

## AN IRREGULAR YEAR

**José Ramón Fuertes Gamundi. Managing Director of ARVI, Port of Vigo Shipowners' Cooperative**

The year 2005 has been a year of light and shade for the fishing sector, with uneven balances in the different subsectors. On the positive side, there is the continuation of the possibilities for fishing in community waters, taking the social and economic aspects more and more into account, along with the biological data, in resource management. The appearance of the first Regional Advisory Committees as forums of opinion for the sector has entailed more dialogue and more attention to the professionals by the Commission. On the other hand, some improvement, albeit insufficient, has been noted in the control of imports from illegal, uncontrolled, unregulated fleets. On the negative side, we note the strong increase in fuel prices, which have affected the sector's general profitability. Structural backing by active policies, such as funding for setting up joint ventures, modernizations, newbuilds, etc. ... have been removed or reduced to the minimum under the new Common Fisheries Policy. We have also witnessed a worsening of the conditions for accessing grounds in third countries or in international waters regulated by Regional Fisheries Organizations where possibilities of fishing are lost. The balance for fleets can be summed up as follows: the freezer fleet operating in NAFO has been the most chastised by a drastic, unjust Recovery Plan that imposes extremely low quotas where restrictions have been tightened up even more, unilaterally, by the European Commission, by establishing a two-fold regulation of the activity through a very low level of fishing days. All this is endangering the survival of the Galician freezer fleet. Conversely, the Grand Sole and surface longliner fleets still have low fish quotas available, although there have been

no cutbacks. So they have been able to deal with market needs, which increasingly demands more product quality and traceability, these being priority aspects for the sector. As far as the inshore fleet is concerned, it is still subject to a Recovery Plan for hake and Norway lobster, which the sector will respect in the search for sustainability of the resources and of the activity. Meanwhile, the purse-seiner fleet continues to be unable to revalue first sales prices for species such as sardine, horse mackerel, mackerel, etc. The Joint Ventures fleet continues the fight, via the Cluster created by these companies, so that Brussels will acknowledge the important role they play in creating wealth and employment, both in third countries and in European regions where they are headquartered. Looking ahead to the year 2006, what can be done? How can we make headway? The Sector considers that maintaining and consolidating the Galician fishing fleet necessarily involves a coordinated boost from all via the so-called "triple propeller" model formed by the Administrations, the University and the research centres along with the sector itself. We are convinced that coordinating the work into three parts, as outlined above, will give more knowledge on the real situation of the resources, a greater involvement of the sector in the efficient management of the same, an improvement in product quality, greater competitiveness of the fleet, a step forward in fisheries cooperation with third countries, an improvement in the sector's image, and, in short, a very important step towards sustainability, in the long term, of the resources and of our fleet, objectives that are fully compatible if we all move ahead in the same direction.



José Ramón Fuertes Gamundi  
Director gerente de ARVI (Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo)

## Un año desigual

**E**l año 2005 ha sido un año de luces y sombras para el sector pesquero, con balances desiguales en los diferentes subsectores. En el lado positivo, cabe destacar el mantenimiento, en general, de las posibilidades de pesca en aguas comunitarias, teniéndose cada vez más en cuenta los aspectos sociales y económicos, junto a los biológicos, en la gestión de los recursos.

La constitución de los primeros Comités Consultivos Regionales como foros de opinión del sector ha traído más diálogo y más atención hacia los profesionales por parte de la Comisión. Por otro lado, se ha notado una mejora, aunque insuficiente, en el control de las importaciones procedentes de flotas ilegales, no controladas y no reguladas.

En el lado negativo, cabe destacar el fuerte aumento de los precios del combustible, que ha condicionado la rentabilidad general del sector. Los apoyos estructurales en cuanto a políticas activas, como las ayudas a la constitución de sociedades mixtas, modernizaciones, nuevas construcciones, etc..., se han eliminado o reducido a la mínima expresión en la nueva Política Común de Pesca. También hemos asistido a un empeoramiento de las condiciones de acceso a caladeros de países terceros o a las aguas internacionales reguladas por Organizaciones Regionales de Pesca, donde se pierden posibilidades de pesca.

El balance por flotas se puede resumir de la siguiente manera: la flota congeladora que opera en NAFO ha sido la más castigada por estar sujeta a un Plan de Recuperación drástico e injusto, que impone unas cuotas muy reducidas y que se ha endurecido todavía más por parte unilateral por la Comisión Europea, al establecer una doble regulación de la actividad a través de un nivel muy escaso de días de pesca. Todo ello está poniendo en peligro la supervivencia de la flota congeladora gallega.

En cambio, la flota de Gran Sol y la flota de palangre de superficie, aún disponiendo de cuotas reducidas de pesca, no han sufrido recortes, por lo que han podido afrontar las necesidades de un mercado que cada vez demanda más calidad y trazabilidad de los productos, aspectos prioritarios para el sector. En cuanto a la flota de litoral, sigue sujeta a un Plan de Recuperación de la merluza y la cigala, que el sector sabrá respetar en la búsqueda de la sostenibilidad de los recursos y de la actividad. Mientras, la flota de cerco sigue sin poder revalorizar los precios en primera venta de especies como sardina, jurel, caballa, etc.

La flota perteneciente a Sociedades Mixtas sigue luchando, a través del Clúster creado para estas empresas, para que Bruselas reconozca el importante papel que juegan en la creación de riqueza y empleo, tanto en los países terceros como en las regiones europeas en las que están ubicadas las casas matrices.

De cara a 2006, ¿qué se puede hacer?, ¿cómo podemos avanzar?. El sector considera que el mantenimiento y consolidación de la flota pesquera gallega pasa necesariamente por el impulso coordinado de todos a través del modelo denominado de la "triple hélice" formada por las Administraciones, la Universidad y centros de investigación y el propio sector. Estamos convencidos de que la coordinación de trabajo de las tres partes en la dirección anteriormente apuntada traerá un mejor conocimiento de la situación real de los recursos, una mayor implicación del sector en la gestión eficaz de los mismos, una mejora en la calidad de los productos, un avance en la competitividad de la flota, un paso delante en la cooperación pesquera con países terceros, una mejora de la imagen del sector y, en definitiva, un paso muy importante hacia la sostenibilidad a largo plazo de los recursos y de nuestra flota, objetivos totalmente compatibles si todos avanzamos en la misma dirección. ↓