Se encienden las alarmas

FEOPE advierte que el sector pesquero español no puede soportar por más tiempo las consecuencias de la subida continuada de los precios del gasóleo

Escribe A. Cruces

La situación está llegando al límite. Las ayudas de 2004 no han llegado todavía a las empresas, y los precios de los combustibles no han parado de crecer. Aún cuando estas ayudas se reciban, el sector tiene claro que una crisis de estas características no se resuelve con actuaciones tan puntales como ésta, sino con un análisis en profundidad del problema y un cambio profundo en el planteamiento comunitario de prohibir sin excepciones las ayudas de Estado. Sobre todo en el sector pesquero, cuya producción sí sufre las consecuencias de una intervención pública que produce unas incertidumbres que impiden cualquier planificación estratégica. Unas incertidumbres que, en el caso de algunas flotas, se multiplican porque el productor apenas tiene control sobre los precios del mercado, que finalmente decide el intermediario que acude a una subasta a la baja.

La Federación Española de Organizaciones Pesqueras se reunió el pasado 24 de mayo en la sede de la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo (información en página 23) y, de entre una densa agenda de asuntos, el precio del combustible se erigió como la principal preocupación de unas empresas que si algo han demostrado en los últimos años es que no se arredran ante la adversidad.

Muchas de estas empresas ven peligrar su futuro, porque los costes de producción se acercan peligrosamente a los ingresos.

Los riesgos de la competitividad de la flota europea son muy variados; la irrupción en el mercado de flotas cuyos países no son tan estrictos como la UE en cuestiones como la protección del medioambiente o los aspectos sociales, ni sus armadores están tan pendientes de la proyección de sus empresas (y por lo tanto de la sostenibilidad) ni de la seguridad; la necesidad de búscar caladeros alternativos para evitar la sobreexplotación; la existencia de flotas que faenan bajo bandera de conveniencia sin cumplir con las regulaciones de las Organizaciones Regionales de Pesquerías; la inseguridad jurídica ante cuestiones como la recientemente planteada por Canadá sobre la vigencia de las 200 millas como Zona Económica Exclusiva...

En este contexto, la crisis de los carburantes se puede convertir en la puntilla para muchas compañías que no pueden asumir tantas incertidumbres sin caer en la temeridad o, lo que es todavía peor, directamente en pérdidas.

El problema es lo suficientemente serio como para demandar una solución permanente. Para ello, los representantes pesqueros de la mayor parte de los países pesqueros de Europa se han dirigido al comisario **Joe Borg** para reclamar una reunión, que se producirá el dos de junio.

Mientras, los armadores de los diferentes Estados de la UE buscan también soluciones parciales para capear el temporal. El año pasado se hizo y dio como resultado el acuerdo con la ministra **Elena Espinosa** para conceder seis céntimos de euro por litro que consuma el barco en un año; o las ayudas basadas en las reglas de "mínimis" concedidas por la UE hasta un

THE ALARMS GO OFF

The situation is reaching the limit. Funding for 2004 has still not reached the companies and fuel prices have not stopped rising. Even when this funding is received, the sector is quite clear about the fact that a crisis of this kind is not solved with such passing actions as this, but rather with an in-depth analysis of the problem and a deep-sounding change in the community's approach as regards cutting off State funding, no exceptions made. This is particularly so in the fishing sector, whose production is suffering the consequences of a type of public intervention that leads to uncertainties preventing any strategic planning. Uncertainties which, in the some fleets, are multiplied because the producer has virtually no control over market prices decided on, in the final count, by the intermediaries at the Dutch auction.

The Spanish Federation of Fisheries Organization held a meeting on 24th May last, at the headquarters of the Port of Vigo Shipowners' Cooperative (information on page 23). The packed agenda included the price of fuel as the main concern of companies that certainly have shown that they are not intimidated over the past few years in the face of adversity.

Many of these companies see how their future is in jeopardy because production costs are dangerously approaching income.

The risks in terms of the European fleet's competitiveness are many and varied: the sudden arrival on the market of fleets whose countries are not as strict as the EU in protecting the environment or in social aspects. Nor are their owners concerned about company projection (and, therefore, about sustainability) or safety; the need to find alternative grounds to avoid overexploitation; the presence of fleets operating under flags of convenience without complying with the regulations set by the Regional Fisheries Organizations; legal insecurity over issues such as that tabled recently by Canada over the validity of the 200 mile limits such as the Exclusive Economic Zone ...

Within this context, the fuel crisis could turn into the coup de grace

PLAN DE ACCIÓN

Representantes de los sectores pesqueros de España, Francia, Irlanda, Países Bajos, Bélgica, Italia, Grecia y Reino Unido han mantenido ya varios encuentros para diseñar un plan de acción con el que hacer frente a la crisis originada por la subida de los precios del carburante. esta insólita entente, de la que forman parte Estados que han mostrado en otras ocasiones intereses competitivos muy contrapuestos, puede dar una medida de la gravedad del problema, que amenaza el futuro de miles de empresas comunitarias.

PLAN OF ACTION

Representatives of the fishing sectors in Spain, France, Ireland, Netherlands, Belgium, Italy, Greece and United Kingdom have already met on several occasions to draw up a plan of action to deal with the crisis arising from the rise in fuel prices, that freak entity, comprising States that, on other occasions, have shown highly counterpoising interests as regards competition, which gives an idea of the seriousness of the problem threatening the future of thousands of community companies.

máximo de 3.000 euros por embarcación. Ya entonces, el sector no se mostró entusiasmado con el acuerdo. Ahora, tras comprobar que, pese a los compromisos, el dinero todavía no se ha recibido (con la excepción del aportado por la UE y las reglas de mínimis), el malestar crece.

En este sentido, los armadores españoles habían visto con buenos ojos la solución adoptada por Francia para establecer seguros para cubrir el riesgo de incrementos bruscos en los precios del carburante.

Pero actualmente el problema es más profundo, ya que son pocos los que apuestan por una bajada o siquiera una estabilización de los precios a corto y medio plazo.

La imaginación demostrada por los franceses en 2004 puede ser una referencia que demuestra que puede haber posibilidades de afrontar el problema sin necesidad de

(pasa a pág. 9...)

PREGUNTAS DE UNA EMPRESA PESQUERA PARA ORGANIZAR SU FUTURO

¿A cuanto podré vender mañana?

Para las flotas que venden en lonja, el precio es fijado en una subasta a la baja en la lonja, con lo que no se puede determinar con exactitud las variaciones de un día para otro, cuanto menos de un año para otro.

¿Cuánto podré pescar el año que viene?

Los TAC y cuotas para aguas europeas se deciden a final de año para el año siguiente en el Consejo de Ministros de Pesca de la UE. También se deciden en este Consejo los repartos de las cuotas que corresponden a la UE en las Organizaciones Regionales de Pesquerías. Esta política de recursos, que además impide la negociación con cuotas entre particulares, hace impredecible la producción de las flotas.

¿Dónde podré pescar?

Los últimos años han demostrado que las flotas deben estar preparadas para reconvertirse o para desplazarse a otros caladeros más lejanos para garantizar una producción razonable. A medio plazo, las empresa pesqueras no pueden saber con exactitud dónde conseguirán el recurso.

¿En qué condiciones compito?

Crisis como la sufrida recientemente por la flota palangrera con respecto a los precios del pez espada indican que la entrada de pescado procedente de flotas que no tienen que cumplir las mismas condiciones que la europea pueden dar al traste con la rentabilidad de una marea.

¿Cual es mi relación coste/beneficios?

Si lo anterior hace difícil una predicción de estas características, las oscilaciones al alza del combustible lo hacen imposible.



How much will I be able to sell at tomorrow?

As far as the fleets selling on the fish exchange are concerned, the price is set at a Dutch auction, so that it is impossible to establish, with any degree of precision, the variations from one day to the next, and even less from one year to the next.

How much will I be able to catch next year?

The TACs and quotas for European waters are decided on at the year end for the following year at the EU Council of Ministers. This Council also decides on how the quotas are to be shared out in the EU at the Regional Fisheries Organizations. This resources policy which, apart from preventing negotiating with quotas among private individuals also makes fleet production unpredictable.

Where will I be able to operate?

Recent years have shown how fleets must be prepared for reconversion or move off to distant waters in order to ensure a reasonable production. In the medium term, fishing companies cannot know for certain where the resources will come from.

Under what conditions am I competing?

The crisis situations such as the one suffered recently by the longliner fleet over swordfish prices point to the fact that fish being brought in by fleets who do not have to comply with the same conditions as the European fleet are able to dash any hopes of profitability from a fishing trip.

What is my cost/profit ratio?

If the above factors make a forecast of these characteristics difficult, soaring fuel prices make it impossible.

for many companies that are unable to take onboard so many uncertainties without becoming reckless, or what is even worse, running into losses.

The problem is serious enough as to call for a long-lasting solution. To do so, fisheries representatives from most of the fishing countries in Europe have addressed the Commissioner, Joe Borg, asking for a meeting, to be held on 2nd June. Meanwhile, the shipowners from the EU States are also looking for partial solutions to ride out the storm. Last year, an agreement was made with the Fisheries Minister, Elena Espinosa, to grant six cents of a euro per litre consumed by a ship in a year; or the funding based on the "minimums" rules, granted by the EU, up to a maximum of 3,000 euros per vessel. At that time, the sector was not enthused with the agreement. Now, despite the commitments, the funding has still not arrived (excepting the EU contribution and the minimum rules", ill-feeling rises.

On this score, Spanish shipowners had favourable looked on the solution adopted by France, this being designed to set up insurance to cover the risk of sharp increases in fuel prices.

But now the problem is more deep-lying, since few people foresee a fall or even a stability in prices in the short and medium term.

The imagination of the French in 2004 shows that there are ways of dealing with the problem without needing to contradict the strict community regulations that go against State funding.

The Spanish Minister of Fisheries, Elena Espinosa, was initially receptive to the possibility of establishing new funding for 2005, and intended to back the smaller sized companies as she considered them to be vulnerable. So far, any intention to reach an agreement has fallen on stony ground.

At community level, in terms of a long term, broad based solution for all the countries in the EU, apart from the meeting of the Coastal States to draw up a plan of action, the most representative organizations in the Union – Europêche and Cogeca-Fish – have sent correspondence to different institutions calling for a joint involvement of the general

directors of Fishing and Maritime Affairs and of Competency. The measures proposed include this problem in the discussion on the European Fisheries Fund. It was also proposed to start up a gas-oil insurance fund or look for alternative sources of energy.
The Galician Fisheries Council, drawing together representatives of the Regional Government of Galicia, shipowners, fishermen's associations and trade unions, called on the Spanish Government to take action such as reducing Social Security quotas or Income Tax. The proposals presented by Galicia include removal of port taxes and, in line with last year's agreement, bonus payments for purchasing fuel or zero interest credits for ships. This agreement was unanimously adopted by the Council members. Subsequent to this, the Fisheries Minister for Galicia, Enrique López Veiga, called on the Government to listen to this regional government body because "it makes a good deal of proposals that deserve being listened to".

(...viene de pág. 7)

atentar contra las estrictas normas comunitarias contra las ayudas de Estado.
La ministra de Pesca, **Elena Espinosa**, se mostró inicialmente receptiva a la posibilidad de establecer nuevas ayudas para 2005, y mostró su intención de respaldar a las empresas de menor tamaño, al considerarlas más vulnerables. Hasta el momento, los intentos por llegar a acuerdos han fracasado.
En cuanto a la vía comunitaria, de solución a más largo plazo y de alcance para todos los países de la UE, además de la reunión de los Estados costeros para el diseño de un plan de acción, las organizaciones más representativas de la Unión, EUROPÊCHE, COGECA-Pesca y AEOP, enviaron una carta a las diferentes instituciones en las que reclaman la implicación conjunta de las direcciones generales de Pesca y Asuntos Marítimos y de Competencia. Entre las medidas propuestas está la inclusión de este problema en la discusión sobre el Fondo Europeo de la Pesca. También propusieron la puesta en marcha de un fondo de seguro de gasóleo o la búsqueda de alternativas energéticas.
Desde el Consello Galego de Pesca, que agrupa a representantes de la Xunta de Galicia, armadores, cofradías y sindicatos, se reclamó al Gobierno de España acciones como la reducción de las cuotas a la Seguridad Social o en el Impuesto sobre la renta. Entre las medidas propuestas desde Galicia se encontrarían también la eliminación de las tasas portuarias y, en la línea del acuerdo del pasado año, bonificaciones para la compra del combustible o créditos sin intereses para las embarcaciones. Este acuerdo fue adoptado por unanimidad de los miembros del Consello. Posteriormente, el conselleiro de Pesca, **Enrique López veiga**, reclamó al Gobierno que escuche a este organismo de ámbito autonómico porque *"hace muchas propuestas que merecen la pena ser escuchadas"*.

EUROPÊCHE, COGECA y AEOP reclaman medidas europeas

El Consello Galego de Pesca pide reducciones fiscales

