COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 09.03.2006
COM(2006) 103 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

SOBRE LA MEJORA DE LA SITUACIÓN ECONÓMICA DEL SECTOR PESQUERO

ÍNDICE

1. Introducción 3

2. Causas de las dificultades económicas y sociales 3

2.1. Ingresos decrecientes 4

2.1.1. Estancamiento de los precios de mercado 4

2.1.2. Disminución de los rendimientos pesqueros 4

2.2. Aumento de los costes 5

3. Afrontar las dificultades económicas 6

3.1. Salvamento y reestructuración a corto plazo 6

3.1.1. Ayuda de salvamento y de reestructuración 6

3.1.2. Compatibilidad de algunas ayudas de funcionamiento 9

3.2. Medidas e iniciativas a más largo plazo 9

3.2.1. Mejorar la gestión de las pesquerías 9

3.2.1.1. Dirigirse hacia rendimientos máximos sostenibles (RMS) 9

3.2.1.2. Gestión económica de las pesquerías 10

3.2.1.3. Mejora de la gobernanza de la política pesquera 10

3.2.1.4. Adaptación del esfuerzo pesquero a los recursos disponibles 10

3.2.2. Mejor cumplimiento de las normas de gestión de las pesquerías 11

3.2.2.1. Refuerzo de la aplicación y de los controles 11

3.2.2.2. Intensificación de la lucha contra la pesca ilegal, incontrolada y no regulada 11

3.2.3. Organización y funcionamiento de los mercados 12

3.2.4. Fomentar la investigación de métodos de pesca que consuman menos combustible y sean más respetuosos del medio ambiente 12

3.3. Ayuda comunitaria 13

4. Conclusiones 13

ANNEX 14

1. INTRODUCCIÓN

La importancia del sector pesquero va más allá de su contribución directa al PIB de la Unión Europea. Además de suministrar una proporción importante de las proteínas necesarias para el consumo humano, también contribuye en gran medida al tejido económico y social de muchas comunidades costeras de la Unión Europea.

En los últimos años la pesca se ha enfrentado a ajustes difíciles, como el agotamiento de las poblaciones de peces, y las desfavorables condiciones de mercado han disminuido su rentabilidad. La reforma de la política pesquera común (PPC) ha acelerado la modernización de la gestión de las pesquerías de la Unión y las ha situado en la senda de la sostenibilidad. Esta circunstancia se traducirá en una pesca económicamente más sana, pero se trata de un proceso doloroso que inevitablemente ha implicado medidas para restringir las capturas de los pescadores, el tiempo de pesca y, por lo tanto, los beneficios y seguirá siendo así en un futuro próximo.

Sin embargo, el reciente aumento de los costes de explotación ocasionado por el alza de los precios del combustible se produce en un momento delicado y engendra dificultades sin precedentes para una gran parte del sector. La combinación de poblaciones agotadas, junto con las medidas de gestión inevitablemente restrictivas, los enormes aumentos de costes y los ingresos invariables o menores implica que muchos buques con un elevado consumo de combustible están operando con pérdidas.

La presente Comunicación de la Comisión enumera las causas de estas dificultades económicas y sugiere soluciones para superar los desafíos a los que se enfrenta la pesca, tanto a corto como a largo plazo.

2. CAUSAS DE LAS DIFICULTADES ECONÓMICAS Y SOCIALES

A lo largo de los últimos años, la situación económica de muchas empresas pesqueras se ha deteriorado, fundamentalmente a causa de la disminución de sus ingresos. La situación se ha agravado recientemente como consecuencia de un alza súbita de los costes, debido al aumento de los precios del combustible, que amenaza la viabilidad financiera de muchas empresas pesqueras. Este aumento de los costes también lo sufren drásticamente los miembros de la tripulación cuyos salarios representan un porcentaje de los ingresos de la captura (tras deducir todos los costes de funcionamiento, incluidos los costes de combustible); en algunos casos la pérdida de ingresos de los miembros de la tripulación puede alcanzar el 25 %[1]. También existe el riesgo de que la pérdida de la rentabilidad pueda dar lugar a una menor seguridad a bordo.

Aunque estas dificultades económicas perjudican, en diversos grados, a todos los segmentos de la flota pesquera, afectan particularmente a los buques que utilizan artes de arrastre y capturan especies demersales, es decir, los arrastreros de fondo.

[1] Véase el cuadro 1.

2.1. Ingresos decrecientes

2.1.1. Estancamiento de los precios de mercado

Los factores de mercado han contribuido a una erosión de los ingresos de la pesca. En los últimos años, los precios de muchas especies comerciales importantes no han seguido la tendencia de los costes de producción. Por ejemplo, los precios medios de primera venta de numerosas especies de pescado blanco se estancaron, o incluso disminuyeron, entre 2000 y el primer semestre de 2005[2].

A menudo la culpa del estancamiento o de la caída del precio del pescado recae en la creciente proporción de las importaciones de pescado en el mercado de la UE y en el desarrollo de la acuicultura. Sin embargo, su contribución a la reducción de la renta de los pescadores es probablemente menos importante que otros factores, tales como la concentración de ventas en grandes cadenas de distribución y la mayor competencia entre el pescado y otros productos alimenticios, que presionan cada vez más a los mayoristas para reducir sus precios y sus márgenes de beneficio. Esta circunstancia repercute en toda la cadena del mercado pero golpea en mayor medida a los productores primarios, es decir, a los pescadores. En el caso de especies como el bacalao o el carbonero, las pesquerías europeas ya no pueden proporcionar el tamaño o la cantidad necesaria y los suministros proceden ya casi exclusivamente de la importación.

2.1.2. Disminución de los rendimientos pesqueros

La pesca intensa, que generalmente implica un nivel de mortalidad por pesca muy por encima del máximo posible para garantizar una pesca sostenible, ha agotado algunas poblaciones de peces y ha reducido drásticamente el rendimiento económico de los pescadores[3].

En 2003, el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (CIEM) evaluó, en las aguas atlánticas nororientales y adyacentes, el índice de explotación de las poblaciones de peces en relación con la sostenibilidad[4]. De 43 poblaciones analizadas, 35 (es decir, el 81 %) eran sobreexplotadas y sólo ocho se pescaban en niveles correspondientes a rendimientos máximos a largo plazo (es decir, un rendimiento máximo sostenible, RMS)[5]. La sobreexplotación se situaba en un nivel entre dos a cinco veces superior al que generaría un rendimiento máximo y era particularmente elevada en el caso de las especies demersales. Pero la sobreexplotación no se limita al Atlántico nororiental sino que se trata de un fenómeno generalizado.

Por lo tanto, los pescadores han tenido que hacer frente a una reducción considerable de sus posibilidades de captura. Desde mediados de la década de los 90, han disminuido las cuotas asignadas a los buques que pescaban en el oeste de Europa las principales especies demersales

---

2 Véase el gráfico 1.

3 Otros factores, como el cambio climático y la contaminación, posiblemente también contribuyen al agotamiento de las poblaciones, aunque en mucho menor grado que la sobreexplotación. La propuesta de la Comisión de una estrategia temática para la protección del medio ambiente marino pretende lograr un entorno marino sano que, entre otras cosas, sea propicio para unas poblaciones de peces sanas.

4 Informe del Comité consultivo de gestión de la pesca (CCGP) del CIEM, sobre el medio ambiente marino (ACME) y sobre los ecosistemas (ACE), 2005; Dictamen del ICE, volúmenes 1-11, pags. 1418 Copenhague, 2005.

5 Véase el cuadro 2.

(bacalao, abadejo, pescadilla, carbonero y merluza) y especies bentónicas (platija, lenguado, rape y cigala). En el caso del bacalao, por ejemplo, los totales admisibles de capturas (TAC) se redujeron en un 54 % entre 1998 y 2005[6]. Las poblaciones de otras especies demersales también muestran una tendencia a la baja. Esta reducción de las posibilidades de captura de las poblaciones de bacalao ha ocasionado restricciones de pesca de especies asociadas en el contexto de las pesquerías mixtas, que son particularmente habituales en el Mar del Norte.

Mientras tanto, la capacidad de pesca (tonelaje y potencia motriz del buque) ha disminuido muy lentamente durante los últimos diez años (un 2 % anual en potencia motriz)[7]. Esta pequeña reducción ha sido compensada totalmente por el aumento constante de la eficacia de los buques pesqueros[8]. A pesar de las reducciones de la capacidad pesquera, el dictamen científico no resalta ninguna mejora considerable de las poblaciones de peces comercialmente importantes[9].

La pesca excesiva ejerce mayor presión sobre las poblaciones y acelera su agotamiento, lo que a su vez obliga a los buques a aumentar su esfuerzo pesquero global y reduce los incentivos para cumplir con las normas de gestión de la pesca. Es necesario invertir esta espiral, que provoca una disminución de los rendimientos y de los ingresos de los pescadores. El esfuerzo pesquero debe volver a situarse en un nivel compatible con rendimientos pesqueros más elevados y sostenibles. Existen diversas formas de reducirlo, pero está claro que la capacidad excesiva es un factor clave que propicia la sobreexplotación; la supresión de este exceso de capacidad es, por lo tanto, un objetivo importante.

2.2. Aumento de los costes

El reciente aumento de los precios del combustible ha aumentado considerablemente los costes de explotación de los buques pesqueros. Entre enero de 2003 y diciembre de 2005 los precios de los combustibles para el transporte marítimo aumentaron de forma significativa[10]. Los precios del combustible utilizado en la pesca de altura (380 CST) permanecieron relativamente estables en 2004; sin embargo, estos precios casi se duplicaron en 2005. Los precios del combustible utilizado en la pesca artesanal (gasóleo para motores náuticos) registraron aumentos regulares hasta septiembre de 2005, y posteriormente disminuyeron ligeramente. La rentabilidad de las empresas pesqueras se ha visto seriamente afectada por este aumento, aunque el impacto en los costes depende del tipo de arte (arrastre o no) y de las especies capturadas.

Entre 2003 y 2005, los costes de combustible aumentaron aproximadamente del 18 % al 36 % del valor de los desembarques en el caso de los arrastreros y aproximadamente del 9 % al 18 % en el caso de las flotas que faenan con artes fijos. De ello se deduce que para la mayoría

---

6 Véanse los gráficos 2a, b y c.

7 Véase el gráfico 3.

8 De acuerdo con el informe escrito para la Comisión en junio de 2001 («Repercusiones del progreso tecnológico en el esfuerzo pesquero»), los buques pesqueros son, por término medio, entre un 2 % y un 4 % más eficaces cada año, en función del tipo de pesquería.

9 Informe 2005 del CIEM.

10 Véase el gráfico 4.

de los arrastreros de fondo – que constituyen, con diferencia, el segmento más grande de la flota pesquera – el beneficio neto operativo es negativo[11].

3. AFRONTAR LAS DIFICULTADES ECONÓMICAS

Deben adoptarse medidas, tanto a corto como a largo plazo, para afrontar las actuales dificultades económicas del sector pesquero.

A corto plazo, deben movilizarse los instrumentos y los recursos disponibles para favorecer el salvamento y la reestructuración de las empresas pesqueras capaces de recuperar la rentabilidad a través de cambios estructurales. Por lo tanto, para salvar y reestructurar a las empresas pesqueras que afrontan dificultades se hace necesario examinar cómo pueden aplicarse los instrumentos existentes y el marco actual de las ayudas estatales, basado en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis[12] y las Directrices para el examen de las ayudas estatales en el sector de la pesca y la acuicultura[13].

También resulta crucial integrar estas medidas de salvamento y reestructuración en una perspectiva a más largo plazo para que el sector pesquero pueda adaptarse a la nueva situación caracterizada por los altos precios del combustible. A lo largo de este proceso, la Comisión invitará a los Estados miembros a utilizar los instrumentos estructurales de la Comunidad para las pesquerías[14] con el fin de acompañar los ajustes necesarios y apoyar a las comunidades pesqueras en la transición.

3.1. Salvamento y reestructuración a corto plazo

En la medida en que lo permita el Derecho comunitario, los Estados miembros podrían desear ayudar a las empresas pesqueras a punto de quebrar. Es posible ofrecer ayuda estatal a las empresas en dificultades con arreglo a las condiciones de las Directrices sobre salvamento y reestructuración actualmente aplicables. La presente sección aclara de qué manera la Comisión pretende aplicar las directrices al sector pesquero.

3.1.1. Ayuda de salvamento y de reestructuración

En previsión de que los precios del combustible sigan siendo elevados, las empresas pesqueras deberán adaptarse a la nueva situación y reestructurarse si quieren recuperar su viabilidad, particularmente en el caso de los buques que utilizan artes de arrastre y capturan poblaciones demersales.

La ayuda de salvamento debe considerarse como una ayuda a corto plazo para mantener a una empresa en declive financieramente a flote el tiempo necesario para elaborar un plan de

---

11 Basado en las cifras del balance de 2003 facilitadas en «Rendimiento económico de las flotas pesqueras europeas seleccionadas - Informe anual de 2004» (véase la nota a pie de página anterior y el cuadro 3).

12 DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

13 DO C 229 de 14.9.2004, p. 5, en especial el punto 4.1.2.

14 Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), DO L 337 de 30.12.1999, p. 10, Reglamento, tal como fue modificado por el Reglamento (CE) nº 485/2005 (DO L 81 de 30.3.2005, p. 1); a partir del 1 de enero de 2007, el Fondo Europeo de la Pesca (FEP) (COM/2004/497 final).

reestructuración o liquidación. Dicha ayuda, que puede durar como máximo seis meses, debe adoptar la forma de un préstamo reembolsable o de una garantía. Cuando la ayuda de salvamento vaya seguida de la aprobación de un plan de reestructuración, la ayuda de salvamento podrá reembolsarse con la ayuda recibida por la empresa en forma de ayuda de reestructuración.

La nueva reestructuración de las empresas pesqueras para recuperar su viabilidad económica implicará a menudo invertir en la adaptación de los buques pesqueros. En el punto 4.4 de las Directrices sobre ayudas estatales en el sector de la pesca se establecen las normas generales sobre la ayuda para este tipo de inversión. Dichas normas permiten las ayudas a la modernización y el equipamiento de los buques pesqueros sujetas a las normas establecidas en el Reglamento del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP). Las condiciones para conceder la ayuda nacional con tal fin son, por lo tanto, las mismas que las aplicables a la ayuda comunitaria en virtud del Reglamento IFOP.

Sin embargo, las ayudas nacionales para determinados tipos de modernización y equipamiento de buques, que no se autorizan con arreglo al punto 4.4., pueden autorizarse si la ayuda se destina la reestructuración de las empresas pesqueras como parte de programas de salvamento y reestructuración autorizados por la Comisión[15]. Los Estados miembros que decidan conceder tal ayuda necesitan obtener de la Comisión la aprobación del marco general de sus «programas nacionales de ayudas de salvamento y reestructuración» si éstos afectan a las pequeñas o medianas empresas, que están exentas de la notificación individual[16]. La Comisión evaluará estos programas sobre la base de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de empresas en crisis, a condición de que la reestructuración de las empresas se base en hipótesis económicas realistas en el contexto actual, y tenga también en cuenta la situación y posible evolución de las poblaciones objeto de capturas. La ayuda de salvamento debe limitarse al mínimo necesario. El propósito de la reestructuración debe ser asegurar la rentabilidad de la empresa en el sentido del apartado 37 de dichas Directrices, mediante la reducción de los costes operativos sin aumentar el esfuerzo ni la capacidad de pesca global actual.

La Comisión examinará la ayuda estatal en función de estas Directrices en el caso de las inversiones siguientes en buques pesqueros, si se realizan en el ámbito de dichos programas de salvamento y reestructuración y cuando tales inversiones sean necesarias para recuperar la viabilidad:

– un primer cambio de artes de pesca que derive en un método de pesca que consuma menos combustible,

– la adquisición de equipamiento para mejorar la eficacia del consumo de combustible, como económetros, o

– una sustitución del motor siempre que,

  - en el caso de los buques de menos de 12 m de eslora total y que no empleen artes de arrastre, la potencia del nuevo motor sea igual o menor que la del viejo,

---

15 Véase el punto 4.1.2 de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de la pesca.

16 Véanse los puntos 18 y 79 de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de empresas en crisis.

- en el caso de los demás buques de hasta 24 m de eslora total, la potencia del nuevo motor sea al menos un 20 % inferior a la del viejo, o

- en el caso de los arrastreros de más de 24 m de eslora total, la potencia del nuevo motor sea al menos un 20 % inferior a la del viejo y el buque opte por un método de pesca que consuma menos combustible.

La potencia de los nuevos motores de más de 130 kW cubiertos por dicha ayuda estatal se verificará sobre la base del «certificado NO_x»[17]. Cualquier reducción de la potencia del motor vinculada a la sustitución del mismo con ayuda pública se deducirá de los niveles de referencia y de los límites máximos de capacidad de la flota nacionales[18].

En el caso de las empresas que explotan varios buques, la Comisión podrá aceptar, al amparo de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de la pesca, que la reducción de la potencia del motor mencionada en los puntos segundo y tercero anteriores pueda aplicarse «globalmente» a nivel de la empresa. El desguace de un buque sin ayuda pública también se imputará al índice de reducción exigido.

Del mismo modo, podrán aceptarse los programas nacionales que autoricen un plan de reestructuración presentado por un grupo de pequeñas y medianas empresas (PYME)[19]. En este caso, la rentabilidad de algunos miembros del grupo (o de algunos de los buques explotados) podría mejorarse mediante medidas adoptadas por terceros, tales como el desguace, tal como se mencionó en el párrafo anterior.

Además, siguiendo el mismo razonamiento que en el caso de la ayuda a la modernización y al equipamiento, la ayuda estatal para el cese temporal de actividades durante el tiempo necesario para llevar a cabo la inversión previamente mencionada a bordo de buques pesqueros también podría ser aceptable en virtud del punto 4.1.2 de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector de la pesca si se concede como parte de los programas de salvamento y reestructuración.

Cualquier otra ayuda pública, incluida la ayuda comunitaria, concedida a una empresa en crisis deberá tenerse en cuenta en la evaluación general de los planes de reestructuración y de viabilidad a largo plazo.

La Comisión está dispuesta a examinar los «programas nacionales de ayudas de salvamento y reestructuración» para las PYME elaborados por los Estados miembros para afrontar las dificultades económicas actuales lo antes posible. Los Estados miembros deben notificar estos programas y, según proceda, los planes individuales en caso de empresas más grandes, a la Comisión en un plazo de dos años a partir de la publicación de la presente comunicación. La Comisión examinará los programas basándose en las disposiciones pertinentes de los Fondos

---

17 Certificado EIAPP (prevención internacional de la contaminación atmosférica ocasionada por los motores) expedido de conformidad con el anexo VI del convenio MARPOL (Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Provocada por los Buques, 1973, tal como fue modificado por el protocolo de 1978 correspondiente) (MARPOL 73/78).

18 Capítulo III del Reglamento (CE) nº 2371/2002 (DO L 358 de 31.12.2002, p. 59.)

19 Tales agrupaciones podían constituirse, por ejemplo, en función del tipo de pesca realizada, de la situación de los buques o de los vínculos comerciales.

estructurales aplicables al sector de la pesca y, en especial, en relación con la intensidad de la ayuda cuando la ayuda se refiera a inversiones a bordo de buques pesqueros. En un plazo de dos años a partir de la aprobación del plan notificado por la Comisión los Estados miembros deberán publicar las decisiones administrativas relativas a los planes de reestructuración. Habida cuenta de que las dificultades económicas actuales afectan sobre todo a los buques que emplean artes de arrastre, la Comisión considera que la ayuda de reestructuración debe centrarse fundamentalmente en los arrastreros.

3.1.2. Compatibilidad de algunas ayudas de funcionamiento

Las dificultades actuales de la actividad pesquera se han visto agravadas por el reciente aumento de los precios del combustible. Esta circunstancia la ha llevado a solicitar una intervención pública que compense este súbito aumento de los costes. Tal ayuda constituiría una ayuda de funcionamiento incompatible con el Tratado. La Comisión no aprobará ninguna ayuda notificada con este fin.

Como alternativa a la ayuda directa para los costes de combustible, algunas partes interesadas han abogado por un sistema de garantía, a escala nacional o comunitaria, mediante el cual el dinero ingresado por la industria en tiempos favorables podría restituirse como compensación en caso de aumentos súbitos de los costes de explotación (por ejemplo, las subidas de precios del combustible). La Comisión podría aprobar este tipo de sistema sólo si ofrece garantías de reembolso de cualquier ayuda pública en condiciones comerciales, lo que, en las circunstancias económicas actuales, parece muy poco probable.

3.2. Medidas e iniciativas a más largo plazo

Es evidente que sólo pueden ofrecerse perspectivas positivas a largo plazo a la pesca en un contexto de poblaciones de peces recuperadas y prácticas sostenibles de pesca. La Comisión seguirá trabajando en función de esos objetivos en varios frentes e invita a los Estados miembros, al Parlamento Europeo y al Consejo a apoyar estas medidas.

3.2.1. Mejorar la gestión de las pesquerías

3.2.1.1. Dirigirse hacia rendimientos máximos sostenibles (RMS)

La política pesquera común reformada se ha concentrado hasta ahora en la recuperación de las poblaciones más amenazadas, que coinciden con las que tienen una mayor importancia comercial, para situarlas dentro de límites biológicos seguros tan rápidamente como lo permitan los factores económicos y sociales. Este interés en las poblaciones de peces más amenazadas es inevitable y necesario, puesto que unas poblaciones más sanas y una pesca sostenible implican rendimientos económicos considerablemente más elevados que los actuales.

En la Cumbre Mundial de Johannesburgo sobre el Desarrollo Sostenible, la comunidad internacional se fijó el objetivo de gestionar las poblaciones de peces en niveles de RMS antes de 2015. Para la Comunidad Europea, que, en el contexto de la reforma de la PPC de 2002 adoptó para la gestión de sus pesquerías un enfoque basado en los ecosistemas, se trata no sólo de un objetivo sumamente deseable por razones de protección de las poblaciones sino que también contribuirá a la recuperación de la rentabilidad económica del sector pesquero.

Un sistema de gestión de las pesquerías que ofrezca un rendimiento sostenible máximo reportará mayores beneficios económicos en forma de suministros más fiables, cantidades cada vez mayores de peces adultos de gran tamaño y a mejor precio, y más zonas de pesca abundante que producirán más ingresos por unidad de esfuerzo. El desafío consiste en ejecutar las medidas adecuadas para recuperar las poblaciones, requisito previo para hacer posible la captura en niveles de RMS.

En la primera mitad de 2006, la Comisión pretende abrir un debate sobre la estrategia comunitaria para reducir paulatinamente la mortalidad de la pesca en las principales pesquerías, a través de una Comunicación sobre la aplicación del objetivo de RMS antes de 2015. Simultáneamente, proseguirán los trabajos sobre los planes de recuperación y de gestión pues constituyen unos pasos necesarios para la estabilización de las pesquerías en peligro antes de elaborar estrategias de explotación basadas en RMS.

3.2.1.2. Gestión económica de las pesquerías

Aunque la gestión económica de los derechos de pesca es una responsabilidad exclusivamente nacional, los métodos de asignación, reparto o transferencia de posibilidades de pesca entre buques a escala nacional también inciden en la situación económica de la flota. A finales de este año está previsto iniciar un debate a escala comunitaria sobre estos temas, sobre la base de una Comunicación de la Comisión.

3.2.1.3. Mejora de la gobernanza de la política pesquera

La reforma de la política pesquera común de 2002 estableció la creación de los Consejos consultivos regionales (CCR) para consolidar la implicación de las partes interesadas. Hasta ahora se han creado tres, un cuarto está a punto de crearse y tres más están en proceso de formación. Al reunir a representantes de todas las partes interesadas para asesorar a la Comisión sobre la política pesquera, los CCR pueden desempeñar un papel importante en la construcción de un clima de confianza y en la consolidación de la cooperación entre las partes interesadas, los científicos y los poderes públicos. Todo ello deberá desembocar en un mejor cumplimiento de las normas, que, a su vez, mejorará la eficacia de la recuperación y la protección de las poblaciones de peces.

El éxito de los CCR incumbe a las partes interesadas. La Comisión Europea está dispuesta a hacer todo lo posible para impulsar este proceso y, en 2007, revisará el funcionamiento de los CCR para optimizar su contribución a la mejora de la gestión de las pesquerías. Las estructuras existentes de consulta de las partes interesadas, tales como el Comité consultivo de pesca y acuicultura (CCPA) y el Comité de diálogo social, seguirán proporcionando una valiosa aportación para la elaboración y la aplicación de políticas comunitarias.

3.2.1.4. Adaptación del esfuerzo pesquero a los recursos disponibles

La capacidad excesiva de la flota constituye tanto un problema económico como de conservación. Desde el punto de vista de la conservación, el equilibrio deseado entre los índices de explotación y la disponibilidad de los recursos podría lograrse, teóricamente, desplegando una flota mayor durante un período más corto o una flota más pequeña durante un período más largo. Sin embargo, la capacidad excesiva propicia claramente la explotación excesiva y un rendimiento económico insuficiente. Teniendo en cuenta el agotamiento de

muchas poblaciones de peces y la necesidad de nuevas reducciones del esfuerzo pesquero, el tamaño actual de muchas flotas de la UE está muy por encima de lo que debería ser si todos sus buques tienen que operar con beneficios, particularmente en el caso de la pesca demersal.

Este desequilibrio entre esfuerzo excesivo y recursos disponibles debe corregirse urgentemente si la pesca comunitaria quiere recuperar la rentabilidad. El desguace ordenado de algunos buques aumentará las posibilidades de captura de los buques que permanezcan operativos.

Varios Estados miembros (Bélgica, Dinamarca, Francia, Irlanda, los Países Bajos y el Reino Unido) han adoptado recientemente, o están preparando, programas de desguace. El desguace de buques de pesca puede beneficiarse tanto de la ayuda comunitaria como de la nacional. Los Estados miembros y la Comunidad también deben estudiar la forma de mejorar las medidas para reducir la capacidad excesiva de flota con la ayuda del futuro Fondo Europeo de la Pesca (FEP). También puede recurrirse a otras medidas que ayudarían a ajustar la capacidad de pesca, como la prima a la reasignación de buques pesqueros a otras actividades que no sean la pesca.

3.2.2. Mejor cumplimiento de las normas de gestión de las pesquerías

El incumplimiento de las normas por parte de algunos pescadores supone una grave amenaza económica para aquellos que las respetan y para el estado de conservación de las poblaciones. Las capturas y los desembarques no registrados constituyen a menudo un porcentaje importante de las capturas globales. Esta circunstancia, a su vez, reduce la calidad del dictamen científico y, por tanto, amenaza a otras poblaciones. Por consiguiente, es fundamental que la Comisión, los Estados miembros y las partes interesadas colaboren para mejorar el cumplimiento de las normas.

3.2.2.1. Refuerzo de la aplicación y de los controles

Los Estados miembros deben velar por la correcta aplicación de la normativa de la política pesquera común. La Comisión comprueba, por su parte, que el dispositivo de control creado por los Estados miembros es apropiado. La recientemente creada Agencia Comunitaria de Control de la Pesca en Vigo, que prevé iniciar sus actividades en 2006, ofrecerá a la Comunidad una gran oportunidad para mejorar el control de las actividades pesqueras y aplicar los reglamentos correspondientes en toda la Unión. La Comisión colaborará estrechamente con la Agencia con este objetivo. En caso necesario, la Comisión adoptará las medidas adecuadas contra los Estados miembros que incumplan las obligaciones que les incumben.

3.2.2.2. Intensificación de la lucha contra la pesca ilegal, incontrolada y no regulada

La pesca ilegal, incontrolada y no regulada es una fuente de competencia desleal para la flota comunitaria. Conforme al Plan de actuación comunitario para erradicar la pesca ilegal, incontrolada y no regulada[20], la Comisión se propone intensificar su lucha contra esta práctica tanto en aguas comunitarias como internacionales. La pesca ilegal, incontrolada y no regulada

[20] COM (2002) 180 final.

es altamente rentable y constituye una parte integrante de la estrategia comercial de los operadores implicados; para abordar este problema, la Comisión se centrará en privar a los beneficiarios de la pesca ilegal, incontrolada y no regulada de sus ganancias previstas.

3.2.3. Organización y funcionamiento de los mercados

La Comisión se propone poner en marcha una evaluación completa de la actual organización del mercado para examinar, en particular, la eficacia y eficiencia de los mecanismos existentes diseñados para mejorar el rendimiento financiero de los desembarques de las capturas y, según el caso, nuevas herramientas para mejorar la comercialización del pescado y los productos pesqueros. También se propone analizar, con las organizaciones profesionales, todos los medios para mejorar el valor añadido de los pescadores que comercializan sus productos.

También sería útil elaborar un código de conducta sobre la comercialización del pescado en la Unión Europea, cuya elaboración estuviera dirigida por el sector. La Comisión invitará al Comité consultivo de pesca y acuicultura a elaborar tal código.

Los Estados miembros deben recurrir plenamente a las posibilidades de la ayuda comunitaria (IFOP, posteriormente FEP) para realizar inversiones en la mejora de la calidad y del valor añadido de los productos pesqueros o de las estructuras de comercialización.

Los sistemas de etiquetado ecológico también podrían permitir diferenciar los productos comercializados y actuar como incentivo comercial en favor de una pesca más sostenible y valiosa. La Comisión desea que los beneficios potenciales de los sistemas de etiquetado ecológico de los productos pesqueros se empleen con mayor asiduidad y espera que el debate suscitado tras su reciente comunicación sobre este tema[21] dé sus frutos.

3.2.4. Fomentar la investigación de métodos de pesca que consuman menos combustible y sean más respetuosos del medio ambiente

La Comisión garantizará que las necesidades del sector pesquero sean cubiertas de forma adecuada por los programas de trabajo anuales para la aplicación del Séptimo Programa Marco de ayuda comunitaria a la investigación. La Comisión ha propuesto que la investigación se centre en la mejora de la sostenibilidad y la competitividad de la pesca y la acuicultura y en los medios para limitar las consecuencias sobre el medio ambiente. El desarrollo de nuevas tecnologías, en especial la mejora de la concepción de los artes de pesca, debería ser una de las áreas prioritarias.

Se está poniendo un énfasis especial en la producción de energías renovables, en especial en el desarrollo y la aplicación práctica de nuevos tipos de biocombustibles. También se dará prioridad al rendimiento energético y a los ahorros de energía a través de la optimización, la validación y la aplicación práctica de nuevos conceptos y tecnologías para la pesca. En la primavera de 2006, la Comisión pretende organizar un taller sobre ahorro de energía en el sector pesquero, que podrá conducir a la Comisión a adoptar otras iniciativas a finales de este año.

---

[21] COM (2005) 275 final.

3.3. Ayuda comunitaria

La Comisión propone que, durante el proceso de adaptación, los Estados miembros utilicen los instrumentos financieros comunitarios para la pesca para acompañar los cambios necesarios y ayudar a las comunidades pesqueras a adaptarse a la nueva situación. Tanto el IFOP (hasta el final del período de programación) como el FEP (a partir del 1 de enero de 2007) podrán conceder ayudas a las medidas de reestructuración adoptadas por los Estados miembros en el marco de sus programas nacionales de salvamento y reestructuración y contribuir a financiar las medidas de ajuste de la flota a más largo plazo así como apoyar las reformas sociales necesarias en las comunidades pesqueras afectadas.

Si el Reglamento del FEP se adopta a principios de la primavera de 2006, la Comisión intentará modificar el Reglamento del IFOP para armonizar algunas de sus disposiciones con el fin de que los fondos del IFOP puedan seguir utilizándose para ejecutar las medidas de reestructuración. Entretanto, la Comisión aceptará, con carácter excepcional, las solicitudes ya efectuadas por algunos Estados miembros, fuera del período fijado para la presentación de modificaciones, para modificar sus programas IFOP 2005, con el objetivo de afrontar la situación descrita en la presente Comunicación.

A los Estados miembros les compete asegurar el reparto adecuado de los recursos financieros entre las diferentes prioridades de financiación del FEP. El nivel de financiación asignado a las medidas de ajuste y adaptación de la flota pesquera en los programas operativos de los Estados miembros debe reflejar la gravedad de la situación económica actual y la necesidad de recuperar la rentabilidad del sector pesquero.

4. CONCLUSIONES

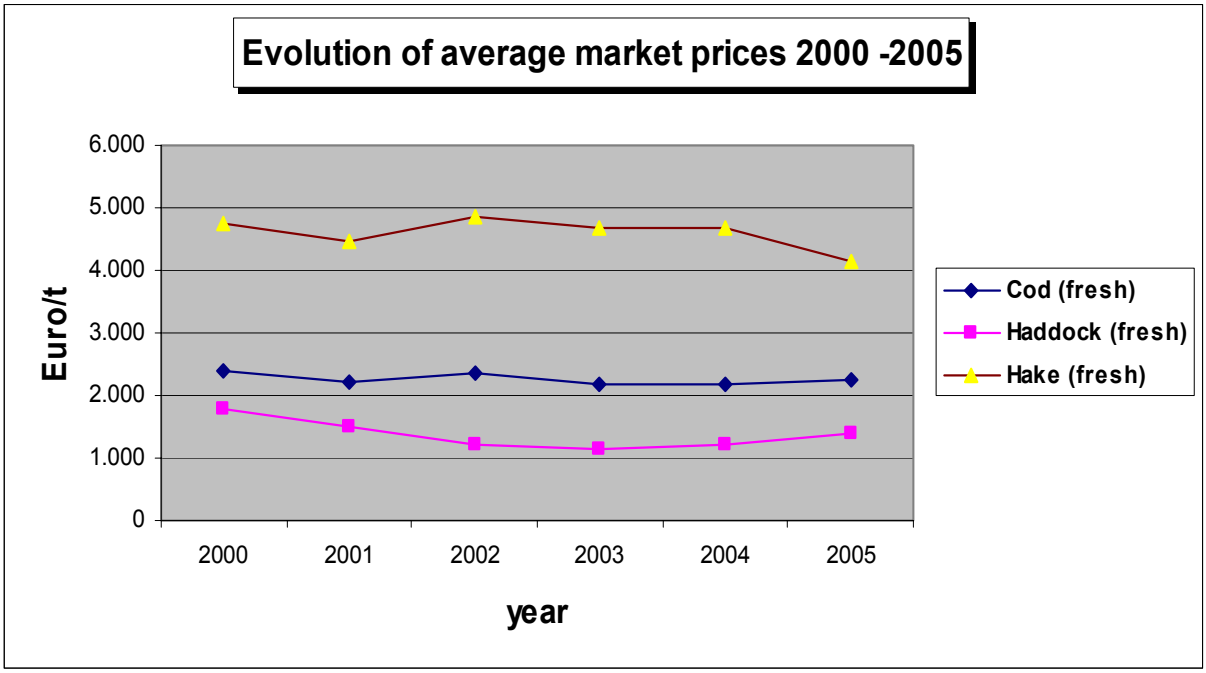
No es fácil remediar las dificultades actuales de la pesca. Pero es posible e indispensable devolver la sostenibilidad al sector dada su importancia económica, social y cultural para las comunidades costeras de la UE.

Todas las partes involucradas, en los niveles comunitario, nacional y local, deberán apoyar al sector pesquero en sus esfuerzos de reestructuración, centrándose en el objetivo común de una pesca sostenible.

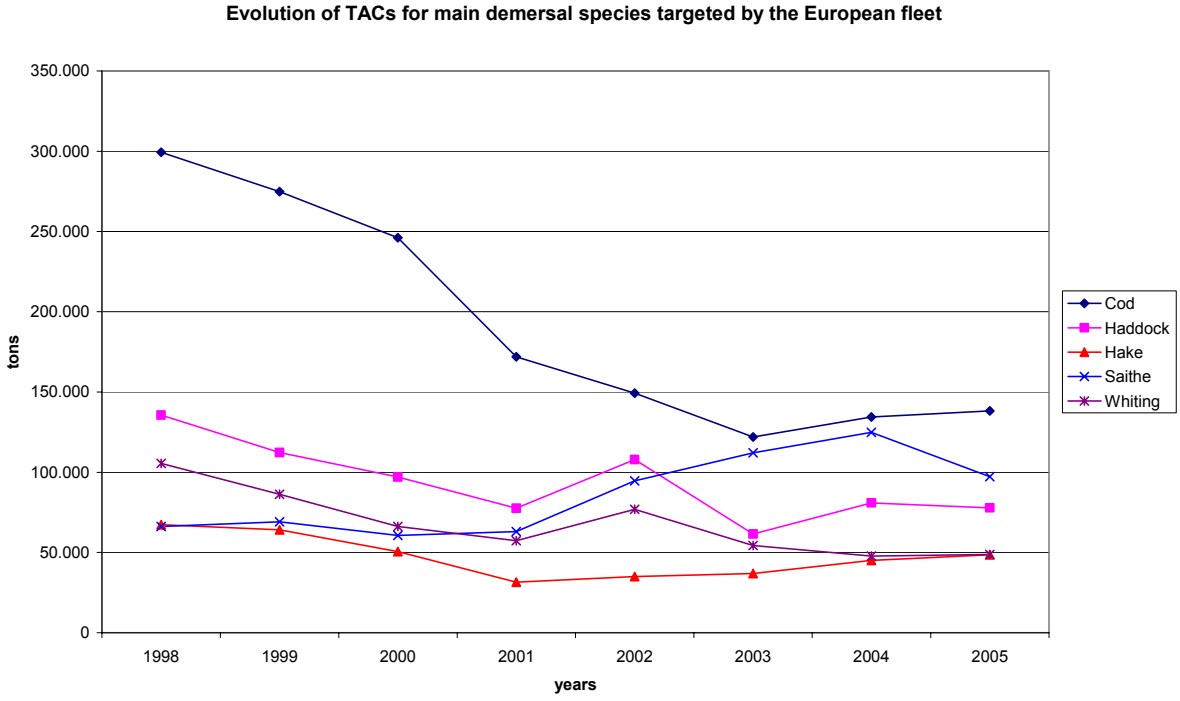
Las presente comunicación pretende fijar un marco para que las partes interesadas, los Estados miembros y las instituciones comunitarias colaboren tanto en la adopción de medidas de salvamento a corto plazo, destinadas a las empresas pesqueras en dificultades, como en los ajustes estructurales en el sector indispensables para garantizar su sostenibilidad y prosperidad a largo plazo.

ANNEX

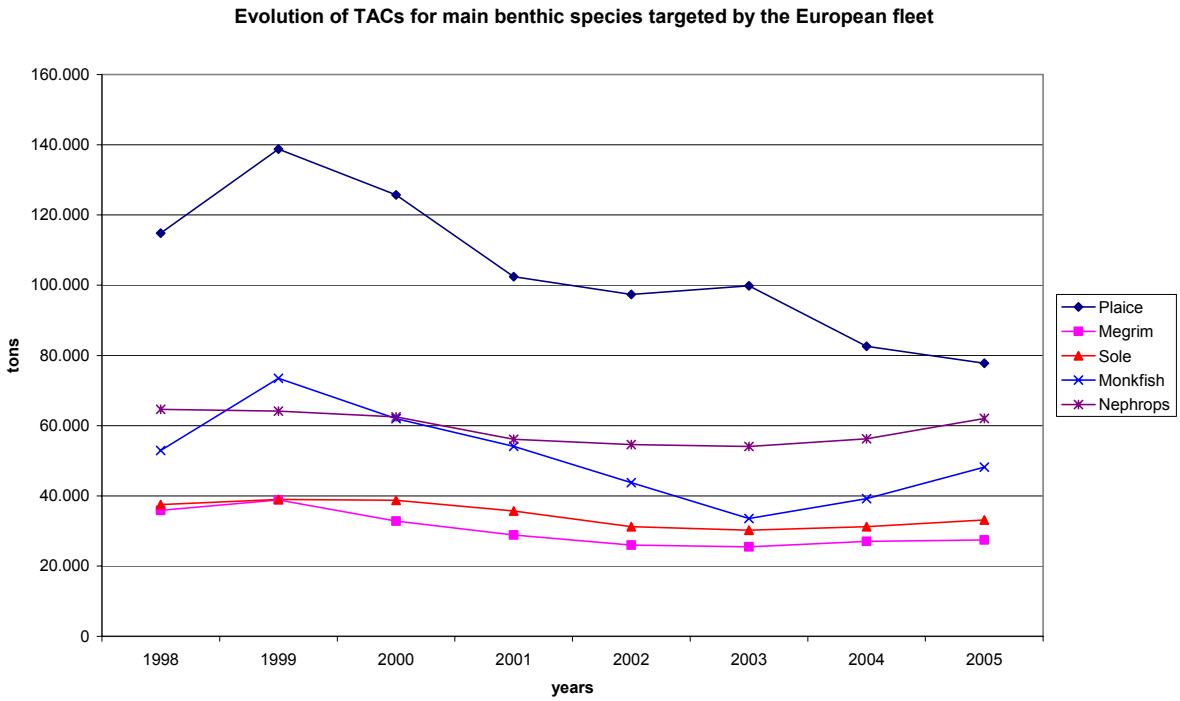
Graph 1: average market prices 2000 – 2005 for cod, haddock and hake (fresh)



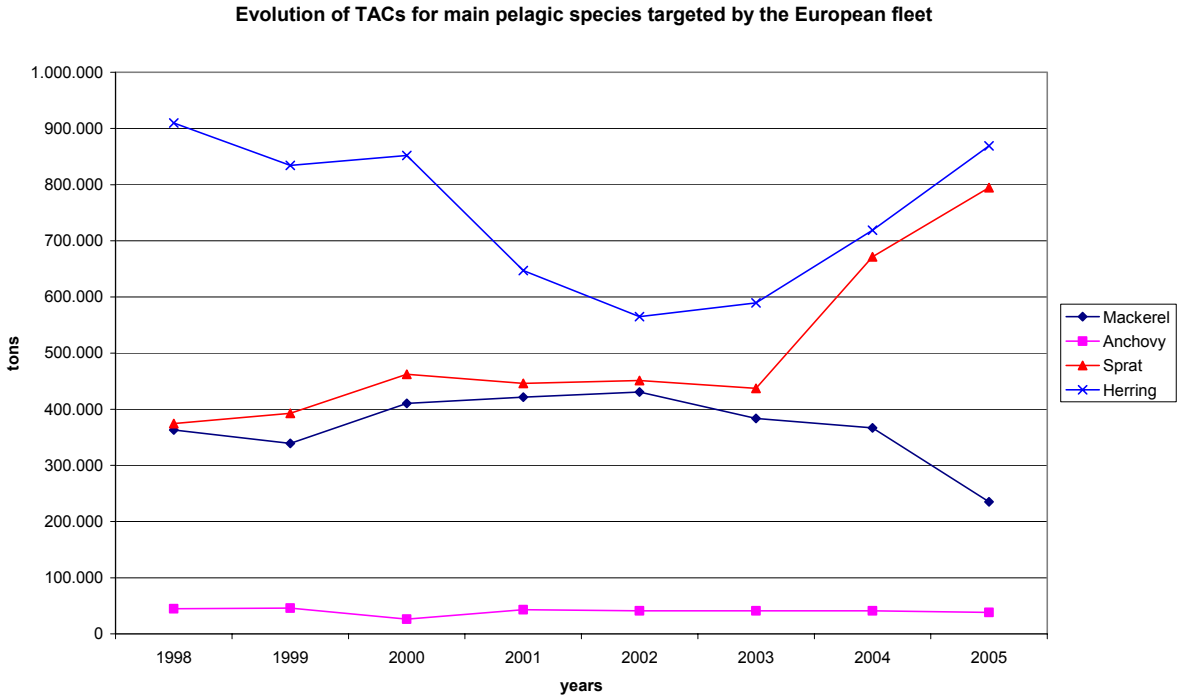
Graph 2a: evolution of TACs for demersal species



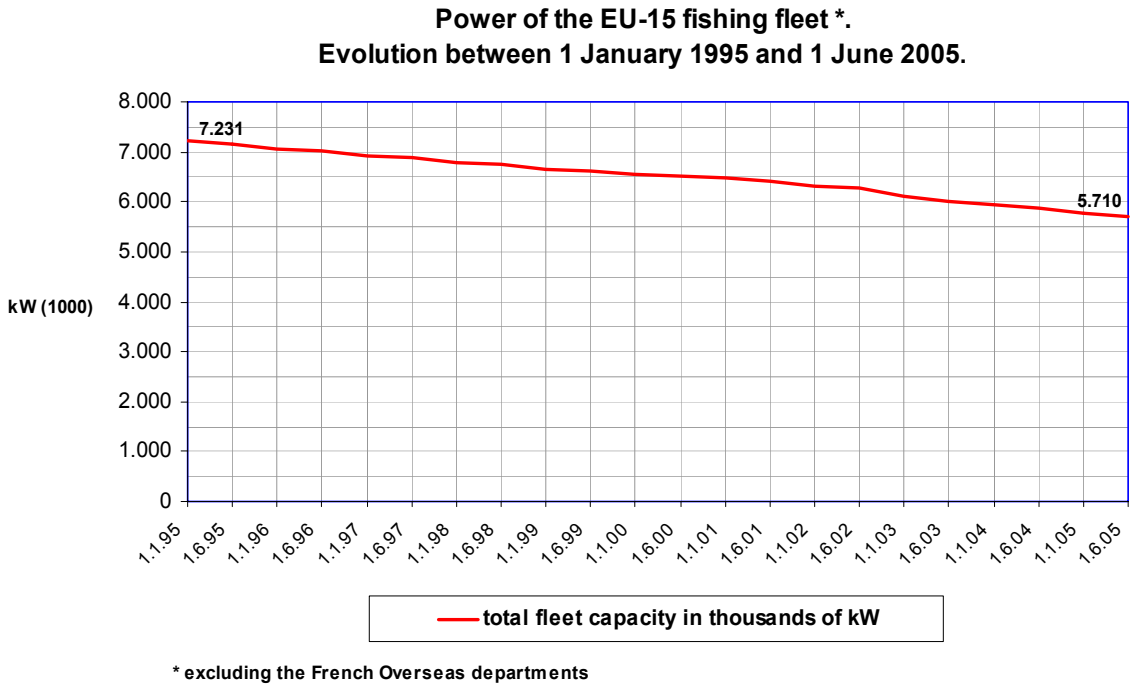
Graph 2b: evolution of TACs for benthic species



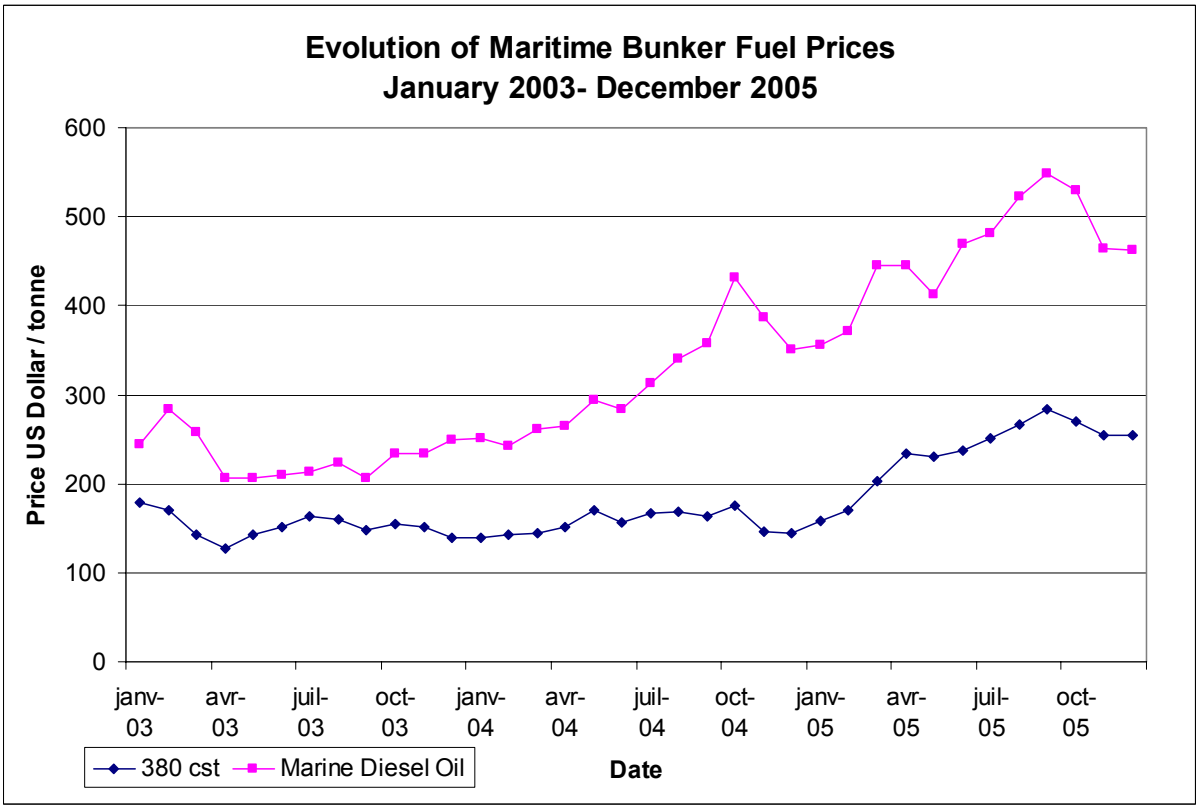
Graph 2c: evolution of TACs for pelagic species



Graph 3: evolution of fleet capacity (power)



Graph 4: Trend in fuel prices 2003-2005



Source: International Energy Agency (IEA)

Table 1: Estimated impact of increase of fuel costs on income of crew members ('share fishermen')

	2004	**2005**	Difference
	%	**%**	
Gross Value	100	100	
Taxes and Fees	10	10	
Operating Costs:			
- other than fuel.	15	15	
- fuel	15	30	
Total Operating Costs	30	45	
Remainder to be shared	**60**	**45**	
Share for the Ship-owner	30	22,5	-25%
Share for the Crew	30	22,5	-25%

Assumptions:

(1) Marine fuel oil has doubled in price between 2003 and 2005, from 0,30€ to 0,60€/litre.

(2) All other factors in income and costs function are supposed to have remained unchanged in % between 2003 and 2005.

Table 2: ICES report 2005 – long-term high yields evaluation

Area	Number of stocks	Number of stocks evaluated	Number of stocks overfished
North Sea, eastern channel, Skagerrak and Kattegat	23	12	8
West of Scotland	10	3	2
Western waters	26	14	13
Iberian Atlantic	11	7	5
Baltic Sea	13	2	2
Widely distributed[22]	5	5	2
Total	91	43	35

[22] Including depleted pelagic shark stocks.

Table 3: Fuel cost as a percentage of the value of landings - some examples (data from 2003, i.e. before the recent price increases for fuel)

Member State	Segment	Number of vessels	Total kW	Type of gear	Target species	Value of landings M€	Fuel cost M€ and % of landing	
LT	Baltic Trawlers < 24 m	48	9.900	T	BDP	3,40	1,00	**29,4%**
EL	Thermaikos Trawlers < 24m	14	4.100	T	D	2,00	0,50	**25,0%**
PT	NAFO Trawlers	14	28.100	T	BD	31,30	7,60	**24,3%**
SE	Pelagic trawlers purse seiners > 24 m	55	63.600	PO	P	41,30	9,40	**22,8%**
BE	Beam trawlers > 24 m	58	49.400	T	B	66,60	14,80	**22,2%**
FR	Mediterannean trawlers 18-25 m	140	41.700	T	DP	68,80	12,60	**18,3%**
LV	Gillnetters	60	9.500	P	D	5,60	1,00	**17,9%**
DE	Baltic Trawlers	93	18.200	T	DP	12,60	2,10	**16,7%**
IE	Polyvalent 18 -< 24m	133	43.200	PO	D	60,20	9,50	**15,8%**
ES	300 fleet	196	99.000	PO	D	201,40	29,70	**14,7%**
UK	Scottish nephrops trawlers	296	44.900	T	BD	69,70	10,10	**14,5%**
NL	Pelagic freezer trawlers	17	99.000	T	P	143,30	20,50	**14,3%**
NL	Beam trawlers <= 24 m	173	37.900	T	BD	56,70	7,90	**13,9%**
DK	Trawlers < 24m	375	85.500	T	DP	88,40	12,00	**13,6%**
UK	Scallop trawlers	237	47.400	T	B	70,60	9,40	**13,3%**
PT	Longliners	26	11.000	P	P	11,50	1,50	**13,0%**
FI	Coastal vessels	188	15.600	P	P	6,00	0,60	**10,0%**
DE	Shrimp Beam Trawlers	289	49.600	T	B	55,10	5,10	**9,3%**
SE	Gillnetters >= 12 m	49	7.800	P	D	3,80	0,30	**7,9%**
FR	Atlantic longliners	174	16.000	P	P	14,00	1,00	**7,1%**
DK	Danish gillnetters	380	37.300	P	D	49,10	2,70	**5,5%**
ES	Galician Purse Seiners	209	35.500	S	P	36,00	1,80	**5,0%**

Source: Economic Performance of Selected European Fishing Fleets (Annual Report 2004 based on 2003 accounts)

Targeted species: D demersal, P pelagic, B benthic

Type of gear: T Trawler, S Seiner, PO Polyvalent, P Passive gear