



Bruselas, 18.2.2013  
COM(2013) 85 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO**

**sobre los esfuerzos realizados por los Estados miembros en 2011 para alcanzar un equilibrio sostenible entre la capacidad de pesca y las posibilidades de pesca**

# INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

## sobre los esfuerzos realizados por los Estados miembros en 2011 para alcanzar un equilibrio sostenible entre la capacidad de pesca y las posibilidades de pesca

### 1. INTRODUCCIÓN Y CONSTATAIONES PRINCIPALES

Los Estados miembros son responsables de lograr un equilibrio estable y duradero entre sus flotas y las posibilidades de pesca que se les asignan<sup>1</sup>. Una gestión sostenible de las actividades pesqueras implica la existencia de una flota económicamente viable que explote los recursos naturales por debajo de los niveles correspondientes al rendimiento máximo sostenible (RMS). Este es uno de los principios fundamentales de la reforma de la política pesquera común propuesta por la Comisión Europea.

El presente informe ofrece una panorámica de la situación de las flotas pesqueras de la UE. En él se ha utilizado la información remitida por los Estados miembros en sus informes anuales de 2011<sup>2</sup>, la que consta en el registro de la flota de la UE<sup>3</sup>, o la que se obtiene a través del marco comunitario para la recopilación de datos (MCD)<sup>4</sup> (véase el anexo 1). Estos datos han sido evaluados por el Comité Científico, Técnico y Económico de Pesca (CCTEP)<sup>5</sup>.

Se ha constatado, y esta la principal conclusión extraída, que es necesario que a lo largo de los próximos años mejore notablemente la forma en que los Estados miembros gestionan las flotas y evalúan su equilibrio. A medida que la gestión de la actividad pesquera se encamina a la inclusión del objetivo del RMS, ya no resulta adecuado basarse en límites máximos expresados en parámetros estáticos. Es necesario utilizar indicadores de viabilidad económica y de sostenibilidad en general a fin de gestionar las flotas de la UE de tal modo que se conviertan en flotas económicamente viables que exploten unos recursos que hayan alcanzado su pleno potencial biológico. Por lo tanto, es fundamental mejorar la evaluación de las poblaciones, así como la recopilación y el suministro de datos, el análisis y la metodología.

### 2. LÍMITES MÁXIMOS DE CAPACIDAD ...

Corresponde a cada Estado miembro garantizar que su capacidad de pesca en arqueo (en GT) y en potencia (en kW) sea siempre igual o inferior a los niveles nominales establecidos en el

---

<sup>1</sup> Artículo 11 del Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo.

<sup>2</sup> Tal como exige el artículo 14 del Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo.

<sup>3</sup> Según el artículo 15 del Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo y el artículo 11 del Reglamento (UE) n° 1013/2010 de la Comisión por el que se establecen las normas de aplicación de la política de flotas pesqueras de la Unión definida en el capítulo III del Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo.

<sup>4</sup> De conformidad con el Reglamento (CE) n° 199/2008 del Consejo relativo al establecimiento de un marco comunitario para la recopilación, gestión y uso de los datos del sector pesquero y el apoyo al asesoramiento científico en relación con la política pesquera común.

<sup>5</sup> Análisis de los informes nacionales sobre los esfuerzos desplegados por los Estados miembros para alcanzar un equilibrio sostenible entre la capacidad de la flota y las posibilidades de pesca (CCTEP-12-18). En prensa, 2012, Informes científicos y estratégicos del Centro Común de Investigación.

Reglamento (CE) nº 1013/2010<sup>6</sup>. Las actuales entradas en el registro de la flota indican que todos los Estados miembros, excepto Rumanía, se han ajustado a estos niveles nominales (véase el anexo 2). La flota de la Unión se ha situado un 14,1 % por debajo de los límites máximos de GT y un 9,9 % por debajo de los límites máximos de kW, con unas oscilaciones del 2 % al 62 %<sup>7</sup>. En 2011, el número de buques descendió un 2 %, y el arqueo y la potencia disminuyeron un 3,7 % y un 3,1 %, respectivamente. Las reducciones tanto de arqueo como de potencia fueron similares entre todos los Estados miembros, con algunas variaciones (véase el anexo 3).

A fin de garantizar la precisión de las mediciones que figuran en el registro de la flota, a partir de enero de 2012 los Estados miembros deben certificar sistemáticamente, en lo que concierne a los buques sujetos a un régimen de esfuerzo pesquero, los nuevos motores, así como los motores de reemplazamiento y los motores objeto de modificaciones técnicas de más de 120 kW, obligación que se generaliza a todos los buques a partir de enero de 2013. Además, los Estados miembros deben proceder a la verificación de los datos sobre la base de planes de muestreo. Cuando la información disponible indique que la potencia del motor es superior a la potencia que consta en la licencia de pesca del buque, deben efectuarse comprobaciones materiales.

Algunos Estados miembros no han respetado los plazos para llevar a cabo las mediciones y el control, mientras que otros no están cumpliendo ninguna de sus obligaciones de control. En lo que concierne a los planes de muestreo exigidos para la verificación de datos, solo unos pocos Estados miembros los han adoptado. Once Estados miembros cuentan desde fines de noviembre de 2012 con un plan de muestreo para la comprobación de la potencia del motor y nueve han anunciado su adopción en un futuro próximo. Dos Estados miembros todavía no lo han hecho.

La Comisión atribuye gran importancia a que se respete el Reglamento de control, pues es esencial para garantizar unas condiciones idénticas para todos en las pesquerías de la UE.

El Tribunal de Cuentas Europeo publicó en 2011 un Informe Especial sobre la gestión de la capacidad de la flota en la UE. En él se señala que las actuales definiciones de capacidad no pueden considerarse indicadores fiables de la capacidad de los buques para efectuar capturas<sup>8</sup>. La Comisión es consciente de que parámetros tales como GT y kW son inadecuados para reflejar el progreso técnico, por no citar las dificultades prácticas que ya entraña de por sí la medición de la potencia del motor.

El desguace ha sido el instrumento de gestión más utilizado para reducir la capacidad. La Comisión estima que, en el periodo 2000-2015, los fondos de la UE destinados al desguace se situarán en torno a los 1 300 millones EUR (véase el anexo 4).

En su análisis de las ayudas destinadas al desguace, el Tribunal de Cuentas Europeo indica que los programas de desguace que han hecho uso de fondos públicos no estaban bien

---

<sup>6</sup> Artículos 7 y 8 del Reglamento (CE) nº 1013/2010 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2010.

<sup>7</sup> Excluida Rumanía.

<sup>8</sup> Informe Especial nº12/2011 del Tribunal de Cuentas Europeo – «¿Han contribuido las medidas de la UE a adaptar la capacidad de las flotas pesqueras a las posibilidades de pesca existentes?» – punto 21 del Informe.

definidos y no establecían criterios claros de admisibilidad y selección<sup>9</sup>. El Tribunal concluye que el desguace de buques pesqueros ha tenido un impacto reducido, o incluso nulo, en las poblaciones de peces que se pretendía proteger.

### 3. ... E INDICADORES DE CAPACIDAD

La determinación de la capacidad de las flotas en términos de potencia del motor y de arqueo tiene limitaciones que se han puesto de manifiesto a lo largo del tiempo. El hecho de que estos parámetros se mantengan dentro de los límites máximos no constituye en sí mismo una prueba de que las flotas estén equilibradas con respecto a la situación de los recursos de los que dependen.

Antes bien, la evaluación de los desequilibrios requiere la realización de un análisis del rendimiento de las flotas en relación con la situación de los recursos de los que dependen, en términos económicos y en lo que respecta a la utilización de los buques. En algunos de los informes de los Estados miembros sobre las flotas este análisis parece estar parcial o totalmente ausente.

¿Explota un buque pesquero los recursos más allá de lo que resulta sostenible? ¿Tienen los buques de la flota unos ingresos medios suficientes para cubrir, al menos, sus costes a corto plazo? La rentabilidad de los buques ¿va a bastar para poder financiar la sustitución de los buques y motores cuando sea necesario? ¿Se están utilizando al máximo los buques o es frecuente que muchos no salgan a faenar? Estos indicadores pueden poner de manifiesto la existencia de un desequilibrio a nivel de la flota.

En este informe se sintetizan los esfuerzos llevados a cabo por los Estados miembros para resolver los problemas y se pasa revista a la información de que disponemos hoy en día, aparte de la que comunican los Estados miembros.

Una flota que opera de manera sostenible y que es viable económicamente:

- explota las poblaciones de manera sostenible a corto plazo y en la perspectiva de mantener la explotación por debajo de los niveles correspondientes al rendimiento máximo sostenible,
- es rentable a corto plazo,
- es rentable a largo plazo, y
- los buques se utilizan al máximo, teniendo en cuenta el carácter estacional de muchas pesquerías en las que los buques deberían estar operando normalmente de forma activa.

La Comisión ha solicitado al CCTEP que analice las flotas de la UE utilizando indicadores que corresponden a los conceptos arriba enumerados. Hasta el momento, y por motivos de tiempo y de recursos, el CCTEP únicamente ha revisado las 92 flotas más importantes de los

---

<sup>9</sup> Informe Especial n°12/2011 del Tribunal de Cuentas Europeo – «¿Han contribuido las medidas de la UE a adaptar la capacidad de las flotas pesqueras a las posibilidades de pesca existentes?» – punto 76 del Informe.

14 Estados miembros que tienen las mayores pesquerías, si bien a estas flotas corresponde el 72 % de los ingresos de la UE originados por los desembarques y, por consiguiente, son indicativas de las actividades pesqueras europeas más importantes. El CCTEP ha utilizado los valores de los indicadores calculados a partir de los informes de los Estados miembros, los datos del MCD y las evaluaciones de las poblaciones de peces, según los casos.

Los indicadores empleados se enumeran a continuación (en el anexo 5 se facilita una descripción detallada).

*Dependencia de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS* significa que, por término medio, la flota faena por encima de niveles sostenibles en una perspectiva a largo plazo. A la vista de los objetivos de la reforma de la PPC, el criterio estándar utilizado ha sido el de mantenerse por debajo de los índices de explotación correspondientes al RMS.

*Equilibrio financiero* significa que la rentabilidad de la flota es suficiente para cubrir sus gastos a corto plazo.

*Rendimiento económico deficiente* significa que, a largo plazo, la rentabilidad de la flota no es suficiente para sustituir los principales bienes de capital (buques, motores) cuando sea necesario debido a su deterioro. Los rendimientos negativos de los activos fijos y tangibles pueden ser una indicación de sobrecapitalización económica si se observan regularmente a lo largo de un periodo de tiempo prolongado.

*Infrautilización* significa que los buques, aunque faenan, lo hacen en una proporción del 70 %, o menos, del tiempo que podrían pasar faenando, habida cuenta del carácter estacional de la actividad pesquera.

*Buques inactivos* remite a los buques que no han faenado en ningún momento a lo largo del año.

Los indicadores se basan en *valores medios* para cada segmento de la flota evaluado. Como el rendimiento económico individual de cada buque dentro de un determinado segmento es variable, los distintos buques obtendrán resultados mejores o peores que los valores medios.

#### **4. CAPACIDAD DE LA FLOTA EN CADA ESTADO MIEMBRO**

La siguiente síntesis de la situación de la flota en cada uno de los Estados miembros se basa en los informes facilitados por estos y en las constataciones efectuadas a raíz del análisis llevado a cabo por el CCTEP con respecto al periodo 2008-2011, cuando están disponibles.

Las flotas de **Bélgica** se han reducido sustancialmente desde 2013, como consecuencia de la disminución de las licencias existentes y de la reasignación de las posibilidades de pesca entre los buques restantes. No se proporciona información detallada a nivel de la flota. Bélgica estima que sus flotas están en equilibrio con respecto a las posibilidades de pesca.

Según el análisis del CCTEP, la flota de arrastre de vara de 18-24 m no obtiene, por término medio, la rentabilidad suficiente para poder sustituir sus principales bienes de capital. Tanto este segmento de flota como el de arrastreros de vara de 24-40 m dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS.

**Bulgaria** estima que parece darse una situación de práctico equilibrio entre las poblaciones de peces y el tamaño de la flota. Tiene previsto adoptar medidas para reducir el número de buques inactivos y en la actualidad está inmersa en un proceso de modificación del marco legislativo.

En 2011, estuvieron inactivos más del 57 % de todos los buques; en la mayor parte de casos se trataba de buques de menos de 12 m. Todas las flotas de eslora superior a 12 m parecen registrar unos resultados económicos mediocres en el periodo de referencia, debido al incremento del consumo de combustibles y del precio de estos, si bien están en situación de equilibrio financiero. Se observa infrautilización en los buques de menos de 18 m, pues únicamente han faenado el 70 % del máximo tiempo de pesca posible.

**Chipre** tiene previsto reducir la sobrecapitalización mediante el desguace de aproximadamente un centenar de pequeños buques de pesca costera que no están sujetos a limitaciones del esfuerzo, tras una década de incremento del número de embarcaciones pequeñas sujetas a esas limitaciones, acompañado de la reducción de la capacidad en GT y kW.

Se ha observado infrautilización en todas las flotas, excepto en el caso de los buques de 12-24 m con artes pasivos polivalentes, así como rendimientos bajos o negativos en las inversiones para todas las flotas.

Se ha producido una reducción sustancial de la capacidad de la flota de **Dinamarca** (buques, GT, kW) desde 2003, al introducirse el sistema de cuotas individuales transferibles. Dinamarca considera que la situación es bastante estable y que no existe un exceso significativo de capacidad física a largo plazo. Se observa exceso de capacidad en la flota de 0-12 m y de 12-24 m que utiliza artes pasivos polivalentes, así como en las flotas de arrastreros pequeños (flota de arrastreros demersales y de cerqueros de 0-12 m) y de rastros de 12-24 m.

El análisis del CCTEP indica que todas las flotas danesas evaluadas dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS. Tres flotas no obtienen la rentabilidad suficiente para sustituir sus principales bienes de capital (artes pasivos polivalentes de 10-12 m y de 12-18 m, y artes móviles y pasivos de 12-18 m). También se registra infrautilización en dos flotas (artes móviles y pasivos de 18-24 m, y redes de arrastre demersal y redes de tiro de 18-24 m).

El informe de **Alemania** no se ajusta a las directrices e indicadores existentes. El equilibrio ha sido analizado únicamente desde el punto de vista cualitativo en cada segmento de flota. El objetivo declarado de Alemania es conservar una capacidad global suficiente para poder utilizar las cuotas. En 2011 se produjeron reducciones del 5,6 % en los buques, del 4,4 % en GT y del 6,4 % en kW. No se financió con fondos públicos ninguna salida de la flota.

En el análisis revisión del CCTEP se constató que las flotas de <10 m que utilizan artes pasivos, los arrastreros demersales de 12-18 m, 18-24 m y 24-40 m y los arrastreros de vara de 24-40 m dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS, si bien son sostenibles económicamente. Hay buques infrautilizados y existe una gran flota inactiva de buques más pequeños (que incluye 458 buques inactivos de <10 m).

**Estonia** comunica un exceso de capacidad, principalmente en los arrastreros de >12 m. En 2011, la flota se redujo en 7 buques (eliminándose 371 GT y 1 056 kW).

El análisis del CCTEP señala que los arrastreros pelágicos de 24-40 m dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS y registran infrautilización, aunque son económicamente sostenibles.

**Grecia** no ha presentado una evaluación del equilibrio, ni tampoco ha evaluado su política en materia de flota ni facilitado datos en el MCD. Ha comunicado, sin facilitar pormenores al respecto, indicios de sobrepesca de merluza y quisquilla en el Mar Egeo. En 2011, la flota se redujo en 488 buques (con un descenso del 3,6 % en GT y del 4,0 % en kW). Se han elaborado planes de gestión, que incluyen requisitos especiales en materia de licencias, para los arrastreros de fondo y para la pesca con red de cerco con jareta (anchoa y sardina).

Debido a la falta de datos (biológicos, económicos y técnicos), resulta imposible evaluar el equilibrio entre las flotas y los recursos.

**España** comunica que la capacidad de la flota sigue siendo superior en cierta medida a las posibilidades de pesca y que la flota tiene capacidad para capturar más recursos de los que se le han asignado mediante cuotas. España lleva a cabo un esfuerzo permanente para reducir, tanto con ayuda pública como sin ella, la capacidad de la flota, reducción que en 2011 ascendió a un 4,6 % en GT y un 3,7 % en kW. En lo que se refiere al indicador técnico, España señala una situación de infrautilización en una parte de la flota tanto en las zonas de pesca nacionales como en aguas internacionales, si bien se observa una tendencia descendente entre 2008 y 2011. Solo se facilita información sobre la situación actual de las flotas en lo que se refiere a los ingresos ordinarios/ingresos de equilibrio. Ello se debe en parte a que no se han facilitado datos desagregados sobre las capturas. Según el informe nacional español, todas las flotas operan con beneficios. Las ayudas que reciben los armadores se incluyen en el cálculo de los ingresos.

Debido a la ausencia de datos, no es posible llevar a cabo una valoración comparable y objetiva de la sobrepesca y de la sostenibilidad económica. A la vista de los ingresos calculados por el CCTEP (que no incluyen los ingresos consistentes en ayudas), las flotas de <10m que utilizan artes móviles y pasivos, los buques con redes de arrastre demersal y redes de tiro de 18-24 y 24-40 m y los palangreros de 24-40 m y >40 m no cubren gastos.

**Francia** informa acerca de los buques de la Francia continental en su conjunto, llegando a la conclusión de que la mayor parte de las pesquerías se encuentran en situación de equilibrio. No se facilitan indicadores biológicos, técnicos ni económicos. En 2011, se desguazaron con ayudas públicas 133 buques, 7 653 GT y 20 408 kW. Como consecuencia de la aplicación de planes específicos de salida de la flota, se retiraron casi 60 buques en las distintas categorías de pesquerías «sensibles».

El análisis del CCTEP muestra la existencia de un abanico de situaciones diversas. Las flotas de <10 m, 10-12 m, 12-18 m, 18-24 m y 24-40 m que emplean redes fijas y redes de deriva dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS, si bien parecen ser económicamente sostenibles y encontrarse en situación de equilibrio financiero en el periodo de referencia. Las flotas palangreras de 24-40 m y las flotas con artes móviles polivalentes de 24-40 m también dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS. Los indicadores sugieren que en los años analizados los resultados económicos han sido deficientes.

Las flotas de 12-18 m que usan rastras, los arrastreros pelágicos de 18-24 m y >40 m, los buques con redes de arrastre demersal y redes de tiro de 18-24 m, 24-40 m y >40 m y los

buques de redes de cerco con jareta de >40 m también parecen registrar un débil rendimiento económico en el periodo evaluado. Sin embargo, las flotas de <10m que utilizan trampas y nasas, las flotas de <10m que pescan con palangres y los buques con redes de arrastre demersal y redes de tiro de 10-12 m y de 12-18 m son económicamente sostenibles, si bien apenas se conoce el estado de los recursos de los que dependen.

**Irlanda** señala que pueden persistir algunos desequilibrios en algunas flotas, sin especificar cuáles. Debe trabajarse más en la disponibilidad de los datos.

El CCTEP señala que los arrastreros pelágicos de 24-40 m dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS y no están obteniendo una rentabilidad suficiente para sustituir sus principales bienes de capital. Los arrastreros pelágicos de >40 m también dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS y están infrautilizados, si bien se encuentran en situación de equilibrio financiero y parecen ser económicamente sostenibles. En las flotas de 10-12 m que usan rastras y los buques con redes de arrastre demersal y redes de tiro de 18-24 m parece existir una sobrecapitalización económica. La flota de <10 m que emplea trampas y nasas parece sostenible económicamente, si bien apenas se conoce el estado de las poblaciones.

**Italia** detecta exceso de capacidad en los buques que utilizan redes de cerco con jareta y en los arrastreros de fondo de más de 24 m; tiene previsto llevar a cabo un ambicioso programa de desguace.

El análisis del CCTEP señala que las flotas de 24-40 m que utilizan redes de arrastre demersal y redes de tiro y los buques de 24-40 m que utilizan redes de arrastre de vara no obtienen ingresos suficientes para poder sustituir sus principales bienes de capital; además, en esta última flota se registra una baja utilización de la capacidad. Las flotas de 6-12 m con artes pasivos polivalentes y las flotas de 12-18 m y 18-24 m con rastras, redes de arrastre demersal y redes de tiro parecen económicamente sostenibles.

En el caso de la mayor parte de las flotas, la situación biológica de las poblaciones apenas se conoce, lo que imposibilita efectuar un análisis del grado de dependencia de las poblaciones que se explotan por encima de los niveles del RMS.

**Letonia** informa de la existencia de exceso de capacidad en los arrastreros de 12-24 m y 24-40 m y en la flota de buques de 24-40 m con redes de enmalle. La flota letona ha registrado una contracción del 14,9 % en GT y 14,3 % en kW. Letonia ha aplicado en el periodo 2011-2012 un plan de paralización permanente.

El análisis del CCTEP señala que los arrastreros pelágicos de 24-40 m son económicamente sostenibles, si bien dependen de poblaciones explotadas en niveles ligeramente superiores al RMS.

**Lituania** se propone conservar una capacidad global suficiente para poder explotar las cuotas que tiene asignadas. En 2011 se redujo considerablemente el número de buques (- 12 %), si bien la capacidad de la flota solo experimentó una ligera reducción en arqueo (- 1,6 % GT) y una disminución prácticamente nula en potencia del motor. En su informe, Lituania no aplica los indicadores.

Según el análisis del CCTEP, las flotas de 24-40 m que utilizan redes de arrastre demersal y redes de tiro no sobreexplotan las poblaciones y son económicamente sostenibles. No obstante, la infrautilización es muy notable.

Aunque **Malta** comunica un exceso de capacidad para toda la flota en los años 2009 y 2010, la información para 2011 no es concluyente, debido a la falta de datos socioeconómicos. La capacidad de la flota maltesa se ha reducido considerablemente (- 32,8 % en GT y 9,2 % en kW).

La utilización de los buques es inferior al 50 %.

Los **Países Bajos** señalan que algunos buques demersales apenas faenan y que sería posible capturar la cuota disponible con menos buques. En el caso del sector demersal, el indicador biológico todavía se sitúa por encima de su nivel objetivo, si bien desde 2008 a 2011 está evolucionando en la dirección correcta. En lo que respecta a las flotas pelágicas, la situación biológica es razonablemente buena en el Atlántico nororiental; sin embargo, la presión pesquera que se ejerce sobre las poblaciones que se explotan en África occidental y en otras pesquerías de larga distancia es excesiva.

El análisis del CCTEP indica que las cinco flotas evaluadas, excepto la de arrastreros de vara de 18-24 m, dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS. Además, la flota de buques con redes de arrastre demersal y redes de tiro está infrautilizada. Las flotas pelágicas muestran signos de sobrecapitalización económica.

**Polonia** estima que no es necesario llevar a cabo nuevas reducciones de la flota. La mortalidad por pesca es excesivamente elevada en el caso del arenque del Mar Báltico central, capturado principalmente por arrastreros pelágicos de 24-40 m. En 2009, mejoraron considerablemente los indicadores económicos de la flota del Mar Báltico, excepto en el caso de los palangreros de 12-18 m y los buques con redes de arrastre demersal de 18-24 m. En 2011, dos tercios de la flota de bacalao del Mar Báltico recibió ayudas por paralización temporal. Estos buques reanudarán pronto sus actividades. Se registra un 13,8 % de buques inactivos, lo que representa el 16 % de GT.

**Portugal** considera que las flotas están en situación de equilibrio con respecto a las posibilidades de pesca. En 2011, la capacidad total de la flota continental portuguesa no experimentó prácticamente ningún cambio (una reducción del 1 %).

Una gran parte de las capturas está compuesta por poblaciones de peces no evaluadas. No obstante, los indicadores calculados por el CCTEP muestran que las flotas dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS.

Según el análisis del CCTEP, las flotas de 0-10 m que utilizan artes móviles y pasivos y las flotas de palangreros de 24-40 m registran una escasa rentabilidad económica a largo plazo. La infrautilización afecta a las flotas de 0-10 m que utilizan artes pasivos polivalentes, las flotas de 12-18 m que utilizan redes fijas y redes de deriva, las flotas de 12-18 m que utilizan trampas y nasas y los buques de redes de cerco con jareta de 18-24 m y 24-40 m. Las flotas que emplean artes móviles y pasivos polivalentes, con redes de arrastre demersal y redes de tiro y con palangres de 24-40 m son económicamente sostenibles; no obstante, no se dispone de ninguna evaluación de la sostenibilidad biológica.

**Rumanía** no ha presentado el informe para 2011. No se dispone de datos del MCD para Rumanía.

La mayor parte de las flotas de **Eslovenia** registran un exceso de capacidad. Eslovenia tiene previsto utilizar ayudas públicas para el desguace en el primer semestre de 2012 y ajustar el esfuerzo pesquero de diferentes flotas.

La flota se caracteriza por una acusada infrautilización, ya que el 55 % de los buques están inactivos, si bien este porcentaje incluye la pesca estacional de especies migratorias.

La situación biológica de las poblaciones apenas se conoce y no se dispone de evaluaciones.

**Finlandia** no aplica las directrices en su informe ni incluye ningún indicador para evaluar la capacidad en relación con las posibilidades de pesca. Finlandia afirma que su flota se encuentra en una situación de equilibrio aceptable con respecto a los recursos pesqueros. En 2011, el esfuerzo se incrementó un 12,2 % en relación con 2010, principalmente en las pesquerías pelágicas. Un 28 % de los 75 buques que forman el segmento de bajura estuvieron inactivos en 2011.

**Suecia** señala que en algunas de sus flotas todavía se observa un exceso de capacidad, que está intentando resolverse mediante el desguace. Se han puesto en marcha dos programas dirigidos a los arrastreros de bacalao. En total, se han retirado de la flota un 26 % de GT y un 19 % de kW.

Según el análisis del CCTEP, muchas de las flotas evaluadas dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS. Además, las flotas de 10-12 m que utilizan artes pasivos y las flotas con redes de arrastre demersal y redes de tiro de 24-40 m no obtienen la rentabilidad suficiente para sustituir sus principales bienes de capital. En algunos sectores hay infrautilización.

El **Reino Unido** considera que muchas flotas operan de manera sostenible porque los recursos que explotan se capturan con arreglo al índice de mortalidad por pesca de precaución, si bien se observan desequilibrios en algunos sectores (por ejemplo, en el caso de las poblaciones cubiertas por regímenes de recuperación). Desde octubre de 2010, existe una medida, llamada *license parking facility* (acumulación de licencias en un mismo buque), que ha permitido que las flotas se reestructuren. El Reino Unido informa acerca de las reducciones de capacidad llevadas a cabo, si bien no presenta planes para ajustes futuros.

De acuerdo con el análisis del CCTEP, muchas flotas dependen de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS. En el caso de las flotas de <10 m que utilizan trampas y nasas y en el de las flotas con redes de arrastre demersal y redes de tiro de 12-18 m, 18-24 m y >40 m no se dispone de ninguna evaluación de la dependencia de los recursos, si bien son económicamente sostenibles.

## 5. CONCLUSIONES

La presente evaluación de los esfuerzos realizados por los Estados miembros para alcanzar un equilibrio sostenible entre la capacidad de la flota y los recursos pesqueros muestra que la capacidad de la flota pesquera europea sigue siendo excesiva. A pesar de que, a lo largo de la última década, muchas flotas pesqueras europeas han reducido su tamaño, en diversos Estados miembros son muy numerosos los buques que no están en situación de equilibrio financiero y se encuentran infrautilizados. Son también muchos los buques que no pueden realizar las inversiones necesarias para modernizar las embarcaciones y los artes, porque sus ingresos son demasiado escasos.

En el periodo de referencia han sido muchas las flotas que han dependido de poblaciones sobreexplotadas en comparación con el rendimiento máximo sostenible, cuando situarse en este objetivo es uno de los objetivos fundamentales de la reforma de la PPC.

La actual política de gestión de la flota no ha generado el equilibrio entre las flotas y los recursos que explotan. Es insuficiente recurrir exclusivamente al cumplimiento de los límites máximos nacionales de capacidad [expresados en tamaño de los buques (GT) o potencia (kW)].

Uno de los elementos fundamentales de la reforma de la política pesquera común es garantizar el equilibrio entre la capacidad de la flota y los recursos pesqueros. Los Estados miembros son los principales responsables de la gestión de la flota. Las consecuencias que puede tener la sobrecapitalización de las flotas y la dependencia permanente de poblaciones explotadas por encima del nivel correspondiente al rendimiento máximo sostenible son la prueba de que necesitamos mejores instrumentos de gestión de la flota dentro de la PPC reformada. Para ello, es preciso que los Estados miembros gestionen sus flotas de tal modo que las poblaciones de peces se exploten por debajo de los niveles correspondientes al rendimiento máximo sostenible y que puedan ser viables económicamente.

## Anexo 1: Calidad de la información

### 1 Información cualitativa y descriptiva

En el cuadro que figura a continuación, se indican con una (X) aquellos aspectos que son motivo de preocupación y sobre los cuales los informes nacionales proporcionan una información limitada o nula.

	Link-ages between fleets y fisheries	Fleet development	Statement of effort reduction schemes	Impact of effort reduction schemes	Assessment of fleet management system	Plans to improve fleet management system	Statement of Compliance Entry/Exit scheme	Changes to admin. procedures	Assessment of balance
BE			X	X					
BG	X			X		X		X	
CY									
DE			X	X	X	X			X
DK									
EE			X	X	X			X	X
EL					X	X		X	X
ES									
FI	X					X		X	X
FR	X	X	X		X		X		X
IE					X	X			
IT									
LT	X				X	X	X		X
LV				X		X			X
MT	X	X			X			X	
NL			X			X		X	X
PO					X				
PT				X					
RO	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SI	X					X			X
SE				X		X	X		
UK	X	X			X	X			X

Fuente: cuadro 5.3 del Informe CCTEP-12-18. Análisis de los informes nacionales sobre los esfuerzos realizados por los Estados miembros para alcanzar el equilibrio entre la capacidad de la flota y las posibilidades de pesca.

## 2 Información cuantitativa

La evaluación de la dependencia de la flota respecto de poblaciones explotadas por encima de los niveles del RMS depende de la disponibilidad de evaluaciones cuantitativas de las poblaciones de peces. Estas evaluaciones existen para la mayor parte de las poblaciones del Mar Báltico y del Mar del Norte; sin embargo, la cobertura del Mar Céltico es incompleta. En el Mar Mediterráneo, muchas flotas explotan poblaciones cuyo estado se desconoce, si bien el conocimiento al respecto está mejorando rápidamente. Aunque algunos Estados miembros han facilitado información sobre los índices de captura, estos datos no pueden utilizarse para extraer conclusiones acerca de la sostenibilidad.

En los informes de la mayor parte de los Estados miembros no se abordan las cuestiones relativas al equilibrio a nivel de las flotas pesqueras tal como se definen en el MCD. Ello supone un obstáculo para llevar a cabo la evaluación cuantitativa del equilibrio, ya que los datos disponibles no se corresponden con las flotas que están siendo evaluadas.

También es necesario que los Estados miembros faciliten para cada flota datos sobre las capturas y el valor de estas. Aunque esta información se exige en el MCD, no todos los Estados miembros la proporcionan.

La información sobre el rendimiento del inmovilizado material (ROFTA) era incompleta o nula en el caso de algunos Estados miembros.

Respecto de la mayor parte de Estados miembros se dispone de información, que procede de los datos del MCD, sobre el número de buques inactivos por clase de eslora (independientemente de la pesquería objetivo o del tipo de arte). No obstante, en algunos casos la calidad de esta fuente de datos es cuestionable.

En los informes nacionales, la mayoría de Estados miembros facilitan los valores del indicador técnico (el número promedio de días de mar por buque, dividido por el máximo para la flota), pero esta información no es completa. Siete Estados miembros no proporcionan los valores del indicador técnico en sus informes nacionales.

Anexo2:

Cuadro 2.1: Cumplimiento del límite máximo de entradas y salidas a 31.12. 2011 (excepto regiones ultraperiféricas)

	GT			kW		
	GT	MAX GT	A/B	kW	MAX kW	C/D
	A	B		C	D	
	at 31/12/2011			at 31/12/2011		
BE	15.326	18.864	81,24%	49.135	51.585	95,25%
BG	7.373	8.023	91,89%	61.307	66.093	92,76%
DK	64.503	88.604	72,80%	232.469	313.976	74,04%
DE	64.294	71.114	90,41%	148.277	167.089	88,74%
EE	14.281	21.630	66,02%	38.915	52.739	73,79%
IE	59.571	77.334	77,03%	182.307	210.083	86,78%
EL	83.807	88.122	95,10%	483.390	492.999	98,05%
ES	373.465	397.752	93,89%	841.788	909.704	92,53%
FR	153.998	176.362	87,32%	701.022	772.971	90,69%
IT	175.393	183.964	95,34%	1.056.757	1.112.589	94,98%
CY	4.213	11.013	38,26%	45.329	47.909	94,62%
LV	34.725	47.202	73,57%	52.684	60.458	87,14%
LT	45.216	73.489	61,53%	54.357	73.516	73,94%
MT	7.996	14.890	53,70%	77.489	95.792	80,89%
NL	135.585	166.384	81,49%	288.415	350.736	82,23%
PL	33.379	38.254	87,26%	82.890	91.637	90,45%
PT	86.826	94.805	91,58%	299.565	314.912	95,13%
RO	934	1.874	49,85%	7.714	6.296	<b>122,53%</b>
SI	1.002	1.057	94,75%	10.763	10.974	98,08%
FI	16.028	18.207	88,03%	171.167	182.375	93,85%
SE	29.642	42.778	69,29%	170.472	211.038	80,78%
UK	202.317	231.747	87,30%	810.306	914.989	88,56%
<b>Σ 31/12/2011</b>	<b>1.609.873</b>	<b>1.873.469</b>	<b>85,93%</b>	<b>5.866.515</b>	<b>6.510.460</b>	<b>90,11%</b>

Nota: Datos extraídos del registro de la flota de la Unión que reflejan la situación a 1.9. 2012 (Rumanía: situación a 1 de marzo de 2012)

**Anexo 3:**

Cuadro 3.1. Evolución de la flota de los Estados miembros (buques, arqueo y potencia del motor) durante 2011 (excepto regiones ultraperiféricas)

	N	GT	kW	N	GT	kW	Δ N (%)	Δ GT (%)	Δ kW (%)
	31/12/2010			31/12/2011			Δ 2010-2011		
<b>BE</b>	89	15.812	51.198	86	15.326	49.135	-3,4%	-3,1%	-4,0%
<b>BG</b>	2340	7.931	63.444	2.336	7.373	61.307	-0,2%	-7,0%	-3,4%
<b>DK</b>	2.820	66.007	240.115	2.786	64.503	232.469	-1,2%	-2,3%	-3,2%
<b>DE</b>	1.671	67.216	158.225	1.580	64.294	148.277	-5,4%	-4,3%	-6,3%
<b>EE</b>	934	14.671	40.205	923	14.281	38.915	-1,2%	-2,7%	-3,2%
<b>IE</b>	2.060	64.576	185.334	2.092	59.571	182.307	1,6%	-7,7%	-1,6%
<b>EL</b>	17.165	86.919	503.554	16.658	83.807	483.390	-3,0%	-3,6%	-4,0%
<b>ES</b>	9.895	387.527	873.921	9.571	373.465	841.788	-3,3%	-3,6%	-3,7%
<b>FR</b>	4.719	158.841	713.684	4.640	153.998	701.022	-1,7%	-3,0%	-1,8%
<b>IT</b>	13.450	185.398	1.106.479	13.063	175.393	1.056.757	-2,9%	-5,4%	-4,5%
<b>CY</b>	1004	4.145	43.071	1.080	4.213	45.329	7,6%	1,7%	5,2%
<b>LV</b>	786	40.804	61.455	731	34.725	52.684	-7,0%	-14,9%	-14,3%
<b>LT</b>	171	45.965	54.395	151	45.216	54.357	-11,7%	-1,6%	-0,1%
<b>MT</b>	1091	11.900	85.314	1.054	7.996	77.489	-3,4%	-32,8%	-9,2%
<b>NL</b>	743	130.623	289.246	740	135.585	288.415	-0,4%	3,8%	-0,3%
<b>PL</b>	793	37.268	86.899	790	33.379	82.890	-0,4%	-10,4%	-4,6%
<b>PT</b>	7.175	86.969	300.677	7.110	86.826	299.565	-0,9%	-0,2%	-0,4%
<b>RO</b>	475	1.181	6.656	502	934	7.714	5,7%	-20,9%	15,9%
<b>SI</b>	184	1.003	10.859	184	1.002	10.763	0,0%	-0,1%	-0,9%
<b>FI</b>	3.366	16.684	172.884	3.332	16.028	171.167	-1,0%	-3,9%	-1,0%
<b>SE</b>	1.360	32.945	178.232	1.368	29.642	170.472	0,6%	-10,0%	-4,4%
<b>UK</b>	6.481	207.641	827.737	6.453	202.317	810.306	-0,4%	-2,6%	-2,1%
<b>Σ</b>	<b>78.772</b>	<b>1.672.025</b>	<b>6.053.585</b>	<b>77.230</b>	<b>1.609.873</b>	<b>5.866.515</b>	<b>-2,0%</b>	<b>-3,7%</b>	<b>-3,1%</b>

Nota: Datos extraídos del registro de la flota de la Unión que reflejan la situación a 1.9. 2012 (Rumanía: situación a 1 de marzo de 2012)

## Anexo 4

Cuadro 4.1. Compromisos del FEP para la paralización definitiva (2007 – 31.07. 2012)

	<b>% S</b>	<b>NS</b>	<b>% R</b>	<b>NR</b>	<b>%S + %R</b>	<b>S+R</b>
<b>IE</b>	97%	46	0,00%	0	<b>97%</b>	<b>46</b>
<b>MT</b>	55%	15	0,00%	0	<b>55%</b>	<b>15</b>
<b>FR</b>	52%	473	0,00%	0	<b>52%</b>	<b>473</b>
<b>IT</b>	38%	1067	1,60%	7	<b>40%</b>	<b>1074</b>
<b>EL</b>	33%	796	0,00%	0	<b>33%</b>	<b>796</b>
<b>BE</b>	32%	9	0,00%	0	<b>32%</b>	<b>9</b>
<b>NL</b>	24%	23	0,00%	0	<b>24%</b>	<b>23</b>
<b>ES</b>	23%	668	0,10%	1	<b>23%</b>	<b>669</b>
<b>SE</b>	21%	30	0,50%	1	<b>21%</b>	<b>31</b>
<b>DK</b>	20%	69	0,00%	0	<b>20%</b>	<b>69</b>
<b>LV</b>	17%	134	0,80%	8	<b>18%</b>	<b>142</b>
<b>LT</b>	12%	32	0,40%	1	<b>13%</b>	<b>33</b>
<b>PT</b>	11%	65	0,00%	0	<b>11%</b>	<b>65</b>
<b>BG</b>	10%	21	0,00%	0	<b>10%</b>	<b>21</b>
<b>CY</b>	9%	14	0,00%	0	<b>9%</b>	<b>14</b>
<b>UK</b>	8%	97	0,00%	0	<b>8%</b>	<b>97</b>
<b>PL</b>	6%	73	0,20%	5	<b>6%</b>	<b>78</b>
<b>EE</b>	4%	16	6,30%	10	<b>10%</b>	<b>26</b>
<b>RO</b>	1%	5	0,70%	5	<b>2%</b>	<b>10</b>
<b>DE</b>	0%	0	0,00%	0	<b>0%</b>	<b>0</b>
<b>FI</b>	0%	0	0,00%	0	<b>0%</b>	<b>0</b>
<b>SI</b>	0%	0	0,00%	0	<b>0%</b>	<b>0</b>
<b>EU</b>	<b>22%</b>	<b>3653</b>	<b>0,50%</b>	<b>38</b>	<b>22%</b>	<b>3691</b>

Fuente: datos de los Estados miembros basados en la petición formal de la DG MARE (agosto de 2012) para que presentasen datos acumulados del FEP para el periodo 1.1.2007 a 31.7.2012).

**%:** Porcentaje, hasta la fecha, de compromisos del FEP para el desguace

**NS:** Número de operaciones de desguace (buques)

**R%:** Porcentaje del FEP comprometido para la reconversión de buques

**NR:** Número de reconversiones (buques)

**%S + %R:** Porcentaje total de desguace + reconversión

## **Anexo 5:**

### Indicadores utilizados por el CCTEP

El indicador del «índice de explotación sostenible» es una media de los índices de mortalidad por pesca de que son objeto las poblaciones de peces explotadas por cada flota, donde la importancia recae en la media ponderada según el peso económico de cada población en las capturas. Cuando este indicador es igual a 1, ello significa que, por término medio, las poblaciones se están explotando en el nivel correspondiente al rendimiento máximo sostenible. Cuando los valores son superiores a 1, la flota, por término medio, está dependiendo de poblaciones sobreexplotadas, y viceversa. Esta medida no tiene en cuenta el hecho de que, en el caso de las capturas mixtas, algunas poblaciones pueden encontrarse más o menos gravemente sobreexplotadas o diezmadas; tampoco tiene en cuenta el efecto del impacto de otras flotas en la explotación de los recursos.

Se utilizan dos «indicadores de sostenibilidad económica». El rendimiento del inmovilizado material (ROFTA) (que se utiliza en lugar de la rentabilidad de la inversión) es una medida que revela una situación económica saneada a largo plazo. Mide el beneficio neto dividido por el valor de las inversiones de capital. Si el resultado es superior al interés libre de riesgos que puede obtenerse por otros medios (nominalmente, un 2 %), en ese caso la flota se encuentra en una situación económica saneada y está en condiciones de sustituir sus principales bienes de capital cuando sea necesario. Si el ROFTA se sitúa por debajo del 2 %, las inversiones carecen de interés desde el punto de vista financiero, dado que pueden obtenerse mayores beneficios invirtiendo de otro modo los fondos.

El cociente «ingresos ordinarios/ingresos de equilibrio» (CR/BER) mide la viabilidad a corto plazo. Si es inferior a 1, los buques no pueden cubrir sus gastos de funcionamiento y tendrán que interrumpir la actividad pesquera cuando se queden sin liquidez; si es superior a 1, los buques pueden cubrir sus gastos de funcionamiento, lo cual no significa que generen los ingresos suficientes para sustituir los principales bienes de capital.

Para determinar si los buques se «utilizan plenamente» se emplean dos medidas. El «indicador técnico» es el cociente entre la cantidad media de tiempo pasada en el mar y el máximo tiempo que sea factible pescar en la actividad correspondiente. Su valor es igual a 1 cuando todos los buques están faenando todo lo que resulta posible, aun cuando la temporada de pesca pueda ser corta. Los valores inferiores a 1 indican que algunas partes de la flota están faenando menos de lo que podrían hacerlo. Por lo general, un valor umbral del 70 % se considera indicativo de una infrautilización importante. No obstante, es posible que algunos buques no faenen en absoluto a lo largo de todo el año, y que estén «inactivos». Cuando hay muchos buques inactivos en una flota pesquera, la flota no está equilibrada con respecto a los recursos.