

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «La situación y desafíos de la flota atunera tropical de la Unión Europea» (Dictamen exploratorio)

(2011/C 48/05)

Ponente: Gabriel SARRÓ IPARRAGUIRRE

El 20 de enero de 2010, de conformidad con el artículo 304 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, la Presidencia española de la Unión decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre el tema

«La situación y desafíos de la flota atunera tropical de la UE» (dictamen exploratorio).

La Sección Especializada de Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 31 de agosto de 2010.

En su 465º Pleno de los días 15 y 16 de septiembre de 2010 (sesión del 15 de septiembre de 2010), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 118 votos a favor, 1 voto en contra y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones

1.1 El CESE considera que los altos estándares sociales, sanitarios, de seguridad alimentaria, medioambientales, jurídicos, de seguridad de la navegación marítima, de buena gobernanza y de control que exige el régimen de la UE son un excelente ejemplo de la explotación racional y sostenible de los recursos.

1.2 Ahora bien, la aplicación de dichos principios grava el costo de un producto que tiene que competir con las producciones de otros países que gozan de un régimen más relajado en todos estos aspectos. La UE debe seguir promoviendo la aplicación de todos estos elementos en el resto de flotas mundiales: igualar por arriba, con el estándar europeo como referencia para el resto de los operadores.

1.3 El Comité estima que el principal desafío al que se enfrenta el sector atunero tropical europeo es el de su supervivencia en un entorno de competencia desleal por parte de flotas de terceros países y con un marco jurídico estricto generado por la propia UE.

1.4 La aplicación de una legislación estable y que fomente una competencia libre pero leal es el reto europeo a nivel internacional. Es fundamental diseñar una política europea integrada y coherente en todas sus facetas, que permita mantener la competitividad y la sostenibilidad del sector atunero tropical europeo en sus tres aspectos: económico, social y medioambiental, tal y como se define en el Convenio sobre la Diversidad Biológica firmado en Río de Janeiro en 1992.

1.5 Con relación a la piratería, el Comité solicita que los Estados miembros y el Consejo hagan las gestiones oportunas para que el mandato de la Operación «Atalanta» de lucha contra la piratería en el Océano Índico recoja de manera específica la protección de la flota atunera.

1.6 El CESE considera que el mantenimiento de los acuerdos de asociación pesqueros (AAP) es fundamental para la continuación de las actividades de la flota atunera tropical europea. Así mismo, insta a la Comisión a que amplíe la red de acuerdos atuneros en función de las necesidades de la flota europea y que contemple urgentemente la posibilidad de plantear una excepción a la cláusula de exclusividad de los AAP, de tal forma que la flota europea pueda obtener también licencias privadas de pesca, siempre y cuando el estado de los recursos lo permita de acuerdo con la mejor información científica disponible.

1.7 El liderazgo de la UE en las organizaciones regionales de pesca (ORP) para promover los principios de una pesca responsable y sostenible es crucial para conseguir una gestión adecuada de los recursos a nivel mundial. El Comité considera que se debe redoblar el esfuerzo europeo en este ámbito.

1.8 El mantenimiento de los sistemas preferenciales ACP y SPG+, sin alteraciones como la reciente concesión del origen universal a Papúa Nueva Guinea y Fidji, que desequilibra el mercado mundial del atún, es de vital importancia para asegurar la supervivencia de la industria europea y de sus inversiones en terceros países. El Comité considera que, en previsión de posibles perturbaciones en el sector atunero europeo, se deben analizar y, en su caso, aplicar, las medidas de vigilancia y salvaguardia previstas en el Acuerdo de Asociación Interino entre la Comunidad Europea y los Estados del Pacífico.

1.9 El mantenimiento de los aranceles europeos a los productos procesados del atún es de crucial importancia para mantener la competitividad de la industria europea. El CESE estima que se debe intentar conseguir el mejor nivel de protección posible, tanto en el marco de la OMC como en el de las negociaciones comerciales de la UE con terceros países.

1.10 En vista de todo lo anterior, el CESE considera que las instituciones europeas deben defender el principio de preferencia comunitaria. Asimismo, estima que la indemnización compensatoria para los atunes tropicales entregados por la flota europea a la industria transformadora debería situarse en su contexto originario, es decir, en el 93 % del precio de referencia de la UE, dado que, en los últimos años, ésta se ha devaluado considerablemente, llegando hasta el 87 % del precio de producción.

2. Situación actual de la flota atunera tropical de la Unión Europea

2.1 En Europa, la pesca del atún comenzó a desarrollarse a mediados del siglo XX, en España y Francia, para satisfacer la creciente demanda de la industria conservera que abastecía el mercado interior. Inicialmente se trataba de una pesca costera dedicada a la captura de bonito (*Thunnus alalunga*). Con el paso del tiempo y las mejoras tecnológicas la pesquería fue extendiéndose hacia el sur para capturar las especies de túnidos tropicales: el rabil (*Thunnus albacares*), el listado (*Katsuwonus pelamis*) y, en menor medida, el patudo (*Thunnus obesus*). Se empezó pescando en aguas próximas a Francia, España y Portugal. Posteriormente, en las décadas de los sesenta y de los setenta, las flotas se dirigieron a las costas occidentales de África; en los ochenta y los noventa, al Índico y al Pacífico Oriental y, finalmente, a principios del siglo XXI, al Pacífico Occidental.

2.2 La pesca de túnidos tropicales que realiza la flota de cerco de la UE es pelágica y selectiva. Su objetivo son los grandes cardúmenes de atún que se concentran en la banda tropical de los tres principales océanos. Las capturas se realizan en alta mar o en las zonas económicas exclusivas (ZEE) de terceros países.

2.3 Los túnidos, muy apreciados por sus propiedades nutricionales, forman parte de la alimentación básica de muchos países del mundo, son objeto de importantes intercambios comerciales y representan una importante fuente de ingresos para los países implicados en la pesca, en la transformación y en la comercialización.

2.4 Estas circunstancias son la principal causa de que la pesca del atún sea una actividad económica muy importante en determinados países. En la actualidad se pescan, con todos los artes, más de 4 millones de toneladas de túnidos tropicales en todo el mundo, de las cuales el cerco capture unos 2 millones de toneladas. En general, las poblaciones de estas especies se encuentran en un buen estado de explotación, con programas de gestión adecuados en cada océano por parte de las ORPs.

2.5 La flota europea consta de 54 buques atuneros cerqueros congeladores (34 españoles y 20 franceses), que capturan conjuntamente unas 400 000 toneladas anuales, cerca del 10 % de las capturas mundiales.

2.6 La mayor parte de estos buques faenan en aguas internacionales y al amparo de los 13 acuerdos de asociación pesquera entre la UE y países tercero (6 en el Atlántico, 4 en el Índico y 3 en el Pacífico).

2.7 En el mundo existen unos 30 países con unos 580 buques dedicados a la pesca de túnidos tropicales, con una capacidad de 650 000 GTs⁽¹⁾). La flota cerquera europea, con 97 500 GTs, supone el 9 % de los barcos y el 15 % de la capacidad atunera mundial.

2.8 El principal caladero de túnidos tropicales es el Océano Pacífico, con el 67 % de las capturas mundiales, seguido del Índico con el 22 % y del Atlántico con el 11 %.

2.9 Las capturas del atún tropical están gestionadas por cuatro ORPs específicas:

2.9.1 CICAA-ICCAT (International Commission for the Conservation of Atlantic Tuna – Comisión Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico), que cubre el Océano Atlántico y sus mares adyacentes, como el Mediterráneo. Fundada en 1969.

2.9.2 CTOI-IOTC (Indian Ocean Tuna Commission – Comisión del Atún del Océano Índico), que cubre el Océano Índico. Fundada en 1997.

2.9.3 CIAT-IATTC (Inter-American Tropical Tuna Commission – Comisión Interamericana del Atún Tropical), que cubre el Pacífico Oriental (zona de las Américas). Fundada en 1949.

2.9.4 CTPOC-WCPFC (Western and Central Pacific Tuna Commission – Comisión de Túnidos del Pacífico Occidental y Central), que cubre el oeste y el centro del Océano Pacífico (zona de Oceanía y de Asia). Fundada en 2004.

2.10 La flota europea está sometida a numerosos controles administrativos, que dependen de varios ministerios nacionales y de varias direcciones generales de la Comisión Europea. Para que un barco pueda navegar y comercializar su producción con bandera de un Estado miembro de la UE, debe cumplir los requisitos burocráticos que se exigen para obtener los certificados de arqueo, de casco, de máquinas, de instalación frigorífica, de equipos del buque, de navegabilidad, de salvamento marítimo, de seguridad e higiene del trabajo, de registro sanitario, permisos especiales de pesca, licencias de pesca en los distintos países en los que faena, control por satélite, control mediante observadores a bordo, controles de capturas a través del diario electrónico de a bordo, controles de ventas, etc. Mantener los certificados, permisos y licencias que se han mencionado lleva una gestión diaria, de renovación anual y de revisiones periódicas que ninguna otra flota pesquera mundial tiene que soportar con tanta intensidad. Todos estos requisitos incrementan considerablemente los costes de explotación de las flotas europeas.

⁽¹⁾ Del inglés «Gross Tonnage»: medida de la cubicación o arqueo de un buque.

2.11 Asimismo, la flota atunera europea está sometida al cumplimiento de lo dispuesto en la Política Pesquera Común, a diferencia de las flotas de terceros países. La aplicación de los principios de esta política, basada en la pesca responsable, en las recomendaciones de las ORPs, en el cumplimiento de las normas de higiene, de navegación, de seguridad, de medioambiente o de protección social de los trabajadores, supone un alto coste para el armador europeo y reduce la competitividad frente a buques de países en los que estas obligaciones no se aplican, o se aplican de manera más laxa.

2.12 En los últimos años, además, la flota europea está sufriendo los problemas generados por la piratería en el Índico. Esta situación está provocando, además de la situación de miedo e inseguridad que sufren las tripulaciones embarcadas en los atuneros en ejercicio de su legítima actividad empresarial, una menor pesca y el incremento de los costes de explotación por el mantenimiento de servicios de seguridad a bordo de los buques.

2.13 El principal uso de la producción de túnidos tropicales es la industria conservera, la cual está considerada como la primera del mundo en transformación de pescado. Europa es el primer mercado mundial, con un consumo de atún tropical enlatado de 800 000 toneladas al año, más de la mitad importadas de terceros países.

3. Evolución de la flota atunera tropical europea

3.1 La flota atunera tropical europea ha recorrido en los últimos 50 años un camino paralelo al de la industria europea transformadora de atún tropical.

3.2 El atún fue el primer producto de la pesca totalmente liberalizado de arancel comunitario para proteger a la industria transformadora. La entonces CEE estableció una indemnización compensatoria que pagaba al armador la diferencia entre el precio de venta y el 93 % del precio de referencia fijado anualmente. Al disminuirse posteriormente este porcentaje al 87 %, la indemnización ha dejado de pagarse a los armadores europeos en los últimos años, por lo que hoy resulta totalmente ineficaz.

3.3 La flota y la industria conservera europeas llevan muchos años propiciando el desarrollo económico de terceros países al amparo de la política comercial de la UE. En este sentido, los acuerdos de Yaundé, Lomé y Cotonú han propiciado un marco estable para el comercio entre los países ACP y la UE. Así mismo, el SPG+ ha impulsado el comercio entre la UE y sus socios comerciales de América Central y la Comunidad Andina.

3.4 Bajo el régimen de los acuerdos de asociación económica (EPAs), los países ACP se benefician del libre acceso al mercado europeo al exportar sus productos de atún tropical (entero, en lomos y en conserva) con un arancel del 0 %. Estas condiciones

han permitido que la industria transformadora atunera europea haya realizado inversiones directas en Costa de Marfil, Ghana, Madagascar, Seychelles e Isla Mauricio, e indirectas en Kenia y Senegal. Estas inversiones han contribuido a generar más de 40 000 puestos de trabajo en estos países y han favorecido la transferencia de tecnología.

3.5 Igualmente, el Sistema de Preferencias Generalizadas Plus (SPG+) fue establecido por la UE para ampliar las condiciones comerciales favorables a países de América Central y del Sur, aplicando a los productos de la pesca un arancel reducido del 0 %. Las inversiones europeas se han dirigido a países como Ecuador, El Salvador, Guatemala, Brasil (SPG general o terceros, con un arancel del 24 % para las conservas) y Chile (mediante el acuerdo de libre comercio con la UE), y de manera indirecta a Colombia y Venezuela, contribuyendo a mantener los 50 000 empleos directos de la industria atunera.

3.6 Gracias a estos acuerdos, las empresas europeas han transferido parte de sus buques a terceros países de África, América y Oceanía, enarbolando el pabellón de aquellos países a los que la UE identifica como socios preferenciales de la Unión, y en los que recomienda la integración o la formación de sociedades mixtas con empresas de esos países.

3.7 Parte de las 400 000 toneladas capturadas por la flota tropical europea son desembarcadas y transformadas en estas factorías construidas en terceros países, y proporcionan un alto nivel de empleo en puerto, pagan tasas portuarias por desembarque o transbordo de pescado, se aprovisionan en los diferentes puertos de estos terceros países y contribuyen sensiblemente al desarrollo de los mismos.

3.8 Veamos pues el sector atunero en su conjunto: flota e industria procesadora han evolucionado conjuntamente, creando el único sector pesquero europeo con una estructura interprofesional transnacional, debido a la cantidad de intereses comunes que reúnen a los industriales europeos. El sector atunero europeo, tal y como se ha mencionado anteriormente, ha realizado una serie de inversiones y ha generado actividad económica en terceros países siguiendo las directrices de la UE, dirigidas a los países que gozan de los sistemas preferenciales que otorga la UE.

4. Desafíos de la flota atunera tropical de la UE.

4.1 El principal reto de la flota e industria atunera europea es la competencia desigual con otros operadores que han fijado su objetivo de crecimiento en el mercado europeo, en el que se consume el 50 % de la producción mundial (UE más terceros países) de conservas de atún tropical.

4.2 La producción mundial de conservas de atún se sitúa en torno a 1 600 000 toneladas, de las cuales la UE produce alrededor de 330 000⁽²⁾.

4.3 La flota atunera europea tiene como principales competidores a las flotas asiáticas de cerco atunero que faenan en el caladero más rico del mundo, el océano Pacífico, donde se captura más del 60 % del atún tropical mundial. Estas flotas suministran principalmente a la mayor zona de procesado de atún tropical, el triángulo compuesto por Tailandia, Filipinas e Indonesia. Sus productos, de menor calidad, son sumamente competitivos en precio en el mercado europeo, en el que ya tienen un 35 % de cuota pese a contar con un arancel del 24 %.

4.4 Igualmente, el sector transformador de los productos del atún sufre problemas de pérdida de competitividad frente a países terceros que no son ACP ni SPG+ similares a los expuestos anteriormente respecto de las flotas. En la mayoría de los casos, la compra de materia prima más barata, la menor fiscalidad, la diferencia de costes salariales y de protección social de los trabajadores y la rebaja de las garantías sanitarias de los productos elaborados son aspectos que, sin duda, reducen los costes de producción y permiten vender las importaciones a un precio inferior al de los de los productos europeos.

4.5 En líneas generales existen dos esquemas distintos de producción atunera en el mundo. Por un lado, el esquema de la flota europea o de la inversión europea en terceros países (ACP o SPG), que suministra a la industria procesadora europea o ACP-SPG, con los máximos estándares de seguridad en el trabajo, protección social, seguridad alimentaria, protección medioambiental y respeto de las normas de pesca responsable. El otro esquema, en vías de expansión, es el de unas flotas e industrias poco preocupadas por la sostenibilidad y con estándares sociales, laborales y sanitarios muy inferiores.

4.6 Así como a los países ACP y SPG se les exige, para acceder a un sistema preferencial en la UE, que se adhieran a una serie de convenios internacionales que regulan todos estos aspectos, el resto de países exportadores hacia la UE deberían mantener esos mismos estándares para poder acceder al mercado europeo, garantizando una competencia justa con la producción europea y con los socios preferenciales de la Unión.

4.7 Otra de las principales amenazas para el mantenimiento de la actividad atunera europea es la modificación de la legislación europea que regula el delicado equilibrio del mercado mundial del atún. Esta legislación, a través de los acuerdos de

asociación económica, ha jugado un papel clave para dirigir las inversiones y el desarrollo del sector atunero europeo hacia los países designados por la UE como socios prioritarios.

4.8 Este marco de desarrollo, que se ha mostrado especialmente eficaz para el sector atunero, se ve amenazado por las negociaciones en la OMC, las posibles negociaciones de la UE con otros países o conjuntos de países en el marco de tratados de libre comercio y la reciente modificación de las reglas de origen que conceden el origen universal⁽³⁾ a Papúa Nueva Guinea y Fidji.

4.9 Tanto en el marco de la OMC como en las negociaciones bilaterales, el mayor riesgo que corre el sector atunero es la eliminación de los aranceles aduaneros de los productos procesados del atún. El atún entero congelado lleva más de 30 años totalmente liberalizado (arancel cero) con el fin de asegurar el aprovisionamiento de la industria procesadora europea, por lo que la flota de la UE está obligada a competir abiertamente con otras flotas que exportan atún entero congelado al mercado europeo. Sin embargo, un progreso en la liberalización de los productos procesados del atún solo acarrearía el progresivo deterioro de la industria europea y la pérdida de empleo y de actividad económica a favor de los competidores extranjeros con menores costes.

4.10 La concesión del régimen de origen universal para los productos de la pesca en el marco del Acuerdo de Asociación Económica del Pacífico para Papúa Nueva Guinea y Fidji altera el equilibrio del mercado atunero mundial, con consecuencias catastróficas para la industria europea y de los otros países ACP y SPG. La eliminación del requisito de origen ACP o UE al atún que sea procesado en Papúa Nueva Guinea o Fidji para obtener un arancel cero en el mercado europeo está provocando un movimiento de los principales competidores, principalmente asiáticos, para la construcción de nuevas plantas de procesamiento en Papúa Nueva Guinea.

4.11 Con esta concesión, la UE está fomentando la sobre-explotación de los recursos atuneros del Pacífico, cuyas poblaciones están ya al límite. Además, las empresas que van a conseguir el acceso al mercado europeo con arancel cero son principalmente las asiáticas, a las que se les está incentivando a aumentar la capacidad de producción de conservas en un mercado de precios deprimidos por el exceso de oferta. La presencia europea en la zona del Pacífico Occidental y Central está limitada a 4 atuneros, por voluntad política de los países del Forum Fisheries Agency liderado por Papúa Nueva Guinea.

⁽²⁾ Reglamento (CE) nº 1528/2007 del Consejo, de 20 de diciembre de 2007, por el que se aplica el régimen previsto para las mercancías originarias de determinados Estados pertenecientes al grupo de Estados de África, del Caribe y del Pacífico (ACP) en los acuerdos que establecen Acuerdos de Asociación Económica o conducen a su establecimiento - Anexo I, art. 4.3, a).

⁽²⁾ FAO 2007.

4.12 Esta concesión supone un agravio comparativo para el resto de países ACP y SPG porque da una ventaja única a Papúa Nueva Guinea y Fidji con respecto a la facilidad de obtener materia prima a bajo precio: los primeros tienen que cumplir las reglas de origen y los segundos no. También puede suponer una forma de blanquear productos procedentes de la pesca ilegal.

4.13 Otro desafío que tiene la flota atunera tropical europea es el mantenimiento de la red de acuerdos de asociación pesqueros. Esta red es fundamental, porque garantiza el acceso de la flota europea a recursos altamente migratorios en un marco de seguridad jurídica y de transparencia único en el mundo. El atún tropical se concentra en el espacio y en el tiempo sin un patrón fijo de movimiento, por lo que la operación de la flota atunera necesita del mayor número posible de acuerdos de pesca en los tres principales océanos.

4.14 En la actualidad existe un grave déficit de licencias de pesca para el segmento de atuneros congeladores en el océano Atlántico, debido, entre otras razones, a la disminución de los acuerdos en los últimos años y, en especial, a la piratería en el océano Índico, que ha provocado que algunos de los buques que pescan en esa zona traten de buscar refugio en el Atlántico, donde la pesca se puede seguir ejerciendo en unas mínimas condiciones de seguridad. Por tanto, se considera imprescindible que la UE solicite a los países ribereños una ampliación del cupo de licencias en todos los AAP del Atlántico, siempre y cuando el estado de los recursos lo permita de acuerdo con la mejor información científica disponible.

4.15 Dado que esta ampliación podría dilatarse en el tiempo más de lo deseado, al no depender en exclusiva de la UE, el CESE propone que se contemple urgentemente la posibilidad de plantear una excepción a la cláusula de exclusividad de los AAP (la cual impide a los armadores europeos obtener licencias privadas de pesca en aquellos países en los que exista un AAP), de tal forma que la flota europea pueda obtener licencias privadas de pesca, siempre y cuando el estado de los recursos lo permita de acuerdo con la mejor información científica disponible.

4.16 La flota atunera tropical considera que, de acuerdo con las conclusiones del Consejo de 2004, la Unión debe consolidar la importancia de los acuerdos de asociación pesquera en la reforma de la PPC y retomar una política de expansión de la red de acuerdos a los países más importantes de cada océano, negociando nuevos acuerdos con, a saber:

— Atlántico: Senegal, Guinea Conakry, Sierra Leona, Liberia, Ghana, Guinea Ecuatorial y Angola.

— Índico: Kenia, Tanzania, Islas Francesas del Canal de Mozambique, Territorios Británicos del Océano Índico y Yemen.

— Pacífico: Ecuador, Colombia, Perú, Panamá, Costa Rica y un acuerdo regional con el *Forum Fisheries Agency*.

4.17 Por otro lado, la flota atunera tropical europea considera indispensable la continuación de la presencia de la UE en las ORPs atuneras, marcando las pautas de una pesca responsable como hace actualmente (apoyada en el comportamiento de su flota atunera).

4.18 La UE es, junto con Japón y Corea, la única parte contratante miembro de las cuatro ORPs atuneras (ICCAT, CTOI, CIAT, WCPFC), y debe dotarse de los medios que le permitan jugar un papel de promoción coherente y objetiva de los principios de pesca responsable.

4.19 El CESE considera que la UE debería promocionar un sistema de gestión lo más homogéneo y coherente posible a nivel mundial, en clara respuesta a la realidad de un mercado totalmente globalizado como es el del atún tropical, con la visión futura de un organismo internacional que gestione las cuestiones horizontales que competen a la pesca atunera mundial. Este sistema de gestión global se ha empezado a gestar en el proceso de Kobe de revisión del funcionamiento de las ORPs atuneras.

4.20 Respecto de la piratería en el Océano Índico, la flota atunera europea muestra su gran preocupación por la extensión de los ataques piratas a buques atuneros a lo largo de 2009 y del presente año 2010, produciéndose los mismos cada vez más lejos de las aguas bajo soberanía de Somalia, algunos a 1 000 millas de la costa somalí, e incluso dentro de la ZEE de Seychelles y de otros países ribereños (Kenia, Tanzania).

4.21 La flota atunera es especialmente vulnerable a los ataques de piratas. A diferencia de los buques mercantes, que están en constante navegación, los atuneros, en la faena de pesca, se encuentran inmovilizados entre dos y tres horas con la red largada en el agua, con lo que el riesgo de ataque y abordaje por parte de piratas es más elevado. Además, el bajo franco bordo de estas unidades y la rampa en popa facilita el abordaje de los piratas.

4.22 Por todo ello, urge la necesidad de que se modifique el mandato de la Operación «Atalanta» (Acción Común 2008/851/PESC del Consejo, de 10 de noviembre de 2008, relativa a la Operación Militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, prevención y la represión de los

actos de piratería y del robo a mano armada frente a las costas de Somalia) para recoger de manera específica la protección de la flota atunera que faena en el océano Índico con el fin de evitar el acoso y secuestros como el del Playa de Bakio (2008) o el del Alakrana (2009).

4.23 Debido a la escasez de licencias en el Atlántico y a las medidas de contingenciacin acordadas en las ORPs del Pacífio, los atuneros europeos tienen muchas dicultades en la actualidad para desplazarse del Índico a otros océanos. Además, de la actividad de la flota atunera en el Océano Índico dependen buen número de trabajadores en las empresas armadoras y de los

pases terceros, que trabajan tanto en las fábricas de conserva como en los puertos donde recalca la flota, por lo que el abandono de la misma traería aparejada la destrucción de numerosos puestos de trabajo, no sólo en la UE sino también en Seychelles, Madagascar, Kenia, Mauricio, etc.

4.24 Estos son los desafíos que afrontan la flota atunera tropical y la industria transformadora y conservera de atún de la UE de cara a su estabilidad y a su mantenimiento a nivel mundial, que no suponen ningún gasto económico para el Fondo Europeo de la Pesca (FEP) y que únicamente requieren decisiones políticas por parte de la UE.

Bruselas, 15 de septiembre de 2010.

*El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo*

Mario SEPI