

“LA ACTUACIÓN CONTRA LOS PIRATAS ES COMPETENCIA DEL ESTADO”

El representante de la industria atunera sostiene que es imposible establecer zonas de seguridad en el Índico

ENTREVISTA
BELÉN PORTEIRO

Julio Morón evita en esta entrevista la polémica, pero recuerda que el sector siempre ha apostado por el modelo francés para garantizar la protección de los tripulantes de los atuneros que faenan en el Océano Índico, es decir, la presencia de militares a bordo de los barcos. Sostiene que la actuación judicial contra los piratas corresponde a los Estados y lamenta que hasta el momento no se haya encontrado una solución definitiva para el problema por sus enormes efectos sociales y económicos. Para Julio Morón, abandonar el Índico es impensable, tanto por los intereses europeos en la zona como por la dependencia de los Estados costeros, para los que la flota atunera se ha convertido en fuente de riqueza y trabajo.



portal especializado en el sector portuario
 marketplace de maquinaria portuaria
 herramienta de gestión para agentes portuarios

portualia [com]

www.portualia.com

Muelle Grande - Edificio Spanish Pelagic - Puerta A
 35008 Puerto de la Luz y de Las Palmas
 Las Palmas de Gran Canaria
 TEL: 928 327 210 FAX: 928 327 211 portualia@portualia.com

La flota es un motor económico de primer orden para los países del Índico

PESCA INTERNACIONAL.- ¿Cuál es la importancia socioeconómica de la pesca en el Índico?

Julio Morón Ayala.- Además del efecto que puede tener en el empleo directo que genera la flota presente en el Océano Índico –que supera los 1.200 marineros que trabajan en condiciones de gran estrés en estos momentos a bordo de los buques comunitarios y de los atuneros de Seychelles de intereses españoles– la importancia de la pesca de atún en el Índico es muy grande a nivel social y económico por su vinculación con los centros de procesamiento de conservas tanto en Galicia como en los países de la zona, donde las inversiones europeas dan trabajo directo a más de 6.000 personas en Seychelles, Mauricio, Madagascar y Kenia. Por lo tanto, la pesca de atún en el Océano Índico es de una gran importancia para España, Francia y los países de la zona, además de para el resto de la industria atunera mundial, dado que un desequilibrio continuado de las actividades de pesca en este océano va a afectar a todo el equilibrio atunero mundial.

PI.-¿Por qué no se puede dejar de pescar?

J.M.A.- Como hemos adelantado, esta flota es el motor de un tejido social y económico de primera magnitud para el empleo y la actividad económica de la región del Índico y de España y Francia. La pregunta sería al revés, ¿por qué deberíamos dejar de pescar en un océano donde nuestra actividad lleva desarrollándose desde hace más de 25 años y

ha generado riqueza y desarrollo en el Océano Índico?

PI.-¿Cuántos buques faenan en la actualidad en la zona?

J.M.A.- En estos momentos hay 13 atuneros españoles, 10 atuneros franceses, 8 atuneros de Seychelles y 11 buques auxiliares, todos ellos bajo control comunitario. Pero luego existen otros 4 ó 5 atuneros tailandeses (uno de ellos también secuestrado recientemente), otros tres iraníes y un número difícil de estimar de buques palangreros de muchas nacionalidades, además de la gran flota de trasmallo que faena en el Mar de Arabia proveniente de los países costeros.

PI.-¿A qué Comunidades Autónomas pertenecen los buques?

J.M.A.- La mayoría de la flota española tiene puerto base en el País Vasco, pero también

existen buques en Galicia y en Andalucía.

PI.-¿Se trata de un caladero tradicional para la flota española y es preciso mantenerlo?. En caso contrario, ¿existen alternativas para la flota y es preciso abandonar?

J.M.A.- Como he comentado, la flota atunera española lleva faenando en el Océano Índico desde el año 1985, y nuestra actividad en esa zona está puesta en peligro por la actividad pirata que se ha desarrollado, en su mayoría, durante los tres últimos años. El resto de los caladeros existentes en el mundo para la flota atunera congeladora o bien están contingentizados, como sucede en el Pacífico con la limitación de capacidad existente en ICCAT, o bien la flota existente es más que suficiente para explorar los recursos existentes como

Las fragatas “Canarias” y “Méndez Núñez escoltan al “Alakrana”, tras su liberación.

sucede en el Atlántico, donde además no existen licencias en los acuerdos comunitarios con los países, o como en el Pacífico Occidental, donde la UE tiene limitada su flota a cuatro buques.

La intención de la flota es permanecer en el caladero hasta que la pesca sea viable, porque las alternativas existentes son menos viables aún. La comunidad internacional no puede permitir que un problema como la piratería quede impune y destruya el empleo y la actividad económica que sustenta tanta gente.

Recientemente, se acaba de añadir otro problema más para la actividad de esta flota en el Océano Índico. El Gobierno británico, de manera unilateral y sin ningún tipo de fundamento científico, ha decidido crear una Zona Marina Protegida en el archipiélago de Chagos y toda su ZEE, pro-





hibiendo totalmente la pesca comercial. Esta era una de las pocas zonas seguras que le quedaban a la flota para faenar, porque además Atalanta recomendaba que la flota operara más al Oeste del 60° E, es decir precisamente la zona de Chagos. Ahora, Gran Bretaña ha decidido cerrar esa zona a la pesca comercial, lo que hace un flaco favor a la flota comunitaria para el mantenimiento de su viabilidad en el Océano Índico.

PI.-¿Qué tipo de pesca se realiza en la zona? ¿Está ubicada en un determinado lugar? ¿Cuáles son las especies más importantes?

J.M.A.- Las dos especies objetivo de la pesca atunera de cerco son el listado (*Katsuwonus pelamis*) y el rabil (*Thunnus albacares*). La pesca en el Océano Índico Occidental tiene una cierta estacionalidad que sigue el sentido de las agujas del reloj, empezando por el Índico Central en enero-febrero, bajando al Canal de Mozambique hasta mayo y subiendo a Seychelles y Mar

de Arabia hasta octubre-noviembre.

PI.-¿Podría establecerse una zona de seguridad de acuerdo con las necesidades de la pesca?

J.M.A.- El establecimiento de una zona de seguridad es, hoy por hoy, imposible, porque la actividad pirata se ha extendido por todo el Océano Índico, y llega hasta las aguas de India y Maldivas, y hasta el Sur más allá de las aguas de Seychelles y Tanzania. Además, los medios existentes en la zona hacen muy difícil el mantenimiento de cualquier zona de seguridad, porque incluso en el corredor de seguridad que ha creado la Operación Atalanta en el Golfo de Adén, se siguen dando casos de secuestros, pese a los convoyes escoltados que se organizan.

PI.-¿Cómo defienden otros países con intereses en la zona, como Francia, la pesca en el Índico?

J.M.A.- Francia ha montado un dispositivo de escolta militar a bordo de sus buques desde el

uno de julio de 2008, por el cual embarcan hasta cinco infantes de marina en cada atunero francés, que están mandados por un comandante que tiene su base en Seychelles.

PI.-En su opinión, ¿es preferible la seguridad oficial frente a la privada? ¿Cómo han solucionado este problema otros países?

J.M.A.- Sin ánimo de entrar en ninguna polémica, nosotros siempre hemos solicitado que el Estado, como responsable de la seguridad, sea el encargado de poner escolta militar a bordo de nuestros buques atuneros. Consideramos que son los profesionales más cualificados y la actuación judicial correspondiente contra los piratas es competencia del Estado. Como ya hemos dicho, Francia analizó el nivel de seguridad que la Operación Atalanta daba a sus flotas en el Océano Índico, y viendo que no era suficiente para garantizar la seguridad de sus ciudadanos, desde el 1 de julio decidió embarcar infantes de marina a bordo de los atuneros.

Atunero durante una maniobra de pesca, cuando es más vulnerable al ataque de piratas.

PI.-La vigilancia privada a bordo con que cuentan los buques españoles desde finales del pasado año ha evitado, por ahora, más ataques y secuestros de pesqueros. Sin embargo, ¿temen que la mejora de las condiciones meteorológicas provoque una escalada de ataques de piratas?

J.M.A.- Lo hemos padecido en el mes de marzo de 2010. La mejora del tiempo permite que la actividad de los piratas se incremente, ya que sus pateras no corren peligro y los buques nodriza pueden diseminar el mar con estos esquifes que son los que atacan a los barcos.

La seguridad privada ha evitado secuestros, pero no ataques. La seguridad privada se ha demostrado eficaz para repeler los últimos ataques que hemos recibido, pero esta situación puede empeorar porque los piratas cambien su sistema de atacar y mejoren su armamento, lo que nos hace temer que la situación sea más peligrosa en el futuro. ⚓