

FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA



La estabilidad en NAFO da un respiro a una flota en recesión

La cuota de fletán se mantiene para 2008, dentro del plan de recuperación, pero la crisis del gasóleo ha acelerado la caída suave de los últimos años

Escribe Alberto Alonso

La inactividad de las flotas congeladoras de altura y gran altura, reflejada en la acumulación de barcos en los pantalanes y dársenas del Puerto de Vigo durante los meses previos al final del año, ha sido uno de los principales índices evidentes de la crisis provocada en el sector pesquero por la subida de los precios del carburante.

Aún así, la lectura de esta acumulación de la flota no es sencilla. Si bien es cierto que, con la cercanía de la Navidad, los buques, tanto de empresas españolas como de algunas sociedades mixtas, regresan habitualmente a este puerto, nunca se había producido un adelantamiento en la llegada y una acumulación como la del año que ha terminado.

Ni el coste del combustible ni el precio del mercado son las únicas causas de los problemas de esta flota. En los últimos años es habitual comprobar que decenas de grandes congeladores parmenecen inactivos en el puerto. Por lo tanto, lo de finales de 2007 fue más bien el agravamiento de un proceso que ha venido padeciendo en los últimos años el sector, de una forma menos brusca, pero implacable.

Preocupación de la industria Solo atendiendo esta realidad es posible explicar la profunda preocupación expresada por la industria extractiva del congelado que es, además, la verdadera razón de ser de todo el desarrollo de la industria de

FREEZERS

STABILITY IN NAFO GIVES A BREAK FOR A FLEET IN RECESSION

The lack of activity of the high seas and deep seas freezer fleets, as can be seen by the pile up of ships in the Port of Vigo's jetties and docks during the final months of this year, has provided the most striking proof of the crisis in the fishing sector caused by the rising fuel prices. Even so, it is not easy to decipher this build up of the fleet in dock. Although it is true to say that, with Christmas drawing near, the ships belonging to Spanish companies and to joint ventures normally put into port at this time of year, ships have never tied up so early and there has never been such a build up as there has been now at the end of the year. Neither fuel costs nor the market price for fish are the only causes for the problems facing this fleet. Over the past few years, it has been normal to see dozens of large freezer ships tied up in port. So, what happened at the end of 2007 was none

other than a worsening of a process that has been going on for the past few years in the sector, in a less brusque manner, but nonetheless relentless.

The industry's concern

Only by taking this account is it possible to explain the grave concern expressed by the freezer catching industry which is, furthermore, the real *raison d'être* of the whole development of the processing and marketing industry for fish products in regions such as Galicia. The ships tied up practically in Vigo's town centre have raised more than a frown in a society that depends on this activity, a concern that has been echoed in the mass media. If it were not for the costs of fuel, 2007 would probably have been a normal year. But since the recovery plans were implemented in fishing grounds such as NAFO and community waters, there has been a downhill trend



for an industry once again forced to restructure. At the same time, during 2007, there was a debate at international level on the possible harmful effects of trawling fishing on marine bottoms. Certain areas of the Atlantic were closed to fishing to prevent such effects on specially

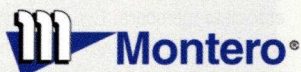
sensitive areas, such as those where coral reefs are found. In this case, the sector once again expressed its willingness to respect the measures, although it insisted on the need to improve scientific knowledge on marine bottoms. The organizations ANAMER and ANAVAR

transformación y comercialización de los productos de la pesca en regiones como Galicia. Los barcos parados prácticamente en el centro urbano de la ciudad de Vigo han constituido una causa de preocupación para toda una sociedad que depende de esta actividad y así lo reflejaron los medios de comunicación. De no ser por los costes de los carburantes, 2007 hubiese sido, probable-

mente, un año de normalidad. Pero, desde que se pusieron en marcha los planes de recuperación en caladeros como NAFO y las aguas comunitarias, la normalidad ha sido una cuesta abajo para una industria obligada una vez más a redimensionarse. Al mismo tiempo, durante 2007 se mantuvo la discusión internacional sobre los posibles efectos nocivos de la pesca de arrastre sobre los fon-



DISTRIBUIDORES DE: **Cables, cabos, cadenas, empaquetaduras, ferretería naval, eslingas y suministros industriales**



PROTECTIVE España



BEIRAMAR, 41-43 • 36202 VIGO (Pontevedra) • Telf.: 986 29 69 04 • Fax.: 986 23 47 94

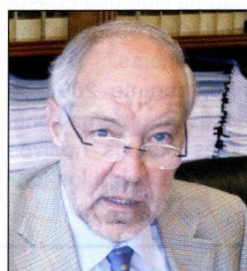
www.efecnor.com • efecnor@efecnor.com

dos marinos. Determinadas áreas del Atlántico fueron cerradas a la pesca para prevenir este tipo de efectos en zonas especialmente sensibles, como aquellas en las que se acumulan corales. En este caso, el sector expresó una vez más su voluntad de respeto a las medidas, aunque insistió en la necesidad de mejorar el conocimiento científico de los fondos marinos. Las organizaciones ANAMER y ANAVAR continuaron desarrollando en 2007 sus programas de colaboración con los científicos para mejorar el conocimiento de los recursos y del medio marino. En este debate, de nuevo la industria pesquera demanda luz donde las organizaciones ecologistas reclaman que se mantenga la oscuridad. La falta de conocimiento implica siempre en la pesca la aplicación del enfoque

de precaución, y el sector pesquero no ha logrado todavía que las variables sociales y económicas sean tenidas en cuenta para favorecer la investigación y el conocimiento. Por otra parte, Argentina se unió en 2007 a los Estados que pretenden hacer llegar su influencia más allá de las 200 millas, y ha anunciado el incremento del control en la que ha denominado "milla 201". El papel de control sobre aguas internacionales, que corresponde a los acuerdos dentro de las Organizaciones Regionales de Pesquerías, no ha podido un año más aplicarse en esta zona por las tensiones entre Argentina y Gran Bretaña por las Malvinas, que han impedido el desarrollo de la necesaria ORP del Atlántico Suroccidental, reclamada por el sector pesquero español desde hace años. ⚓

continued developing their collaboration programmes with scientists, in 2007, in order to improve knowledge of the resources and of the marine environment. In this debate, once again the fishing industry called for light to be shed where the environmentalist organizations were calling for keeping up the darkness. A lack of knowledge in fishing always entails applying the precautionary approach, and the fishing sector has still not managed the social and economic variables to be taken into account to favour research and knowledge. On the one hand, in 2007, Argentina joined the states that seek to extend their influence beyond the 200 mile limit, announcing increased monitoring out to the so-called "mile 201". The role of monitoring international waters, which is a matter for the agreements of the Regional Fisheries Organizations (RFO), for yet another year, has not been applied in this area due to the tense relations between Argentina and Great Britain over the Falkland Islands. And this tension has prevented developing the required RFO in the Southwest Atlantic, as called for by the Spanish fishing sector for years now.

has been able to become an extremely important economic driving force, able to generate wealth, not only limited to the activity itself, but also for others such as the processing and marketing of fish products. I am aware that there is an important part of the fishing industry operating in distant waters which, nowadays, cannot see the light at the end of the tunnel. Some have even expressed their intention to throw the towel in, fed up of seeing how the demands increase while support falls away. To these people and to all, I would remind you that the Spanish industry of the large high seas freezer trawlers is the most important in Europe, and one of the best in the world. This is a sector that is used to adversity, as is now being felt with the increase in fuel prices. The industry as such is going to withstand, once again. And I trust that it will manage to do with as little sacrifice as possible. So once again, there will be light at the end of the tunnel. And I am convinced that such solid arguments such as the social and economic importance of our activity, or the fact that this is an industry that supplies the people with a basic source of food, will end up being given the importance it deserves. The Administrations will finally understand that nobody is willing to fish better than ourselves. And fishing better is not necessarily catching more, but rather doing so following criterion of responsibility, of sustainable development, by strictly complying with the regulations, respecting the standard of living and work conditions of the crewmembers. These are the circumstances that make us a competitive industry, because not only



La luz al final del túnel

Manuel Liria
Presidente de ANAMER

Desde la presidencia de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Merluza creo que es necesario en esta ocasión lanzar un mensaje de ánimo y apoyo a todos nuestros asociados. También quiero renovar mi compromiso de trabajo y dedicación a este sector que ha sabido convertirse en un motor económico importantísimo y que ha sido capaz de generar una riqueza que no se limita a su propia actividad, sino a otras como la transformación y comercialización de los productos de la pesca. Soy consciente de que hay una parte importante de la industria pesquera que faena en caladeros lejanos que a día de hoy no es capaz de ver la luz al final del túnel. Algunos incluso han expresado su intención de tirar la toalla, hartos de comprobar cómo cada vez son mayores las exigencias y menores los apoyos. A ellos y a todos he de recordarles que la industria española de los grandes arrastreros congeladores de altura es la más importante de Europa, y una de las mejores del mundo. Que es un sector

acostumbrado a la adversidad, como la que actualmente provoca el aumento de los precios de los carburantes. La industria, como tal, va a resistir también esta vez. Y espero que lo haga con los menores sacrificios posibles. Habrá de nuevo, por lo tanto, luz al final de este túnel. Y estoy convencido de que argumentos tan sólidos como la importancia social y económica de nuestra actividad, o el hecho de que se trata de una industria que suministra a la población de un alimento básico, terminarán imponiéndose. Las Administraciones terminarán entendiendo que nadie está en disposición de pescar mejor que nosotros. Y pescar mejor no es necesariamente pescar más, sino hacerlo bajo criterios de responsabilidad, de desarrollo sostenible, de cumplimiento estricto de las normas, de respeto por la calidad de vida y las condiciones laborales de las tripulaciones. Son estas circunstancias las que nos convierten en una industria competitiva, porque no solo estamos a la vanguardia en tecnología y capacidad, sino también, y cada vez más, en valores. ⚓

LIGHT AT THE END OF THE TUNNEL

Manuel Liria. ANAMER Chairman

As Chairman of the Spanish National Association of Hake Freezer Vessel Shipowners, I believe that it is necessary, on this occasion to send out a message of encouragement and support for all our associate members. I would also like to renew my commitment to work for this sector, which

are we at the forefront in technology and capacity, but also, and increasingly so, as far as values are concerned.

WHO IS GOING TO FISH?

Ramiro Gordejuela. ANAVAR Chairman

There are times when, dragged down by the pessimism imposed by the situation, I think about what fishing would be like without our ships, without our crew, without our technology and know-how. At times like that, my conclusion always is that we need to move ahead in standing up for this sector of which, as you all know, I feel so proud. Those of us who have been pioneers in the search for resources in grounds at a distance of thousands of miles from our home ports, know full well just

how hard the way ahead is. Now as pioneers, it is up to us to make our knowledge known and save many from having to travel that long road. It is impossible to imagine a fishing sector in the Atlantic, the Pacific or the Indian oceans, without Spanish fishermen, without Spanish technology or without Spanish ships. Right now, we need the Administration to take charge of this situation, to commit itself anew to such a strategic sector, particularly in regions such as Galicia. Issues such as the high gas-oil prices, freezing fishing quotas at historically low levels or the blindfold campaigns in defence of oceanic bottoms, are undermining the sector. For this reason, once again, we call for science and knowledge, because they are the best allies that we have.



¿Quién va a pescar?

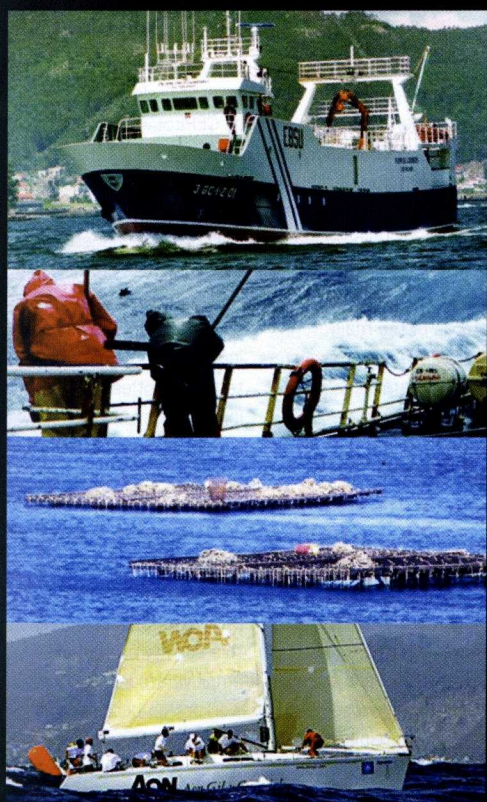
Ramiro Gordejuela
Presidente de ANAVAR

Algunas veces, arrastrado también por el pesimismo que impone la situación, pienso cómo sería la pesca sin nuestros barcos, sin nuestros hombres, sin nuestra tecnología y conocimientos. Y en estas ocasiones siempre llego a la conclusión de que es necesario seguir adelante en defensa de este sector, del que, como todos sabéis, tan orgulloso me siento.

Los que hemos sido pioneros en la búsqueda de recursos en caladeros que se encuentran a miles de millas de nuestros puertos conocemos bien la dureza del camino que hay que recorrer. Ahora, como pioneros, nos corresponde ser los que estamos en disposición de difundir esos conocimientos y ahorrar a muchos la necesi-

dad de recorrer toda esa senda. Es imposible concebir un sector pesquero en el Atlántico, y hoy también en el Pacífico y en el Índico, sin los pescadores españoles, sin la tecnología española, sin los barcos españoles. En este momento, necesitamos que la Administración se haga cargo de esta realidad, que vuelva a apostar por un sector estratégico, sobre todo en regiones como Galicia.

Asuntos como los altos precios del gasóleo, la congelación de las cuotas de pesca a niveles históricamente bajos o las campañas de defensa a ciegas de los fondos oceánicos están minando al sector. Por eso, una vez más, reclamamos ciencia y conocimiento, porque son los mejores aliados que hemos tenido en nuestro camino. ⚓



Consultores de Riesgos y Corredores de Seguros

- **La mayor red de oficinas**
(33 en España y 500 a escala mundial)
- **Más de 1.000 profesionales**
enfocados a la excelencia de servicio
- **78 años de experiencia** innovando
y desarrollando soluciones que generan valor añadido
- **División especializada en Marítimo**

