

Vaixells japonesos i coreans espremen els bancs mediterranis de tonyina

## Els pirates de la tonyina

Cada any, durant la primavera i l'estiu, una flota amb bandera de conveniència de països com Panamà o Libèria, però pertanyent a empreses japoneses o coreanes, s'acosta a les nostres aigües per pescar la productiva tonyina sense respectar cap regla i caiga qui caiga.

**E**ra de matinada, eren dos pesquers de gran tonatge que utilitzaven llums que no els corresponien. Ens tallaren la proa pel costat i ens obligaren a canviar el rumb dues vegades". Era el testimoni del capità de goleta Gaspar Soldevila que navegava en aigües del triangle que formen les Columbretes, Eivissa i Mallorca la matinada del 28 de juny. L'incident es tornà a repetir unes hores més tard. "Cap a les 6.30", continua el capità, "un altre vaixell de pesca estranger ens va empaitar amb pantallades de llum. No sé d'on eren però, per l'accent de l'anglès que parlaven, semblaven japonesos o coreans".

"NO ÉS GENS ESTRANY"

L'atac va ser denunciat a la comandància de marina de Castelló i al centre nacional de coordinació i salvament de Madrid. Segons va manifestar el comandant de marina de Castelló: "L'incident va tenir lloc en aigües internacionals i, per tant, nosaltres no hi podem fer res. Només transmetre'l a Madrid. No és gens estrany. Aquests pesquers coreans solen provocar-ne de semblants en tot el litoral, des de Tarragona fins a Cartagena". Els vaixells no eren més que part d'una flota sense nom ni filiació concreta que, entre el juny i l'agost, coincidint amb l'època de migració de les tonyines, van darrere dels bancs de peixos al Mediterrani i els persegueixen sense cap mena de control. Utilitzen banderes de conveniència de països com Panamà, Hondures, Sierra Leona o Libèria que en la pràctica signifiquen una llibertat absoluta per a moure's, però solen pertànyer a empreses de propietat coreana o japonesa.

Calcular el nombre de vaixells *pirates* que operen en les nostres costes és pràcticament impossible. Aquestes flotes tenen el port de Santa Cruz, a les Canàries, com

a base i una gran autonomia per a estar setmanes, i fins i tot mesos, en la mar. La flota japonesa es calcula en uns 35 vaixells, però respecte a altres, com la coreana, el secret és total.

L'estratègia d'aquests vaixells és sempre la mateixa: seguir les tonyines roges que es concentren al Mediterrani per fresar i capturar en el mínim de temps possible la major quantitat de tonyina per als mercats orientals sense fer cas de cap restricció vigent en els acords internacionals i utilitzant les tècniques de pesca més agressives i "eficaces".

El resultat econòmic val la pena: una tonyina roja, de les més grans, pot arribar a costar més de tres milions de pessetes; el resultat ecològic és desastrós: al ritme de 15.000 tones anuals, a les quals s'han de sumar totes les captures no declarades, que poden ser majors que les conegudes, la tonyina roja desapareixerà en uns quants anys.

RENDIBILITAT COSTE EL QUE COSTE

Però les companyies orientals no estan disposades a deixar perdre el filó. L'incident que va patir la goleta del capità Gaspar Sodevila no és un succés aïllat. Els pescadors asiàtics pressionen, sense importar-los els mètodes, altres vaixells perquè abandonen les zones on ells es troben. Normalment solen utilitzar un art anomenat palangre que consisteix en un cap ple d'hams que és arrossegat pel vaixell. En ocasions, aquests caps poden arribar a tenir longituds de més de 70 quilòmetres de llarg. Això implica dificultat de maniobra i que la navegació d'altres embarcacions pugui tallar el cap, una cosa que els pesquers no estan disposats a consentir i que eviten coste el que coste, encara que hagen d'obligar, com siga, els altres vaixells a modificar el rumb. "És difícil fer res", comenten veus de la Conselleria d'Agricultura, Ramaderia i



Pesca de la Generalitat valenciana, "perquè les aigües jurisdiccionals espanyoles són molt poques al Mediterrani, només de 12 milles i, més enllà, ja entren en vigor convenis internacionals difícils de fer acomplir. L'única solució seria, potser, que la CEE decidira ampliar el límit de les aigües pròpies dels seus països al Mediterrani".

Per tal de pal·liar la pressió de les companyies pesqueres sobre la tonyina, fa vint anys, 22 països signaren el conveni ICCAT. Aquest conveni fixava uns límits en les captures, en les grandàries i en els arts utilitzats. En concret, l'acord prohibia ab-

solutament augmentar l'índex de captures, eliminava també la utilització de les anomenades xarxes de deriva i obligava a tornar a la mar tot exemplar de menys de 6'4 quilos. Però la seua eficàcia ha estat ben escassa. Segons indicaren a EL TEMPS fonts del Centre de la Tonyina, a Madrid, seu de l'ICCAT: "El conveni no és seguit per aquells països que no l'han firmat i sobre aquests no tenim cap capacitat executiva. Tenim, a més, unes normes d'inspecció en els vaixells que no s'acompleixen perquè no tenim diners per enviar inspectors a bord, de manera que difícilment podem controlar el nombre real de captures

per tenir dades fiables sobre les quals planejar les mesures a prendre".

A més del conveni ICCAT, poca cosa s'ha fet que no siga paper per protegir les poblacions de tonyina. Les úniques protestes i accions concretes contra les flotes pirates han vingut de part de grups ecologistes. Greenpeace ha desplaçat fins al Mediterrani el seu vaixell *Sirius* per tal de denunciar les activitats de les flotes incontrolades. El passat 9 de juny, el *Sirius* entrà al port de Cartagena acompanyat de diverses llanxes neumàtiques. La intenció era doble, per una banda fer propaganda de la seua campanya contra les pesqueries pirates amb cartells on es podia llegir: "Fuera pesqueros piratas de los puertos españoles" o "Alto a la sobrepesca pirata en el Mediterráneo", i per l'altra impedir la maniobrabilitat del vaixell *Astraea* que desembarcava les seues captures. L'*Astraea* és un dels vaixells de la flota pirata de palanqrans, com també ho és el *Dong Won 807* que ha estat vist davant de les costes de Castelló, però aquests noms no són gaire útils a l'hora d'efectuar una denúncia.

#### CANVI DE NOM

"Els vaixells -comenta Assumpta Gual, portaveu de Greenpeace que actualment es troba a bord del *Sirius*- canvien de nom constantment i també de bandera. Utilitzen sistemes rudimentaris com pintar de negre part del nom o coses així. Tot val". Els exemples són molts: l'*Atlantic Oji 33* que sovinteja les aigües del sud de Balears es va convertir de la nit al matí en *Atlantic Ji 3* i el *Geranio*, detectat pel *Sirius* el 1989 es va convertir un any després en *Girasol*. Tres lletres es quedaren on estaven i els pintors no es molestaren ni a repassar-les.

La total impunitat amb què aquesta flota pot operar fa que moltes voltes traspassen fins i tot el límit de les aigües jurisdiccionals de l'estat espanyol. "La setmana passada -continua Assumpta- vam descobrir un palangre a només 12 milles al sud de Formentera. Era un pesquer gran, d'unes 500 tones. Era el vuitè que hem vist enguany entre la costa d'Alacant i les Balears".

La campanya de Greenpeace tracta d'atacar els vaixells pirates en l'únic punt on és possible: quan entren al port. Les seues accions no es limiten a paraitzar els vaixells i denunciar les seues accions sinó que formen part d'una estratègia més àmplia que tracta d'exigir que el govern espanyol prohibesca als vaixells d'aquestes





Alguns tonyinaires utilitzen sistemes que han estat prohibits per les Nacions Unides.

AFIXU

flotes recalar en els ports que en depenen. La resposta oficial a aquesta demanda encara no ha arribat; de moment Greenpeace ha obtingut la mateixa que EL TEMPS: el ministeri no té cap postura ni cap declaració a fer.

Els mateixos vaixells que entren al Mediterrani han efectuat primer una campanya a l'Atlàntic, just en el lloc on els peixos passen abans de travessar l'estret de Gibraltar. En aquestes aigües –comenten font d'Adena, que també ha encetat una campanya contra els pesquers incontrolats–, “els vaixells coreans instal·len les anomenades xarxes de deriva que estan prohibides per l'assemblea de les Nacions Unides. Aquestes xarxes poden tenir una longitud de 60 a 100 quilòmetres i una fondària de vora 200 metres. No són gens discriminatòries i capturen tot el que troben: tonyines, foques, dofins, tortugues i tota classe de peixos. Moltes vegades, els vaixells competeixen i lluiten per un determinat banc. S'encalquen els uns als altres i arriben a tallar-se les xarxes, de manera que aquestes queden a la deriva i atrapen els dofins que no poden respirar i moren”. Però no sols els vaixells coreans i japonesos són culpables d'aquestes malifetes. Greenpeace ha detectat també entre els pesquers pirates que visiten les nostres

costes algun vaixell pertanyent a una companyia hispanomexicana de difícil localització a causa del constant canvi de símbols i matrícules.

#### TAMBÉ AL PACÍFIC

Si la situació de les tonyines és complicada a l'Atlàntic i al Mediterrani, la pesca de les espècies pròpies del Pacífic també provoca contradiccions entre el rendiment econòmic i la salvaguarda de l'equilibri ecològic. En les seues migracions, el Yellowfin, l'espècie més comuna al pacífic oriental, apareix sempre, sense que encara se sàpiga ben bé per què, acompanyada de dofins. Alguns pesquers utilitzen arts que no distingeixen entre peixos i mamífers. Quan les xarxes són alçades per recollir les captures és massa tard per alliberar els dofins; la major part han mort asfixiats.

Adena ha establert una classificació entre empreses Dolphin Safe i empreses No Dolphin Safe segons siguin respectuoses o no amb els dofins a l'hora de capturar tonyines. El 90% de les empreses de l'estat espanyol i tota la flota pesquera excepte un vaixell pertanyen a la primera categoria. Adena ha decidit apostar per l'enfrontament directe contra les companyies que no s'han volgut comprometre a respectar

els dofins i ha començat un boicot contra les empreses que comercialitzen productes derivats de la tonyina sense cap escrúpol a l'hora de pescar-les. “Ha estat una llàstima”, comenten fonts de l'associació, “perquè gairebé tots els productors són conscients que no es pot continuar així, però no hem tingut més remei”.

Les marques no respectuoses són 25 però són comercialitzades per només cinc empreses: Luis Calvo, Garavilla, Alfonso García López, Friscos i Escuris. Adena ha començat un pols contra elles mitjançant una campanya de denúncia en premsa per tal de conscienciar el consumidor. El futur dirà fins a quin punt pot modificar la conducta de les empreses acusades.

Mentre els conflictes al voltant de la tonyina es multipliquen, la demanda internacional no para de créixer i els beneficis de les companyies són imparables. Ni Japó ni Corea han signat mai cap acord de protecció pesquera i les seues flotes, les més importants del món, es continuen apoderant dels millors caladors, sense importar-los els mètodes. La seua actitud bel·licosa i contundent ha arribat ara al nostre Mediterrani, també seu segons la legislació internacional, en una invasió gens subtil.

**Jordi Sebastià**