

[as.com](https://as.com)

## El sello de pesca sostenible 'MSC' es puesto en seria duda

*Laura Martin Sanjuan*

4-5 minutes

---

La **etiqueta MSC** que aparece en mucho pescado, que significa **Marine Stewardship Council** o Consejo para la Gestión Pesquera Sostenible, prometía "guiar" al público general y, por extensión, a todo el sector pesquero, hacia la sostenibilidad. Los ciudadanos podían comprar pescado "sin sentirse culpables". Pues, todo eso, parece no ser tan cierto. Veinte años después, es una desilusión para los científicos y las ONGs que apoyaron el lanzamiento y el planteamiento de esta eco - etiqueta, creada originalmente por **WWF** y el gigante de la alimentación **Unilever**.

BLOOM publicó ayer, con sus coautores de universidades de Nueva York (Estados Unidos) y de Dalhousie (Canadá), un [nuevo estudio](#) que demuestra que **las pesquerías certificadas por el sello azul MSC son principalmente destructivas e industriales, contrariamente a lo que sugiere la comunicación desplegada por el MSC.**

"Hoy, no creemos en absoluto en el MSC. Esto fue el caso en el pasado, pero sus abusos son hoy en día irreversibles. El MSC se ha convertido en un freno para la **pesca sostenible**. Al servir de escudo de marketing para la industria pesquera mundial, el MSC impide, hoy por hoy, cualquier posibilidad de cambio estructural en el sector pesquero legitimando las peores prácticas", comenta **Frédéric Le Manach**.

**BLOOM** es una asociación sin ánimo de lucro fundada en 2005 que trabaja para la **conservación de los océanos y la defensa de la pesca sostenible** a través de campañas de sensibilización, promoción y educación, así como investigación científica. Sus acciones están dirigidas al gran público, los responsables políticos y actores económicos.

Para realizar el estudio, se han revisado cerca de 500 informes de evaluación de pesquerías para determinar **el reparto de capturas certificadas** por MSC por aparejo y tipo de pesca. Esto supuso la revisión de todos los datos disponibles, desde las primeras pesquerías certificadas en 2000 hasta los últimos datos recabados, a finales de 2017. Este análisis comienza en 2009, ya que no se puede acceder a ningún documento oficial online anterior a esta fecha. Se han analizado y comparado las imágenes con los datos de capturas certificadas.

Y, entre las conclusiones, destacan que los **criterios de obtención de la etiqueta** son demasiado permisivos: cualquier método de pesca, incluso el más destructivo, puede optar a una certificación. Sólo la pesca con explosivos o con veneno, queda excluida de la certificación de MSC.

"La empresa encargada de evaluar a la pesquería, la elige y la paga... ¡la pesquería! El modelo de MSC linda con la zona gris de la corrupción: el clientelismo, la confusión de intereses, la parcialidad".

Los **ciudadanos y las ONGs** no tienen recursos en caso de desacuerdo con una certificación: el proceso de objeción existente es muy caro e inoperante. Hasta el momento, las objeciones han fracasado casi siempre. La normativa de MSC estipula que el "juez" encargado de decidir sobre las objeciones debe ser elegido y remunerado por el MSC.

## **MSC y Unilever: las fechas clave**

-1997: WWF y Unilever crean la etiqueta MSC para desarrollar una 'solución de mercado' a los problemas de la sobrepesca. MSC nace como organización sin ánimo de lucro.

-2000: Primeras pesquerías certificadas.

-2017: 210 pesquerías certificadas (a 31 de diciembre).

-2019: El MSC se impone como líder certificando el 15% de las capturas mundiales anuales. Cerca de 40.000 referencias, o un millón de toneladas de productos de origen marino, despliegan el logotipo de MSC. Los gigantes de la alimentación como Walmart, Carrefour, McDonald's, Ikea o Amazon "Fresh Sold" venden, a veces exclusivamente, productos de la mar certificados por el MSC.

-2019: los royalties de los productos MSC vendidos en los comercios le suponen 25 millones de euros anuales a la marca, es decir, el 80% de sus ingresos.

-2020: una investigación revela que MSC cuenta con cerca de 40 millones de euros en patrimonio neto (edificios, depósitos bancarios, inversiones financieras, etc.), poniendo en duda su estatus benéfico y haciendo de MSC el clásico vehículo capitalista.