



LA CAMPAÑA DE VIGILANCIA E INSPECCIÓN DE PESCA EN LA ZONA NAFO

Carlos F. FERRERE PERY



Objeto



L objeto de este artículo es recopilar en un solo documento no clasificado toda la información disponible y la experiencia recogida, en todos los campos, necesarias para la preparación del buque y la ejecución de las campañas en la zona de los Grandes Bancos en el marco de la *Northwest Atlantic Fisheries Organization* (NAFO) (1), que los buques clase *Chilreu* llevan desempeñando desde hace ya 10 años y que a partir de éste, p o r



exigencias de la Unión Europea, se extiende desde el 1 de agosto al 15 de diciembre.

Flota NAFO. Zona de operaciones

Las especies que se encuentran en la zona de operaciones son las siguientes:

- Especies reguladas: bacalao, gallineta, platija, limanda, mendo, capelán, fletán, calamar, raya, camarón.
- Especies en moratoria: bacalao, gallineta 3LN, platija, limanda (zona 3LNO), mendo (zonas 3LNO), capelán.
- Especies no reguladas: en las restantes no se contemplan medidas de gestión, pero sí técnicas.

Las especies de valor comercial que se encuentran en la zona son las siguientes:

- Fletán negro: se encuentra principalmente en fondos superiores a 700 m y es más abundante en la zona norte y su tamaño es mayor en función de la profundidad.
- Platija, limanda, bacalao y raya: abundantes en la plataforma, suelen realizar migraciones en primavera.
- Gallineta, bertorella: abundan en la zona 30, entre los 200 y 400 m en el verano.
- Granadero: es abundante en grandes profundidades en la zona norte.
- Camarón: se pesca en el Fhemish Cap (1 de junio-31 de diciembre es zona de veda) por días de pesca, y en 3L se establece una cuota.

La flota pesquera que se encuentra en la zona NAFO está formada por buques factoría arrastreros-congeladores, que hacen mareas mixtas de larga duración:

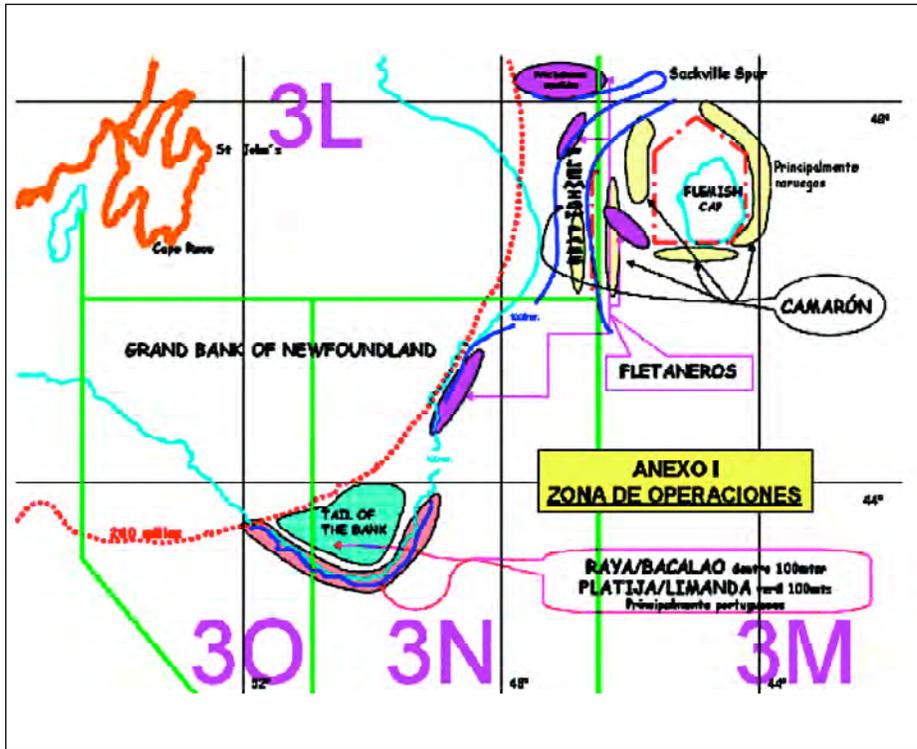
- La flota española (500-1.500 TRB) faena principalmente en las siguientes pesquerías: fletán negro (cuota), camarón (número de días) (25 unidades).
- La flota portuguesa (500-1.000 TRB) dirige la pesquería principalmente a la gallineta, fletán negro y capturas incidentales (10 unidades).
- La flota rusa (1.000-2.000 TRB) está compuesta por fletaneros que suelen ser buques de armadores españoles; los restantes pescan principalmente gallineta en la zona 3M (15 unidades).
- Islandia y las islas Feroes se dedican exclusivamente al camarón (10 unidades).
- IUU (*Illegal, Unreported, Unregulated*), principalmente de Dominica, capturan gallineta en la división 1F.

Las modalidades de pesca empleadas por esta flota son:

- Arrastre de fondo para la captura de fletán.
- Redes de escasa abertura vertical.
- Redes provistas de tren de bolos.
- Arrastre de fondo para la captura de la raya (artes de playa).
- Redes de gran abertura horizontal.
- Burlón reforzado con chorizo.
- Malla grande 220 cuerpo red 280 copo.
- Artes camaroneras.
- Están formadas por dos redes.
- Sistema de pesca formado por dos puertas y un patín central.
- Utilizan rejillas selectivas.

En el gráfico siguiente se puede observar la zona NAFO con cuatro áreas diferenciadas:

- El Flemish Cap es zona de veda del camarón nórdico. En su parte de levante se encuentra la mayoría de los barcos que se dedican a esta pesquería y que son fundamentalmente de Noruega, Islandia, islas Feroes y países bálticos. Al sur, otra zona de veda de camarón de forma rectangular orientada norte-sur.
- Un poco al noroeste de la zona anterior está la denominada Sackville Spur, donde está la principal flota dedicada al fletán negro, mayoritariamente española, que pescan en torno al veril de los 1.000 metros y llegan a estar muy próximos al límite de la ZEE de Canadá.
- Navegando al sur, el Flemish Pass, inmenso valle que se encuentra entre el límite de poniente de los grandes bancos, y el Flemish Cap. En esta zona existen tanto buques dedicados al camarón como al



fletán, aunque en menor número que en las zonas anteriores. Además los barcos están más dispersos.

- La última zona importante es la Tail of the Bank. Aquí las capturas son principalmente de raya, bacalao, gallineta nórdica, limanda, palo y platija. Esta última, sujeta a veda muy restrictiva. Las sondas van desde los 50 metros hasta 200 aproximadamente. En esta zona se concentra la mayoría de los pesqueros portugueses y algunos españoles.

Preparación del buque para la campaña

En este punto intervienen dos aspectos fundamentales: la lejanía de la zona de operaciones y la dureza de la meteorología. De la correcta interpretación de estos dos factores se derivan multitud de detalles a prever.

Puesto que la campaña actualmente se está realizando en fechas comprendidas entre principios de agosto y mediados de diciembre, y con objeto de garantizar la adquisición de repuestos y consumibles en tiempo, es muy



Patrullero *Chilreu*.

importante desde principio del año hacer reserva de fondos y, desde antes de mayo, comenzar con el acopio de pertrechos, repuestos y material consumible.

Durante la campaña se suelen hacer dos o tres escalas coincidiendo con los relevos de las distintas misiones de inspectores, nacional, comunitario y el coordinador de la CFCA (*Community Fisheries Control Agency*), en puerto canadiense (generalmente Sant John's), de tres días cada una, que coinciden, o es recomendable que lo hagan, con fin de semana. Por tanto es difícil adquirir material en los comercios locales, incluso para los provisionistas contratados por la DAE para tal efecto.

Las embarcaciones (*mibs*) son herramientas de trabajo fundamentales y por tanto para mantener su grado alistamiento todas las previsiones son pocas. Hay que tener en cuenta que, además de ser usadas para inspecciones, pueden ser necesarias para evacuaciones o consultas médicas o para dar auxilio exterior a un pesquero que lo necesite y que sin este medio no se podría hacer. Algunos pesqueros tienen pequeños botes neumáticos con motor fueraborda,

pero son los menos, y las condiciones de mar no suelen ser las adecuadas para ellos.

Las cartas (2) se solicitan del catálogo de la Marina británica, lo mismo que los derroteros (3), y cuando finaliza la campaña se devuelven al Instituto. Se deben pedir también cartas de las islas Azores (4), con sus correspondientes portulanos, por si fuera necesario hacer escala por mal tiempo o por problemas técnicos.

Puede ser también necesario actualizar cartas digitales, de acuerdo con el formato que tenga cada buque.

En cuanto a la documentación NAFO (en su mayoría en la página oficial www.nafo.int), se debe contar al menos con lo siguiente:

- *NAFO Conservation and Enforcement Measures*: es un compendio de las principales normas de regulación en la zona NAFO que abarca las infracciones, los informes de infracción, las medidas que se deben tomar en caso de infracción, los tipos de calibres y cómo aplicarlos, las cuotas autorizadas y mucho más.
- *NAFO Convention*: son los principales términos del convenio NAFO.
- Resumen de reglamentación NAFO realizado y actualizado por SEGEPESCA con muchas de las normas editadas por el Diario Oficial de las comunidades europeas.
- Programa de Observación, Manual de Operaciones, Zona de Regulación NAFO: es un documento editado por SEGEPESCA en español en el año 1996, y que por tanto está desfasado, pero es muy ilustrativo.

Desarrollo de la campaña

Es importante aclarar que en NAFO cualquiera de las partes contratantes tiene derecho a mantener buques de inspección en la zona de regulación y pueden inspeccionar a cualquier pesquero de las otras partes contratantes.

La Comunidad Europea, que agrupa a todos los países comunitarios que pescan en NAFO, firma el convenio como una única parte contratante. Al ser la parte contratante con mayor número de pesqueros, tiene concertados los servicios de un buque civil en el que se destacan inspectores comunitarios con objeto de mantener de forma permanente presencia en la zona. Este buque tiene unos periodos de descanso durante los cuales España, el país con más pesqueros en el área del convenio, se encarga de las labores de inspección. Aquí es donde se encuadran los buques de la Armada. Se puede afirmar que la misión se hace bajo pabellón de la Comunidad Europea, que es organismo al que se rinde cuentas diariamente por parte del inspector embarcado.



Inspeccion del *Eirado do Costal*.

Es conveniente una reunión previa a bordo a la que deben acudir un representante de SEGEMAR, otro de la CFCA y un inspector comunitario. En ella se actualizan la información sobre NAFO y los diferentes tipos de informes que se deben rendir.

Se recibe una idea general de la política de inspecciones que debe ejercerse en la zona y de los factores esenciales que deben presidir esta política, así como el reparto proporcional del número de inspecciones respecto al número de pesqueros que aporta cada Estado y el tiempo mínimo entre inspecciones a un mismo pesquero.

La política comunitaria nada tiene que ver con la que aplica Canadá, que es con gran diferencia la parte contratante con más medios de vigilancia e inspección en la zona, y que ejerce una gran presión en determinados momentos contra determinados países, normalmente España y Portugal.

De esta manera, existen buques de la *Canadian Coast Guard* (CCG) que permanecen durante varios días en zonas donde faenan buques de los dos países mencionados y efectúan inspecciones a los mismos pesqueros varios días seguidos.

El concepto de la «contrainspección» es muy importante; cuando una parte contratante realiza una inspección a un pesquero de otra de las partes contra-

tantes y detecta una infracción, la parte contratante denunciada tiene un plazo de 72 horas para ejercer el derecho a una «contrainspección» que confirme o no la infracción. Aunque el plazo de tiempo es grande, la zona es muy amplia y el mal tiempo condiciona mucho los tránsitos.

El tránsito a la zona NAFO es muy largo y se debe estudiar con antelación y detenimiento. La elección de la derrota está notablemente condicionada por las condiciones meteorológicas y las corrientes permanentes en el océano Atlántico.

Diariamente se recibe de Bruselas la posición de los pesqueros, gracias al sistema *Vessel Monitoring System* (VMS) (5), conocido en España como «la caja azul». Es una información esencial para decidir la zona de operaciones de los siguientes días. Ésta es remitida de forma continua al buque de vigilancia por el Centro de Seguimiento de Pesca (CSP-FMC) y, de forma inversa, el buque de vigilancia remite a diario al CSP, mediante correo electrónico, un listado de los avistamientos realizados siguiendo el formato marcado en los manuales.

Mediante un programa informático, la información VMS de los buques en la zona NAFO proporcionada por el FISH TELECOM se transforma en una tabla donde se reflejan las últimas posiciones de los pesqueros, así como las últimas inspecciones efectuadas.

Se debe efectuar el relevo en zona, siempre que sea posible, con el buque de la Unión Europea que normalmente permanece hasta que llega el patrullero español o bien en Sant John's. Los inspectores comunitarios darán información de la situación de primera mano. Para conseguir esto es necesario enlazar con él días antes de entrar en la zona mediante INMARSAT B, telefonía o fax, y encontrar un punto adecuado de relevo o bien efectuar el relevo en puerto.

Cuando se entra o se sale de la zona de responsabilidad NAFO es obligatorio, incluso para los buques de inspección, emitir un mensaje *Entry* o *Exit* que se envía por INMARSAT a Bruselas y al secretariado NAFO en Dartmouth (Canadá).

Meteorología

Sin lugar a dudas es un factor esencial en el desarrollo de la campaña. En la época en la que se suele realizar, final del verano y otoño, los fenómenos más habituales son nieblas muy espesas y persistentes, borrascas que descienden sin cesar de la llamada zona del tren de las borrascas (producidas por la circulación general del aire en el hemisferio norte), situada entre la península de Labrador y Groenlandia, cambios muy bruscos de tiempo en apenas unas pocas horas y un descenso progresivo de la temperatura ambiente y de la del mar.

La frecuencia de generación y circulación de las borrascas es muy rápida y los cambios de tiempo se suceden con gran brusquedad en apenas unas pocas

horas. Los vientos de W y NW alcanzan los 40-50 nudos (algunas veces con rachas de hasta 60-70 nudos) y la mar llega a arbolada en poco tiempo. Normalmente no duran más de 36-48 horas. Si el viento sopla de N-NE, es conveniente cuanto antes salir de la zona de los Grandes Bancos y buscar aguas profundas porque la mar procedente del Atlántico se levanta mucho cuando llega a las sondas de 60-50 metros y las olas pueden llegar incluso a romper.

La temperatura ambiente va descendiendo progresivamente conforme avanza el verano-otoño y nos dirigimos hacia el norte, aunque se pueden dar días de subidas bruscas si el viento rola a componente sur. En cualquier caso, hacia el final de la campaña lo normal es rozar los

cero grados y con el viento la sensación térmica puede estar entre 0 y -10 grados. Los chubascos de nieve son normales y frecuentes y se puede producir hielo en cubierta, especialmente por la noche.

La temperatura del agua de mar está sometida a dos cambios: el climático, según la temporada, y el de corriente, al pasar de la influencia de la corriente templada del Golfo a la corriente fría del Labrador. Por el efecto del primero las temperaturas descienden hasta los 10-15 grados, pero por el segundo, cuando se llega al norte de la zona de regulación, en unas pocas millas cae la temperatura a los dos o tres grados. Este fenómeno está recogido en los derroteros de la zona de los Grandes Bancos y a la separación entre las dos grandes corrientes se la denomina la «pared fría».



El *Chilreu* con mala mar.

Una vez expuestos los principales fenómenos meteorológicos que podemos encontrar en la zona NAFO en los meses de agosto a diciembre, se comprende que lo realmente importante es disponer de la información necesaria en cantidad y calidad para poder tomar las decisiones adecuadas.

Las principales fuentes de información meteorológica (6) son:

- *Fleet Weather and Oceanographic Center Northwood* vía facsímil. Son mapas de previsión de situación de superficie para el Atlántico norte desde 24 hasta 128 horas con gran precisión. También tiene mapas de olas y de vientos. Ésta es la mejor información por su precisión y presentación. Los enlaces están definidos en —nueve— el manual de uso del equipo.
- Costeras de Canadá a través del NAVTEX. Es información breve pero muy precisa, y por supuesto incluye aviso de temporal.
- *Nacional Weather Service Washington DC/TPC Miami FL Ocean Prediction Center* por INMARSAT C. Este informe es sólo texto, sin mapas, un poco engorroso pero muy preciso, e incluye información acerca de los movimientos de las borrascas, zona de alcance de sus efectos y duración.
- Centro de Predicción y Vigilancia de la Defensa (CPVD) remite por mensaje y por INMARSAT B (fax) información diversa con mapas de otras fuentes y un análisis específico para la zona que se le precise. La forma de solicitarlo es mediante la publicación del Ministerio de Defensa, Estado Mayor Conjunto de la Defensa, *Manual de Apoyo Meteorológico a las Fuerzas Armadas*.
- Los productos facsímiles recibidos de las estaciones de Halifax y Boston son bastante precisos e incluyen información acerca de los movimientos de las borrascas (7), zona de alcance de sus efectos y duración.

Comunicaciones

Todos los buques de la UE tienen a bordo un observador que debe informar a diario al inspector de la UE en el buque contratado, o en este caso al coordinador de la CFCA embarcado en el patrullero de la Armada.

El enlace radio, que se denomina *Show List* o *Radio Show* se efectúa a una hora determinada, en torno a las 2030 Z, y el coordinador de la CFCA (8) que lo dirige va llamando uno a uno a todos los buques pertenecientes a la UE para que informen de las novedades diarias, incluido si han sufrido inspección de otra de la partes contratantes. La frecuencia de enlace es de 4.146 kHz.



Volviendo de la inspección.

Todos los buques cubren 24 horas la frecuencia 2.236 kHz. Este circuito se usa para avisos generales o enlaces previos entre los buques de inspección para luego pasar a otra frecuencia más discreta prevista de antemano.

Otras frecuencias de escucha permanente son las de de socorro, 2.182 kHz, y de emergencia aeronáutica, 121.5 MHz, en caso de que haya aeronaves en el aire.

En la zona de operaciones, la radiodifusión local E11L es insuficiente debido a fallos de recepción en el buque, por lo que es necesario pasar a redifusión general con Madrid E11G al objeto de tener comunicaciones buque-tierra.

Por otra parte, todos los días se recibe a bordo información actualizada de las posiciones de los pesqueros tres/cuatro veces al día vía *e-mail* por la Sección de Comunicaciones del *Fish Telecom* en Bruselas.

Canadian Coast Guard (CCGS)/Canadian Navy (HMCS) (9)

Canadá ejerce una gran presión inspectora en toda la zona NAFO mediante buques y aviones de la *Canadian Coast Guard* y de la Marina de Guerra, aunque también hay aviones del Ministerio de Pesca canadiense, denominado *Fisheries and Oceans Department*, y P-3 de la Fuerza Aérea canadiense.



Avión P-3 canadiense.

Como ya hemos comentado, los pesqueros más inspeccionados son, sin duda, los españoles y portugueses, pudiéndose dar el caso de inspecciones al mismo barco varios días seguidos. Incluso, si el tiempo lo permite, son posibles inspecciones nocturnas. Es fundamental en este sentido la labor del coordinador de la CFCA embarcado, quien debe mantener un enlace diario con los buques de inspección canadienses.



(1) En la zona NAFO se izan las banderas de inspección pesquera con el símbolo NW, de Northwest, tanto en el buque como en la *rhíb* que transporta a la pareja de inspectores que efectúa la inspección pesquera.

(2) Cartas Atlántico Norte: 4103-4102-4114-4101-4112-4405-4404-4407-2666-2670-4011-4014-4013-4010.

Cartas Este Canadá y Terranova: 232A-232B-324-3335-285-289-282-284-779-283-4736-4767-4764-4765-4766-4748-4763-4762-4751-4747-4746-3383-2342-4768-4774-4755-4754-4753-4752-293-290.

(3) Derroteros: NP 50-NP 59-NP-81-NP-67. Radioseñales: NP 281(2)-NP 283(2) y *Admiralty Tides Tables* NP 2002 (Vol. 2)

(4) Cartas Azores: 1950-1956-1957-1959-1895.

(5) Atendiendo al artículo 35 de las CEM, todos los pesqueros en la NRA deben estar equipados con un sistema autónomo capaz de transmitir automáticamente un mensaje de posición a un centro de seguimiento de pesca (CSP) o *Fisheries Monitoring Center* (FMC). Dicho mensaje, con formato estructurado, incluye datos del buque, tales como nombre, distintivo de llamada internacional, matrícula y folio, posición, capturas a bordo (cuando se requiera), transbordos (cuando se requiera), etcétera.

(6) La *Coast Guard* Canadiense recomienda el uso de las siguientes páginas *web* para previsiones meteorológicas en la zona de los Grandes Bancos de Terranova: *weather.noaa.gov/flash/marsh.shtml* y *weatheroffice.gc.ca/marine/forecast*.

(7) Durante la campaña del *Chilreu* del 1 de agosto al 27 de septiembre, los efectos de los huracanes *Hanna* e *Ike*, convertidos en tormentas subtropicales, se hicieron sentir en la zona de operaciones.

(8) La CFCA (*Community Fisheries Control Agency*) se trasladó recientemente de Bruselas a Vigo a mediados de julio.

(9) CCGS (*Canadian Coast Guard Ship*) y HMCS (*Her Majesty's Canadian Ship*).