

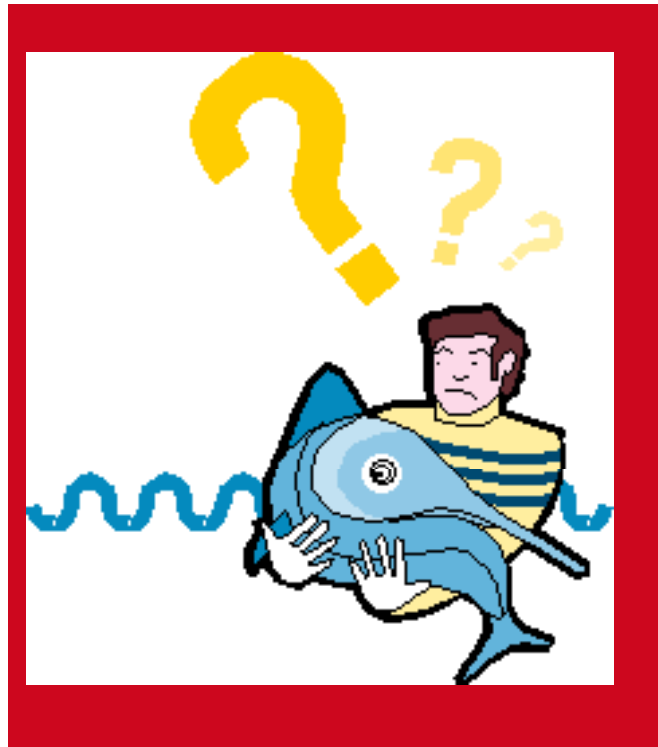
Transbordos complejos y polémicos

ANAPA y ARPOAN cuestionan ante la Administración española una regulación de ICCAT de difícil cumplimiento y cuya interpretación y alcances ha despertado controversias

Escribe Marcial García

Las asociaciones de Armadores de Buques de Pesca Palangreros de altura y Provincial de Armadores de Buques de Pesca de Palangre y otras Artes de Pontevedra –ANAPA y ARPOAN–, han transmitido a la Administración española un conjunto de observaciones acerca de la complejidad y difícil cumplimiento de la Recomendación sobre transbordos, cuyo inicio de aplicación está previsto a partir de junio próximo. Como se sabe, el principal objetivo de las partes contratantes de ICCAT, en particular de la delegación de la Unión Europea, al impulsar en noviembre pasado y en Sevilla la redacción de una norma para regular los transbordos en alta mar y en puertos, es crear barreras a las descargas ilegales de pez espada. En 2008 está prevista una revisión de la Recomendación, cuya interpretación de impacto por el sector genera alguna controversia si bien, en un sentido amplio hay consenso sobre la urgente necesidad de combatir el tráfico ilegal de pez espada, en beneficio de un modelo de explotación sostenible de ese recurso y de la eficacia empresarial de la propia flota palangrera.

Uno de los aspectos cuestionados por ANAPA y ARPOAN, dos de las organizaciones integradas en la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, es la existencia de un vacío de consulta por parte de la Administración pesquera española durante la negociación de dicha Recomendación, en el transcurso de la última reunión de ICCAT. De hecho, las observaciones que se hicieron llegar a la Secretaría General de Pesca Marítima en febrero pasado, reproducen los argumentos expuestos por algunos de los representantes del sec-



Nerea Otazo

tor palangrero de superficie en Sevilla a los representantes de la SGPM, cuando la Recomendación les fue presentada como algo ya inamovible.

Mercantes y portacontenedores

Las observaciones de ANAPA y ARPOAN están centradas en uno de los requisitos que plantea la Recomendación de ICCAT, concretamente el relativo a la necesidad de contar con un censo de mercantes –no portacontenedores–, con los que opera la flota palangrera. Esas operaciones se realizan, argumentan las organizaciones, en puertos muy lejanos y de acuerdo con calendarios en muchas ocasiones muy difíciles de establecer.

Se destaca la circunstancia de que *“no hay prácticamente ningún mercante español que transporte nuestras capturas”*, lo que se relaciona con el he-

ASPECTOS ASUMIBLES PERO BUROCRÁTICOS

ANAPA y ARPOAN plantean que otros aspectos de la Recomendación sobre transbordos “podrán cumplirse” pero supondrán un esfuerzo mayor de gestión, lo que se traducirá en una prolongación sustancial de las dinámicas propias de los transbordos. En este aspecto se advierte que, en algunos países, obtener la documentación necesaria para realizar los transbordos exigirá nuevos desembolsos económicos y que es previsible que su tramitación genere demoras que, en ocasiones, podrían ocasionar la pérdida de las complejas combinaciones logísticas que requieren el transporte de las capturas.

ASSUMIBLE BUT BUREAUCRATIC ASPECTS

ANAPA and ARPOAN propose that other aspects of the Recommendation on transshipments “can be complied with” but that they would entail a greater management effort, meaning a substantial prolonging of transshipment dynamics. In some countries, to obtain the required documentation to do transshipping would need new economic costs and it is foreseeable that such procedures would lead to delays which, in some cases, could involve the loss of complex logistics combinations required for transporting catches.

COMPLEX, CONTROVERSIAL TRANSHIPMENTS

The Shipowners Associations of Highseas Longliner Vessels and Longline Vessel Shipowner and other Methods of Pontevedra – ANAPA and ARPOAN – have informed the Spanish Administration of a series of observations on the complexity and difficulty involved in complying with the Recommendation on transshipments, due to come into force as from June next. As is known, the main objective of the contracting parties of ICCAT, particularly of the European Union delegation by promoting the drafting, in November last in Seville, of a regulation for transshipments on the high seas and in ports, is to create barriers to illegal landings of swordfish. In 2008, the Recommendation is due for review. Interpretation of the impact by the sector generates some controversy although, in a wider sense, there is a consensus of opinion on the urgent need to stop illegal traffic

of swordfish to the benefit of a sustainable exploitation model for this resource and the entrepreneurial efficiency of the longlining fleet. One of the aspects questioned by ANAPA and ARPOAN, two of the organizations under the Port of Vigo Shipowners' Cooperative, is the Spanish Fisheries Administration's lack of consultation during the negotiations of said Recommendation, at the last meeting of the ICCAT.

Reefers and containerships

Observations by ANAPA and ARPOAN point to one of the requirements of the ICCAT Recommendation on the need to have a census for reefers – and not for containerships – with which the longliner fleet operates. These operations are carried out, so argue these organizations, in distant water ports, making coordination very difficult. "There is practically no Spanish reefer transporting our catches", which is to do with the fact that each country should register the reefers under its flag and, for this reason, the register required by ICCAT from the reefers "will be in the hands of Governments which, in many cases, are not contracting parties of the RFO and who are not concerned about such matters". In the case of the containerships, a means of transport used increasingly more, the situation becomes all the more complicated. The increasing density of traffic of this kind makes it impossible to forecast the ship or ships whose cargo they will carry. This becomes even more complex when talking about operations in the Pacific or the Indian Oceans, where some of the grounds most commonly used by the Spanish longlining fleet are found. It is not exceptional, so reads a document issued to the Spanish Fisheries Secretariat, that catches reach Vigo after several stop-offs, making it impossible to determine beforehand which and how many ships will be involved in the process.

cho de que cada país debe registrar los mercantes de su bandera y que, por ello, el registro exigido por ICCAT a los mercantes, "quedará en manos de Gobiernos que, en muchos casos, no son partes contratantes de la ORP y a las que esas cuestiones no les preocupan". Este problema, señalan las organizaciones, viene a sumarse a las ingentes dificultades logísticas derivadas de encontrar, en cada ocasión, mercan-

tes operativos respecto a fecha y puerto para transportar las capturas.

En el caso de los portacontenedores, un medio de transporte utilizado cada vez con más frecuencia, la situación se complica aún más. La creciente densidad del tráfico en esta modalidad hace imprevisible conocer con anterioridad el o los barcos que, en definitiva, intervendrán en el transporte de las capturas. Esta cir-

cunstancia es particularmente compleja cuando esas operaciones deben realizarse desde el Pacífico y el Índico, donde se encuentran algunos de los caladeros habituales de la flota palangrera española. No es excepcional, dice el documento remitido a la SGPM, que las capturas lleguen a Vigo tras varias escalas, por lo que resulta imposible conocer de antemano cuales y cuantos barcos intervendrán en el proceso. ↓



FRIGORÍFICOS DE VIGO S.A.

Le ofrecemos la mejor calidad congelada
We offer you the best in frozen foods

- Cámaras frigoríficas
- Túneles de congelación
- Fabricación de hielo
- Salas de manipulación
- Importación y exportación de pescados y mariscos
- Depósito aduanero



Puerto Pesquero, Dársena. 4. Apdo.: 1123 · 36202 Vigo. Tlfn. Ofc.: 986 447 100.
 Fax: 986 227 143. Orillamar. Tlfn.: 986 231 502/03. Fax: 986 296 608. Berbés 1.
 Tlfn.: 986 434 477. Fax: 986 434 626. Berbés 2. Tlfn.: 986 449 027. Fax: 986 430 173.
 frivigo@frivigo.com