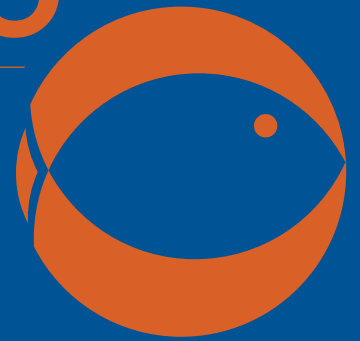


a fondo



FLOTAS CONGELADORAS Arrastre y atún

Las flotas congeladoras de arrastre y de cerco de altura configuran, junto con la de palangre de superficie, la dimensión internacional del sector pesquero español. La primera dirige su actividad a especies demersales como la merluza, el fletán negro, al bacalao, la gallineta o el camarón y se encuentra repartida por todo el Atlántico, mientras que la segunda se dirige a especies pelágicas, como los atunes rabil, patudo y listado en todos los océanos del mundo. A pesar de que la tendencia en los últimos años ha sido la de reducción del número de barcos, como necesaria adaptación a las posibilidades de pesca, España mantiene unas flotas de arrastre y cerco de altura que se encuentran entre las más competitivas del mundo. Con la adaptación a las legislaciones y normativas de la Política Común Pequera de la UE y de las Organizaciones Regionales de Pesquerías, estas flotas son también las que mejor pueden cumplir con los objetivos de sostenibilidad.



FUMUNDA
MARINE


Fabricantes Internacionales de:

PINGERS. Dispositivos Acústicos Ahuyentadores de Mamíferos Marinos

Ligero, Robusto, Batería Larga Duración Reemplazable, Versátil.

LUCES DE PESCA de PALANGRE (Espaderos, Poteros...)

Pequeña, Batería Larga Duración Reemplazable, Contactor de Agua, "TURTLE FREE".



**Diseñado por pescadores,
para los pescadores**

Moderna, adaptada y competitiva

La flota arrastrera de altura y gran altura se ha reducido prácticamente a la mitad, aunque una parte ha sido exportada a sociedades mixtas, y gracias a su adaptación mantiene al liderazgo pesquero de España

La flota arrastrera de altura y gran altura es la que en mayor medida ha sufrido en los últimos años las consecuencias de la necesidad de adaptación a la gestión de los recursos.

Los casos de la “Flota de los 300”, formada mayoritariamente por arrastreros de fresco de

tamaño medio, y la flota de NAFO, fundamentalmente grandes arrastreros congeladores, son el paradigma de esta adaptación.

En el primer caso, la flota sufrió en primer lugar las condiciones de la entrada de España en la Unión Europea, que obligaron a que los barcos que optaran a cuotas en los caladeros comuni-

tarios no fueran más de 300. Desde entonces, las sucesivas medidas de gestión adoptadas en el marco de la Política Pesquera Común obligaron a una reducción todavía mayor. Hoy quedan poco más de 140 barcos.

En el caso del Atlántico Noroccidental, el área regulada por NAFO, las medidas adoptadas por esta organización regional de ordenación pesquera han obligado también a una reducción paulatina de barcos en la zona, que pasaron de más de 70 a los 25 que conforman actualmente el censo español.

El otro símbolo de la adaptación de la flota fue la declaración de independencia de Namibia, en 1990, que obligó a la flota española a abandonar la zona.

Tenaces e imaginativos

¿Cómo se explica, entonces, que después de todos estos varapalos la flota arrastrera congeladora de España siga siendo la más competitiva del mundo?

En primer lugar, por la capacidad de adaptación demostrada por las empresas armadoras que, simplemente, no se resignaron a desaparecer. Desde el primer momento, como ya habían hecho cuando tuvieron que alejarse de la costa, buscaron alternativas, como la de dotar de valor comercial a nuevas especies. Fue el caso del fletán negro en el Atlántico Noroccidental, una pesquería desarrollada gracias a la investigación y al trabajo de mercado de las compañías españolas que faenaban en la zona.

Por otra parte, las empresas buscaron alianzas comerciales con aquellos países que querían desarrollar una industria pesquera pero que no disponían ni del conocimiento ni de los medios. Hoy, 20 años después de aquella independencia de Namibia que en su momento fue vista como una gran desgracia para la flota, es frecuente la presencia en Galicia de representantes de la Administración del país africano agradeciendo el papel que han desarrollado las sociedades mixtas en su desarrollo.

Es decir, que independientemente del país donde tenga lugar la actividad extractiva, el desarrollo de una gran industria comercializadora y transformadora, ha permitido el mantenimiento de una “cultura pesquera” fuerte muy polarizada en torno a puertos como el de Vigo, donde se encuentra la mayor concentración de

Sigué en la pág. 24 ● ● ●



Garantía de sostenibilidad

Normas que cumple toda la flota congeladora de altura española:

- Censos revisados y publicados periódicamente.
- Asignaciones de cuotas y/o esfuerzo pesquero (días de pesca) en las aguas comunitarias y en las zonas del Atlántico reguladas por NAFO, NEAFC, SEAFO.
- Permiso Temporal de Pesca.
- Dispositivos de seguimiento por satélite.
- Diario de Pesca Electrónico y declaraciones periódicas de capturas.
- Comunicación “hail” de entradas, salidas y cambio de zona.
- Observadores independientes a bordo en NAFO.
- Observadores científicos en NEAFC.
- Medidas técnicas: tamaños de mallas, tallas mínimas y asignación de by-catch.
- Inspecciones en NAFO y en aguas de Noruega desde buques de la Armada.
- Inspecciones y control de descargas en puerto.

(Fuente FAO)

La industria pesquera ha demostrado una gran capacidad de adaptación

El mantenimiento de la dimensión internacional es clave para la competitividad

La importancia de los acuerdos pesqueros

Según los datos de la Confederación Española de la Pesca (Cepesca), unos 87 buques arrastreros congeladores que se dedican al marisco, cefalópodos y especies demersales dependen directamente de los acuerdos que mantiene la Unión Europea con terceros países. De ellos, los tres más importantes para esta flota son los de Guinea Bissau, Mauritania y Marruecos.

El mantenimiento y la potenciación de una política de acuerdos con terceros países es uno de los principales objetivos del sector pesquero y de la Administración española en el proceso de reforma de la Política Común Pesquera de la UE. De hecho, en los últimos años han desaparecido acuerdos muy importantes para la flota arrastrera, como los que había con Angola, Senegal, Mozambique, Gabón o Costa de Marfil. Aún así, las industrias tuvieron que buscar alternativas, como el uso de licencias privadas, lo que ha provocado numerosas situaciones de inseguridad jurídica.

Y el sector sigue buscando y proponiendo soluciones imaginativas, como acuerdos que no impliquen necesariamente la consecución de cuotas a cambio de una contrapartida económica, sino que se refieran a otros aspectos, como la formación de marineros y pescadores o la aportación de conocimientos y tecnología.

En esta línea trabaja también el Gobierno español con iniciativas como el barco escuela "Intermares", que ha estado realizando cursos en el Norte de África y ahora se dirigirá a Sudamérica. ↴



MUCHO MÁS QUE PESCA.- La tecnología necesaria para la construcción de los grandes arrastreros congeladores ha contribuido esencialmente al desarrollo de toda la industria de construcción naval que se concentra en la Ría de Vigo. Gracias a este alto nivel de desarrollo tecnológico y eficiencia, la industria naval ha superado las necesidades de reconversión y mantiene su competitividad. ↴



Conozca la Nueva EH 32 37
Máquina enharinadora integrada en líneas de prefritos con unas prestaciones sobresalientes. Construcción a medida según necesidades del cliente.

grupo  hrg

HERMANOS RODRÍGUEZ GÓMEZ
PESCATECH VIGO

Area Portuaria de Bouzas s/n 36208 Vigo España
Tlf. (+34) 986 37 20 11 Fax (+34) 986 27 42 50

www.hrg.es



• • • viene de la pág. 22

procesamiento y comercio de productos de la pesca de Europa.

Especialización, dependencia social e integración

Otra de las razones de esta resistencia ha sido la especialización y la capacidad de integración vertical de la industria.

El hecho de que la flota española haya sido pionera en la aplicación de sistemas de conservación a un producto tan perecedero como el pescado, y la necesidad de recorrer grandes distancias para capturar el producto, ha desarrollado un ámbito de conocimiento que afecta tanto a la propia industria del frío como a la de la construcción naval. Esto ha generado un enorme grado de dependencia social de la actividad, desde la investigación y la innovación hasta las industrias asociadas y todo tipo de servicios (de suministros, de logística, de consultoría, jurídicos, de marketing y publicidad, etc.).

En cuanto a la integración, los puertos han sido el lugar de nacimiento de industrias que empezaron siendo sólo extractivas, y que hoy

Las sociedades mixtas mantienen el suministro del mercado comunitario de productos de la pesca

La industria ha desarrollado fórmulas de integración para competir y ser influyente

transforman y comercializan los productos; o también de comercializadoras y transformadoras que optaron por comprar barcos para ganar negocio.


Integración horizontal

La otra gran fortaleza y ventaja competitiva de la flota arrastrera congeladora de altura y gran altura, en este caso compartida con el resto de los segmentos de la flota, ha sido la capacidad de integración horizontal. La Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo (Arvi) representa la fórmula más compleja y eficaz de integración de la industria pesquera en toda Europa. Las diferentes asociaciones que la conforman

comparten servicios de los que se benefician todas las empresas. Para ello Arvi dispone de una estructura administrativa que se concentra en el **edificio Ramiro Gordejuela** del Puerto Pesquero.

Además, las asociaciones comparten estrategias y delegan en profesionales su representación en todos los foros nacionales e internacionales en los que se toman las decisiones.

Gracias a este planteamiento riguroso y unitario, el sector ha consolidado una gran capacidad de influencia.

También ha sido este planteamiento integrador el que ha permitido la aplicación de los diferentes planes de redimensionamiento y adaptación de la flota desde criterios de eficiencia, competitividad y sostenibilidad. De hecho, las organizaciones que forman parte de Arvi participan continuamente en campañas de investigación y sus representantes se caracterizan por la constante reclamación de más medios para garantizar que la pesca se pueda desarrollar de acuerdo con las necesidades de conservación de los recursos. 

Sociedades Mixtas

Aunque la Unión Europea se niega sistemáticamente a reconocer las inversiones de la industria pesquera en sociedades mixtas, la vinculación de las flotas que pertenecen a estas empresas con la actividad pesquera española es innegable. De hecho, los cuarteles generales de la mayor parte de las sociedades mixtas de pesca de la UE, los lugares donde se toman las decisiones, se encuentran en Vigo.

En la actualidad, la flota de las sociedades mixtas con capital español está formada por 460 barcos, que pertenecen a 220 empresas en una treintena de países. Cada año capturan medio millón de toneladas de pescados y mariscos. De su actividad dependen más de 17.000 empleos.

Por una parte, estas empresas han permitido la continuidad de la actividad pesquera a pesar de la adaptación de las flotas a las necesidades de gestión de los recursos. Por otra parte, han mantenido el suministro de pesca para el mercado comunitario, que consume más de lo que captura. Además, lo ha hecho desde los mismos criterios de calidad, eficiencia y sostenibilidad que se exigen a las industrias europeas.

Esta exportación de capital, recursos y técnica ha contribuido además al fortalecimiento económico de países en vías de desarrollo que, además de ingresar los beneficios por la venta del pescado a Europa, reciben la inversión en la industria y el conocimiento. ↴



700.000 TONELADAS EN EL PUERTO DE VIGO.- La pesca congelada ha generado un tráfico medio anual en el puerto de Vigo de en torno a las 700.000 toneladas. En la actualidad, además, esta actividad se ha mantenido a pesar de la situación de crisis internacional. El buen comportamiento del tráfico de pescado congelado es consecuencia de la especialización generada por la flota congeladora. ↴

¡NUEVA ECOSONDA! SIMRAD E570



TECNOLOGIA PARA UNA PESCA SOSTENIBLE

Simrad Spain, S.L.
P. Industrial Parfida Torres, 38
Nave B
03670 Villajoyosa - Alicante

Tel: +34 966 810 149
Fax: +34 966 852 304
www.simrad.es
sim.marketing.spain@simrad.com

SIMRAD
www.simrad.es

La flota atunera española en Índico genera un importante número de puestos de trabajo

Esta importante flota captura alrededor de 200.000 toneladas de atún tropical, que respresenta el 40 por ciento de la demanda de la industria conservera española

La flota atunera congeladora española, asociada en su totalidad en ANABAC y OPAGAC, ambas integradas en CEPESCA, faena en aguas del Océano Índico desde hace 25 años. Las mareas o campañas de pesca que desarrollan este tipo de buques tienen una duración de dos meses. Tras este período, el buque vuelve a puerto, fundamentalmente a Puerto Victoria (Seychelles) con el fin de efectuar las descargas. Después, regresa al caladero para llevar a cabo otra marea. Cada dos mareas (4 meses) se releva toda la tripulación del buque, ya que estos barcos pescan en el Índico durante todo el año.

La tripulación de buques atuneros congeladores españoles está compuesta por 30 personas, de los que la mitad son españoles y la otra mitad tripulantes de los países ribereños, ya que los acuerdos de pesca obligan a embarcar marineros locales, lo que también genera empleo en las zonas ribereñas donde faena la flota.

Según un informe elaborado por CEPESCA, la zona de pesca en el Índico abarca más de 3.200 millas náuticas de aguas internacionales y jurisdiccionales de varios países: Mozambique, Seychelles, Kenia, Tanzania, Madagascar, Comomores, Mauricio, Islas Chagos (Territorio del Reino Unido) y Mayotte e Islas Eparses (Territorios de Francia en el Canal de Mozambique).

Estricta legalidad

La flota española y asociada faena dentro de la más estricta legalidad con licencias bajo acuerdo comunitario o bajo acuerdos privados allí donde la UE no tiene acuerdo de Pesca. Se trata de una pesquería dirigida a las dos principales especies de túnidos tropicales, el atún claro o rabil (*Thunnus albacares*) y el listado (*Katsuwonus pelamis*) con destino a la industria de la conserva. Estas dos especies de túnidos tropicales está totalmente regulada a nivel internacional a través de organismos internacionales que tienen sus comités científicos especiales, y su explotación se controla de manera que ninguna de las dos especies está en peligro de sobreexplotación



Arriba, el buque Albacán, en plena faena de Pesca. A la izquierda, mapa utilizado por la Operación Atalanta.

en ningún caladero del mundo, según lo validan los comités científicos internacionales. La pesquería de túnidos en el Océano Índico está regulada por la CTOI (Comisión de Túnidos del Índico) y por las autoridades pesqueras de España y la UE, así como por el gobierno de Seychelles. Todos los buques atuneros cuentan con un sistema de control por satélite (GPS), por el cual están localizados en tiempo real y en todo momento por las autoridades pesqueras y militares.

Actualmente la flota española captura en torno a las 200.000 toneladas de atún tropical, que supone el 40 por ciento de la demanda de la industria conservera española.

La flota española cumple todas las medidas de gestión aprobadas en el seno de las ORP (Organizaciones Regionales de Pesca) tal y como sucede con la CTOI, además de las establecidas por la propia Unión Europea, teniendo un riguroso control tanto en lo relativo al acceso de las zonas de pesca mediante

FLOTAS CONGELADORAS DE ARRASTRE Y ATÚN


a fondo



la continua monitorización por satélite de la flota desde la UE y desde los distintos países ribereños, embarque de observadores y un estricto régimen de información sobre la actividad pesquera (cuadernos de pesca, muestreo de las descargas, prohibición de transbordos en alta mar, etc).

Actividad gestionada y regulada

La pesca del atún, es una actividad debidamente gestionada y regulada a nivel internacional a través de las 4 ORP que existen en los tres principales Océanos (CICAA3, CIAT4, CTOI5 y WCPFC6). En la actualidad, no existen caladeros alternativos para la flota atunera congeladora del Índico, ya que tanto las aguas del Atlántico como las del Pacífico están reguladas y limitadas por las correspondientes ORP y no

hay capacidad para albergar más buques de la UE fuera del Índico. Además, los acuerdos de pesca de la UE existentes en el Atlántico no tienen más posibilidades de pesca disponibles. Según el informe elaborado por la patronal pesquera española en los últimos dos años, un total de 11 buques (el 35 por ciento de la flota atunera) que faenaban habitualmente en el Océano Índico se han trasladado al Océano Atlántico y Pacífico huyendo de los piratas, completando los cupos de pesca que tiene la UE en estos caladeros. De la actividad en el Índico de la flota española depende un buen número de trabajadores no sólo los embarcados a bordo de los atuneros y buques auxiliares y mercantes (en torno a 1.500), sino también industrias conserveras nacionales y otras localizadas en países del océano Índico. 


Las mareas duran unos dos meses y cada dos campañas se releva toda la tripulación

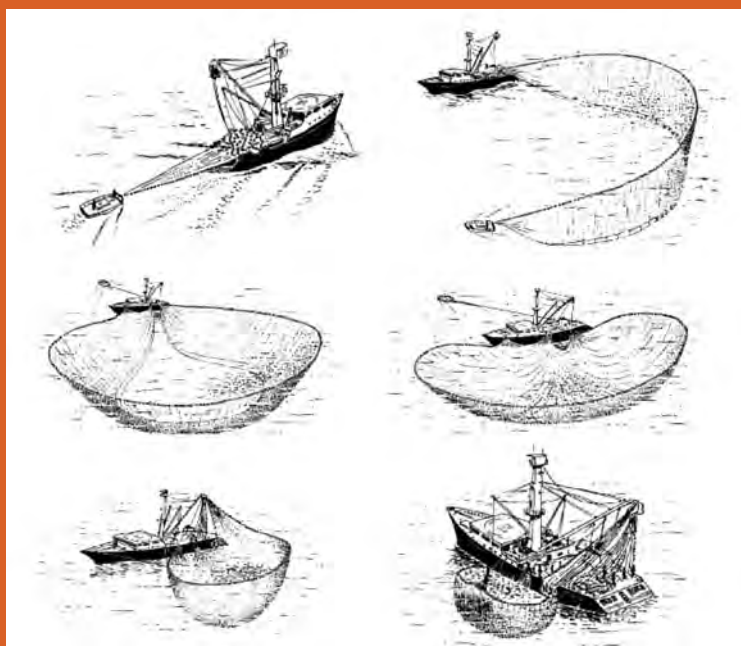
La zona de pesca abarca más de 3.200 millas náuticas de aguas internacionales y jurisdiccionales

MINUCIOSA OPERACIÓN

Una vez localizado el cardumen de atunes, la panga, una lancha que sujeta la red, se echa al agua y el barco empieza a hacer el cerco en torno a los atunes. En cuanto la red se cierra por debajo, en forma de bolsillo, se procede al embarque de la captura.

Esta operación suele durar unas dos horas, lo que hace que el buque atunero sea muy vulnerable durante la maniobra de pesca al no poder moverse en dos horas.

Además la forma en rampa de la popa del barco para facilitar la subida y bajada de la panga, hace que la estructura del barco permita el abordaje de manera especialmente fácil a los piratas, tanto por la popa del atunero, como por el abordaje de la panga o lancha 



Sistemas de Seguridad Marítima

COSALT tiene los productos, el equipo y la capacidad para darle el mejor servicio de seguridad marítima en cualquier parte del mundo.

Desde chalecos salvavidas para buques y embarcaciones de recreo, hasta equipos de seguridad para las circunstancias más extremas. Revisión de sistemas de evacuación de gran capacidad, balsas y chalecos salvavidas. Revisión y mantenimiento de radiobalizas.

Equipos contra incendios.

- Instalación de sistemas de detección, alarma y extinción.
- Mantenimiento de instalaciones fijas y extintores portátiles.
- Revisión, recarga y prueba hidráulica de extintores y equipos de respiración autónoma.

COSALT, con su experiencia, tiene todo lo que necesita para guiarle en la adquisición de productos y servicios de seguridad marítima.

COSALT SSM • Av. Juan Carlos I, 40 • 08908 L'Hospitalet de Llobregat • Barcelona (Spain)
www.cosalt.com

Tel. +34 902 488 388
Fax +34 93 289 53 66
Email ssm@ssm.es

COSALT
SSM