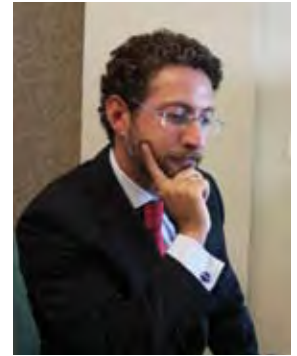


Importaciones, pesca INDNR, Estabilidad relativa y desguaces



ANTONIO FLÓREZ LAGE

La Unión Europea (UE) es el primer importador de pescado del mundo. Importamos pescado y productos de la pesca por un valor de 32.000 millones de euros. Es decir, importamos mucho pescado y pagamos mucho dinero por ello, luego tenemos un gran poder de negociación en este asunto. A la hora de luchar contra la pesca ilegal, No Declarada, No Reglamentada (INDNR), la UE tiene la fortaleza para exigir unos mínimos a los países que nos venden su pescado. La capacidad negociadora es grande, ya que todos esos países desean fervientemente colocar sus productos para hacer negocio en ese gran y apetitoso mercado que es la UE. Pero un gran poder supone también una gran responsabilidad. Si no se usa ese poder adecuadamente, debido al volumen de mercado que maneja, la UE puede favorecer la pesca INDNR más que ningún otro país en el mundo.

El 60 % del pescado que se consume en la UE procede de países extracomunitarios. Para verlo más gráfico: uno de cada dos pescados consumidos en la UE ha sido pescado por flotas de otros países. Importamos mucho pescado, lo que nos da fuerza negociadora, eso ya lo hemos visto, pero también tenemos una debilidad: somos totalmente incapaces de autoabastecernos. Por lo tanto, si lo analizamos en profundidad, veremos que nuestro poder es también una debilidad. Necesitamos imperiosamente importar pescado para satisfacer la demanda interna, puesto que nuestros buques no capturan lo suficiente. Dependemos absolutamente de las importaciones de pescado es una debilidad. Si nos ponemos demasiado duros, corremos el riesgo de dejar los mercados europeos desabastecidos de pescado, lo cual no es para tomárselo a broma. Para que no parezca que es una exageración catastrofista, basta con poner un ejemplo: en Canarias, en abril de 2011, la paralización de las importaciones de pescado estuvo a punto de dejar el mercado canario desabastecido en unas fechas de gran consumo de pescado (Semana Santa). No vamos a entrar en los detalles de aquel suceso, sólo queremos ir al fondo de la cuestión y demostrar que, si se paralizan las importaciones, se corre el riesgo del desabastecimiento. Muchos pensarán que en el conjunto de la UE no se puede dar la misma situación, pero si se cierran todas las fronteras, la propia UE se convierte en una isla. Sin llegar a ese punto, hay que pensar que la industria transformadora también necesita imperiosamente materia prima para elaborar sus productos. Al no poder surtirse de lo que pescan los buques europeos, depende imperiosamente de las importaciones de pescado. Si bajan las importaciones, la industria transformadora se hunde y eso también les hace, nos hace a los europeos, débiles.

Así pues, ser el primer importador de pescado y productos de la pesca del mundo, supone un poder a la hora de negociar, pero también implica una debilidad. Entender esta dualidad de poder y debilidad es empezar a comprender la incongruencia de la legislación europea. Por un lado, se muestra muy firme en la lucha contra la pesca INDNR; por

otro, no deja que las medidas sean tan duras que dejen a los ciudadanos de la UE sin pescado. Tenemos rigurosos reglamentos para luchar contra la pesca INDNR, como el Reglamento (CE) nº 1005/2008 del Consejo y el Reglamento (CE) nº 1010/2009 de la Comisión; pero la lista de especies con talla mínima de comercialización del Reglamento (CE) nº 2406/96 del Consejo no incluye multitud de especies comerciales que se importan. Por poner un ejemplo, una especie tan representativa como el pulpo no aparece en el citado Reglamento (CE) nº 2406/96. No vamos a poner más ejemplos para no extendernos, pero haberlos, haylos.

Visto todo lo anterior, podemos sacar como conclusión, que si potenciamos la pesca europea, lograremos dos beneficios con una misma acción:

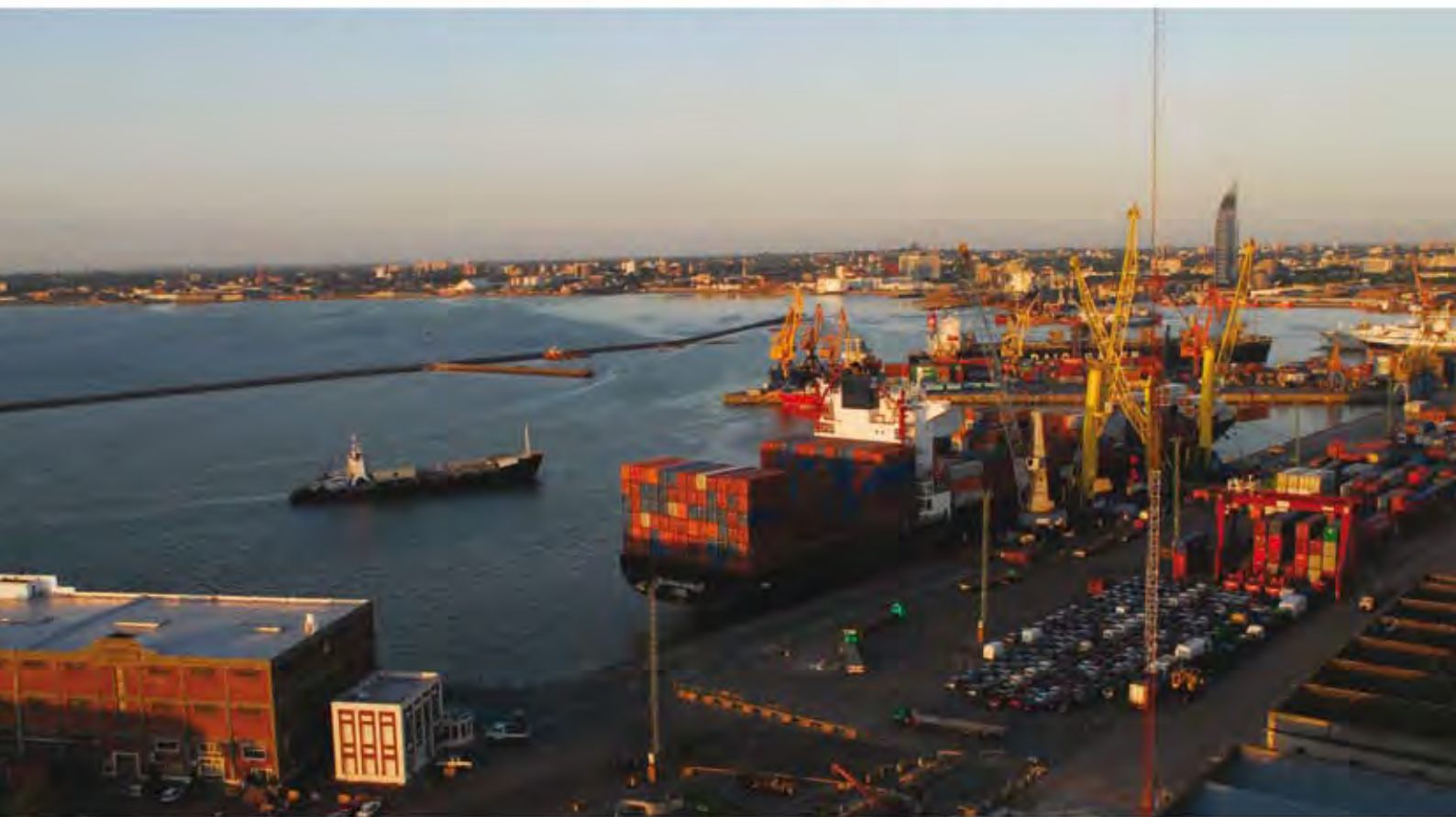
- 1.- En primer lugar, se conseguirá una pesca más sostenible porque los buques de la UE son los más cumplidores. Lo son aunque sólo sea por el simple hecho de que son los que más controlados están. Hay que tener en cuenta que muchos países no exigen a sus buques sistemas de control como el VMS o el Diario Electrónico de Abordo. Dichos dispositivos sí son obligatorios para los buques de la UE.
- 2.- En segundo lugar, si potenciamos la pesca europea, lograremos que disminuya nuestra dependencia de las importaciones. Las importaciones seguirán siendo necesarias porque el objetivo tampoco es el autoabastecimiento absoluto, pero no es lo mismo que se importe un 20% de lo que se consume, que un 60%. Una vez que haya disminuido esa dependencia, seremos menos débiles y podremos exigir un exquisito respeto de la normativa contra la pesca INDNR a los países importadores. Es decir, lideraremos una enconada lucha contra la pesca INDNR sin el miedo al desabastecimiento y sin la debilidad que supone dejar a la industria transformadora sin materia prima. La normativa contra la pesca INDNR se podrá aplicar a rajatabla, sin miedo, sin restricciones, evitando trucos y subterfugios. Lo importante no sólo es desarrollar normativa, sino poder aplicarla eficientemente. Entonces, los demás países sabrán que somos fuertes y que tenemos una flota cumplidora que nos abastece de productos sostenibles y de calidad. Sabrán también que somos los primeros en cumplir las normas. Todo ello les servirá de ejemplo y de acicate para ser también cumplidores.

Considerando las razones expuestas anteriormente, parece irrefutable la idea de mantener, o incluso potenciar, un sector pesquero europeo sólido y competitivo. Sin embargo, la realidad demuestra todo lo contrario. Lo que está ocurriendo, desde hace años, es que la UE invierte sus ánimos y esfuerzos en desguazar buques y en dismantelar flotas.

Hasta ahora, la mentalidad ha sido siempre la misma: "Tenemos pocas

PUERTO DE MONTEVIDEO

Confíenos la descarga de su buque pesquero a un precio fijo por tonelada, sin sorpresas.



TAMIBEL

OPERADOR PORTUARIO

SU NEGOCIO EN BUEN PUERTO



Reach Stacker

Camiones

Grúas

Elevadores

Contamos con la maquinaria propia, área logística y recursos humanos para toda la descarga de buques pesqueros en el puerto de Montevideo. Solicite su cotización directamente o a través de su agencia marítima de confianza.

Cerrito 532, Of. 305 - Tel/Fax: (598) 2915 9665 - 2915 4207
info@tamibel.com.uy - www.tamibel.com.uy

cuotas, luego tenemos que desguazar flota para adaptarnos a esa falta de cuotas”. Con esa mentalidad, lo que se ha hecho es desguazar y desguazar, para poder adaptarse a esa falta de cuotas. Es el caso de la famosa “flota de los 300”, que, desguace tras desguace, ha ido adaptándose de forma ejemplar a esa escasez de cuotas. Sin embargo, año tras año, en el conjunto de la UE, esas cuotas que les faltaban a los buques españoles les iban sobrando a otros países. La rigidez de la estabilidad relativa hace que las cuotas de la UE no se utilicen casi nunca al 100% y mientras un país ve como se cierra una de sus pesquerías, al final del año, las cuotas totales de esa pesquería no son utilizadas plenamente en el conjunto de la UE. Dicho de otra forma: en ocasiones no faltan cuotas, sino que falta un reparto adecuado. Las flotas se han sacrificado, pero quizá no siempre sea necesario ese sacrificio. Con haber actualizado o desmantelado la obsoleta estabilidad relativa nos habríamos ahorrado bastantes desguaces.

Dentro de la UE hay que destacar un país, que ha sido el que más sacrificios ha hecho a nivel pesquero: España.

Desde nuestra entrada en la UE nos hemos visto obligados a desguazar barcos a pasos agigantados. España, un país con una enorme tradición pesquera, ha tenido que desguazar, en treinta años, una barbaridad de buques pesqueros. Nuestra entrada en la CE vino marcada por una brusca disminución de flota en base a un reparto de cuotas poco ajustado a la realidad, a unas cuotas desequilibradas para pesquerías mixtas, a restricciones de acceso a determinados caladeros y a limitaciones en el número de buques. A partir de ahí, los errores se han perpetuado en base a la estabilidad relativa y nuestra flota ha seguido sufriendo desguaces para poder adaptarse a unas condiciones cada vez más difíciles.

La UE no sólo se ha negado a cambiar la estabilidad relativa sino que ha alentado y festejado los desguaces. Durante años, Bruselas ha invertido dinero público en esos desguaces. De esta forma no sólo se ha perjudicado a poblaciones costeras con una gran dependencia de la pesca, sino que, como hemos comentado antes, hemos quedado subyugados a las importaciones.

Las comunidades costeras se han resentido con los desguaces y algunas de ellas no estaban precisamente entre las regiones más favorecidas a nivel europeo. Ahora, en un momento de crisis, nos encontramos con que no tenemos barcos pesqueros para abastecer a nuestro mercado y que hemos invertido dinero público en desguazarlos. Vemos que dependemos de las importaciones de pescados capturados por buques de otros países y que a esos barcos no podemos tenerlos tan controlados como a los nuestros.

¿Queremos seguir desguazando o queremos acabar con los males que genera la estabilidad relativa? Como lleva defendiendo España desde hace tiempo, no se trata de seguir buscando la manera de adaptarnos a un sistema erróneo y obsoleto, sino de crear un nuevo sistema más adecuado. Ha llegado el momento de dar el famoso cambio que desean para la nueva PPC y buscar otras alternativas. Encontrar algo más justo y razonable, un mejor sistema de reparto y actuación, que permita a la flota seguir haciendo su trabajo de una forma sostenible.

Sin embargo, en contra de lo que defiende el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Bruselas se niega a cambiar la estabilidad relativa. Ante eso, sólo nos queda una opción: seguir desguazando flota para adaptándonos a las posibilidades de pesca. Lo haremos, como lo hemos venido haciendo sufriendo y exitosamente hasta ahora, pero que sepan en Europa que también hay otras alternativas. Si Bruselas sigue sin atender a razones, puede que un día no tan lejano ya no tengamos flota comunitaria y tengamos que aceptar importaciones de pesca INDNR porque no nos quede otra alternativa. Entonces, mientras nos comemos un pescado diminuto capturado por un buque de un país que no tiene ni la capacidad ni las ganas de controlar la pesca ilegal, añoraremos esos pueblos pesqueros de nuestra infancia, llenos de barcos en los muelles y de bullicio en las lonjas, donde la gente vivía por y para la mar. ⚓

La cultura preventiva, factor de competitividad

La Fundación para la Pesca y el Marisqueo (FUNDAMAR) presenta en una Jornada Técnica varias acciones de prevención de riesgos en el sector pesquero



De izq. a der., Guillermo Viña (Igape), Javier Touza (Arvi) y José Antonio Rodríguez Arribe (Centro de Seguridad y Salud Laboral).

REDACCIÓN

Con el objetivo de promover la cultura preventiva como factor de competitividad para el sector de la pesca en Galicia, la Fundación para la Pesca y el Marisqueo (FUNDAMAR) divulgó en una Jornada Técnica, el pasado día 25 de septiembre en Vigo, distintas experiencias de acciones preventivas de riesgos laborales puestas en marcha en el sector de la pesca en Galicia.

El presidente de la Cooperativa de Armadores y presidente también de FUNDAMAR, Javier Touza, abrió el encuentro subrayando el “carácter laboral” de FUNDAMAR, cuyas organizaciones integrantes (ARVI y sindicatos UGT y CC OO) conforman la mayoría de la representación en el ámbito social y económico e la pesca marítima y el marisqueo en Galicia. Con un año de vida, FUNDAMAR aspira, además, a incorporar nuevas organizaciones, como la Federación de Cofradías de Pontevedra y A Coruña.

Touza recalcó también la vocación innovadora de FUNDAMAR.

Entre otros ponentes, parti-

ciparon el jefe del Centro de Seguridad y Salud Laboral de Pontevedra, José Antonio Rodríguez Arribe, que se refirió a algunos programas de prevención de riesgos desarrollados (programas Aboia, Segumar, Embárcate, Traxe...), así como al impulso del Servicio de Prevención Mancomunado Coapre, desarrollado por ARVI. Coapre es un servicio exclusivo para el sector pesquero y, por lo tanto, especializado, según dijo su responsable, Ramón Sancho Piñeiro. Cuenta con cuatro áreas de trabajo (formación, consultoría y proyectos, coordinación de actividades empresariales y gestión de la prevención).

El encuentro, organizado con el apoyo del Instituto Galego de Promoción Exterior (Igape) (con co-financiación del Fondo Social Europeo en el marco del Programa Operativo FSE Galicia 2007-2013), sirvió también para conocer los distintos programas de financiación de inversiones de Pymes, emprendedores o microempresas, así como sus servicios para la internacionalización y mejora de la competitividad. ⚓