

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.

Estamos 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

Administration to be swift in applying the measures agreed on with the sector to alleviate the impact of high gas-oil prices.

- the market conditions for swordfish and north tunny have led to fluctuations in prices, which have a knock-on effect on profitability. For this reason, it is vital to establish effective controls on imports, to prevent illegal catch being introduced, and thus contribute to a price recovery. The fight against illegal fishing (IUU) is far from being effective, thus weakening the position of the community fleet, apart from causing serious damage to stocks. In order to put in place a responsible, fair marketing system, it is essential to demand compliance with the labelling requirements throughout the marketing chain and to ensure that all imported

elevados precios del gasoil.

- Las condiciones de mercado para el pez espada y bonito del Norte ocasionan oscilaciones de los precios que mediatizan la rentabilidad de la actividad. Por ello resulta imprescindible el establecer controles efectivos sobre las importaciones que impidan la entrada de pescado ilegal y así contribuir a la recuperación de las cotizaciones. La lucha contra la pesca ilegal (IUU) está lejos de ser efectiva debilitando la posición de la flota comunitaria, además de provocar graves perjuicios en las poblaciones. Para realizar una comercialización responsable y justa es imprescindible exigir el cumplimiento de la normativa de etiquetado a lo largo de toda la cadena comercializadora y asegurarse de que todo el pescado de importación cumpla como mínimo con las mismas exigen-

cias que tiene que soportar la flota comunitaria.

- El palangre de superficie ha sido tradicionalmente el "cajon de sastre" de la actividad extractiva. Es necesario e imprescindible cerrar los caladeros de pez espada a nuevos barcos. Si no queremos poner en peligro la estabilidad de los recursos y del propio mercado será necesario impedir que el número de barcos que faenan en los océanos Atlántico, Pacífico e Índico crezca sin control.

- Si los elevados costes de explotación y la competencia de la flota IUU son dos de las principales amenazas para nuestra flota no lo es menos el déficit de tripulaciones, y en particular, de titulados para cubrir las tripulaciones mínimas exigidas por la legislación vigente. Sería necesario revisar la actual normativa de asignación de tripulaciones mínimas (Orden ministerial de 1964) y adaptarla a la actual situación tecnológica de los barcos. Por otra parte asistimos además a una diferencia de trato entre los distintos Estados miembros de la UE, lo que genera que exista una competencia desleal perjudicial para nuestros buques, que tienen que vender su pesca en los mismos mercados que otras flotas con menores exigencias.

Nos movemos por lo tanto en un escenario cargado de incertidumbre donde se hace imprescindible la realización de gestiones encaminadas a dar solución a las problemáticas anteriormente mencionadas. Es aquí donde Administración y sector debemos tener claro lo que queremos, es decir: si luchamos por garantizar la supervivencia de un sector pesquero profesionalizado y organizado o si por el contrario, como así parece, el objetivo es eliminar nuestra flota para dejar el mercado en manos de los que hoy son nuestros competidores y que según parece juegan con cierta ventaja. ⚓

fish complies, at least, with the same requirements imposed on the community fleet.


- surface longlining has traditionally been the "jumble box" of the catching industry. It is necessary and vital to close the swordfish grounds to new ships. If we want to avoid jeopardizing the stability of the resources and of the market itself, there is a need to prevent an unchecked increase in the number of ships operating in the Atlantic, Pacific and Indian oceans.

- while the high exploitation costs and the competition coming from the IUU fleet are two of the main threats for our fleet, no less a threat is the lack of crewmembers, particularly qualified crew, to make up the minimum number required by the legislation in force. There is a need to review the current regulations on assigning a minimum number of crewmembers (Ministerial Order of 1964) and adapt it to a difference of treatment between the various Member States in the EU, which leads to unfair competition that goes against our ships that have to sell their fish on the same markets as other fleets subject to less requirements. So clearly, we are moving in a scenario loaded with uncertainty, where it is essential to adopt procedures to solve the problems mentioned earlier. It is here where the Administration and the sector should be clear about what we are looking for, in other words: if we fight to guarantee the survival of a professionalized, organized fishing sector or if, on the other hand, as it appears, the objective is to eradicate our fleet to leave the market in the hands of those who, today, are our competitors, and, as it would appear, are playing with a considerable advantage.

portal especializado en el sector portuario

marketplace de maquinaria portuaria

herramienta de gestión para agentes portuarios

portualia  com

www.portualia.com