

Amenazas y esperanzas tras la tormenta

Tras haberse visto redimensionada al máximo, la flota afronta los nuevos retos

Como en el caso de otras flotas, la de altura y gran altura ha atravesado muy malos tiempos: pérdida de caladeros, escaso apoyo comunitario, agresivos planes de recuperación, moratorias... Todo ello ha tenido amplia repercusión sectorial y socioeconómica. Con una nueva dimensión afronta el futuro donde hay serias amenazas e interesantes oportunidades. Entre las primeras destacan el precio del gasóleo o la pesca ilegal. Entre las segundas el nuevo FEP o la Agenda de Lisboa que, por fin, da un papel a la pesca en la economía de la UE.

Escribe Xabier Cereixo

El análisis de la flota arrastrera congeladora española de altura y gran altura, obliga a hilar fino, muy fino. Las dificultades competitivas de este tipo de flota obliga ha obligado a una movilidad en los últimos años que hace difícil su seguimiento. Lo cierto es que no es extraño si se tienen en cuenta los acontecimientos más importantes dentro del sector pesquero que han afectado a este segmento del sector extractivo español: reconversión provocada por el ingreso en la UE, planes de recuperación en NAFO (y "Guerra del Fletán"), independencia de Namibia y cierre de su caladero, Política Común Pesquera (con el incremento constante de exigencias de todo tipo), cierto descontrol en el caladero del Atlántico Sur debido a los métodos de las flotas asiáticas... Y esto citando sólo los más importantes. El resultado es que su competitividad se ha visto afectada de manera dramática. Muchos barcos han

tenido que mudar de caladeros, a buscar pesquerías complementarias para optimizar las campañas pesqueras o, incluso, obligando a las empresas armadoras a exportar los buques, venderlos, o asignarlos a empresas mixtas en países terceros, con lo cual se les sustraía a la protección jurídica que proporciona el paraguas de la Unión Europea.

Esta movilidad provoca que los censos a la espera de un trabajo oficial sobre ellos manejen cifras aproximadas ya que es frecuente que los buques desempeñen su actividad en diferentes caladeros y pesquerías.

La cifra actual no llega a 100 buques arrastreros con pabellón nacional operando en los diferentes caladeros del Atlántico: NAFO y sus zonas adyacentes, Atlántico Sur, pequeños países africanos y Atlántico Noreste. En NAFO faenan 27 barcos españoles, aunque únicamente seis o siete de ellos permanecen simul-

THREATS AND HOPES AFTER THE STORE

After a complete resizing, the fleet faces new challenges

As occurred with other fleets, the high seas and the deepsea fleets have gone through some bad times: loss of fishing grounds, little community backing, aggressive recovery plans, moratoriums ... All this has had a considerable repercussion on the sector and at socio-economic level. With a new dimension, the fleet faces the future where there serious threats and interesting opportunities. The threats include gas-oil price and illegal fishing. The opportunities are found in the new EFF or the Lisbon Agenda which, at long last, gives a role to fishing in the EU economy.

Analysis of the Spanish high seas and deepsea freezer trawler fleet means having to tread softly softly. The difficulties competition-wise for this type of fleet have, over the last few years, led to a mobility that would be hard to continue with. Certainly it is by no means strange if we take into account the most important events in the fishing sector that have affected this segment of the Spanish catching sector: restructuring as a result of joining the EU, recovery plans in NAFO (and the "Halibut War"), Namibia's independence and the closure of its grounds, the Common Fisheries Policy (with the constant increase of all types of demands), a certain lack of control in the South Atlantic grounds due to the methods of the Asian fleets ... Just to refer to the most flagrant cases. Many ships have had to change grounds, in search of complementary fisheries in order to optimize fishing campaigns or even, forcing shipowner companies to export

their vessels, to sell them or to assign them to joint ventures in third countries, leaving them without the legal protection providing by the European Union umbrella. Such a mobility leads the censuses to handle approximate figures, as they wait for official work to be done on the matter, since quite often, vessels operate in different grounds and fisheries. The current figure for this stands at less than 100 trawler vessels flying the Spanish flag operating in different grounds in the Atlantic: NAFO and its adjacent zones, the South Atlantic, small African countries and the Northeast Atlantic. In NAFO, there are 27 Spanish vessels operating, although only six or seven of them are there at the same time in the grounds. Each one is there 55 days in the year. As people are aware, many Spanish shipowners have been forced to continue their activity by looking for partners in third countries, so that their ships are now outside the European orbit, especially after the CFP stopped viewing



them as belonging to the community. Furthermore, in recent years, they have been forced to scrap ships.

A STRATEGIC SECTOR

The social and economic importance of the high seas and deepseas fleet in Spain is difficult to determine in its true dimension. In ports such as Vigo, this segment of the fleet is, in itself, a vital strategic sector for the economic development of the town and the welfare of its inhabitants. During the crisis in the past, many Vigo locals stuck a label on their

clothes reading "I also live off Fishing". According to a report by the University of Vigo, referring to the ships catching Greenland halibut in the Northwest Atlantic, about 5,000 families were directly dependent on this activity. For the specialists at the University of Santiago who, directed by María do Carme García Negro, drafted the input-output tables for fishing and aquaculture in Galicia, more than fifty sectors of activity are directly related to fishing. We need only apply this to the freezer fleet, the entire processing and marketing industry of sea produce.

táneamente en el caladero. Cada uno está 55 días al año.

Como es conocido, muchas armadoras españolas se han visto obligadas para continuar con su actividad a buscarse socios en países terceros, por lo

que sus buques han quedado fuera de la órbita europea, especialmente después de que la PCP dejara de darles carácter comunitario. Además, en los últimos años se han tenido que desguazar barcos. ⚓

UN SECTOR ESTRATÉGICO

La importancia social y económica de la flota de altura y gran altura en España es difícil de determinar en su verdadera dimensión. En puertos como el de Vigo, este segmento de la flota constituye en sí mismo un sector estratégico imprescindible para el desarrollo económico de la ciudad y el bienestar de los ciudadanos. Durante las crisis del pasado, muchos vigueses pegaron a sus ropas un rótulo en el que se leía "Yo también vivo de la Pesca". Según un informe elaborado por la Universidad de Vigo, que se refiere a los barcos que pescaban fletán negro en el Atlántico Noroccidental, unas 5.000 familias dependían directamente de esta actividad. Para los especialistas de la Universidad de Santiago, que elaboraron bajo la dirección de María do Carme García Negro las tablas input output de la pesca y la acuicultura en Galicia, más de medio centenar de sectores de actividad se encuentran directamente relacionados con la pesca. Basta pensar, sobre la flota congeladora, en toda la industria de transformación y comercialización de los productos del mar. ⚓

NAFO, a la espera de mejores tiempos

El caladero del Atlántico Norte fue la tabla de salvación para una flota que se preparó mal para el colapso del caladero Namibio. Sin embargo, las cosas han cambiado mucho y hoy es un caladero con muchas aristas: cuotas escasas y cierta imprevisibilidad en la gestión.

Los 27 barcos españoles que aún pescan en NAFO son el resto de la potente flota que en su momento explotó el caladero y que se ha ido reduciendo como consecuencia de las diferentes decisiones adoptadas en el seno de esta Organización Regional Pesquera. En el '92 hubo una dramática reconversión que redujo drásticamente el número de barcos y que significó así mismo la pérdida de muchos puestos de trabajo y una gran incidencia socioeconómica. NAFO es un caladero que se ha desarrollado a partir del fletán negro, pesquería desarrollada por la flota española en el año '89. En los años '90 se llegaron

a capturar más de 40 mil toneladas, concretamente hasta el año '94. Pareció entonces que se había descubierto la manera de conservar la flota alejada de las grandes crisis. No fue así. El descubrimiento del fletán negro por parte de nuestra flota, demostrando su capacidad de innovación, atrajo a otras flotas, y puso en riesgo la pesquería.

Secuelas del "Estai"

Todavía está fresca en la memoria la conocida como "Guerra del Fletán", cuya resolución en los tribunales canadienses ha tenido lugar hace escasos meses. Para la empresa ar-

La flota congeladora española se mantiene bajo mínimos en espera de tiempos que permitan un mejor aprovechamiento de sus capacidades. En la imagen parte de esta flota.

NAFO, WAITING FOR BETTER DAYS

The North Atlantic grounds spelt salvation for a fleet that was not ready for the collapse of the Namibian grounds. Nonetheless, things have changed a great deal and now they are grounds with a fair number of rough edges: low quotas and a degree of unpredictability in the management.

The 27 Spanish ships still operating in NAFO are the remains of a once powerful fleet which, in its day, exploited the grounds and has gradually been reduced as a result of various decisions taken by this Regional Fisheries Organization. In '92, a dramatic restructuring took place, drastically cutting back the number of ships, which also meant the loss of many jobs and a considerable socio-economic knock-on effect. NAFO is a fishing area that has developed over Greenland halibut, a fishery developed by the Spanish fleet in '89. In the '90's, catches rose to over 40 thousand tonnes, specifically up until '94. It seemed then that the

way of steering the fleet clear of great crises had been discovered. But that was not to be. Our fleet's discovery of Greenland halibut, as a demonstration of its capacity to innovate, drew in other fleets and put the fishery at risk.

Aftereffects of the "Estai"

The so-called "Halibut War" still lies fresh in the mind, the final sentence of which, taken by the Canadian courts, was only just a few months ago. As far as the shipowner of the "Estai" was concerned, the sentence turned out well, or relatively well – a sentence is always something that is not wanted – but the war had its very negative consequences for the image of the Spanish fishing sector, which is what Canada was after to win over supporters for its cause to dominate the sea beyond its 200 mile limit. Despite the fact that NAFO is a multilateral organization, nobody can deny that the position taken by Canada on each issue dealt with in this RFO has a decisive dimension to it. Nevertheless, the situation has changed considerably, and Spain and Canada are facing the future with a firm hope of understanding. In



NAFO, there are currently 96 vessels from all the contracting parties. Out of the Spanish vessels with a licence, 20 operated in 2007, although only six or seven did so at the same time. A further 6 vessels with a licence have ended up being scrapped, and one has been exported. Some of the ships try their luck in the South Atlantic, with different results. The available TAC for the main target species, Greenland halibut, is currently set at 16 thousand tonnes, which means a harsh cutback from the 44 thousand of 1995, prior to the Recovery Plan for this species. What is worse, perhaps, are the tremendous cutbacks that the fleet has had to withstand (up to more than 50%), something

extremely difficult to take on board for a company if the shortage lasts for too long. And now it has lasted for too long. The Recovery Plan for the Greenland halibut ends this year and the controversy is served: scientists and fishermen have diverging opinions as regards the results achieved. The EU has to decide if it is going to accept or become a simple buyer of sea proteins, with the risks that that involves in terms of dependence and with no possibility to exert any influence in production habits. NAFO will have a decisive role in what is decided, since the Spanish sector can not carry on with this shaky position for any longer. The 55 fishing days per year can not maintain this type of vessel.

madora del "Estai" el juicio salió bien, o relativamente bien -un juicio siempre es algo indeseado- pero la guerra tuvo consecuencias muy negativas sobre la imagen del sector pesquero español, que era lo que buscaba Canadá para lograr adeptos a su causa de dominar el mar más allá de las 200 millas. A pesar de que NAFO es una organización multilateral nadie puede discutir que la posición que adopte Canadá en cada cuestión tratada en la ORP tiene una dimensión decisiva. No obstante, la situación ha cambiado considerablemente, y España y Canadá afrontan el futuro con una sólida esperanza de entendimiento. En NAFO disponen actualmente de licencia 96 buques de todas las partes contratantes. De los buques españoles con licencia, 20 han faenado en 2007, aunque sólo seis o siete lo hicieron de forma simultánea. Otros 6 buques con licencia han acabado en el desguace y uno ha sido exportado. Parte de los barcos prueban fortuna en el Atlántico Sur, con desigual suerte. El TAC disponible de la principal

especie objetivo, el fletán negro, es actualmente de 16 mil toneladas, lo que supone una enorme reducción desde las 44 mil de 1995, antes del Plan de Recuperación de esta especie. Lo peor ha sido, tal vez, las tremendas reducciones que ha tenido que soportar la flota (hasta más de un 50%), algo muy difícil de asumir para una empresa si la escasez dura demasiado. Y ya va durando demasiado. El Plan de Recuperación del fletán negro concluye, precisamente, este año y la controversia está sobre la mesa: científicos y pescadores tienen opiniones divergentes respecto a los resultados conseguidos. La UE tiene que decidir si va a aceptar o no convertirse en simple comprador de proteínas del mar, con el riesgo que implica en cuanto a dependencia y sin posibilidad de influir en los hábitos de producción. En lo que se decida, NAFO tendrá un papel decisivo, pues el sector español no puede seguir cogido con alfileres más tiempo. Los 55 días de pesca por año no pueden mantener este tipo de buques. ↓



COLD-PAK

EQUIPOS FRIGORIFICOS COMPACTOS

- Grupos compactos de refrigeración diseñados para adaptarse a cualquier tipo de necesidad en frío.
- Respetuoso con el medio ambiente.
 - Óptimo rendimiento energético.
 - Sin sala de máquinas.
 - Mínimo mantenimiento.

Cold-Pak.
Tecnología con la garantía y fiabilidad de una primera marca

GR/E.F.C.

EQUIPOS FRIGORIFICOS COMPACTOS, S.A.



Visítenos en
CONXEMAR,
 stand nº G21

C/ Zuaznabar, 36 · Polígono Industrial Ugaldetxo
 Apdo. 51 · 20180 OYARZUN (Guipúzcoa) - España
 Tlfno.: (34) 943 49 26 42 · Fax: (34) 943 49 03 05
 e-mail: efc@efcsa.com · Página Web: www.efcsa.com

Atlántico Suroeste: un caladero rico, desconocido y problemático

Las aguas internacionales entre Argentina y Malvinas han supuesto un alivio para una parte de la flota española, pero la riqueza del caladero ha atraído a flotas menos escrupulosas y con menos exigencias por parte de sus autoridades, lo que provoca saturación en el mercado.

La situación en el caladero del suroeste Atlántico es totalmente diferente a la del norte, una diferencia que se basa en el hecho de que este caladero, uno de los más ricos del mundo, no cuenta con una organización multilateral que lo regule. España y su sector pesquero han reclamado constantemente la constitución de una ORP para la zona, y cuenta para ello con el respaldo de la Comisión Europea. Sin embargo el viejo y agrio conflicto entre Argentina y el Reino Unido por la soberanía de las Islas Malvinas lo ha hecho imposible hasta el momento. Las ORP's, con todas las imperfecciones que se le pueden achacar, han demostrado ser el único método para imponer cierto orden en la actividad pesquera. El Atlántico Sur demuestra cada día lo poco deseable que resulta no contar con este instrumento regulador ya que la riqueza del

caladero atrae a numerosas flotas que no siempre faenan con la exigible seriedad. Es el caso de las flotas asiáticas cuyas autoridades plantean unas exigencias de sostenibilidad en la actividad pesquera que distan un mundo de las que se le plantean a la flota europea. Así pues, la perenne desconfianza británico-argentina está causando un daño en el ecosistema del caladero que debería detenerse en seco.

Investigación

Las principales especies de este caladero son las diferentes merluzas y los cefalópodos (pota y calamar). La pota es una especie con un comportamien-

Dos de los caladeros más ricos del mundo, NAFO y Atlántico Suroeste se han desarrollado, en buena medida, gracias a una flota española de altura (dos unidades en la imagen) que no ha podido hacer valer este hecho.

SOUTHWEST ATLANTIC: A RICH, UNKNOWN BUT PROBLEMATIC FISHING AREA

The international waters between Argentina and the Falkland Islands have alleviated part of the Spanish fleet, but the richness of these grounds has drawn in less scrupulous fleets with fewer demands from their authorities, leading to a saturation of the market.

The situation in the Southwest Atlantic grounds is completely different from that found in the north, a difference based on the fact that these grounds, one of the richest in the world, lack any multilateral organization to regulate them. Spain and its fishing sector have constantly called for setting up an RFO for the area. In doing so, they have relied on the backing of the European Commission. Nevertheless, that bitter old con-

flict between Argentina and the United Kingdom over the sovereignty of the Falkland Islands has made this impossible so far. The RFOs, with all their flaws, have proven to be the only method for imposing a certain order in fishing activity. The South Atlantic demonstrates, day by day, just how undesirable it is not to have this regulating instrument since the wealth found in these grounds draws in numerous fleets that are not always operating with good sense. Such is the case of the Asian fleets whose authorities propose sustainability requirements in fisheries activity that is a long shot from the approach taken by the European fleet. So, the constant distrust between Britain and Argentina is damaging the ecosystem in these grounds, and this needs to be stopped once and for all.

Research

The main species in these grounds are the various types of hake and cephalopods (flying squid and loligo). Flying squid is a species with a cyclic behaviour still unexplained in scienti-



fic terms. Over the last couple of years, catches of this cephalopod have picked up a good deal, although the reason why is largely unknown, and in the same way, there is no explanation for why catches in previous years had been so poor. These cycles, along with the increasing presence of Asian vessels in the grounds, have given rise to the good news over the recovery of catches being compensate for with a fall in the prices on the markets that are now saturated. As regards the Spanish fleet, the Southwest Atlantic grounds have been a shot in the arm for some vessels from the NAFO fleet. Nonetheless, not all the vessels with NAFO licences have the right characteristics for operating in the South Atlantic. Along with the call for setting up an RFO in this fishing zone, something that is not in the hands of either Spain or the EU, the fisheries organizations have been calling on the Spanish Administration to carry out more scientific campaigns, something that is still within their capacity. This demand, intended to cover the acknowledged lack of data on the biology of these grounds, looks like it has been listened to by the Spanish Ministry of Agriculture and Fisheries. On these pages, the Secretary General of Maritime Fisheries, Juan Martín, announced a few months ago that studies will be carried out ("costly", was his very word), along with the Spanish Institute of Oceanography, to identify vulnerable ecosystems in

the grounds. In December 2006, the activities of another study – ATSW 2 – were completed, the main objective there being to "study the biology of the most commercially interesting species and in the fisheries of the Spanish fleet in the southwest Atlantic". Studies also covered the distribution of species and discards, among other aspects. The Spanish fleet itself, via the organizations ANAMER and ANAVAR, have a study underway in conjunction with CETMAR and the University of Vigo, to apply teledetection, artificial intelligence and SIG to studying the variability in the distribution of commercial species for the Galician fleet in these grounds. In view of the situation in these grounds, the logical thing would be, in the near future, to considerably increase research activity.

to cíclico que todavía no está explicado en términos científicos. En el último par de años las capturas de este cefalópodo se han recuperado mucho sin que se acabe de entender muy bien la razón, de igual modo que no se comprendió tampoco por qué habían sido tan malas las capturas en los dos años anteriores.

Estos ciclos, junto a la creciente presencia de buques asiáticos en el caladero ha provocado que la buena noticia de la recuperación de las capturas se compense con el descenso de los precios en los mercados, algo saturados. En lo que atañe a la flota española, el caladero sudoccidental atlántico ha supuesto, a menudo, un balón de oxígeno para algunos buques de la flota de NAFO. Sin embargo no todos los buques con licencia de NAFO presentan las características necesarias para faenar en el Atlántico Sur.

Junto a la reclamación de la creación de una ORP en esta zona pesquera, algo que no está en las manos ni de España ni de la UE, las organizaciones pesqueras vienen reclamando a la Administración española la realización de más campañas científicas, algo que sí entra dentro de sus capacidades. Esta demanda, que quiere cubrir el reconocido desconocimiento de la

biología del caladero, parece que va a ser atendida por el Ministerio de Agricultura y Pesca español. En estas mismas páginas el secretario general de Pesca Marítima, **Juan Martín**, anunció hace unos meses que se realizarán estudios ("costosos", en sus propios términos), en acuerdo con el IEO, para la identificación de ecosistemas vulnerables en el caladero. En diciembre de 2006 se dieron por concluidas las actividades de otro estudio, el ATSW – 2, cuyo objetivo principal fue el "estudio de la biología de las especies de mayor interés comercial y de las pesquerías de la flota española en el Atlántico suroccidental". También se han estudiado la distribución de las especies y los descartes, entre otros aspectos.

Por su parte la propia flota española, a través de sus organizaciones ANAMER y ANAVAR, tiene en marcha un estudio junto a CETMAR y la Universidad de Vigo, para la aplicación de teledetección, inteligencia artificial y SIG al estudio de la variabilidad en la distribución de especies comerciales para la flota gallega en el caladero. Dada la situación del caladero, lo lógico será que en los próximos tiempos aumente considerablemente la actividad investigadora. ↴

La inversión en I+D y la realización de campañas experimentales deben ser las apuestas firmes en que se base el futuro de la flota. En la imagen, arrastreros congeladores amarrados.



Una competitividad en caída libre, Espada de Damocles del sector

La flota congeladora de altura se enfrenta a serias dificultades de competitividad. Ésta se ha reducido radicalmente en los últimos años debido a diversos factores. En primer lugar, esta flota afronta la batalla comercial en mercados globalizados, abiertos, en los que compete con flotas de casi cualquier lugar del mundo. Sin embargo, no lo hacen bajo las mismas exigencias. La legislación europea es muy estricta en términos sociales y ecológicos, lo que implica una estructura de costes muy diferente a la de las potentes flotas asiáticas, el ejemplo más obvio. La cuestión ecológica es de especial trascendencia.

Por otra parte, los estándares higiénico-sanitarios son igualmente duros para las flotas europeas mientras que otras se afanan en escapar a los controles y pervertir el mercado.

Otro asunto con consecuencias indeseadas para la flota española es el constante aumento del precio del gasóleo, hasta el punto de haber transformado radicalmente la estructura misma de los costes de explotación. Al unirse a otras dificultades este apartado cobra gran relevancia.

Sin embargo, la tragedia mayor para el

sector —un conjunto de empresas pero también muchas familias que dependen de la actividad— es la dificultad extrema para lograr caladeros estables y pesquerías rentables. Namibia y NAFO ilustran a la perfección el problema.

Una parte de esta situación está generada por los propios cambios históricos en la actividad pesquera de la Humanidad y pueden considerarse lógicos y hasta naturales. Otros son más discutibles. En ello tiene mucho que ver la UE, con una política pesquera muy influenciada por el lobby ecologista. La UE ha hecho suyos planteamientos muy discutibles. El caso de NAFO es paradigmático, con TAC's y cuotas que han supuesto el práctico desmantelamiento de una industria con una larga tradición. O la "Guerra del Fle-tán" donde España se vio sola frente a Canadá con un respaldo mínimo de la UE. El medioambientalismo exacerbado ha condicionado también la nueva PCP y aunque ésta aún guarde algunos puntos positivos, lo cierto es que la época de las renovaciones financiadas ha acabado y las empresas pueden llegar a atravesar problemas. Estas razones hacen imprescindible un Plan Estratégico como el que ha demandado el sector. ↴

ACOSO Y EUROCAMBIOS

Una de las consecuencias de la tibieza de la UE a la hora de responder a las campañas que acosan a la flota con intereses inciertos ha sido su proliferación. En este contexto, se ha llegado a pedir ante Naciones Unidas una moratoria para el arrastre de fondo. No se pidió investigación sino, directamente, la prohibición de una actividad de la que dependen miles de familias y la economía de grandes regiones.

La Comisión Europea que preside **Durao Barroso** y que tiene a **Joe Borg** como comisario de Pesca ha introducido algunos cambios respecto a dinámicas anteriores. La oposición frontal del anterior comisario, **F. Fischler**, se ha transformado en una mayor tendencia al diálogo. Incluso, por primera vez en muchísimo tiempo en la UE, se ha vuelto a hablar de la pesca no como una rémora insoportable sino como un sector económico digno capaz de generar riqueza y puestos de trabajo y con potencial para contribuir a la reactivación de la apagada economía europea. Tanto **Borg** como el propio **Durao Barroso** han hecho manifestaciones en esta dirección al calor de la Agenda de Lisboa, cuyo objetivo es, precisamente, esa reactivación económica. En este sentido, el nuevo Fondo Europeo de la Pesca abre algunas buenas perspectivas, especialmente en todo lo referente a la apuesta por las nuevas tecnologías y la investigación y el desarrollo. ↴

COMPETITIVENESS IN FREE FALL: THE SWORD OF DAMOCLES

The high seas freezer fleet is facing serious difficulties. This has fallen substantially over the last few years, due to diverse factors. Firstly, this fleet is facing a commercial battle on globalized, open markets, having to compete with fleets from almost anywhere in the world. Nonetheless, they do not do so under the same demands. European legislation is very strict in social and economic terms, which entails a very different cost structure to that used in the powerful Asian fleets, this being the most obvious example. The environmental issue is particularly important, as we shall see below. Also, the hygiene-sanitary standards are equally harsh for the European fleets, whereas others slip through the controls and pervert the market. Another issue is the constant rise in fuel price. Coupled with other difficulties, this item is highly

relevant. But however, the greatest tragedy of all is the extreme difficulty in securing stable grounds and profitable fisheries. Namibia and NAFO illustrate this problem. One part of this situation is built up by the historical changes themselves in Man's fishing activity, and can be considered as logical and even natural.

The EU has put forward its own highly debatable proposals. The NAFO case is paradigmatic, where TACs and quotas have led to the practical dismantling of an industry with a long tradition. Or the Halibut War where Spain found itself face to face with Canada. Exacerbated environmentalism has also influenced the new CFP and, although this policy still has some positive points, certainly the time for funded renewals has come to an end. These reasons make a Strategic Plan vital, as demanded by the sector.

HOUNDING AND EUROCHANGES

One of the consequences of the EU's halfheartedness when it comes to having to respond to the campaigns hounding the fleet, with uncertain interests, has been its proliferation. The United Nations has even been called upon for a moratorium on bottom trawling. No research was called for, but rather there was a direct demand for banning an activity on which thousands of families and the economy of large regions depend. The European Commission presided by Durao Barroso, with Joe Borg as Fisheries Commissioner, has introduced changes in previous dynamics. The opposition of the previous commissioner, F. Fischler, has become a leading trend in the dialogue. For the first time in a very long time at the EU, there has been talk of fishing not as an unbearable hindrance, but rather as an economic sector able to generate wealth and jobs, with a considerable potential to contribute to reactivating the cooled down European economy. Both Borg and Durao Barroso themselves have made statements in this regard, following on from the Lisbon Agenda, the objective being this economic reactivation. On this point, the new European Fisheries Fund opens up some good perspectives

MORE CLOUDS ON THE HORIZON

Apart from the problems outlined above there are other storm clouds that need to be cleared away as soon as possible. IUU fishing is still among the most important. This is a very direct, overwhelming threat to the competitiveness of a fleet that makes efforts to develop itself as a sustainable activity. Unregulated fishing dries up fishing grounds and distorts markets: it is far too heavy a load to carry round the neck of honest fishing. International conflicts are also a disturbing aspect. Although it seems that Spain and Canada have set out on a new stage, the consequences of previous belligerent actions are there. The taboo of extending the EEZ has been broken or, at least, of extending national control out to certain nearby waters. Canada's strategy worked, and nowadays, the country's influence over NAFO is indisputable. Other countries appear to wish to imitate this: Norway in the Svalbard, along with other countries in the zone, in the more northeastern waters of the Atlantic; Chile, with its dream of the Galapagos Agreement; or Argentina, tempted by the right fishing grounds bordering on its EEZ. Finally, the Galician high seas freezer fleet continues developing a Strategic Plan, despite having called for it on countless occasions. Time moves against us, while throughout the world, strategies for the future are being developed. Competitiveness might be affected to such an extent that it bulldozes our hope for a future away with it.

OTRAS NUBES EN EL HORIZONTE

Además de los problemas ya citados -falta de caladeros, precio del combustible, presión medioambientalista, competencia en un mismo mercado global con flotas mucho menos respetuosas en términos sociales y ecológicos, tibieza en la defensa de la UE de su sector pesquero...- hay algunos otros nubarrones que convendría despejar cuanto antes. La pesca IUU sigue estando entre los más importantes y no para de crecer. Se trata de una amenaza directísima y contundente a la competitividad de una flota que se esfuerza por desarrollarse como una actividad sostenible en lo ecológico y en lo socioeconómico. La pesca no reglamentada esquilma caladeros y distorsiona mercados: es un peso demasiado grande atado al cuello de la pesca honesta.

Los conflictos internacionales son también un aspecto preocupante. Aunque parece que España y Canadá han iniciado una nueva etapa, las consecuencias de anteriores beligerancias están ahí. Se ha roto el tabú de la extensión de las ZEE o, por lo menos, de la ampliación del control nacional de ciertas aguas cercanas -normalmente países con aguas interesantes en términos económicos-. La estrategia de Canadá funcionó y hoy es indiscutible su ascendencia sobre NAFO. Otros países parecen dispuestos a imitarla: Noruega en Svalbard, y con otros países de la zona, en las aguas atlánticas más nororientales (vedadas, a pesar de campañas experimentales que han demostrado pesquerías explotables); Chile, con su sueño del Acuerdo de Galápagos; o Argentina, tentada por el rico caladero lindante con su ZEE.

Por último, la flota congeladora de altura gallega, la más importante de Europa, sigue esperando el desarrollo de un Plan Estratégico, a pesar de haberlo demandado reiteradamente. Pero el tiempo corre en contra mientras en todo el mundo se desarrollan estrategias para el futuro. La competitividad podría verse afectada hasta llevarse por delante la esperanza de un futuro. ⚓



Eficaces en todo el Mundo

EURORED VIGO
representa eficacia
contrastada en todo
el mundo.

En la
comercialización de
redes tipo pelágicas,
semipelágicas,
fondo, tangon, etc.
Montadas con hilos
de polietileno,
redline y nylon.

Materiales de gran
calidad y alta
resistencia como
puertas de arrastre,
cables de pesca...

Ferretería naval
(forjado e inox)
hilos, cuerdas y
pertrechos en
general.



ER

EURORED

VIGO S L

Av. Ricardo Mella, 95 • 36213 VIGO (PO) España • Teléfono: (986) 20 33 12 Fax: (986) 20 60 05

E-mail: euoredvigo@euoredvigo.com • WEB PAGE: www.euoredvigo.com