

Forum

El Foro

very short.  
 B. Exploitation costs never stop rising. Now nobody is even able to dream about fuel prices falling below 400 euros/cubic metre. In view of this panorama, there is no doubt about the fact that hard and

8.- *Los gastos de explotación no paran de crecer. Ya nadie es capaz ni siquiera de soñar precios de combustible por debajo de 400 euros/metro cúbico. Ante este panorama no cabe duda que los tiempos que se avecinan van a ser ciertamente duros y difíciles. Y no hablemos de las futuras amenazas de contingenciación de determinadas áreas o de otras cosas pesadas que por ahí circulan. Andaremos y veremos.* ↓

difficult times are on their way. And that is without mentioning the future threats of establishing quotas for certain areas or other issues difficult to deal with that are lurking on the horizon. Let us keep moving ahead and we shall see.

**Costes de explotación al alza, precios a la baja**



**Mercedes Rodríguez**  
 Gerente de la OPP-07,  
 Lugo.

**EXPLOITATION COSTS ON THE RISE, PRICES FALLING**

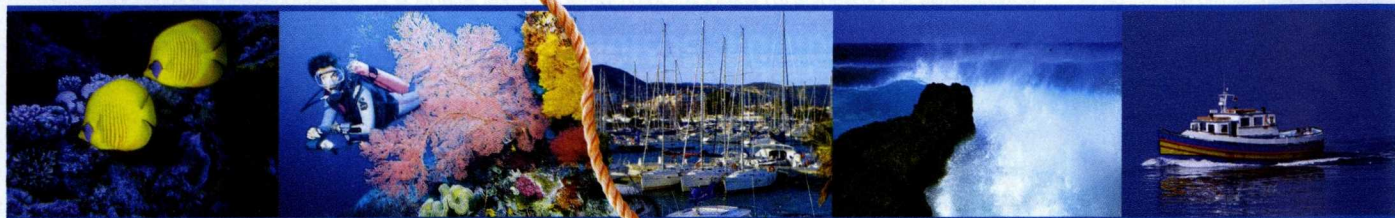
**Mercedes Rodríguez.**  
 OPP-07 Manager, Lugo.

**E**n relación con la publicación del Censo Unificado de Palangre de Superficie, acontecida a finales del pasado año, hemos de reconocer la necesidad y utilidad de la medida. Por una parte nos sirve como una fotografía fiel de quién está en este sector, y por otra nos advierte de una posible necesidad de reducción de flota ante la gran cantidad de unidades pesqueras con la que nos encon-

As regards the publication of the Unified Census of Surface Longlining, put in place at the end of last year, we must acknowledge the need for and use of such a measure. On the one hand, it is

amarra la mejor información

información pesquera deportes náuticos pesca deportiva submarinismo navegación...



de cabo a cabo



jueves a las 19.30 h. y sábados a las 21h.

www.televigo.com



useful for us as a true snapshot of just who is in the sector, and on the other hand, it points us to a possible need to reduce the fleet in view of the enormous amount of fishing units involved. Certainly, when we look at how many ships are in the fleet, this can be the basis for organizing ourselves for the future. As far as the general situation of this fleet is concerned, I understand that it is not possible to make a single analysis, inasmuch as there are very different ships, working in different oceans and even with a completely different way of working. From the viewpoint of OP-LUGO (Fisheries Producers Organization), we have our own opinion about what is positive and what is negative in this sector, mainly in the Atlantic, to the north of parallel 5°N. The strong points of our fleet are the fact that the ships are relatively modern operation-wise, they are multi-purpose, which in most cases, means that they can operate as fresh and as frozen. But more than anything, in the summer months, they can turn to another important fishery such as tunny. Human capital is both a strong and a weak point at the same time, since the people we

*tramos. No cabe duda de que el ver reflejada la realidad numérica de la flota es la base para poder hacer planteamientos de futuro. Sobre la situación general de esta flota, entiendo que no es posible hacer un análisis único, en la medida en que hay buques muy diferentes trabajando en océanos distintos e incluso con un sistema de trabajo también diferenciado. Desde la perspectiva de OP-LUGO, sí tenemos una opinión sobre lo que tiene de positivo y negativo este sector, mayoritariamente encuadrado en el Atlántico, al Norte del paralelo 5°N. Así, como puntos fuertes de nuestra flota, destacamos la modernidad de las embarcaciones, su operatividad, su polivalencia, que en la mayoría de los casos les permite compatibilizar fresco y congelado, y sobre todo dedicarse en verano a otra pesquería de importancia como la del bonito. El capital humano es también a un tiempo, punto fuerte y punto débil, puesto que la gente que tenemos es excelente profesional, pero nos encontramos que hay desgraciadamente poco relevo generacional. Como puntos débiles, debemos destacar una vez más los derivados del incremento de los costes de producción (léase gasoil, aparejos, carnada...) que van acompañados con unos precios de nuestro producto que no sólo no suben, sino que incluso están a la baja. Es, por tanto, la comercialización un grave problema con el que nos encontramos, agudizado por el hecho de que no tenemos capacidad para intervenir en el precio final de nuestro producto, y la competencia desleal que no está haciendo producto importado de lugares cuando menos discutibles. Ese último punto débil, la competencia del producto de importación es precisamente el que creemos que debemos controlar: No estamos diciendo que todo lo importado sea procedente de pesca ilegal, pero debe incrementarse por parte de las Administraciones la lucha contra esta actividad, y sobre todo el control de los productos pesqueros importados, puesto que en otro caso nos veremos abocados al fracaso. Si conseguimos que esto se haga realidad, que el control de la pesca ilegal dé sus frutos, podremos decir que el futuro de la flota de Palangre de Superficie se nos muestra positivo y optimista. En otro caso, desgraciadamente, estaremos abocados a una larga, pero inevitable caída.* ↴

have are excellent professionals, but unfortunately, there is no next generation coming in. As weak points, once again we must look at those arising from the increase in production costs (namely, gas-oil, fishing gear, bait ...), which go hand in hand with the prices for our product which not only fail to rise, but even fall. So marketing is a serious problem, made worse by the fact that we lack the capacity to intervene in the final price of our product, and unfair competition coming from more than debatable places makes matters worse still. This weak point – the competition from imported product – is precisely the one that we think should be put in check. We are not saying that all imports are from illegal fishing, but the Administrations should step up the fight against this activity, particularly in controlling imported fish products. Otherwise we are heading for a disaster. If we manage to make this a reality, to make the fight against illegal fishing effective, then we can say that the future of the surface longliner fleet is positive and optimistic. Otherwise, I regret to say, we are heading for a long but inevitable fall.

## Amenazas que dificultan la planificación



**Lino Quelle Casariego**  
Vicepresidente de Armadores de Burela, S.A.

**E**stamos en un momento extremadamente delicado para el palangre de superficie. Son muchos los frentes que están abiertos y que atentan directamente contra la línea de flotación de nuestras empresas. En estos últimos años observamos como rodean a nuestra actividad una serie de amenazas que dificultan la planificación de la pesquería y la obtención de una explotación rentable de las empresas. Podríamos destacar las siguientes: - Como flota que efectúa sus capturas en aguas lejanas se ve muy afectada por la evolución sin control del precio del combustible y que pone en jaque a nuestras empresas. Hoy más que nunca necesitamos que la Administración española sea ágil en al aplicación de las medidas comprometidas con el sector para paliar el impacto de los

the past few years, we have seen how a series of threats are surrounding our activity that make fisheries planning difficult, making it hard for companies to make exploitation profitable. These difficulties include: - as a fleet operating in distant waters, the unharnessed fuel price jeopardizes our companies. Now more than ever, we need the Spanish

### THREATS HINDERING PLANNING

**Lino Quelle Casariego.**  
**Vice-Chairman of Armadores de Burela, S.A. shipowners**

We are at an extremely delicate moment for surface longlining. Numerous fronts are open that are assailing the floating line of our companies head on. Over