

We complement the questionnaire responses on the revision of the control regulation of the Commission annexed comments, we pray to be taken into account.

ARVI Cooperativa de Armadores Pesca

Puerto Pesquero, Vigo, Pontevedra, España

**Cuestionario CONTROL COM EU. Documento de consulta.  
Evaluación del Reglamento 1224/2009 de control de pesquerías.**

7. Sí, pero el control es distinto y muchas veces inexistente en flotas y pesquerías de países terceros cuyos productos compiten en mercados comunitarios

8. Por supuesto siempre en el caso de que se aplique con la misma exigencia de cumplimiento en todos los Estados miembros, tanto a nacionales como a nacionales de otros Estados miembros.

10. No solo eso, sino que ha permitido la ubicación exacta de los buques dotados con VMS, lo que ha supuesto un ahorro energético en medios (posible reducción de aeronaves de inspección) de inspección marítimos.

11. Adicionalmente también se ha reducido la flota comunitaria, dado que las regularizaciones de las potencias motrices se realiza utilizando la de buques operativos, lo que se traduce en una reducción importante de la flota.

12. Con los sistemas electrónicos de recogida de datos se mejora su disponibilidad por parte de la COM y los Em. Cruzados con datos SLB se obtiene una información de calidad de capturas por unidad de esfuerzo que servirán al CIEM para confirmar o validar el estado de las pesquerías.

13. Se puede establecer esta relación, pero no necesariamente un programa nacional facilita la mejora en las prioridades de las medidas de control.

14. Se insiste de nuevo en que la COM y la PPC tienen enfocado sus responsabilidades de control en la flota de pabellón comunitario, así como en los desembarcos de mercancías de países terceros en puertos comunitarios. Pero el control que se efectúa a flotas de países terceros brilla, muchas veces, por su ausencia y lo que sucede, lamentablemente, es que esos productos compiten en el mercado comunitario habiendo sido obtenidos en condiciones de exigencia – estado de las pesquerías, condiciones socio-laborales, exigencias de seguridad, sanitarias – notablemente más endebles que las exigidas a las flotas comunitarias. Hablaríamos de una suerte de competencia desleal.

15, 16, 17. Los buques de una determinada dimensión (artesanales) están exentos del LBS y de las anotaciones en DEA, lo que evidencia ciertas ventajas competitivas, en ahorro de costos, en

responsabilidades. Parece obvio que “muchos poquitos” pueden constituir, y de hecho constituyen, capturas globales importantes.

18. Desconocemos este sector, pero presumimos que su impacto en determinados recursos es importante. El ejemplo y situación de la biomasa de la lubina debe llamar a la reflexión sobre las repercusiones de este tipo de flota en el estado de determinadas pesquerías.

19. Todo incremento en las medidas de control conduce a una mayor observancia de las normas y, seguramente, a la reducción del número de unidades de las flotas. Cabe señalar que resultaría aconsejable, a efectos prácticos y si el incumplimiento no es grave, que el inspector emitiera un aviso de incumplimiento a la persona de que se trate, actuando rigurosamente solo en caso de que la acción o el comportamiento no se haya modificado, verificado en posterior inspección.

24. En ocasiones la Agencia debería implicarse más, por ejemplo en la interpretación de algún reglamento, como el referido a la combinación de mallas a bordo.

25 y 26. Privar a un barco de su actividad por el sistema de asignación de puntos es, en la práctica, paralizar la empresa pesquera [cabe establecerse el paralelismo de que el barco es la empresa] y destinar a su tripulación a desempleo. Convendría reflexionar sobre si la aplicación de esta medida resulta extremadamente dramática para empresa y tripulación.

31. Resultó sumamente objetable, en su momento, que se pasase de un formato estandarizado para toda la flota comunitaria del Diario de a Bordo de las Comunidades Europeas al sistema DEA propio para cada Estado miembro, lo que ocasionó no pocos esfuerzos de adaptación de los profesionales – patrones – que lo tienen que utilizar.

33. Si bien la obligación de desembarque (prohibición de descartes) de las principales de las especies sometidas al régimen de TACs y Cuotas constituye un objetivo loable de la PPC, su implementación va a colocar a algunas flotas, sobre todo a la española, en una situación de estrangulamiento con respecto a su actividad. Las denominadas “choke species” harán inviable la pesquería de muchas especies y las flexibilidades aprobadas (los “minimis”, que no siempre se aplicarán y la “flexibilidad” del 9%) no solucionarán la operatividad de las respectivas pesquerías. Se han adoptado decisiones por parte del CON, el PE y la COM, que no han medido, sabido o querido tener en cuenta las graves repercusiones que ocasionarán a distintas flotas. No es aceptable una PPC que no tiene en cuenta la composición natural de capturas que ofrecen los caladeros. Como resultado de estas sinrazones tenemos que la flota española que fue conocida en su momento – 1986 – como “la flota de los 300” está constituida ahora por 82 unidades, que siguen reduciéndose.

35. A nivel de administraciones de Estados miembros, sí. A nivel sectorial, no.

36. Si bien debería figurar en otro apartado, la COM debería reflexionar sobre la limitación práctica del margen de tolerancia del actual 10% del artículo 14 del Reglamento de Control, que debería incrementarse, como mínimo, al 15%, para facilitar su actividad a los pescadores y otorgarles tranquilidad.

También debería considerarse la pérdida de agua en las especies - merma - cuando se descargan en otros Estados miembros, de cara al registro de pesaje.

ARVI, 5 de febrero de 2016