

**Hacia una futura política marítima  
de la Unión: perspectiva europea  
de los océanos y los mares.  
La visión desde las Regiones  
Últraperifericas**



## 1. Introducción

La presentación por parte de la Comisión Europea del Libro Verde: Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares, supone una excelente oportunidad de lanzar una política marítima que englobe coherentemente todas las dimensiones y políticas relacionadas con el mar, tratando de alcanzar un equilibrio adecuado y realista entre las dimensiones económica, social y medioambiental del desarrollo sostenible y maximizando para ello, o incluso creando, todos los medios necesarios para llevarla a cabo.

Canarias, como archipiélago oceánico, se inserta por definición en el medio marino y amplía la dimensión atlántica de la U.E. en la costa africana, integrando consecuentemente a otros países próximos en la política global que de los mares y océanos haga Europa. Este compromiso e interés por la política marítima europea es compartido con el resto de las regiones ultra periféricas de la UE (en adelante RUP), por lo que los Presidentes de todas ellas han asumido el compromiso de elaborar una contribución conjunta al Libro Verde, conscientes de que son las RUP las que dan a la política marítima europea una dimensión mundial llevándola hasta el Océano Atlántico en su fachada africana, el Mar Caribe y el Océano Indico.

Para las RUP'S el tema es del mayor interés. Es importante una participación de nuestra región en su elaboración a través de las actividades gubernamentales y de las organizaciones empresariales, sindicales y sociales. Es importante que este libro verde recoja las inquietudes en aspectos tan esenciales para nosotras como la seguridad de los espacios marítimos, el transporte marítimo, la conservación de los recursos pesqueros y la protección del medio marino.

Las Regiones Ultraperiféricas están situadas en la frontera oeste-suroeste de Europa (Azores, Madeira y Canarias), en el Océano Índico (Isla de la Reunión), en el Caribe (Martinica y Guadalupe) y en el norte de Sudamérica (Guayana). Son islas o archipiélagos oceánicos y en el caso de Guayana un territorio de 85.000 km<sup>2</sup> con un fachada marítima de 350 Km. Las zonas marítimas exclusivas de estas siete regiones representan casi 3.000.000 de km<sup>2</sup>, lo que representa el Mediterráneo y el Báltico juntos. Gracias a dichas Regiones la UE dispone del primer espacio marítimo mundial.

Las regiones ultraperiféricas, muy alejadas del continente europeo y caracterizadas por la acumulación permanente de condicionantes climáticos, territoriales y demográficos, padecen un gran aislamiento geográfico y económico (ausencia de mercados de proximidad importantes). Sus posibilidades de crecimiento y convergencia resultan por ello seriamente limitadas.

En este contexto sus espacios marítimos son uno de los escasos ámbitos que les ofrecen un potencial de desarrollo al tiempo que representan una baza para el conjunto de la UE. Los espacios marítimos de la RUP, aun siendo diferentes unos de otros, cuentan efectivamente con recursos marinos relativamente preservados hasta ahora. Su ubicación, la riqueza de su biodiversidad hacen de ellas plataformas excepcionales para la investigación: climatología, vulcanología,

biología marina, medio ambiente, energías...

Además, la mayoría de las RUP están cerca de zonas geográficamente no europeas y con frecuencia en las cercanías de países en desarrollo con quienes comparten el espacio marítimo. En el contexto geopolítico mundial -trátase de transportes, de seguridad marítima o de gestión sostenible de los recursos- los océanos y los mares que las rodean deben ser considerados espacios privilegiados de co-desarrollo por una UE que tenga la ambición de ser uno de los actores de la globalización.

Una política marítima europea ha de tomar en cuenta de lleno las bazas que encierran las RUP definiendo, de manera concertada con dichas Regiones, líneas de actuación prioritarias para garantizar una gestión sostenible de los recursos marinos compatible con el desarrollo de su economía, para incrementar la investigación sobre el potencial que encierran su medio ambiente y su patrimonio biológico y para contribuir a los Objetivos de Desarrollo el Milenio y a una globalización más justa y equilibrada. Tales objetivos sólo podrán materializarse si la política marítima europea cuenta con recursos que correspondan a su ambición y si es objeto de una estrategia integrada que utilice de forma coherente y adaptada el conjunto de instrumentos comunitarios.

Las RUP reflexionaron sobre el tema de la dimensión marítima en su onceava Conferencia en la Isla de la Reunión, e hicieron aportaciones al Consejo Científico de la CRPM y consensuaron su postura en el seminario en las Azores sobre este punto que figura como prioritario en la Comunicación del Presidente Barroso y del Comisario Borg que establece los objetivos del Libro Verde.

En el conjunto del espacio europeo, existen un total de siete regiones ultraperiféricas: las Islas Canarias, las Açores y Madeira, en el océano Atlántico, que fueron desde el siglo XVI para España y Portugal escalas intermedias en las rutas marítimas transoceánicas; Martinique, Guadeloupe y la Guyane, en el Caribe, más tardíamente colonizadas por Francia, al igual que la isla de Réunion, en el océano Índico. La mayoría de estos territorios tenían un *valor estratégico de localización* para sus metrópolis europeas que perdieron con la descolonización del resto de África y América durante los siglos XIX y XX. Los territorios europeos ultraperiféricos constituyen en sí mismos una *singularidad territorial* por motivos evidentes de índole geográfica e histórica.

Debido a su singularidad, han compartido similares *condicionantes de desarrollo* y hoy se enfrentan a parecidos retos económicos. Los condicionantes territoriales no deben entenderse como *determinantes*: los condicionantes que dificultaron su desarrollo industrial en los años sesenta son los mismos que calificaron estos territorios como destinos turísticos excelentes, especialmente para el mercado europeo, o como emplazamientos estratégicos para ubicar instalaciones tecnológicas especializadas.

Sin embargo, el saldo entre los efectos negativos y las potencialidades de estos condicionantes territoriales es manifiestamente desfavorable, tal y como

demuestran algunos estudios sobre costes indirectos ligados a la ultraperiferia en los sectores agrícola y pesca, sobre la base de los cuales la UE atribuye algunas ayudas para atenuarlos.

Los condicionantes territoriales de las regiones europeas ultraperiféricas pueden sintetizarse como sigue:

- Están *muy alejadas* geográficamente del continente europeo.
- Se encuentran *aisladas*, bien sea por tratarse de islas oceánicas o por limitar con territorios poco poblados, básicamente forestales y con niveles de desarrollo relativamente bajos, así como la carencia de comunicaciones directas con su entorno geográfico y su dificultad de relaciones comerciales por pertenecer a áreas económicas diferentes.
- Son territorios de *pequeña superficie*, con recursos naturales escasos.
- Tienen un elevada *fragmentación*, en el caso de los archipiélagos, factor que provoca una *doble insularidad* en las islas menores.

Las regiones ultraperiféricas tienen una población total de 3,8 millones (1% de la población de la UE), extendida en una área de unos 25.000 km<sup>2</sup> (100.000 km<sup>2</sup> si se incluye el área forestal de Guyane, región donde el 90% de su territorio está cubierto por selva ecuatorial). Esta población está repartida irregularmente entre las siete regiones todas ellas densamente pobladas con la excepción de Açores (105 habitantes/km<sup>2</sup>) y Guyane (1,9 habitantes/km<sup>2</sup>) donde el 80% de la población se concentra principalmente en la costa.

La economía de estas regiones está basada principalmente en el turismo y en la agricultura, ambos sectores vinculados estrechamente a su capacidad de accesibilidad y conectividad. El abastecimiento de estas regiones de los productos básicos y de primera necesidad, así como de materias primas y energéticas (combustibles fósiles) se produce en un 98% a través del transporte marítimo.

## **2. MANTENIENDO EL LIDERATO EUROPEO EN EL DESARROLLO MARITIMO SOSTENIBLE**

### **Un sector marítimo competitivo: la visión de las RUP'S**

Las RUP'S son mencionadas de manera específica en el LV: al hablar de la competitividad del sector marítimo, indicándose que aquella quedaría reforzada con una mejora de los accesos, incluyendo el aumento de las conexiones marítimas en el interior de esas regiones y con el continente europeo.

Las regiones marítimas insulares y ultraperiféricas, dependientes en grado máximo de los transportes marítimos, tienen una enorme dificultad para extraer valor del desarrollo de las grandes Redes Transnacionales Europeas de Transportes si no se aborda y se avanza en la integración de modo marítimo, que constituye un sistema escasamente definido en cuanto a su integración en las redes europeas. El análisis del potencial del transporte marítimo está necesitado de desarrollo y es importante suscitar escenarios que propicien una reflexión sobre sus tendencias y perspectivas de futuro.

Es indispensable insistir en el establecimiento y desarrollo de las infraestructuras y los servicios que permitan poner en comunicación las regiones insulares atlánticas europeas, enclavadas, periféricas y ultraperiféricas, con las regiones centrales europeas, para facilitar e impulsar un desarrollo equilibrado y policéntrico del territorio europeo.

El déficit de accesibilidad como consecuencia de la lejanía y fragmentación de las regiones ultraperiféricas, exigen reducir los peores efectos de estas condicionantes, mejorar la capacidad de acceso de estas regiones al mercado comunitario para lo que habrá de prestarse atención especial al transporte de mercancías, el abastecimiento energético y el acceso a las redes y a los servicios de las TIC.

Para las regiones insulares ultraperiféricas, los conceptos de hinterland portuarios, intermodalidad o multimodalidad habrán de ser contemplados desde otros puntos de vista. En los puertos insulares, la zona de influencia o hinterland portuarios, excepto en el tráfico hub, es toda la isla o el archipiélago, en su conjunto, de manera exclusiva. Circunstancia que tiene una gran influencia sobre la autonomía, la dependencia, legal y económica, y sobre la gestión de los puertos y sus infraestructuras.

Las ideas de intermodalidad o multimodalidad se ven "mutiladas" ante la práctica inexistencia de vías continentales de tráfico rodado, carreteras y autopistas, y de líneas férreas. Las alternativas están constituidas por microplataformas, frente a grandes plataformas continentales.

Se produce, además, una "intermitencia" en la multimodalidad barco-camión-barco en un recorrido muy corto, con un máximo de 200 Km., aproximadamente. La

intermodalidad marítima es muy activa y fundamental en las islas: Long sea shipping + Short Sea Shipping o cabotaje interinsular muy alto.

La multimodalidad aparece, en las regiones insulares ultraperiféricas, entre modos semejantes pero de diferente escala. Por ejemplo el tráfico de larga distancia marítimo hasta Canarias, o con paso por Canarias, en el caso de operaciones de transbordo (Puerto Hub) que se convierten en tráfico corto, interior o cabotaje.

El Libro Verde contiene numerosas referencias al transporte desde muy diversos puntos de vista, siendo una de ellas la necesidad de fomentar la navegación a corta distancia y las autopistas del mar dentro del sistema de transportes integrado de la UE.

Por otra parte, dentro del Plan de acción que el CdR pide a la Comisión que presente, se solicita se incluya “mejorar las infraestructuras portuarias y las conexiones de transporte con las islas, mediante la definición y adopción de medidas necesarias para incluir las regiones ultraperiféricas, y garantizar su acceso a los mercados continentales, asegurando que los servicios de transporte marítimo de mercancías y personas tengan una frecuencia y unas tarifas aceptables, tanto con el continente como entre islas de un mismo archipiélago, así como potenciar el desarrollo de redes secundarias de manera que las islas, y en particular las regiones ultraperiféricas, queden conectadas completamente a las “autopistas del mar” sin retrasos innecesarios;” indicándose también la necesidad de “analizar la situación de desventaja operativa derivada de los distintos niveles de perifericidad de las regiones marítimas, definiendo políticas de transporte marítimo basadas en el concepto de cohesión, con el fin de mejorar la integración de dichas regiones en el espacio europeo”.

Sin embargo, la accesibilidad y la necesidad de garantizar las conexiones no se agotan con la integración de dichas regiones en el espacio europeo.

La estrategia concerniente a las RUP desarrollada conjuntamente con éstas y aprobada por la Comisión Europea en 2004, se basa en tres pilares principales: contribuir a reducir el déficit de accesibilidad, mejorar la competitividad y favorecer la inserción regional, aprovechando su proximidad a los mercados geográficos del Caribe, América y África, para reducir los efectos negativos derivados de su alejamiento de la economía europea, y ello, la accesibilidad de las RUP y su inserción en su entorno geográfico próximo, requiere una fuerte apuesta por la dinamización de las conexiones de transporte con los países terceros próximos.

Ya en esa ocasión, la Comisión preveía expresamente la financiación de ayudas de explotación, exclusivamente para iniciar el servicio de transporte entre las RUP y los países terceros vecinos.

Como se ha dicho, el acercamiento entre las RUP'S y los países vecinos a pasa necesariamente por una mejora en las comunicaciones aéreas y marítimas siendo en este sentido indispensables las ayudas al lanzamiento.

Así se recoge en las Directrices comunitarias sobre la financiación de aeropuertos y las ayudas estatales de puesta en marcha destinadas a compañías aéreas que operen desde aeropuertos regionales, donde se prevé que las ayudas de puesta en marcha de nuevas rutas de transporte aéreo de pasajeros se adapten a las particularidades de las RUP, permitiéndose que esas rutas unan a las RUP con los países terceros vecinos, y con unos criterios de compatibilidad más flexibles, especialmente sobre intensidad y duración -permitiéndose un período máximo de cinco años y hasta el 40% de la media global de los costes subvencionables en todo el período-.

Sin embargo, las actuales Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, de mercancías y pasajeros, solo contemplan ayudas al lanzamiento de servicios de transporte marítimo de corta distancia o de mejora de los servicios de una ruta existente, destinadas a cubrir gastos operativos del servicio en cuestión hasta un 30% y por un período máximo de tres años, exclusivamente entre puertos de Estados miembros, sin mención a las RUP y a su entorno geográfico próximo.

Sin duda, ello se debe a su fecha de adopción, anterior a la estrategia comunitaria hacia las regiones ultraperiféricas y a las directrices relativas al transporte aéreo, y no a una voluntad de excluir las conexiones de las RUP con los países terceros vecinos de tales ayudas en el ámbito del transporte marítimo, como deja claro la Revisión intermedia, en 2006, del Libro Blanco del Transporte de 2001 de la Comisión Europea, en la que se explicita, respecto de la accesibilidad, que las regiones ultraperiféricas tendrán que aprovechar el potencial de los aeropuertos regionales y de las conexiones marítimas, ya que su gran déficit de accesibilidad, no es solo en relación con el mercado interior continental, sino también en algunas zonas de su propio territorio. Para ello, sugiere se empleen instrumentos de la política de transporte y ayudas estatales para aliviar la incidencia de la lejanía en su posición competitiva y para mejorar las conexiones con el resto de la UE y con terceros países vecinos.

Por tanto, resulta indispensable que la Comisión inicie la revisión de las directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, de manera que las ayudas al lanzamiento abarquen las conexiones entre las RUP y los países terceros vecinos, con las necesarias modulaciones referidas a intensidad y duración.

Es necesario apuntar la existencia de una grave discrepancia entre el concepto de transporte marítimo de corta distancia, elemento fundamental de cohesión interior en los archipiélagos rup's. En la actualidad existe una única perspectiva sobre este transporte marítimo de corta distancia que se basa en que esta alternativa de transporte puede favorecer el reequilibrio de los modos de transporte y constituir una respuesta a los procesos de congestión de las carreteras continentales. Sin embargo para las regiones ultra periféricas supone una apuesta por el desarrollo creciente de la logística "just-in-time", el desarrollo de un sistema multimodal de transporte debe cubrir todo el espacio de las RUP'S vital para garantizar una circulación de mercancías eficiente, rentable y sostenible, y con ello la

competitividad de la producción y la distribución en un mercado global cada vez más competitivo.

La potenciación del transporte marítimo de corta distancia puede ser un medio para mejorar la integración de sistemas logísticos y de encontrar soluciones a los problemas generales de doble insularidad y de accesibilidad a los países vecinos (en el caso de Canarias a tan sólo 90km de Africa Occidental). Resulta indispensable explorar la posible contribución del transporte marítimo de corta distancia a la rentabilidad de sus cadenas logísticas para el transporte interior de las RUP'Sy los países adyacentes no europeos. Fomentando una estrategia de interconexión de los corredores marítimos que contribuya al desarrollo económico conjunto de las regiones marítimas ultraperiféricas y de las regiones insulares; a este respecto, pide a la Comisión que incluya en sus propuestas sobre transporte marítimo de corta distancia el transporte marítimo entre los puertos situados en regiones ultraperiféricas de la Unión y los países vecinos de sus regiones respectivas

Para poder impulsar un sector competitivo resulta necesario afrontar la mejora no sólo de las infraestructuras y de la modernización de los propios buques, es urgente propiciar la modernización de los distintos procedimientos de documentación y de administración normalizada, aprovechando la incorporación de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación y los procedimientos electrónicos. Es urgente y necesaria una acción de todos los participantes en la cadena logística, incluidos los puertos, para facilitar una mayor utilización del transporte marítimo de corta distancia en las Regiones Últraperiféricas, eliminando desigualdades dentro de las propias regiones y propiciando la cohesión territorial, social y cultural interna. El transporte marítimo de corta distancia pueda expandirse y desempeñar sus funciones económicas y comerciales, será necesario que los Gobiernos, así como las autoridades regionales y locales, faciliten el necesario apoyo político, económico y financiero.

Por ello, las Regiones Últraperiféricas quieren destacar la importancia del transporte marítimo de corta distancia para el desarrollo económico y social de las regiones marítimas periféricas y, en consecuencia, para la eliminación de los déficit de accesibilidad interna. Y por lo tanto, la necesidad de superar un concepto poco ajustado a la realidad y necesidades de las RUP'S que este concepto de navegación tiene en la actualidad en la Comisión.

### **La importancia del medio ambiente marítimo para el uso sostenible de nuestros recursos marítimos.**

La trascendencia que tienen los océanos, tanto por los recursos que en él se generan como por su influencia en el clima, es todavía más importante en el caso de las RUP, de clara dimensión marítima, y las convierte en importantes laboratorios naturales para el estudio de las Ciencias Marinas. Las Rup's por su parte, supone un excepcional laboratorio geológico, tiene cerca zonas de océano abierto. Con unas condiciones ambientales que suponen una notable ventaja para

el desarrollo de la acuicultura, además de la notable profundidad de sus aguas, condiciones todas ellas entre otras que hacen que sea una zona privilegiada para el desarrollo de los estudios de Oceanografía, para el desarrollo de la acuicultura y recursos energéticos offshore.

Al hablar de medio ambiente marino se hace mención a que las RUP aisladas deben hacer frente a retos específicos, relacionados con los fenómenos naturales (tempestades, ciclones o terremotos), que requieren respuestas específicas; cuando se aborda la investigación científica marina, afirmándose que las RUP están correctamente situadas para la observación marina del sistema oceánico, los ciclos climáticos, biodiversidad, etc. y que este potencial debería tenerse en cuenta al planear los futuros programas de investigación y desarrollo en este ámbito.

El documento debería reflejar el especial papel de las RUP en los asuntos marítimos, ya que en esas regiones es necesario el desarrollo de la pesca de manera sostenible, la exploración de la biodiversidad y el desarrollo de nuevos productos basados en ella, turismo sostenible, telecomunicaciones y energía y el desarrollo de sistemas de planeamiento que puedan armonizar todos los aspectos citados.

Al abordarse el cambio climático y sus efectos -aumento del nivel del mar, más vulnerabilidad a tormentas, aumento de las temperaturas veraniegas y el efecto de todo ello en el turismo, mayor necesidad de recurrir a la desalinización de agua...- sólo se mencione una zona concreta, el Mediterráneo, ignorando la vulnerabilidad de las RUP frente al cambio climático, sobre todo teniendo en cuenta su condición mayoritaria de islas. Muchas de las islas desprovistas de un recurso básico como es el agua, solo se nutren de agua desalada con electricidad provenientes de combustibles fósiles que generan grandes flujos de CO<sub>2</sub> que ocasionan el calentamiento global, de ahí la necesidad de explorar e investigar las formas de aprovechamiento energético de los océanos con instalaciones offshore de EE.RR.

### **Medidas de protección y Áreas protegidas**

En las costas de las se han delimitado varios tipos de áreas protegidas, que al tener distintas finalidades (protección recursos pesqueros, de algunas especies y hábitats prioritarios a nivel europeo, etc.) no constituyen una Red de Áreas Marinas Protegidas en su sentido estricto con objetivos definidos de conservación de la ingente biodiversidad marina que pueblan las costas y aguas de las islas.

En este sentido sería necesario un mayor apoyo institucional y financiero para mantener de forma operacional la Red de Áreas Marinas Protegidas de los Archipiélagos Rup's.

Otro tema de vital importancia desde el punto de vista de la conservación es que Canarias está en la ruta de paso de especies marinas en grave riesgo de desaparición como son las tortugas, algunas especies de cetáceos y la foca monje. Por lo tanto, es necesario un impulso a la investigación para predecir los efectos futuros del cambio climático en las costas y aguas canarias, así como los procesos y

mecanismos por lo cuales se pueden establecer medidas exitosas para la conservación de la vida marina en las aguas canarias.

El LV pone de manifiesto la dificultad que plantea el régimen contenido en la Convención de Naciones Unidas respecto a la ZEE y los estrechos internacionales al restringir la posibilidad para los Estados ribereños de ejercer su jurisdicción sobre los buques en tránsito, a pesar de que cualquier incidente contaminante o que cause polución supone un riesgo para ellos, y ello dado que la misma Convención impone como obligaciones generales a los Estados ribereños las de proteger su medio marino frente a la polución.

### **Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES)**

Las islas tienen una relación particular con el mar y están expuestas a sus peligros de una manera más intensa que el resto del territorio.

A esto se une el intenso tráfico marítimo que soportan las aguas de las Islas Canarias y Madeira que son paso obligado de las grandes rutas oceánicas entre Europa, África y Asia así como de los buques con destino a puertos de América Central y América del Sur procedentes de puertos del Mediterráneo. Ello hace al ecosistema canario muy vulnerable ante posibles sucesos de contaminación por hidrocarburos y sustancias peligrosas, ya que se calcula, en lo que se refiere al tráfico de hidrocarburos, que anualmente cruzan las aguas en Canarias un promedio de 1.500 buques tanque.

Así se ha reconocido por la Organización Marítima Internacional (OMI) admitiendo la propuesta de España de declarar las islas Canarias una Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES), al amparo de la Parte XII de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982.

De acuerdo con la normativa de la OMI, una ZMES es aquella que debe ser objeto de protección especial en atención a su importancia por motivos ecológicos, socioeconómicos o científicos reconocidos, y a que su medio ambiente pueda sufrir daños como consecuencia de las actividades marítimas.

La ZMES canaria entró en vigor en diciembre de 2006, tras haber sido aprobada, en julio de 2005, por el Subcomité NAV de la OMI.

La ZMES abarca el área marítima limitada exteriormente por la línea poligonal que une los extremos del límite exterior del mar territorial (12 millas náuticas) que rodea el archipiélago canario, comprendiendo unos 30.000 kilómetros cuadrados de superficie, y los más de 1.500 kilómetros del litoral de las islas que comprende el archipiélago, reconociendo que el área sensible abarca una mayor extensión, lo que permitiría en el futuro una ampliación (hasta 60.000 km<sup>2</sup>).

Las medidas de protección asociada propuestas incluyen:

Zonas restringidas a la navegación que podrán ser utilizadas exclusivamente por la

pesca artesanal y para la navegación interinsular con origen y destino a puertos del interior de esas zonas, y por tanto, donde quedará prohibida la navegación de los buques en tránsito. Dichas zonas restringidas son: zona norte de la isla de Lanzarote, zona suroeste de la isla de Tenerife, zona suroeste de la isla de Gran Canaria, zona marítima de la isla de La Palma y zona marítima de la isla del Hierro. Rutas obligatorias de navegación para la ordenación del tráfico marítimo en la ZMES de los buques en tránsito cuyo origen no sea un puerto de las Islas Canarias a través de dos rutas preestablecidas: ruta occidental, equidistante entre las islas de Tenerife y Gran Canaria, y ruta oriental, equidistante entre las islas de Gran Canaria y Fuerteventura.

Sistema de notificación de entrada y salida de la ZMES para todos los buques que transporten hidrocarburos pesados, en tránsito o con destino a un puerto de las Islas Canarias. Dichas notificaciones se realizarán a través de los Centros de Coordinación de Salvamento de Las Palmas o Tenerife del Ministerio de Fomento.

Sin embargo, el establecimiento de esta zona no afecta en absoluto a la delimitación de las aguas, ya que su límite exterior se traza mediante líneas que unen las partes más salientes de los mares territoriales de cada isla y no afectan a posibles pretensiones de otros países (Portugal y Marruecos). Por tanto, todas las aguas comprendidas en la ZMES forman parte de las aguas interiores, del mar territorial, de la zona contigua o de la ZEE española en el archipiélago canario.

#### Zona Especial según el Convenio MARPOL

Por otra parte, el Convenio para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio MARPOL 73/78) recoge la figura de las “zonas especiales” que de acuerdo a sus Anexos I, II y V son “cualquier extensión de mar en la que, por razones técnicas reconocidas en relación con sus condiciones oceanográficas y ecológicas y el carácter particular de su tráfico marítimo, se hace necesario adoptar procedimientos especiales obligatorios para prevenir la contaminación marítima”.

Sería conveniente por tanto designar zona especial según el Convenio MARPOL a las aguas situadas entre la península Ibérica, el continente africano y Canarias y Madeira para protegerlas de la contaminación sistemática de hidrocarburos producida por la limpieza de tanques de los buques petroleros, tal como se indica en el mapa adjunto, al igual que otras zonas especiales existentes como el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico, el Mar Negro, el Mar Rojo, el Golfo de Adén, el Océano Antártico, el Gran Caribe...

Ello supondría crear una nueva ruta exclusiva para petroleros y buques con mercancías peligrosas por la parte occidental de la isla de La Palma, cuya repercusión sería de solo tres horas más de navegación para los petroleros que sigan la ruta africana y cero horas para los de la ruta americana, como preservación del medio marino macaronésico, modificando así una de las medidas de protección asociadas a la consideración de ZMES, al evitarse la navegación entre islas.

De hecho, los criterios para identificar una Zona Marina Especialmente Sensible (ZMES) según las define la OMI, y los criterios para designar “Zonas especiales según el Convenio MARPOL, no son incompatibles y en muchos casos, una ZMES puede entrar dentro de una zona especial y viceversa.

Importante es señalar que estas descargas están definitivamente proscritas en las Areas Especiales según el Convenio MARPOL. En la práctica la designación de una zona marítima como “Área Especial” de MARPOL, supone que los buques petroleros no pueden realizar operaciones de limpieza de tanques mientras naveguen por dichas zonas especiales. En el caso de Canarias y de Madeira, los buques petroleros no podrán empezar la limpieza de tanques, hasta rebasar las Islas por el Sur, por lo que las Islas quedarán protegidas, dado que la DERIVA (Corriente + Vientos) tiene dirección Sur casi todo el año.

Tampoco sería posible, sin infringir el Convenio MARPOL, el achique a aguas oleosas procedentes de sentinas y tanques asépticos del resto de los buques no petroleros, que son la mayoría y por lo tanto contaminan más y de forma sistemática.

Estos residuos generados por los buques deberán mantenerse a bordo hasta la llegada del buque a puerto, donde serían descargado a los depósitos Marpol o como en la mayoría de los casos descargados en Alta Mar en zonas no protegidas y sin la debida vigilancia. Por último, sería también necesario reforzar la supervisión y el control de las operaciones de carga y descarga de hidrocarburos que se realizan en las terminales petroleras, permitiendo alertar a la Administración cuando se realicen prácticas contrarias a la legislación MARPOL.

Desde el punto de vista de la protección, sería necesario también establecer una supervisión y controles más rigurosos de la carga y descarga de hidrocarburos que se realiza en las terminales petroleras.



**Proponer como Zona Especial según el Convenio MARPOL a las aguas entre Canarias- Madeira y el Continente.**

En todo caso, la red de seguridad marítima ideal es aquella en la que se dispone de equipamiento tanto técnico como humano capaz de actuar de forma coordinada y complementaria en los tres escalones de su configuración, esto es *onshore* (en playas y zonas de recreo y ocio náutico) *nearshore* (límites naturales de la configuración de las costas de cada Isla) y *offshore*. Tal equipamiento exige, no sólo personal técnico cualificado, sino la adecuada formación de los que desempeñan unas funciones de “voluntariado”, lo que requiere la participación efectiva de todas las administraciones (local, insular, autonómica y estatal).

El Libro Verde hace referencia a la estrategia temática sobre la protección y la conservación del medio ambiente marino en la que la Comisión ha señalado que el planeamiento espacial marino debe introducirse en los ecosistemas regionales para lo que los Estados miembros deben utilizar, cuando proceda, las organizaciones

regionales ya existentes cuyas actividades tiene un impacto en las actividades marítimas: Convenio OSPAR (Convenio sobre la protección del medio marítimo del Nordeste Atlántico), Convenio HELCOM (Convenio de Helsinki sobre la protección del medio marino en la zona del mar Báltico), el Plan de Acción para el Mediterráneo del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UN-MAP), y el proceso de Barcelona para el Mediterráneo (en el ámbito marítimo citar el Convenio de Barcelona y sus Protocolos que pretenden reducir la contaminación en la zona del mar Mediterráneo y proteger y mejorar el entorno marino para contribuir a su desarrollo sostenible). El papel de la UE sería establecer los parámetros, definir la extensión geográfica de las regiones concernidas (ya contenido en la estrategia temática) y los elementos de planeamiento que sean de interés común, correspondiendo el planeamiento concreto a los Estados miembros que a su vez deben involucrar a los terceros países concernidos.

La Directiva sobre la estrategia marina establece tres regiones marinas (mar Báltico, océano Atlántico Nororiental y mar Mediterráneo) y permite subdivisiones siempre que sean compatibles con una serie de subregiones, una de las cuales englobaría las aguas marinas bajo soberanía o jurisdicción de Portugal alrededor de Azores y Madeira y las aguas marinas bajo soberanía o jurisdicción de España alrededor de las islas Canarias.

Partiendo de la base de que es un acierto el enfoque de diferenciar las aguas macaronésicas como un ente propio que sin duda repercutirá en una gestión positiva por las sinergias emergentes y las posibilidades de firmar Convenios con terceros países circundantes, parece deseable que dicha diferenciación se haga a nivel de región. Esto coincide mejor con las divisiones de los Grandes Ecosistemas Marinos (LME-Large Marine Ecosystems) basados en criterios ecológicos, y sería coherente con lo establecido por la Directiva de Hábitats. Incluso es concordante parcialmente con lo previsto en el “Convenio para la Protección del Medio Marino del Atlántico Nordeste” (OSPAR), que aunque su ámbito alcanza hasta las Azores, excluye a Madeira y Canarias.

Como requisito primordial para la gestión integrada del litoral, desde un punto de vista ambientalmente sostenible, se hace imprescindible que las diferentes regiones y subregiones cuenten con un sistema de información geográfica marino preciso, unificado y en constante actualización; que permita valorar el estado de las comunidades marinas y su emplazamiento, para lograr que la toma de decisiones en la gestión litoral cuente con variables ambientales concretas y actualizadas. Pero para lograr este objetivo, la UE, al igual que otras regiones del planeta, se encuentra con el impedimento taxonómico, que en el medio marino es mucho más acusado que en el medio terrestre, tanto por el desfase existente en el conocimiento, como por contar con un menor esfuerzo taxonómico. Así, la Biodiversidad Marina de Canarias es única, pero está parcialmente conocida, con importantes lagunas en ciertos grupos taxonómicos y también a nivel de ecosistemas singulares (rasas intermareales, arenales, fondos de maerl/confites, montañas submarinas, cañones, fuentes hidrotermales, cuevas, etc.). Por este motivo, dentro de la política marítima de la UE se debería fomentar el

establecimiento de una red europea de taxónomos marinos, que coordinase a los investigadores e impulsara la formación de una nueva cantera de taxónomos marinos, en aquellos grupos donde fueran necesarios, y que favoreciera el intercambio de información y experiencias. Con este fin, se deberían aportar fondos para dicha formación, pero siempre desde un punto de vista de las necesidades de la política marítima de la UE.

La biotecnología azul se encuentra en fase de desarrollo y también tropieza con el impedimento taxonómico antes citado, ya que tanto la Biodiversidad marina conocida como todas aquellas otras especies y ecosistemas marinos que están por descubrir en las aguas canarias son potencialmente susceptibles de tener algún tipo de aprovechamiento biotecnológico, precisando esta biotecnología azul de directrices europeas claras que permitan enmarcarlas en los proyectos de Gran Vecindad.

Además, se debe tender a que, en la búsqueda de nuevos productos naturales, se priorice la investigación y aislamiento de nuevos productos naturales, a partir de organismos marinos, para posteriormente sintetizarlos; frente a la obtención de los mismo mediante la extracción directa de los compuestos a partir de cantidades masivas de organismos marinos.

Por otra parte, la situación oceánica de las islas y su posición geográfica puede y debe ser una baza de futuro. El archipiélago cuenta con varios centros de formación y de investigación marina, que a través de las redes creadas dentro de la Unión Europea pueden servir como plataforma geoestratégica, desde donde se haga ciencia aplicada al medio marino. La futura Política Marítima Europea debe contemplar los mecanismos para reforzar los medios actuales y crear nuevos recursos que permitan nuevas vías de formación (sistemas de teleformación, etc.) para favorecer la Gestión Integrada de las Zonas Costeras.

### **La delimitación de las aguas interiores**

El LV recuerda que en el Mediterráneo prevalece una situación poco uniforme en cuanto a la declaración de ZEE o Zonas de Pesca Protegida (ZPP), indicándose que en el sector de la pesca se ha determinado que la mejora del gobierno marino requiere el ejercicio efectivo de la soberanía de los estados costeros en sus aguas, además de la aplicación de un enfoque coordinado.

Tampoco se ha delimitado la ZEE española en las aguas circundantes al archipiélago canario ya que no se ha llegado a un acuerdo con Portugal ni ha prosperado ningún acuerdo con Marruecos.

Es necesario aclarar que ello es independiente de delimitar líneas de base archipelágicas. Es decir, no es imprescindible el establecimiento de líneas de base rectas archipelágicas para solventar la cuestión de la delimitación de la mediana de la ZEE con Marruecos. La negociación con Marruecos y con Portugal podría seguir adelante sin necesidad de establecer el principio de líneas de base rectas

archipelágicas, cuestionadas internacionalmente por ser Canarias un archipiélago de Estado y no un Estado archipelágico.

Por lo que se refiere a Marruecos, las líneas de base rectas archipelágicas propuestas para Lanzarote y Fuerteventura en su fachada Este coinciden prácticamente con las ya existentes -líneas de base rectas isla a isla-, por lo que la nueva propuesta no afecta en absoluto a la negociación internacional con Marruecos. Ya sea con las hasta ahora vigentes líneas de base rectas isla a isla o con las nuevas líneas de base rectas archipelágicas propuestas, que coinciden en lo que a Marruecos se refiere, es necesario negociar con Marruecos sobre la delimitación de la ZEE, ya que no cabe hacerlo unilateralmente.

Ahora bien, no se puede legislar respecto de la mediana entre Canarias y otros países, pero es evidente que sí se puede hacer no sólo en el espacio marítimo que separa las islas (que entre cada una de ellas nunca se alcanzan las 200 millas y por tanto siempre seguirían siendo ZEE) sino en toda la zona económica, ya que las islas se encuentran en zona económica española a delimitar jurídicamente una vez llegado a un acuerdo con Marruecos y Portugal.

Expuesta esta problemática, resulta lógico que Canarias no pueda estar a favor de que la Política Marítima Europea tome como criterio determinante para el acceso a los fondos comunitarios la dimensión de las ZEE.

La lucha contra la inmigración ilegal, el tráfico internacional de drogas y la contaminación, entre otras cuestiones, requieren de una mayor seguridad, que se podría conseguir con un control sobre las aguas que rodean a las Rup. La Comisión Europea debe hacer suya esta reivindicación ante la Organización Marítima Internacional y el Libro Verde sobre la futura política marítima incluya que las aguas de todas las Rup pasen a ser europeas y por tanto exclusivas.

### **Cada Región Ultraperiferica tiene una dimensión marítima particular**

Sin embargo, se considera que cada de las RUP debe ser tenida en cuenta, no ya sólo de manera genérica y global como regiones de características específicas que dan a la UE una dimensión marítima particular, sino también como regiones marítimas en sí mismas consideradas en su propio entorno geográfico, ya que las aguas que las rodean son también aguas europeas y como tales presentan características específicas que deben ser tenidas en cuenta en cada análisis sectorial que hace el LV y que se haga en el futuro (inmigración, desastres naturales, riesgos de polución, características del fondo marino...).

Así, por ejemplo, cabe lamentar que al abordarse el cambio climático y sus efectos -aumento del nivel del mar, más vulnerabilidad a tormentas, aumento de las temperaturas veraniegas y el efecto de todo ello en el turismo, mayor necesidad de recurrir a la desalinización de agua...- sólo se mencione una zona concreta, el Mediterráneo, ignorando la vulnerabilidad de las RUP frente al cambio climático, sobre todo teniendo en cuenta su condición mayoritaria de islas.

Idéntica consideración puede hacerse respecto del repaso de las regiones marinas de Europa (Mediterráneo, Báltico, Atlántico, mar del Norte, mar Negro), sus características (de las aguas, corrientes, mareas..), y la relación con sus vecinos y así se habla de la cooperación que debe llevarse a cabo con Noruega e Islandia y se dice por ejemplo que el Mediterráneo se comparte con una serie de países en vías de desarrollo, concluyendo que a medida que avance la política marítima europea será apropiado realizar análisis regionales que identifiquen iniciativas particulares a adoptar respecto a los países vecinos, colectiva o individualmente, teniendo en cuenta el trabajo realizado por las organizaciones ya existentes.

Sin embargo, en tal análisis no se menciona la zona del Atlántico correspondiente a las aguas alrededor de Canarias, Madeira y Azores, tal como se prevé en la propuesta de Directiva de la estrategia marina, obviándose además que tal subregión también hace que esa zona del Atlántico se comparta con Marruecos, con una región particular como es el Sahara y con otros países ACP desde el punto de vista de los flujos migratorios irregulares y de colaboración institucional con dichos países para promover su desarrollo y calidad de vida y así evitar las migraciones clandestinas.

Igualmente y por lo que se refiere a los terceros países con los que se comparten cuencas marítimas, se tiene en cuenta, al hablar de los datos sobre movimiento de buques, la necesidad de asegurar la interoperabilidad entre los diferentes sistemas y sectores de los Estados miembros, desarrollando dichos sistemas en cooperación con algunos países vecinos como Rusia, y Noruega e Islandia (EEE). En cuanto al Mediterráneo, se recuerda que el Consejo Europeo de diciembre de 2005 ya ha solicitado que se lleve a cabo un estudio preliminar respecto a un sistema de vigilancia común para vigilar la inmigración ilegal. Por otra parte, al referirse a otras herramientas e instrumentos financieros de la UE que pueden utilizarse para abordar estrategias y retos en el ámbito marítimo (FSE, FEP, FEADER, PMIDT, LIFE, BEI) se menciona la posibilidad concreta del Instrumento de Vecindad y Asociación Económica con respecto a los países con los que se comparten cuencas marítimas (Báltico, Mediterráneo, mar Negro).

De nuevo, debería tenerse en cuenta que los retos que se comparten con los países de cuencas marítimas comunes van más allá del continente europeo, por lo que deberían tenerse en cuenta también los países vecinos de otras aguas que también son “europeas” (mar Caribe, fachada africana del Atlántico, océano Índico) y que no forman parte de la política de Vecindad.

En definitiva, se trataría no sólo de llevar a cabo acciones específicas para las RUP sino de tener en cuenta sus particularidades y situación geográfica y características en cada uno de los proyectos a desarrollar, al igual que se tienen en cuenta las cuencas marítimas europeas continentales.

### **El mar como tragedia humana: inmigración irregular.**

Canarias ha venido enfrentándose, en sus propias costas, a una grave crisis humanitaria que no ha hecho más que ir en aumento en los últimos años y que se

presenta como un fenómeno a largo plazo.

La inmigración irregular que llega a Canarias por mar en frágiles embarcaciones supone una problemática humana y social, económica y de gestión.

Desde el punto de vista humanitario son miles las personas que se trasladan en condiciones precarias, asumiendo grandes riesgos y produciéndose pérdidas de vidas humanas. Además debe tenerse en cuenta la dificultad añadida que supone la llegada de menores no acompañados que requieren un tratamiento social y judicial específico.

Esta situación se produce a pie de las costas que son uno de los grandes activos de la economía de las islas y requiere de un despliegue de medios humanos y materiales que se asumen por las regiones allá de su capacidad aunque el destino de la inmigración sea el continente europeo.

Las autoridades regionales y locales deben ofrecer servicios de acogida desde el punto de vista de la atención sanitaria, de comunicación en idiomas propios y alojamiento, y afrontar también, en su caso, la integración en la sociedad civil o el internamiento en centros especializados.

A este respecto el LV aborda la necesidad de reflexionar sobre como apoyar los objetivos de la política marítima europea a través de los instrumentos financieros europeos, debiendo discutirse cómo las cargas soportadas por ciertos Estados costeros en el interés común deberían reflejarse en la asignación entre regiones de la financiación de la UE. Se mencionan expresamente los costes relativos a la lucha frente a la inmigración ilegal, criminalidad relacionada con el mar, seguridad de los buques, respuesta a la polución causada por los buques, protección frente a inundaciones, infraestructuras para las importaciones y exportaciones que tienen lugar a través de los puertos.

En este sentido debe recordarse que las islas son especialmente vulnerables frente a amenazas como el terrorismo, el tráfico de drogas, la piratería, la sobrepesca y los delitos contra el medio ambiente, por lo que debería tenerse en cuenta en el LV su doble condición de beneficiarias del FEDER en el sentido expuesto en él y especialmente vulnerables a las amenazas y costes mencionados.

Asimismo el LV al hablar de la vigilancia marítima, llama la atención sobre la necesidad de reexaminar la financiación disponible para las actividades de control que deben llevar a cabo aquellos Estados miembros que funcionan como “puertas” o fronteras del mercado interior, ya que el sistema actual no refleja la carga desproporcionada que soportan determinados Estados miembros en control fronterizo y aduanero citando como ejemplo el Mediterráneo, mientras que al tratar la necesidad de tener en cuenta las realidades geográficas, hace referencia a que la implementación de la política marítima también debe tener en cuenta las realidades políticas afirmándose que la defensa de las fronteras marítimas frente a actividades ilegales como la inmigración ilegal es más necesaria y costosa en el

Mediterráneo que en ningún otro lugar.

De nuevo, en el análisis sectorial de la inmigración, se obvia tratar específicamente la situación que la inmigración irregular supone en el Océano Atlántico en su fachada africana y que afecta a Canarias, implicando a países que quedan fuera de la política de Vecindad.

En definitiva, es necesario tratar las causas y consecuencias del fenómeno de la inmigración irregular masiva a través de las costas de todos los territorios insulares de la UE, la tragedia humanitaria que representa, y sus consecuencias para la seguridad y la cohesión del territorio europeo, que sufren en mayor medida unos territorios -como Canarias- más que otros.

Asimismo, las RUP'S estiman necesario que se aborden cuestiones planteadas por el Comité de las Regiones (CdR), como: (a decidir si realmente se comparten estas cuestiones)

- la necesidad de establecer un servicio de guardacostas europeo, identificando las necesidades particulares de cada una de las regiones marítimas, con especial a las RUP
- mejorar el uso de los instrumentos financieros de la UE para, entre otros aspectos, ayudar a aquellos Estados miembros o regiones que están afectados directamente por la oleada creciente de inmigración ilegal
- ofrecer mayores niveles de apoyo a los entes locales y regionales, además del recibido por los entes nacionales, a la hora de gestionar a los nuevos emigrantes una vez que han llegado a sus territorios
- crear un instrumento financiero que compense los costes que soportan las regiones costeras e islas para la salvaguardia de los intereses generales de la Unión, específicamente en aspectos como el tráfico de seres humanos y de drogas, emigración ilegal, contaminación marina y el control de las Zonas Económicas Exclusivas, creando una Red de Seguridad Marítima con equipamiento suficiente para actuar coordinada y complementariamente en los tres niveles de actuación (onshore, nearshore y offshore).

### **3. Las Rup ´ s son regiones costeras**

La posición de las Regiones en materia de desarrollo sostenible de las zonas costeras se refiere a la aplicación y generalización progresiva de los principios de gestión integrada de las zonas costeras (**GIZC**), estrategia en la que tienen la intención de participar de lleno en la fase que comienza en 2006. La referencia al modelo de desarrollo GIZC y su promoción constituyen pues para las Regiones marítimas una exigencia vital para orientarse hacia un nuevo modelo de desarrollo.

El Libro Verde llama la atención sobre el hecho de que la concentración de población en las zonas costeras debido a su atractivo es una tendencia que va en aumento y plantea la posibilidad de transferir parte de los costes financieros derivados de la protección del litoral frente a los riesgos de erosión e inundaciones,

a los particulares que escojan vivir o invertir en zonas de riesgo.

Efectivamente, las áreas litorales de islas y RUP soportan una gran presión urbanística y de infraestructuras y es donde se concentra la actividad turística con su importancia para la economía de estas regiones.

Sin embargo, respecto a la transferencia del coste financiero a los habitantes del litoral, convendría no perder de vista la situación particular de las RUP, en las que, dadas sus reducidas dimensiones, difícil relieve y lejanía del continente, el vivir o no cerca de la franja costera no es una elección propiamente dicha. Además, si se profundizase en esa reflexión, habría que articular también una manera de transferir esos costes al turismo que anualmente se desplaza temporalmente a las franjas costeras, disfrutando de sus valores y beneficiándose igualmente de un litoral debidamente protegido.

Desde un plano integral, intersectorial y multidisciplinar, la política marina de la UE debería fomentar la investigación aplicada en el desarrollo costero, con el fin de conseguir una política marítima próspera de forma ecológicamente sostenible. Esto es particularmente importante en regiones ultraperiféricas como Canarias o Madeira, donde el desarrollo turístico ha ocupado amplias franjas costeras, ocasionando grandes impactos en los ecosistemas marinos, en algunos casos irreversibles. En este sentido, el fomento y desarrollo de la investigación y la aplicación de nuevos sistemas y técnicas de construcción que compatibilicen el uso recreativo del litoral con el mantenimiento de los ecosistemas en un estado de conservación favorables, ha de ser un objetivo prioritario en la política marítima de la UE.

Sin duda, numerosos destinos turísticos deben su popularidad a su proximidad al mar y dependen, directamente, de la calidad de su medio ambiente. Sin embargo, es necesario hacer un esfuerzo en la concienciación de ciudadanos e instituciones, dirigido a apreciar la magnitud del patrimonio marino y, particularmente, a valorar de la diversidad morfológica del litoral y de sus diferentes posibilidades para el recreo.

Las zonas costeras constituyen un lugar de vital importancia para gran número de especies de aves marinas que acuden a tierra firme para criar, lo cual cobra especial relevancia en las islas. Por tanto, es muy importante la planificación de las zonas costeras, urbanizaciones, puertos y paseos litorales, a fin de que se garantice el mantenimiento de zonas en su estado natural, de manera que las aves marinas dispongan de lugares adecuados para la cría, y no vean amenazada su conservación.

La cuestión de la gestión de las zonas costeras en las RUP se entronca directamente con el uso turístico. Actualmente, la mayoría del turismo costero muestra preferencia por un modelo basado en las playas arenosas, generándose así una demanda de construcción de playas artificiales, en lugares donde el uso podría estar más diversificado y ser más compatible con el mantenimiento de los ecosistemas marinos. Lentamente, comienzan a surgir nuevos modelos de acondicionamiento litoral encaminados a compatibilizar el uso recreativo de la

costa de acuerdo con las singularidades del entorno, haciéndolas ambientalmente más compatibles y muy atractivas para el llamado “ecoturismo”, rama del turismo cada vez más en auge. Estas iniciativas a veces permiten el desarrollo del turismo costero en zonas no aptas para el modelo “caribeño”, de playas de arenas blancas y cocoteros, mediante el acondicionamiento de las riberas rocosas; en otras ocasiones innovan sobre los modelos más tradicionales, mediante nuevas soluciones constructivas menos impactantes y más integradas con el entorno. Sin embargo, estas iniciativas aún son puntuales y tienen una baja o nula repercusión, por lo que necesitan ser fomentadas, tanto desde el punto de vista de la investigación, como de su aplicación, dentro de la política marítima de la UE. En este sentido, se debe fomentar la implantación de dispositivos de abrigo y refugios de zonas costeras y de playas con sistemas minimamente impactantes y mimetizados con el lugar.

También en esta línea se manifiesta el CdR al reclamar medidas y programas específicos para las RUP dirigidos al reforzamiento de la economía del turismo a través de formas alternativas al “turismo de mar”, de calidad y sostenibles, que ayuden a superar la estacionalidad de sus economías, como el turismo cultural, el turismo náutico, el turismo social o el turismo rural, entre otros.

Las nuevas tendencias del turismo, destinadas a mantener y aumentar el flujo turístico, como pilar base del desarrollo económico y social, deberán garantizar una oferta de calidad paisajística, de agua de baño, de observación de cetáceos, hacer buceo, o participar en acciones de conservación, de estudio de la naturaleza, es decir cada vez más se impondrán demandas que exigen un mayor control y conservación del valioso patrimonio natural marino de las islas y sus zonas costeras. En este sentido, la futura Política Marítima Europea para deberá fomentar el desarrollo de productos turísticos respetuosos con el medio marino y que cada vez tengan mayor valor añadido. Como ejemplo, la proliferación de los concursos de fotografía submarina Fotosub no es más que una muestra del éxito de la conservación marina y como esa actitud conservadora repercute favorablemente en las comunidades locales. Los numerosos barcos que se dedican a la observación de cetáceos: delfines, zifios y ballenas, son demandados por mayor número de turistas y son otro claro exponente de uso sostenible de los recursos biológicos marinos de nuestras aguas.

## **La pesca**

El 7 de noviembre, el Consejo adoptó un Reglamento por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 639/2004 sobre la *gestión de las flotas pesqueras registradas en las regiones ultraperiféricas de la Comunidad*. Ante la especial situación estructural, social y económica del sector de la pesca en las regiones ultraperiféricas comunitarias y la dificultad de regularizar un sector informal, a veces importante en algunas de esas regiones, el Reglamento sobre el Fondo Europeo de la Pesca adoptado por el Consejo (véase más arriba) va acompañado de una declaración común del Consejo y de la Comisión referida específicamente a las flotas de esas regiones. Por ello, ha sido necesario modificar el régimen vigente, especialmente en lo que se refiere a la prórroga de determinadas excepciones en favor de estas regiones.

El 30 de noviembre, la Comisión propuso la adopción de un Reglamento del Consejo por el que se establece, para el período 2007-2013, un *régimen de compensación de los costes adicionales* que origina la comercialización de determinados productos pesqueros de las Azores, Madeira, las Islas Canarias y los departamentos franceses de Guayana y la Reunión . Se trata de una prórroga del régimen vigente desde 1992. Con él, las regiones ultraperiféricas seguirán acogéndose a una ayuda financiera para superar los costes complementarios que supone el transporte de sus productos de la pesca. Ese régimen permitirá asimismo a los agentes económicos interesados planificar sus actividades, lo que contribuirá de forma decisiva a estabilizar el sector.

Las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea son regiones geográficamente muy alejadas de Europa y, a menudo, aisladas e insulares. Debido a ello, sufren retrasos en su desarrollo económico con respecto al continente. Ése es el motivo por el que el Tratado reconoce la especificidad de esas regiones y la necesidad de apoyar su desarrollo a través de medidas concretas asociadas a su situación geográfica particular.

En el año 1992 se estableció el primer régimen de compensación en el ámbito de la pesca, que afectaba a las Azores, Madeira y las islas Canarias. Poco a poco fue ampliándose a los departamentos franceses de ultramar de la Guayana y de La Reunión. El régimen, que terminó a finales de 2006, cubría el período 2003-2006. Precisamente por ello, al término de 2006, la Comisión Europea propuso reconducir ese régimen de compensación para el período 2007-2013. Sin embargo, no se trata de una simple reconducción, ya que la Comisión ha querido evaluar los efectos de los regímenes precedentes con el fin de modificar y mejorar ese mecanismo. Para ello, en un informe sobre los aspectos estructurales de la política pesquera común en las regiones ultraperiféricas, encargado por la Comisión, se ha estudiado también la utilización de las compensaciones, la evolución del comercio, las variaciones de los costes de producción y de transporte, el estado de los recursos, etc. El informe ha llegado a la conclusión de que, aunque el régimen anterior producía efectos positivos en la competitividad del sector, todavía hay nuevas vías para hacer que el régimen sea más eficaz y esté mejor orientado.

Desde el año 1998, el régimen de compensación de los costes adicionales derivados de la ultraperiferia brinda su apoyo a la acuicultura de Canarias. Esta ayuda ha promovido la prosperidad de una nueva actividad que actualmente se encuentra en plena expansión. Se trata de una diversificación muy beneficiosa para una economía pesquera muy debilitada desde 1999 a causa de la expiración del antiguo acuerdo de pesca con Marruecos.

Una de las causas fundamentales del éxito es el clima ideal de las islas, tanto para los turistas como para los peces. Las temperaturas medias van todo el año de 17 a 24 grados, tanto en la atmósfera como en el agua, lo cual permite una producción constante durante los doce meses y hace que Canarias se convierta en un lugar perfecto para el desarrollo de la acuicultura.

Junto al turismo y a la horticultura, la acuicultura es la primera oportunidad de diversificación de la economía que se presenta en Canarias. El problema es que

este sector precisa mucho capital inicial y mucho tiempo para su puesta en marcha comercial, ya que es necesario esperar más de un año para poder vender la primera cosecha.

El CdR considera necesario incluir medidas y programas específicos para las RUP y las islas dirigidos a la conservación de la industria pesquera, a través de una gestión y explotación sostenible de sus reservas, de la adopción de medidas tendentes a renovar y modernizar sus flotas pesqueras y de la promoción de acciones a favor de la pesca artesanal y de bajura.

Es necesario continuar apoyando a este sector, que quiere evidentemente aumentar las ayudas destinadas a la acuicultura para el período próximo. En su búsqueda de nuevas especies, la acuicultura estudia las posibilidades que le ofrece la alta mar. Se trata de un auténtico reto que exige apoyarse en las tecnologías más avanzadas y que cuenta con la ayuda de la Comisión Europea.

La importancia de la acuicultura en la política pesquera común es un hecho incontrovertible. La actividad acuícola contribuye de manera creciente al abastecimiento del mercado, sirviendo además para proteger a las poblaciones de peces en libertad cada vez más escasas. También puede ayudar a mantener un cierto número de empleos duraderos en zonas generalmente afectadas por la reducción de la actividad pesquera. En la actualidad, representa el 19% del volumen de la producción pesquera de la Unión y el 30% de su valor. Durante los últimos años ha experimentado un gran avance en todo el mundo, y Europa también cuenta con un sector en plena expansión.

Sin embargo, en las zonas costeras, cada vez más saturadas, las posibilidades de ampliación de las actividades acuícolas no son infinitas. Además, pueden surgir conflictos entre los acuicultores y los principales responsables del turismo, de la pesca y del ocio marítimo(1). Es posible también asociar problemas medioambientales a las actividades acuícolas, ya que los vertidos de nitrógeno y de fósforo procedentes de los excrementos y de los alimentos no consumidos pueden ser de gran volumen en los entornos próximos a las jaulas.

Por esa razón, una de las soluciones que se presentan a los acuicultores es el estudio de las posibilidades de desarrollo *offshore*, es decir en alta mar, para lo cual hace falta contar con una muy importante ayuda tecnológica y económica.