

## Repaso a un confuso debate: FINNING VS. CERCENAMIENTO

**Jaime Mejuto**  
CIENTÍFICO TITULAR DEL  
INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFÍA

**El tecnicismo de estos dos conceptos, aparentemente sinónimos pero realmente opuestos,** impidió a muchos comprender el fondo de un debate con impacto para el sector pesquero europeo y contribuyó, con ciertas ayudas, a desenfocar la visión de la opinión pública. Después de más de una década de decisiones encadenadas, pocos de los que han intervenido en el proceso hacen su reflexión apoyada en argumentos científico-técnicos y con frecuencia se sigue enfocando como cuestión de fe o de imagen, en nombre de la *conservación* o la *sostenibilidad* -conceptos de amplio consenso- o aludiendo al peso de la *opinión pública*. Justificar las decisiones tomadas en base a que la opinión pública tiene hoy más relevancia que el conocimiento no deja de ser un síntoma preocupante de cómo está funcionando, en algunos casos, el sistema de ordenación en el mundo de la pesca. Configurar la *opinión pública* y seguir su estela se ha vuelto más sencillo y rentable que convencer y legislar en base al conocimiento.

Nadie duda que el Reglamento 605/2013 del Parlamento y Consejo Europeo, que fija la política de *aletas adheridas* o prohibición del *cercenamiento* a bordo de aletas de tiburón a flotas con pabellones de la UE, no sea un mecanismo válido para verificar la correspondencia en los desembarcos entre los cuerpos y su *set de aletas* en el caso de algunos tiburones pelágicos destinados al consumo humano. El debate era si esa medida era adecuada y proporcionada al ámbito pesquero europeo, más eficaz y práctica que otras aplicadas por Estados avanzados y responsabilizados con la sostenibilidad para, asegurando en todo caso un claro objetivo *anti-finning* sobre el cual siempre ha existido consenso, no se produjeran innecesarios daños colaterales ya que no se trataba de un problema europeo.

Es importante aclarar al lector que no esté al corriente que este reglamento en vigor, aplicable a buques con pabellones de la UE, no permite el *cercenamiento* de aletas a bordo, es decir durante el proceso de congelación del pescado en el mar, de forma que la llegada a puerto de la captura congelada debe hacerse, en cada ejemplar, con sus aletas *naturalmente adheridas* a los cuerpos. Por tanto, los ejemplares congelados y con sus aletas adheridas deben procesarse rápidamente al llegar a puerto para separar cuerpos y aletas y comercializarlos a sus respectivos mercados. Desconozco si hay precedente en la legislación europea.

Sin embargo, reglamentos anteriores permitían en ciertas circunstancias procesar íntegramente y congelar a bordo algunas de las más abundantes especies de tiburones pelágicos de interés para las flotas europeas, las cuales deberían estar bajo un marco europeo de ordenación como el aplicado a otras especies *ícticas*. La gran diferencia es que, en el caso de esas abundantes especies capturadas por las flotas europeas, prioritariamente la tintorera y secundariamente el marrajo dientuso, además de sus cuerpos son también aprovechadas otras partes como las aletas para consumo humano -lo que implica mayor

Configurar la  
opinión pública y  
seguir su estela  
se ha vuelto más  
sencillo y rentable  
que convencer y  
legislar en base al  
conocimiento

aprovechamiento que en el caso otras muchas especies *ícticas*- de forma que entre cuerpos y aletas anteriormente se exigía el cumplimiento de un ratio o factor de conversión en los desembarcos y posteriormente, mediante el Reglamento del 2013, ese *cercenamiento* a bordo ha quedado prohibido a la flota europea.

### ¿CUÁL HA SIDO EL DEBATE?

El debate intracomunitario se inició sobre 2003 a partir de una iniciativa de la Comisión Europea en relación a este asunto siguiendo a una parte de opinión pública que asimiló a la flota europea con prácticas indeseables aplicadas por otras flotas, tratándose luego erróneamente de emular a nivel comunitario regulaciones de otros países de nuestro entorno económico pero que eran inadaptadas a una realidad pesquera europea más conservacionista y responsable (basada en el aprovechamiento integral de cuerpos y aletas completas), sin considerar la situación biológica de esas especies ni los estudios de varios Institutos europeos sobre el asunto, y confundiendo la opinión pública dos conceptos antagónicos: El *finning*, término inglés que se ha traducido como *corte de aleta* o incluso como *cercenamiento*, pero que realmente es interpretado internacionalmente como práctica execrable que consiste en el aprovechamiento de sólo las aletas de los tiburones y el descarte de sus cuerpos; y el *cercenamiento*, que consiste en procesar los tiburones a bordo, como las demás especies *ícticas*, cercenando sus aletas como parte de ese proceso, de forma que tanto cuerpos como aletas, y en ocasiones incluso otras partes útiles, son aprovechadas íntegramente, en el caso de la flota europea.

Una parte de la flota europea con sistemas de procesado-congelación a bordo realizaba el *cercenamiento* como parte de la preparación del pescado en aquellas

mareas de larga duración en caladeros lejanos, tratando de aprovechar cuerpos y aletas completas. Los desembarcos procedentes de aguas más próximas con frecuencia se realizaban en fresco, con las aletas unidas a sus cuerpos, de forma que el cercenamiento en ese caso podía ser realizado en puerto. Numerosos estudios fueron realizados por Institutos europeos durante esos años en relación a estos asuntos, incluyendo descriptivas detalladas de estas prácticas y procesos, equivalencia entre cuerpos y aletas adaptados a la flota europea, etc., con resultados muy similares entre ellos.

Sin embargo, imágenes, artículos y acciones diversas tuvieron difusión e influencia, generalizando problemáticas y especies, y confundiendo con frecuencia *finning* y *cercenamiento*. Según funcionarios relevantes de la UE, algunas imágenes repetidas sobre *finning*, independientemente de su procedencia, fiabilidad y antigüedad, tuvieron más peso en las decisiones tomadas que los estudios europeos, que evidencias de todo tipo y que la propia legislación comunitaria comparada. Otro factor a considerar para comprender esta historia es que las flotas más afectadas por esos reglamentos eran, sobre todo, de España y Portugal y eso explica, no nos engañemos, parte de las iniciativas, de las decisiones y de los apoyos alcanzados. El pragmatismo del que suelen hacer gala algunos importantes Estados europeos y sus representantes cuando los asuntos de la pesca les afectan, hizo en este debate mutis por el foro.

### ¿QUÉ SE HA GANADO Y PERDIDO CON EL REGLAMENTO COMUNITARIO DE ALETAS ADHERIDAS?

Toda iniciativa legislativa debe ser pro-



Ejemplares de *Prionace glauca* procesados y congelados a bordo con sus aletas adheridas (Foto cortesía de Equipo de Túnidos y Afines, IEO de A Coruña)

porcionada y eficaz a los fines perseguidos y prever sus impactos. Sin embargo, la verificación de la eficacia en este caso no es sencilla ya que parece dudoso el objetivo perseguido por el legislador. Si el reglamento pretendía prevenir prácticas de *finning* en la flota europea y evitarlas a nivel internacional -pese a haber alternativas de regulación y control tan eficientes para la flota europea como las aplicadas en otros países avanzados sin producir daños colaterales- y contribuir *sotto voce* hacia prácticas pesqueras precautorias; entonces deberíamos concluir el poco éxito del reglamento para esos objetivos. Por el contrario, si el Reglamento pretendía mejorar la imagen de la UE sobre temas ambientales, introducir desconfianza internacional sobre las prácticas de pesca de una parte de la flota europea, generar un impacto económico-social negativo en las flotas de algunos EEMM y, al mismo tiempo,

dar apariencia ante una parte influyente de la opinión pública de contribuir a la *conservación* de estas especies; entonces deberíamos concluir el éxito del Reglamento para estos últimos objetivos.

Aunque la UE ha conseguido incrementar apoyos para intentar internacionalizar su posición, los foros multilaterales de ordenación pesquera más relevantes de momento han rechazado su propuesta. Otros países de amplia trayectoria conservacionista han implementado recientemente regulaciones distintas considerando las recomendaciones en vigor adaptadas a su realidad pesquera y en base a estudios específicos en sus flotas; sin perder en ningún caso un ápice de credibilidad sobre el comportamiento responsable de sus flotas o sobre el indiscutible objetivo *anti-finning* de esos Estados.

Algunos opinan que la implementación progresiva de la política de *aletas adheridas* debe esperarse en el futuro en foros multilaterales, aunque quizás por presión mediática más que por utilidad para prevenir el *finning* en flotas que lo han practicado y practican. Sin embargo, la realidad actual en países avanzados también comprometidos con la sostenibilidad apunta hacia la implementación a nivel doméstico de regulaciones más adaptadas a las prácticas responsables y verificables mediante otros mecanismos tan eficaces y menos lesivos. Mientras tanto, las normas y condiciones de control aplicadas a cada flota son muy distintas pese a compartir un mercado globalizado con estándares de control y cumplimiento muy desiguales entre pabellones.

Las flotas europeas están bajo una dinámica exigente en cuanto al control de capacidad, acceso a los recursos pesqueros,

seguimiento de su actividad y condiciones para realizarla, a la cual se han adaptado. Sin embargo, este reglamento ha jugado significativamente en favor de una crisis de sostenibilidad económica en estas flotas europeas afectadas. No sólo ha tenido impacto económico-social incrementado costes de explotación y provocando inconvenientes comerciales severos, sino que ha contribuido a generar desconfianza internacional sobre las practicas pesqueras de la flota europea, ha incrementado la penosidad laboral de los tripulantes y los riesgos laborales asociados. Además, ha incrementado el impacto ambiental obligando a producir residuos al tener que reprocesar el producto en puerto y descartar materiales de trazabilidad que, por imperativo legal, deben ser reemplazados durante esos procesos; entre otros inconvenientes. Algunos de estos impactos eran perfectamente previsibles y anunciados, y por tanto no pueden calificarse ahora como indeseados. Estos días estamos asistiendo a nuevos daños colaterales provocados por informaciones sesgadas y decisiones desenfocadas las cuales, si bien parten de generalizaciones simplistas e interesadas de los problemas, son otro síntoma del desenfoque en la opinión pública sobre el estado de los distintos stocks de estas especies y probablemente consecuencia de las dudas a las cuales la UE ha contribuido con este reglamento en relación a las prácticas pesqueras de su propia flota.

¿Podrían asumirse esos problemas colaterales como mal menor en nombre de la *conservación* y la *sostenibilidad* de estos stocks-especies? Por desgracia, no hay ninguna razón para pensar en ese sentido. La sostenibilidad de estas especies depende de factores más complejos que afectan a la intensidad de pesca aplicada, es decir, al control de la capacidad global o de la mortalidad por pesca internacional a la cual la UE contribuye someramente en relación a las capturas mundiales declaradas del conjunto de estas especies, y probablemente con una aportación aun menor de la estimada ya que una parte de las capturas internacionales de estas especies son realizadas por

flotas-artes con registros deficientes o inexistentes entre las cuales probablemente se encuentren algunas de las que realizan *finning*.

Es cierto que la flota europea se ha adaptado por imperativo legal a las nuevas prácticas exigidas por este reglamento. Pero eso no implica que la ruta elegida haya sido la más adecuada a la realidad pesquera europea

Este reglamento ha jugado significativamente en favor de una crisis de sostenibilidad económica en estas flotas europeas afectadas



**No le des más vueltas**

**ER EURORED VIGO**

Eurored Vigo lleva más de 35 años al servicio de la pesca, en la comercialización de redes tipo pelagicas de superficie, medias aguas y fondo, semipelagicas, fondo, tangon, etc., montados con hilos de alta tenacidad como Redline y Dyneema como Titanium.

Materiales contrastados de gran calidad y resistencia como cables Bridon, componentes Trawlax y puertas de arrastre y pelagicas Morgere. Pertrechos en general siempre apoyando a las industrias del arrastre, palangre y atunera en todo el mundo.

Avda. Ricardo Mella, 95 - 36213 - Vigo (Po) España  
Teléfono: (34) 986 203 312 - Fax: (34) 986 206 006  
www.euroredvigo.com - info@euroredvigo.com

## Este reglamento nada tiene que ver con objetivos de sostenibilidad o conservación esgrimidos para los cuales existen reglamentos específicos y recomendaciones en diversos marcos

y que los sectores afectados no sufran sus efectos. Esto parece evidente en la medida que otros Estados avanzados de nuestro entorno económico han modulado recientemente sus regulaciones para evitar esos impactos negativos sin perder eficacia *anti-finning* de sus regulaciones. También es importante subrayar

que este reglamento nada tiene que ver con objetivos de *sostenibilidad* o *conservación* esgrimidos para los cuales existen reglamentos específicos y recomendaciones en diversos marcos. Hablar y actuar en favor de la sostenibilidad de las especies ícticas requiere más seriedad y base científica, como es bien

sabido en los diferentes foros de evaluación de estos stocks en el ámbito europeo y multilateral. Por ello, generalizar las problemáticas incluyendo a todos los elasmobránquios en un mismo saco -o a todos los teleósteos- no parece muy recomendable, al menos en el ámbito científico.

Apostar por la investigación y apoyarse en sus resultados, enfocar los problemas sin caer en generalizaciones mediáticas, hacer propuestas realistas y plantear soluciones proporcionadas y adaptadas a cada problema son, a mi juicio, el camino para enfocar medidas de ordenación realmente eficaces y compartidas. Todo ello es posible sin perder de vista

el claro objetivo *anti-finning* a nivel internacional, y mucho menos en este caso cuando ha existido y existe consenso, desde los científicos hasta los pescadores europeos, que la práctica del *finning* es execrable y debe ser perseguida por todos y en beneficio de todos allí donde esta se produzca. En este sentido, se ha perdido una oportunidad para implicar a los propios pescadores europeos en la persecución de esas lamentables prácticas, en seguir ayudando a identificar donde está el problema para limitar el acceso al mercado de productos procedentes de flotas que lo practican, o a establecer sistemas que permitan

Con la **Experiencia** para darle las soluciones más adecuadas. Con la **Infraestructura y Capacidad** para cumplir los plazos señalados. Con la **Tecnología** más avanzada y adecuada para la seguridad y calidad de cada trabajo. Con el **Compromiso** que cada cliente espera de Nodosa Shipyard. Con la **Competitividad** necesaria en cada proyecto. Con la **Ilusión y Pasión** que pondremos en todo lo que hacemos.

# AFAN DE SUPERACIÓN

BIENVENIDO A NODOSA SHIPYARD

**nodosa**  
shipyard

Shipbuilding & Shiprepair

Avda. Ourensen s/n (Zona Portuaria) / D.P. 36900 - MADRI - PONTEVEDRA - SPAIN / Tel. +34 986 06 06 00 - Fax. +34 986 03 01 25 / info@nodosa.com

www.nodosa.com



identificar las prácticas pesqueras de la flota europea frente a otras.

Por otra parte, para hablar de *sostenibilidad*, es conveniente considerar las conclusiones científicas de los marcos multilaterales donde estas especies altamente migratorias son estudiadas y evaluadas generalmente en base a los mejores datos y al conjunto de evidencias científicas disponibles. Estos marcos suelen considerar en sus análisis la diversidad de estudios y de enfoques así como las diferentes situaciones y problemáticas que afectan a los stocks respectivos, y con frecuencia suelen hacer recomendaciones adaptadas a las problemáticas de cada especie-stock para, de esa forma, atajar posibles prácticas indeseadas y maximizar los beneficios ambientales en el marco de la sostenibilidad y la pesca responsable. ●

#### + MSC RESPONDE

## Una medida “drástica” para “minimizar riesgos”

**Industrias Pesqueras se ha puesto en contacto con representantes de la naviera MSC** para recabar su opinión sobre la prohibición de transportar productos derivados de tiburones. Dirk Vande Velde, ..., nos confirma que la medida es “drástica” pero avala su decisión en resultados de investigaciones científicas de WWF y con el objetivo de “minimizar riesgos”. En este mismo sentido, explica, la naviera cuenta con un protocolo sobre animales de caza y se está aplicando de la misma manera para el tiburón.

Por su parte WWF no ha dado respuesta a nuestras preguntas. La explicación debía proceder de la oficina de la ONG en Hong Kong y ante la ausencia de respuesta nos remitimos a la nota de prensa que tienen en su página web fechada el 25 de enero en la que declaran su satisfacción por la medida asumida por MSC. “WWF ha estado en contacto con MSC desde julio de 2015, presionando a la compañía para que asuma una política restrictiva de transporte de aletas de tiburón” y añade que la decisión de MSC “es un buen ejemplo que otras compañías deberían de seguir”. ●



## Hempaguard®

Hempaguard is recommended for any type of vessel with any trading pattern as well as during extended idle periods. We believe that nothing compares with the Hempaguard fouling defence system.

[hempaguard.hempel.com](http://hempaguard.hempel.com)

4  
2  
5M



# ip

Industrias Pesqueras  
Revista Marítima  
Fundada en 1927

n° 2107 • MARZO • 2016

Especial **Seguridad y salvamento**





## Review of a confusing debate: finning v. fin removal

*Jaime Mejuto<sup>1</sup>*

The technical details of these two concepts, apparently synonymous but opposed in reality, has prevented many people from understanding the basis of a debate with significant impact on the European fishing sector and, with some help from external sources, has led to a distorted view of the issue among the public opinion. After over a decade of successive EU decisions, few of those who have been involved in these processes express views based on scientific and technical arguments and the issue is frequently approached as a matter of faith or image, in the name of *conservation* or *sustainability* -concepts for which there is a broad consensus- or by alluding to the weight of *public opinion*. Justifying legal decisions and regulations on the grounds that *public opinion* is more important than scientific knowledge is a disconcerting symptom of how regulation is being implemented in the world of fishing in some cases. Shaping *public opinion* via fake news and post-truth and then following in its wake has become easier and more profitable than convincing people and legislating on the basis of scientific knowledge.

Nobody doubts that Regulation 605/2013 of the European Parliament and Council, which establishes the policy of *attached fins* and prohibits the *removal* of shark fins on board ships flying EU flags, is a mechanism for verifying the correspondence between shark bodies landed and their fins in the case of shark species intended for human consumption. But the debate centred on whether this measure was the most suitable and proportionate for European fisheries and was more effective and practical than other possible alternatives included those applied by other advanced countries with a strong sense of responsibility for sustainability where, while a clear anti-finning policy, for which there has always been a consensus, was maintained, unnecessary collateral damage did not occur, as *finning* was not a real problem in the European fishing context, contrary to what was suggested by some supporters of the Regulation.

It should be pointed out to readers who are not familiar with this legislation, applicable only to vessels flying EU flags, that it does not allow the removal of fins on board, i.e. while fish are being processed and frozen at sea, so that when the frozen catch is landed each individual's fins must be naturally attached to its body. Frozen fish, with their fins attached, must therefore be quickly handled and reprocessed when boats reach land, so that the fins and bodies can be separated at that time and sent to their respective markets. I do not know if there is any precedent in European legislation regarding other species of fish (e.g. teleosts subject to TACs) where the conversion coefficients assumed can have impact on quota uptake, compliance with TACs and live-weight catch estimates for the assessment of the bony fish stocks.

Previous EU Regulations did allow the on-board processing and freezing of some abundant species of pelagic sharks of particular interest to certain European fleets, which were subject to an European regulatory framework like that applied to other fish species. The main difference in the case of these abundant species of sharks caught by European fleets, predominantly the blue shark and, to a lesser extent, the shortfin mako, is that, as well as their bodies, other parts of the fish, such as complete fins, are also used for human consumption, implying fuller use than in the case of many other fish species. Formerly there was a requirement for a certain ratio between bodies and fins when fish were landed

---

<sup>1</sup>Department of large pelagic fish, Spanish Institute of Oceanography, P.O Box 130, 15080 A Coruña. Spain  
jaime.mejuto@ieo.es

(although not well adapted to real circumstances in Europe) but subsequently, in the 2013 Regulation, the on-board removal of fins was banned in the European fleets.

### **What has the debate been about?**

The intra-community debate began in 2003 in response to a preliminary initiative by the European Commission concerning this matter, following a current of public opinion that associated the European fleet with the undesirable practices of other non-European fleets, trying subsequently (and erroneously) to emulate regulations in other countries with which we have economic links that were unsuitable for a much more responsible, conservation-minded European fishery (based on the comprehensive use of bodies and the complete fins set), without considering the studies of the matter by various European institutes and creating confusion in the minds of the public regarding two opposing concepts: “*finning*”, understood internationally as the deplorable practice of using only the fins of sharks and discarding their bodies, and “*fin removal*”, which consists of processing sharks on board, like other fish species, removing their fins as a part of the process, so that full use is made of bodies, whole fins and sometimes other usable parts, in the case of the European fleet.

Part of the European fleet with on-board processing and freezing systems carried out fin removal on board as part of the cleaning process, preparation and freezing of fish on board during long trips to distant fishing grounds, trying to make full use of the bodies and complete fins of the fish. Catches from nearby waters were often landed fresh with fins attached to bodies, so that fin removal could be carried out in port in this last case. Numerous studies of these matters have been conducted by European institutes, including detailed descriptions of these practices and processes, the ratio of bodies and fins adapted to the fishing practices of the European fleet, etc., with practically identical results for all the fleets analysed.

However, video images taken in other fleets, articles in the press, websites and other internet activity influenced a wide public, generalising about problems and species and often confusing finning and fin removal. According to certain senior EU civil servants, some repeatedly shown images of finning, regardless of their age, reliability or the fleet involved, had a greater influence on the decisions taken than European studies lasting years, evidence of all kinds and comparisons with the EU’s own legislation regarding other fish species.

Another factor to be taken into account, if we wish to understand this story, is that the fleets affected most by this Regulation were those of only some countries (Spain and Portugal) and, make no mistake, this explains many of the initiatives and decisions and much of the support given. The pragmatism which some important Member States and their representatives make a show of when matters related to fishing affect them was conspicuous by its absence in this case.

### **What have we gained and lost with the EU Regulations on “attached fins”?**

Any legislative initiative must be proportional and effective from the point of view of the ends pursued and its impacts and any collateral damage must be anticipated. However, in this case verifying the effectiveness of this legislation is not simple, as the objective pursued by the legislator seems very unclear.

If the Regulations were intended to stop finning in the European fleet and prevent it internationally (even though there are alternatives for regulating and monitoring it which would be as efficient for the European fleet as those applied in other advanced countries without causing collateral damage), contributing *sotto voce* to precautionary fishing practice, we can only conclude that it has had very



little success in achieving these aims. Finning was not a European problem, at least in the fleets studied most extensively and most affected by the Regulation.

On the other hand, if the Regulations were intended to improve the EU's public image regarding environmental issues, to create international mistrust about the fishing practices of part of the European fleet, to generate a negative social and economic impact in the fleets of some Member States and, at the same time, to be seen by an influential part of public opinion as contributing to the *conservation* of these species; then we should conclude that these objectives on public opinion have been successfully achieved.

Although the EU has obtained some support among RFMOs to internationalise its Regulations, these multilateral forums have so far mainly rejected the proposal. Other countries with a long record in conservation have recently implemented different regulations, considering scientific recommendations adapted to their individual situations and based on scientific studies of their fleets, but without losing any credibility regarding the responsible behaviour of their fleets or the unquestionable goal of anti-finning, which is fully shared by European fleets.

Some believe that a progressive implementation of the policy of attached fins is to be expected in the future in multilateral forums, although perhaps more as a result of media pressure than because of its real usefulness in preventing finning in fleets that have practised it and continue to do so. However, the real situation in very advanced countries committed to sustainability points to the domestic implementation of regulations that are better adapted to the responsible practices of their fleets and can be verified perfectly by means of other mechanisms that are equally effective but have fewer undesirable side effects. Moreover, the standards and monitoring conditions applied to each fleet/flag are very different, although they share stocks and a globalised market.

European fleets are subject to considerable demands concerning capacity restrictions, access to fishery resources, the monitoring of their activity and the conditions for carrying it out, and have adapted to them. However, Regulation 605/2013 has contributed to a crisis of credibility and economic sustainability in the European fleets most affected by it. It has not only had a negative social and economic impact, increasing operating costs and causing severe commercial disadvantages which still persist, but has also contributed to generating international mistrust regarding the responsible fishing practices of the European fleet, leading to a deterioration in the working conditions of crew members and an increase in occupational hazards. It has also increased the environmental impact of fishing, as the reprocessing of the catch in port generates waste and makes it necessary to eliminate traceability material which there is a legal requirement and to replace them during these processes in port, among other disadvantages. Some of these impacts were foreseeable and were announced and cannot, therefore, be described now as unwanted but we are currently witnessing new collateral damage caused by biased information and unfocused decisions based on simplistic, self-interested generalisations. This is yet another symptom of the inability of public opinion to focus on the real state of the different stocks of these species and probably a consequence of the uncertainty to which the EU has contributed with Regulations regarding the responsible fishing practices of its own fleet.

Could this collateral damage be assumed as a lesser evil in the name of the conservation and sustainability of these stocks/species? Unfortunately there is no reason for thinking that this is the case. The biological sustainability of these species depends on more complex factors, which affect the intensity of the global fishing, i.e. the control of global capacity and mortality from international fishing, to which the EU makes a very small contribution in comparison with the world catches declared for these species and probably an even smaller contribution than estimated, as a large proportion of the international catch is done by fleets/gear with deficient or non-existent catch records, probably including those that carry out finning.

It is true that the European fleet has adapted to the new Regulation, as required by law. But this does not imply that the route chosen and the decisions taken have been the most appropriate for the

situation of the European fishing industry or that the sectors affected do not suffer negative collateral consequences. This would seem clear from the extent to which other advanced states in our economic ambit have recently modified their regulations to avoid these negative impacts but without losing any of the effectiveness of their regulations in counteracting finning. It is also important to emphasise that these regulations have nothing to do with the goals of sustainability or conservation held up by some, as there are specific regulations and recommendations for these objectives in various frameworks. Speaking and acting in favour of the sustainability of fish species calls for seriousness and a scientific basis, as is well known in the European and multilateral forums set up to evaluate these stocks. Generalising the problem by lumping together all elasmobranchii or all teleosts, or all fleets (European and non-European) does not, therefore, seem advisable, at least in a strict scientific context.

Conducting research and basing one's conclusions on the results, approaching problems without falling into popular generalisations, making realistic proposals and putting forward proportional solutions that are adapted to each problem are, in my view, the way to approach regulatory measures that will be accepted by all and really effective. All this is possible without abandoning the clear objective of combating finning internationally, especially in this case where there has been and is a broad consensus, from scientists to European fishermen, that the practice of finning is despicable and should be opposed by everyone in the general interest, wherever it occurs. With these Regulation another opportunity has been missed to involve the European fishing community in combating this lamentable practice and in helping to determine where the problem really lies, in order to limit the access of products from fleets carrying out finning to the European market and to establish effective systems for distinguishing the responsible fishing practices of the European fleet from those of some others.

Moreover, when we refer to "sustainability", we should consider the scientific conclusions of the multilateral bodies which study and evaluate these highly migratory species, their findings being based on the best data and scientific evidence available. In their analysis these bodies usually consider a range of studies and approaches together with the different situations and problems affecting the relevant stocks and often make recommendations according to the specific problems of each species or stock. In this way they can prevent potentially undesirable practices and maximise environmental benefits within the framework of sustainability and responsible fishing.