo 1 se señala:

"Todo nuevo equipo de seguimiento por satélite susceptible de ser utilizado en el Sistema de localización español de buques, deberá cumplir con los requisitos técnicos y funcionales establecidos en esta Orden y contar con una certificación técnica aprobada por la Secretaría General de Pesca."

En una norma no se puede hacer referencia a un "nuevo equipo", puede tratarse en cualquier caso un "nuevo modelo" con distintas características técnicas, pero la norma se refiere siempre a equipo "del sistema de localización de buques" que ya existe, es decir, que los modelos que existen en la actualidad podrán seguir siendo instalados.

TERCERA ENMIENDA. -

En cuanto se pueda hacer referencia lo dispuesto en el Artículo 15 que define el "Puerto de comunicaciones local y transmisiones del DEA", se alega lo siguiente:

1.- En el punto 1 del Artículo 15 se propone:

"Este puerto será igualmente utilizado para las transmisiones del Observador Electrónico, si el equipo contase con esa capacidad."

Consideramos que, en esta Orden que tiene como objeto el "sistema de localizador de buque pesquero" no se puede hacer mención a un equipo que no es de obligado cumplimiento por ningún barco pesquero de la flota española.

El observador electrónico, es una apuesta de algunas empresas privadas, y hacer mención en este borrador por parte del Ministerio de una opción con intereses privados, resulta cuanto menos fuera de lugar, discriminatorio y una posible práctica restrictiva de la competencia, que limita la libre competencia que dispone como principio la UE.

No puede hacerse referencia a un posible dispositivo de "Observador electrónico" al establecer las características técnicas de un localizador, que es el objeto del presente Proyecto de Orden .

2.- En el punto 4 del mismo Artículo 15, se propone:

"1. Las empresas fabricantes deberán presentar a este respecto y durante el proceso de certificación, los siguientes documentos :

Documento técnico descriptivo de cómo se llevará a cabo la gestión de los accesos restringidos al personal técnico autorizado para la extracción de datos de posición en local, así como la habilitación del puerto específico para las comunicaciones del DEA y otras comunicaciones que se tengan previsto realizar como el Observador Electrónico de abordó, en su caso.

Documento técnico descriptivo de cómo se llevará a cabo la transmisión de los mensajes del Diario Electrónico de a bordo Español (DEA) y del Observador electrónico de abordó (si el equipo cuenta con esa capacidad)."

Tal y como ya ha sido señalado, cualquier referencia al "Observador electrónico de abordó" se encuentra fuera de lugar.

Y mientras no se facilite, por parte del Ministerio, un protocolo de los mencionados mensajes del DEA: formato, tamaño, campos, etc. no hay forma de que puedan ser emitidos para que puedan ser recibidos dichos mensajes, por lo que no se puede exigir dicha característica técnica.

Del mismo modo, cabe preguntarse : ¿Cómo se tarifica?, ¿De qué forma conjunta?, ¿La hipotética morosidad en comunicaciones DEA, podría acarrear inoperatividad del localizador?

En definitiva, se considera que la Documentación a la que se hace referencia es imposible de cumplimentar, por lo que debe de ser suprimida.

CUARTA ENMIENDA.-

En cuanto se pueda hacer referencia lo dispuesto en el Artículo 21 que define los "Interfaces eléctricos" se alega lo siguiente:

1.- En el punto 6 del Artículo 21 se propone:

6. Condiciones extremas de temperatura.

El ELB encontrará sus condiciones de funcionamiento a las temperaturas extremas de operación, que será de -25° C y +55°C.

En el caso de la temperatura superior de +55°C, una vez que ésta es alcanzada y está estabilizada, el ELB será capaz de transmitir/recibir durante un tiempo de 30 minutos, sin que se degraden sus condiciones de funcionamiento.

En el caso de la temperatura inferior de -25° C, una vez que ésta es alcanzada y está estabilizada, el ELB podrá ser alimentado durante un tiempo de 5 minutos, sin que se degraden sus condiciones de funcionamiento.

a) Considerando que para la batería de Back up, entendemos que no precisa cumplir con estas condiciones. Es complejo encontrar baterías cuyo rango de funcionamiento, en bajas temperaturas, sea inferior a -20°C, y se considera que dichas características no se precisan para el caso habitual de que la batería se encuentre en la caja de control (CC). El problema solamente se plantearía para el supuesto de que la batería se encontrase dispuesta en la unidad de la Antena que va colocada en el exterior del barco, extremo éste que deberá de ser concretado.

b) Del mismo modo, en el caso de que la temperatura fuese superior a 55°C, una vez que este alcanzada y estabilizada, el ELB será capaz de transmitir y recibir durante un tiempo de hasta 30 minutos, sin que se degraden sus condiciones de funcionamiento. No obstante, cabe preguntarse: ¿Cuándo es ese valor máximo de estabilización?, por otro lado, ¿afecta esto a las 2 unidades, CC y Unidad de Antena? Por nuestra parte se entiende que, solamente afectaría a la Unidad de Antena, ya que sería impensable que esta condición pudiese afectar a la unidad de CC que se encontrara en el interior del barco.

c) Para el caso de que la temperatura sea inferior a -25°C, una vez que ésta es alcanzada y esté estabilizada, el ELB podrá ser alimentado durante un tiempo de 5 minutos, sin que se degraden sus condiciones de funcionamiento. Cabe también preguntarse ¿Cuándo es ese valor máximo de estabilización?, y

¿Afecta esto a las 2 unidades, CC y Unidad de Antena? Por nuestra parte se entiende que, solamente afectaría a la Unidad de Antena, ya que sería impensable que afectase a la unidad de CC.

QUINTA ENMIENDA.-

En cuanto se pueda hacer referencia a lo dispuesto en la Disposición Transitoria única, se alega lo siguiente:

En dicha Disposición Transitoria se propone:

Disposición transitoria única.

Los equipos de seguimiento por satélite basados en Inmarsat (modelos SATLINK ELB 2000, SATLINK ELB 2004, SAINSEL EI 015 y EN ASAT-160 0) e

Iridium V77 actualmente certificados en base a la Orden APA 3660/2003, de 22 de diciembre y a su modificación orden ARM/3238/2008, de 5 de noviembre, podrán seguir siendo utilizados en su actual configuración por la flota española, hasta que la DGOP determine que no es factible ya el uso de todos o alguno de estos modelos, por circunstancias técnicas, funciona/es u operativas.

Consideramos que no se puede dejar indeterminadas las "circunstancias" por las cuales tengan que dejar de ser utilizados los equipos modelos "Iridium (modelo ZUNIBAL V77)", sino que, en cualquier caso, se deberán de definir cuáles son las características que deben de cumplir, en qué plazos y con qué criterio se tenga prevista su aplicación la forma.

La manera en que se redacta deja totalmente abierto y sin criterio, la puerta para dejar obsoletos los actuales equipos "porque sí", con criterios exigüos tales como que "no se adaptan a nuestro sistema informático actual", por ejemplo.

Consideramos que, estos criterios deberían, al menos, estar pre-definidos y que el motivo se debiese a algún parámetro ponderable.

La redacción de esta disposición transitoria única, deja totalmente desamparados y en manos del criterio sin definir e indeterminados por parte de la DGOP, a los fabricantes de los actuales equipos.

Consideramos que la última expresión "hasta que la DGOP determine que no es factible va el uso de todos o alguno de estos modelos, por circunstancias técnicas, funcionales u operativas.", deja en una situación de total indefensión de cara a los clientes potenciales.

Esta última frase, ambigua al tiempo que innecesaria, anula "comercialmente" cualquier producto actual dejando su valor reducido a cero en el mercado.

Del mismo modo, que para el supuesto de que se tuviese que realizar una homologación con carácter único para todos los países de la Unión Europea, en relación con dichos sistemas de localización de buques pesqueros vía satélite, se establecerán aquellos plazos y demás circunstancias técnicas, necesarias con el fin de que no causen ni discriminación, ni perjuicio, tanto para la seguridad como para la propia economía de Mercado libre dentro de la Unión Europea.

ESTE DOCUMENTO ES SUSCRITO POR LAS SIGUIENES ASOCIACIONES:

- PESCAGALICIA –ARPEGA-OBARCO
- OPP 31 PESCAGALICIA
- FEDERACION NACIONAL COFRADIAS PESCADORES
- FEDERACION DE COFRADIAS DE LUGO
- AVOCANO
- OPECA Orga. Prod. Pesca de Altura de Cantabria
- APECAC Asocia. Pescadores Costeros y Artesanales de Cantabria
- ARTES FIJOS CNW
- ORPAL Asociación Armadores de Palangre
- ACERGA Armadores del Cerco de Galicia.
- COFRADIA DE LASTRES

- ORPAGU Asociación Palangreros Guardeses
- ARMADORES RIBEIRA
- COOPERATIVA DEL MAR CERCO
- COFRADÍA DE PESCADORES DE MUROS
- COOPERATIVA ARMADORES RIBEIRA
- ARMADORES DE MARIN
- ARVI
- PUERTO CELEIRO
- OPP ONDARROA
- FEDERACIÓN GALEGA DE CONFRARÍAS

Por Delegación, firma.

Torcuato Teixeira Valoria

Secretario General OPP 31 PESCAGALICIA

