



Atención: Sra. Charlina Vitcheva

Directora General de Asuntos Marítimos y Pesca

DG MARE – Comisión Europea

Joseph Straat II 99, B-1000- Bruselas (Bélgica)

Madrid, 18 de junio de 2025

Asunto: Exploración de alternativas para la continuidad de la pesca con caña y cebo vivo de atún afectadas por la expiración del Acuerdo de Sostenibilidad Pesquera entre la UE y Senegal.

Estimada Directora General, Sra. Vitcheva,

Nos dirigimos a usted en seguimiento a una solicitud realizada en el transcurso del Grupo de Trabajo 4 del LDAC sobre acuerdos de pesca celebrado en Bruselas el pasado 11 de marzo, relativos a las **consecuencias socioeconómicas para la flota europea (y en particular la cañera) derivadas de la no renovación del protocolo de pesca entre la Unión Europea y Senegal**, expirado el 17 de noviembre de 2024.

Tal como es conocido, la imposibilidad de continuar las negociaciones para un nuevo protocolo se produce en el contexto de la tarjeta amarilla emitida por la Comisión Europea a Senegal por no cooperar suficientemente en la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Esta situación, añadida a las decisiones unilaterales previamente adoptadas por las autoridades senegalesas en cuanto a la veda de pesca en la bahía de Hann, han afectado directamente a operadores europeos que tenían actividad regular bajo el marco de dicho acuerdo, particularmente a operadores que pescan con caña y cebo vivo dirigidas a especies como la sardina, la anchoa, el pericato o el jurel.

La pesca con caña es un arte ancestral de pesca muy selectivo y con bajo consumo de combustible, cuya pesquería está en proceso de certificación de MSC para las tres especies comerciales de atún a las que se dirige (SKJ - listado, BET - patudo y ALB – blanco o albacora), que ha operado históricamente desde Dakar con pabellón español y francés. Se trata además de la única pesquería en Europa en esta modalidad que congela a bordo.



Teniendo en cuenta la situación anteriormente descrita, esta flota compuesta en la actualidad por cuatro buques (tres de pabellón español y uno de pabellón francés) se encuentra actualmente amarrada de forma indefinida.

Por las condiciones del caladero, la carnada sólo se puede encontrar en cantidades abundantes en la bahía de Hann, objeto de una veda. Los barcos afectados han buscado durante varios años el cebo vivo en aguas de otros países con los que hay acuerdo de pesca con la UE, como Mauritania, Marruecos, Cabo Verde, Gambia o Guinea Bissau. Sin embargo, no han encontrado ni el tamaño ni las cantidades adecuadas.

Las autoridades de pabellón de estos buques (España y Francia) no pueden conceder ayudas dado que esta situación de parada temporal no se ajusta a los supuestos cubiertos por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMPA).

A mayores, los gobiernos de España y Francia no están por la labor de ofrecer ayudas al desguace o cese definitivo, por lo que la única solución para la continuidad de la actividad es buscar otros caladeros para asegurar la viabilidad económica de esta flota.

Por el momento, han pasado siete meses de parada forzosa en el puerto de Dakar de los cuatro barcos afectados, con un gasto medio por barco de 55.000 euros al mes, incluidos los insumos de gasoil (media de 300 litros diarios por barco), electricidad, gastos de mantenimiento y seguridad, amarre, tasas portuarias, trámites de agencias consignatarias, pertrechos y comida, entre otros.

Durante la citada reunión del GT4, se compartió con el LDAC información sobre una propuesta de exploración de nuevos caladeros y recursos alternativos (atunes y carnada) en aguas de terceros países del Pacífico oriental, como Costa Rica, Panamá o Colombia. Esta propuesta incluye el diseño de un proyecto piloto con campañas experimentales de evaluación científica, en cooperación con autoridades y operadores locales, para valorar la viabilidad socioeconómica y ambiental de una futura actividad autorizada, así como las ayudas necesarias para el mantenimiento de su actividad en la fase previa de diseño del proyecto.



Desde el LDAC, entendemos que esta situación plantea un caso relevante sobre cómo abordar transiciones justas y sostenibles para flotas afectadas por decisiones de política pública. Por ello, y sin prejuzgar la viabilidad técnica, jurídica o financiera de la propuesta mencionada, consideramos pertinente elevar esta cuestión a la atención de la Comisión Europea para su valoración.

Por todo lo arriba expuesto, el LDAC solicita a la Comisión Europea que explore mecanismos de apoyo y movilice los fondos necesarios –en línea con los instrumentos disponibles en materia de investigación, cooperación internacional o transición justa– para desarrollar un proyecto piloto en aguas del Pacífico de Costa Rica, Panamá y Colombia con campañas experimentales científicas para estudiar el estado del recurso (atún y carnada) para su potencial explotación.

Esperando que esta solicitud sea valorada, quedamos a disposición de la Comisión para facilitar los elementos técnicos o informativos adicionales que considere oportunos. Un saludo,

Atentamente,



Long Distance Advisory Council
C/ Núñez de Balboa nº 49, 3º izda.
28001 Madrid (España)
CIF: G89090243

Alexandre Rodríguez

Secretario General del LDAC, en nombre del Presidente y los miembros del LDAC