

INFORME ANUAL DE LA ACTIVIDAD DE LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

AÑO 2014

Artículo 13 del Reglamento (UE) nº 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) nº 2371/ 2002 del Consejo

ÍNDICE

A.	RESUMEN DEL INFORME	- 1 -
B.	OPINIÓN ESPAÑOLA SOBRE EL BALANCE ENTRE LA CAPACIDAD DE LA FLOTA Y LAS OPORTUNIDADES DE PESCA.....	- 1 -
C.	SITUACIÓN DE LA FLOTA.....	- 2 -
i.	Descripción de la flota (Anexo I).....	- 2 -
ii.	Relación con las pesquerías: gestión de la actividad pesquera de la flota española (Anexo II)	- 2 -
iii.	Desarrollo de la flota y de la actividad pesquera (Anexo III)	- 3 -
D.	REGÍMENES DE ESFUERZO PESQUERO (Anexo IV).....	- 4 -
i.	Indicación de los regímenes de esfuerzo pesquero	- 4 -
ii.	Efectos de los regímenes de reducción de esfuerzo pesquero en la capacidad (Anexo IV).....	- 5 -
E.	INDICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL RÉGIMEN DE ENTRADAS Y SALIDAS Y DE LOS NIVELES DE REFERENCIA (Anexo V)	- 5 -
F.	SISTEMA DE GESTIÓN DE LA FLOTA.....	- 6 -
i.	Resumen de los puntos débiles y fuertes del sistema de gestión de la flota	- 6 -
ii.	Plan de mejora del sistema de gestión de la flota.....	- 6 -
iii.	Información sobre el grado general de cumplimiento de las disposiciones de la Política relativa a flota	- 7 -
G.	INFORMACIÓN SOBRE CAMBIOS DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS RELATIVOS A LA GESTIÓN DE LA FLOTA (Anexo VI)	- 9 -
H.	ESTIMACIÓN Y DISCUSIÓN DEL BALANCE DE INDICADORES (Anexo VII)	- 9 -

Debido a la gran cantidad de información que se requiere como soporte del informe presentado, al tratarse la flota española de las mayores de Europa, y a fin de que se disponga de todos los datos y la documentación precisa, **se adjunta un anexo con documentación complementaria.**

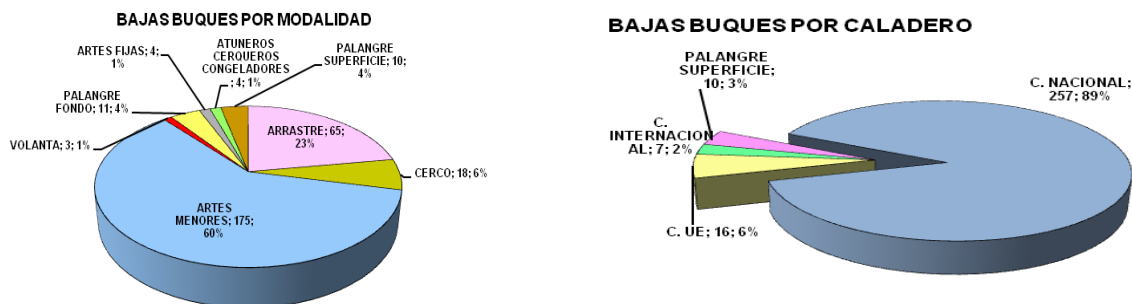
INFORME ANUAL DE LA ACTIVIDAD DE LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

A. RESUMEN DEL INFORME

En 2014, de 9.921 buques vigentes en el censo a 01/01/14, 8.693 (87,6%) han realizado actividad pesquera y 1.128 han permanecido inactivos (12,4%). Esta inactividad está principalmente concentrada en la flota artesanal, en la que 1.077 buques no han ejercido actividad el 2014.

La Administración española, ha continuado en 2014 su línea de actuación referente al ajuste estructural de la capacidad pesquera, aplicando medidas de gestión, competitividad, fomento, control y vigilancia...e invirtiendo en un fuerte y moderno sistema informático para interrelacionar la información disponible en la Secretaría de Pesca, relativa a cada buque pesquero (datos y modificaciones censales, licencias y autorizaciones, capturas/desembarcos y notas de venta, posiciones VMS, ayudas, infracciones y sanciones...).

Durante el 2014 han causado baja definitiva en el censo, 290 buques (64% sin ayuda y resto ayuda FEP) principalmente de las modalidades de artes menores y arrastre, y se han censado 49 buques de nuevas altas, que suponen, en total, una disminución de capacidad de 15.903 GT y 33.355 KW., por lo que se considera que la reestructuración de la flota se está realizando de forma adecuada, contribuyendo a una segmentación de la flota más acorde con las oportunidades de pesca.



B. OPINIÓN ESPAÑOLA SOBRE EL BALANCE ENTRE LA CAPACIDAD DE LA FLOTA Y LAS OPORTUNIDADES DE PESCA

España lleva realizando durante los últimos años un gran esfuerzo para calcular los indicadores de capacidad-esfuerzo establecidos en la guidelines de la Comisión, habiéndose detectado múltiples dificultades e inconsistencias.

En cuanto a los **indicadores económicos**, si solo se tienen en cuenta los datos de la Data Call, se obtiene, en el caso de la flota española, una imagen distorsionada de la realidad, dado que al darse los datos económicos agregados a nivel de superegión, se están considerando las mismas rentabilidades para un arrastrero, por ejemplo, de NAFO que para uno del Golfo de Cádiz, lo cual no es cierto; por ello hemos segmentado la población de acorde con los caladeros de faenado (caladero nacional atlántico norte, resto de atlántico norte, mediterráneo, canarias y otras regiones) y obtenido datos de la encuesta económica para estos segmentos, pudiendo así ajustar el indicador económico (ver Plan de Acción)

Por otro lado, los cálculos del **indicador biológico SHI**, no suponen de manera inequívoca la situación real de la flota a día de hoy, donde la situación del stock puede haber variado considerablemente, debido a la falta de datos científicos de mortalidades (por ejemplo, durante los años 11-13, científicamente no hay datos de la sardina en la 27.8c, con lo que no hay indicadores biológicos que adviertan de la sobreexplotación de este stock). Realmente, es difícil encontrar un stock que tenga datos científicos durante una serie continuada de años, lo que lleva a que un año exista indicador biológico y otro no; por ello, al igual que el STECF, hemos considerado para cada stock el dato científico más reciente y lo hemos aplicado todos los años de estudio, conscientes que de esta forma, realmente no se está valorando el esfuerzo en la reducción de la capacidad. Además, en muchos casos no se conocen la mortalidades de los stocks que supongan más del 40% del valor de la captura, necesario para que el indicador sea fiable, lo que no permite conocer si ese segmento está ejerciendo una elevada presión sobre un stock vulnerable;

Por otro lado, el **SAR** no se considera fácilmente calculable, dado que se debe conocer lo capturado de los stocks SAR por el resto de flotas (UE, Internacionales), con el grado de error que se puede arrastrar. Nosotros hemos tomado solo el indicador en el sentido de que un segmento capture un 10% de peso de su captura de SAR; tampoco hemos tenido en consideración que el ICES considero el stock de caballa de Atlántico en alto riesgo, dado que fue rectificado en 2014.

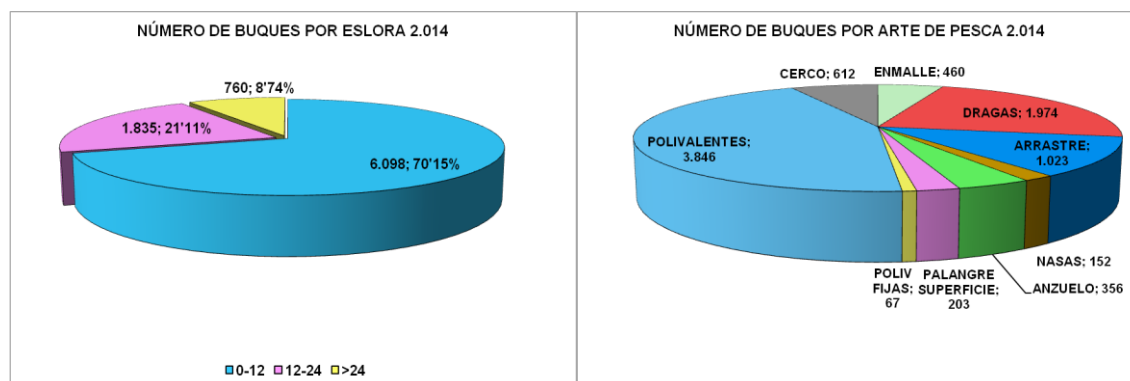
En cuanto al **indicador técnico**, no hay un criterio claro en cuanto al empleo del día máximo de mar del segmento (220, 260, máximo real, top 10 máx...) Los resultados son muy diferentes; hemos optado por usar la media de los 10 máximos, ya que así se aconseja en la Economic data call, aunque este dato puede tampoco ser adecuado, como por ejemplo, dentro del Mediterráneo barcos con autorizaciones para faenar en la 37.2.2, que elevan el máximo real, apareciendo el resto de flota con infrautilización técnica.

Aunque en el presente informe se aportan los datos por supraregiones (como luego los elabora el STECF) el plan de acción detalla los indicadores en los 5 caladeros principales y para aquella flota que es habitual de la pesca

C. SITUACIÓN DE LA FLOTA

i. Descripción de la flota (Anexo I)

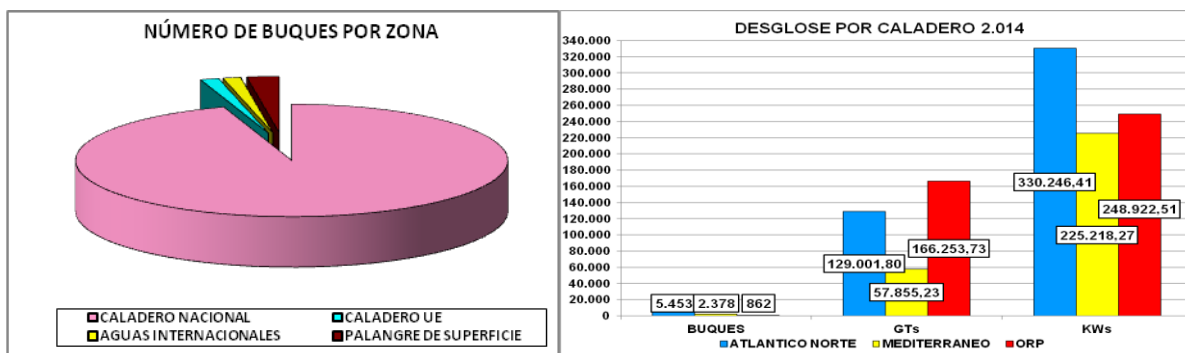
La flota española, se caracteriza por ser una flota artesanal, con más del 70% de los barcos con menos de 12 metros de eslora, un 21% de eslora 12-24 y tan solo un 8,7% tiene más de 24 metros de eslora; en cuanto a la antigüedad de la flota, si bien la edad media es de unos 28 años, es la flota artesanal la de más antigüedad (32 años), siendo la de 12 a 24 metros de unos 18 años y los mayores de 24 metros, los más modernos, con unos 11 años de edad media.



En cuanto a las técnicas de pesca, podemos considerar que, de la población activa en el 2014 (8.693 buques), más del 44% es polivalente artesanal, seguida de un 22,7% de la flota de dragas y rastros manuales. Les siguen, en menor proporción, la flota que faena con arrastre (11,8%), cerco (7%), anzuelo incluido palangre de superficie (6,4%) y enmalle (6,4%).

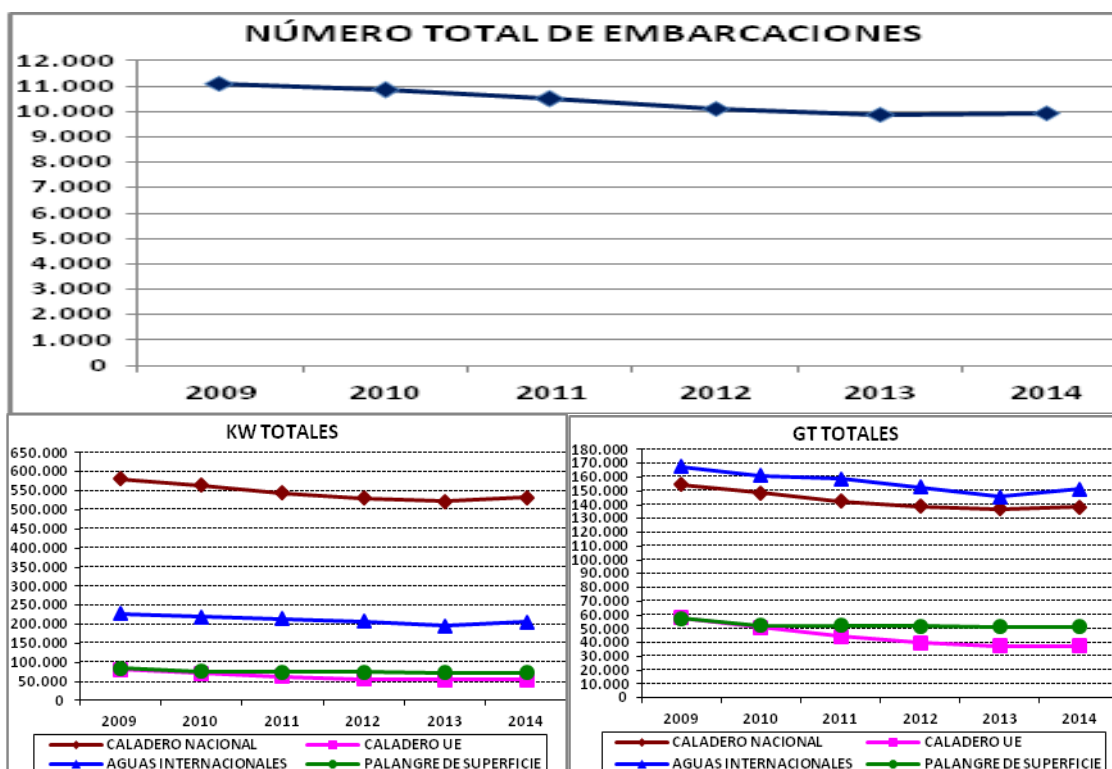
ii. Relación con las pesquerías: gestión de la actividad pesquera de la flota española (Anexo II)

El 95,3 % de los buques activos, han ejercido su actividad en aguas del caladero nacional, correspondiéndose con un 41,9% de los GT y 65,4% de los KW; El resto de la flota, está formada por la flota que faena en aguas de la UE (arrastreros y artes fijas de enmalle y palangre de fondo) unos 124 buques (1,4% de la flota activa) y la flota que opera al amparo de Acuerdos Internacionales, ORPs o licencias privadas (3,3%), constituidos fundamentalmente por arrastreros de fondo, atuneros cerqueros congeladores y palangreros de superficie.



iii. Desarrollo de la flota y de la actividad pesquera (Anexo III)

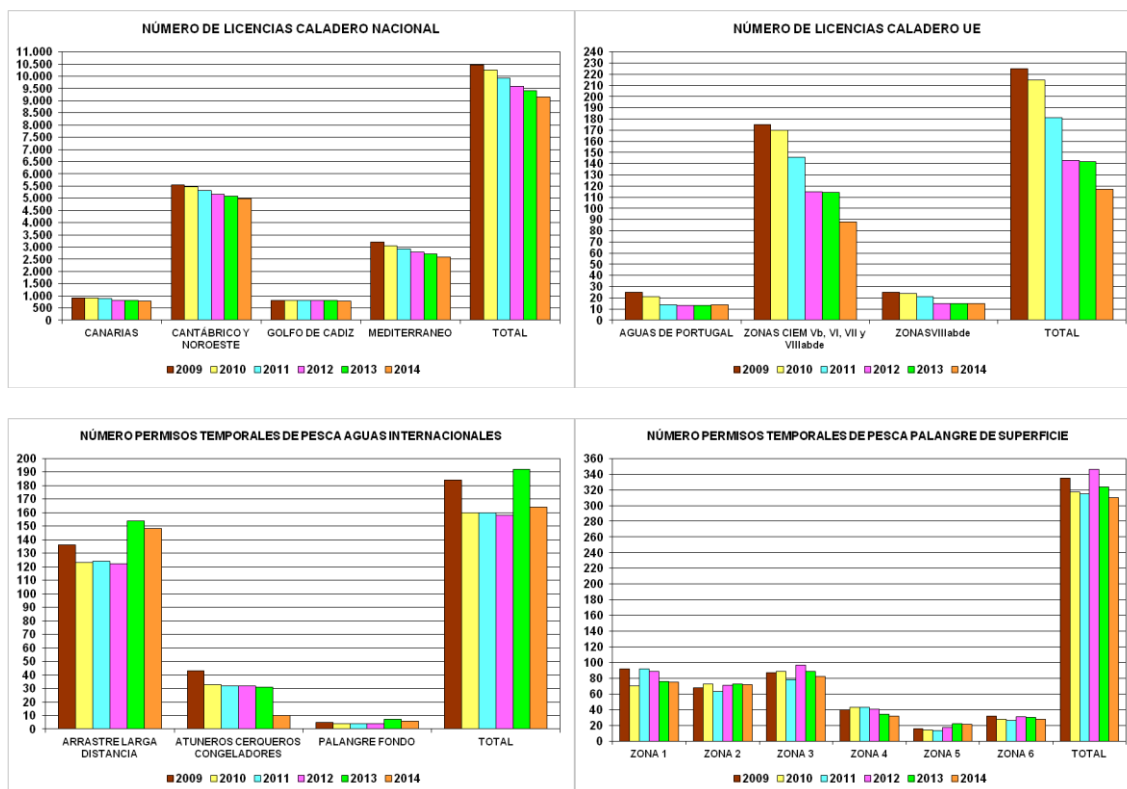
La evolución de la flota en cuanto a censo se caracteriza por una marcada reducción de la capacidad medida tanto en nº de buques, como GTs y KWs como se detalla en los gráficos adjuntos



Pese a la disminución de la flota, las capturas totales de la flota, tanto en peso como en valor, han ido en aumento:

Año	Tot_peso (KG)	Tot_valor(€)
2011	860.990.562,50	1.804.640.292,10
2012	871.105.710,73	1.929.102.950,90
2013	898.160.977,20	1.986.382.464,58
2014	942.552.258,91	-

En cuanto al desarrollo de las pesquerías, medido por el número de licencias principales/autorizaciones/Permisos temporales de Pesca, concedidos a lo largo de los últimos años, la evolución es la que se muestra en los gráficos (algunos buques pueden tener 2 o mas licencias a lo largo de un año)



D. REGÍMENES DE ESFUERZO PESQUERO (Anexo IV)

La capacidad de pesca y el esfuerzo asociado a esta viene regulada en cada pesquería en función de sus particularidades a través de los planes de gestión o recuperación, regulados por su normativa correspondiente, en los que se establecen las condiciones de ordenación de las modalidades de pesca, fijándose entre otras cuestiones un periodo autorizado de actividad, las vedas y las condiciones técnicas con las que han de contar las embarcaciones (potencia, eslora, arqueo), así como las embarcaciones autorizadas a faenar y la aplicación derivada de normativa TAC y cuotas.

i. Indicación de los regímenes de esfuerzo pesquero

En ocasiones los planes de gestión o recuperación llevan aparejados un objetivo de reducción financiado con ayuda pública (FEP) sobre un límite máximo de la capacidad pesquera, recogidos en sus correspondientes planes de ajustes del esfuerzo pesquero.

PLANES DE RECUPERACIÓN Y GESTIÓN	PLANES DE AJUSTE (PA)
Plan de recuperación de la merluza sur y cigala	PA del esfuerzo pesquero de la merluza sur y cigala
Plan de recuperación de la merluza norte	PA del esfuerzo pesquero de la merluza norte
Plan de recuperación del fletán negro	PA del esfuerzo pesquero del fletan negro
Plan de gestión de actividad pesquera de la flota de palangre de superficie en océano Atlántico, Índico y Pacífico	PA del esfuerzo pesquero de la flota de palangre de superficie en océano Atlántico, Índico y Pacífico.
Plan de recuperación del atún rojo en Atlántico oriental y Mediterráneo	PA del esfuerzo pesquero del atún rojo en Atlántico oriental y Mediterráneo
Plan de gestión para la explotación sostenible del Mediterráneo	PA del esfuerzo pesquero del Mediterráneo
Plan de gestión integral de la flota de bajura del Cantábrico y noroeste	PA del esfuerzo pesquero del Cantábrico y noroeste
Plan de gestión para la recuperación de de la anguila europea en el principado de Asturias	PA del esfuerzo pesquero de la anguila europea en el principado de Asturias

Plan de gestión de recursos pesqueros de la flota de cerco en el golfo de Cádiz	PA del esfuerzo pesquero de la flota de cerco en el golfo de Cádiz
Plan de gestión de los recursos pesqueros de la flota de arrastre en el golfo de Cádiz	PA del esfuerzo pesquero de la flota de arrastre en el golfo de Cádiz

La reducción de las posibilidades de pesca motivadas por la no renovación de acuerdos de pesca entre la Comisión y terceros países ha obligado a la adopción de los siguientes **planes de ajuste**:

Plan de ajuste del esfuerzo pesquero de la flota afectada por reducciones y finalización del acuerdo de Mauritania (1)	Plan de ajuste del esfuerzo pesquero de la flota afectada por la no renovación del Acuerdo con Guinea Bissau (3)
Plan de ajuste del esfuerzo pesquero de la flota afectada por la no renovación del Acuerdo con Marruecos (2)	

(1) A partir de julio de 2014 finalización del acuerdo excepto para categoría 1 que finaliza en diciembre 2014.

(2) Firma nuevo Protocolo septiembre 2014- septiembre 2018, las condiciones empeoran, eliminada las nasas que afecta a la flota Canaria.

(3) Sin acuerdo desde junio de 2012 hasta diciembre de 2014. Nuevo Acuerdo enero 2015.

La sobrecapacidad de la flota artesanal ha llevado a la adopción de un Plan de ajuste del esfuerzo pesquero de la flota costera artesanal en Canarias.

ii. Efectos de los regímenes de reducción de esfuerzo pesquero en la capacidad (Anexo IV)

En el anexo IV se recoge los datos correspondientes a los planes de ajuste del esfuerzo pesquero vigentes a 31.12.2014 y sus efectos.

De acuerdo con la información existente en la aplicación para el seguimiento del Programa FEP 2007-2013 cerrada a abril de 2015, con datos a 31/12/2014, desde el 1 de enero de 2007 al 31 de diciembre de 2014, se han aprobado 892 expedientes de la medida 1.1 paralización definitiva. De los 892 expedientes, 886 son de la acción 1.1.1 desguaces, 5 expedientes de la acción 1.1.2 reconversión a actividades distintas de la pesca y 1 expediente a la acción 1.1.3 reconversión para la creación de arrecifes artificiales.

De los 892 buques que han solicitado la paralización definitiva con ayuda, a 31/12/2014, ya están retirados definitivamente del Censo de la Flota Operativa 867 buques. La captura anual media de los 867 buques retirados de la actividad pesquera, se estima aproximadamente en 69.705,64 t (calculado en base a la media de capturas realizadas en los tres años anteriores a la materialización del desguace).

Sólo durante el año 2014 han causado baja definitiva en el Censo de la Flota Operativa, 290 buques que suponen una disminución de capacidad de 21.895,09 GT y 45.488,81 KW. De los 290 buques, 105 buques han recibido ayudas FEP, su captura anual media supondría aproximadamente 13.835,39 t.

E. INDICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL RÉGIMEN DE ENTRADAS Y SALIDAS Y DE LOS NIVELES DE REFERENCIA (Anexo V)

Management of the entry exit regime on 31/12/2014

		GT		kW	
1	Capacity of the fleet on 01/01/2003	GTFR	466.299,11	kWFR	1.150.705,69
2	Capacity level for the application of the entry-exit regime	GT03	503.018,11	KW03	1.174.682,69
3	Entries of vessels of more than 100 GT financed with public aid	GT100	10.478,45	kW100	17.744,28
4	Other entries or capacity increases (not included in 3 & 5)		113.891,08		259.712,13
5	Increases in tonnage GT for reasons of safety	GTS	3.802,84		
6	Total entries (3 + 4 + 5)		128.172,37		277.456,41
7	Exits before 1/1/2007 financed with public aid	GTa1	50.178,83	kWa	123.026,67
8	Exits after 1/1/2007 financed with public aid	GTa2	84.590,79		194.080,92
9	Other exits (not included in 7 and 8)		125.478,98		342.362,56
10	Total exits (7 + 8 + 9)		260.248,60		659.470,15

11	Power of engines replaced with public aid conditional to power reduction			kWr	0,00
12	Capacity of the fleet on 31/12/2014	GTt	334.222,88	kWt	768.691,95
13	Reference level on 31/12/2014		372.269,29		851.364,60

Situation as registered in the EU Fleet Register on 01/03/2015

Line 13 : Ceiling GT = 2 - 35% 3 + 5 - 99% 7 - 96% 8 and kW = 2 - 35% 3 - 7 - 8 - 20% 11

Management of capacity levels for outermost regions on 31/12/2014

Canary Islands (Spain)		CA1- length < 12 m. EU waters		CA2- length >= 12 m. EU waters		CA3- length >= 12 m. International and third country waters	
		GT	KW	GT	KW	GT	KW
1	Reference level on 1_1_2003	2.878,00	23.202,00	4.779,00	16.055,00	51.167,00	90.680,00
2	Capacity of the fleet on 1 January 2003	2.121,53	16.446,20	4.234,77	15.324,59	45.995,25	83.667,32
3	Exits financed with public aid	326,73	2.830,74	1.719,56	5.690,99	23.414,51	46.805,64
4	Reference level on 31/12/2014	2.551,27	20.371,26	3.059,44	10.364,01	27.752,49	43.874,36
5	Capacity of the Fleet on 31/12/2014	1.631,95	15.859,53	2.392,67	8.809,96	19.338,33	29.063,53

Situation as registered in the EU Fleet Register on 01/03/2015

Line 4 : GT = 1 - 3 and kW = 1 - 3

F. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA FLOTA

i. Resumen de los puntos débiles y fuertes del sistema de gestión de la flota

Puntos fuertes:

- Normativa adecuada que traspone correctamente la legislación comunitaria.
- Sistema eficiente de gestión:
 - Censo Flota Operativa, herramienta probada y gestionada por un equipo experto y con experiencia y sujeta a constante revisión y actualización.
 - Sistema de localización de buques por satélite e implantación del Diario Electrónico de abordo (DEA).
 - Cambio del modelo de gestión de cuotas que se está introduciendo paulatinamente, de un reparto global por modalidad pesquera a un reparto individual o más desagregado (puertos, provincias, etc) permitirá un mejor control y gestión de las cuotas asignadas a España, así como una mejor planificación de la actividad empresarial que redundará en mayores beneficios para el sector al poder usar su cuota en el momento del año más conveniente en función de la biología del sector y de los precios del mercado.

Puntos débiles:

- Dispersión de la información en varias bases, falta de mantenimiento de algunos servicios, funcionamiento de copias de seguridad, gran variedad de programas en diferentes arquitecturas: En vías de solución con el desarrollo del nuevo Sistema informático
- Necesidad de mejora de intercambio de información con otros organismos involucrados en pesca marítima (Marina mercante, Ministerio de Economía y Hacienda, SG Estadísticas etc.)

ii. Plan de mejora del sistema de gestión de la flota

Se continua con la política de cambio del modelo de gestión de cuotas hacia un reparto individual o más desagregado; para el caladero del Cantábrico y Noroeste se ha trabajado en un reparto individual por barco de la cuota de jurel y caballa para la modalidad de cerco, así como un reparto global por provincias de la cuota de estas dos especies para la modalidad de otros artes censados distintos de arrastre y cerco (palangre de fondo, volanta, rasco y artes menores). Por lo que respecta al caladero del Golfo de Cádiz, se quiere avanzar hacia un modelo de reparto individual por barco para el boquerón. En el marco de regulación de la flota que faena en los caladeros de aguas comunitarias, la cuota esta repartida en base a posibilidades de pesca por zona, repartiéndose posteriormente cada campaña las cuotas de cada stock en base a esas posibilidades. Es intención de esta administración proceder a repartir las cuotas de este caladero en base a cada stock para

permitir la transferencia definitiva de cuotas de cada stock ajustándose de esta manera las cuotas a las artes que las pescan. La flota que faena al arrastre en el caladero portugués tiene asignado un porcentaje de las cuotas españolas en base a los planes de gestión del CNW y Golfo de Cádiz. Es intención de esta administración repartir estas cuotas de manera individual entre este censo de la misma manera que para el arrastre de CNW.

En cuanto a las **aguas internacionales**, El Protocolo del Acuerdo de Asociación pesquera UE/Marruecos, empezó a aplicarse a partir de septiembre/2014; hasta la fecha, y tras la problemática inicial surgida con barcos marroquíes, se puede decir que la utilización que nuestros buques están haciendo de las posibilidades ofrecidas por el Acuerdo, es satisfactoria, pudiendo mejorar a lo largo de 2015, sobretodo en la categoría nº 1, artesanal norte, especies pelágicas, en la que los buques que pueden acceder a licencia, al parecer se quedan faenando en caladero nacional. El Protocolo del Acuerdo UE/Mauritania finalizó el 16 de Diciembre de 2014; actualmente las negociaciones se encuentran suspendidas, principalmente por falta de acuerdo sobre la compensación financiera. El nuevo Protocolo al Acuerdo de Pesca entre la UE y Guinea Bissau, ha entrado en vigor 24.11.2014, una vez "normalizada" la situación política en el país, aunque durante 2014 los buques no solicitaron licencias, ya que debido a la tardía entrada en vigor del protocolo en el año (finales noviembre), habrían tenido que pagar un trimestre completo para un mes escaso de utilización. Lo mismo ha ocurrido con el acuerdo UE/Senegal, que ha entrado en vigor el 20 de noviembre de 2014, si bien la flota no ha obtenido licencias hasta 2015.

iii. Información sobre el grado general de cumplimiento de las disposiciones de la Política relativa a flota

En 2014, se ha trabajado en la elaboración de planes de descartes para las flotas dirigidas a especies pelágicas, para las que el 1 de enero de 2015 entraba en vigor la prohibición de descartes. Estos planes se han hecho en colaboración con Francia y Portugal, por un lado, cuyas flotas faenan principalmente en aguas sur atlánticas, y por otro, con Francia, Irlanda, Alemania, Países Bajos y Reino Unido, con flotas que faenan en aguas noratlánticas. Para el Mediterráneo se trabajó asimismo en colaboración con Francia e Italia.

Esta colaboración entre EE.MM con intereses comunes en distintas zonas es la escenificación de otra de las novedades de la PPC, como es la adaptación de las medidas a tomar al enfoque regional, con la participación de los EE.MM con intereses en determinadas pesquerías o grupos de pesquerías y mayor implicación de los Consejos Consultivos.

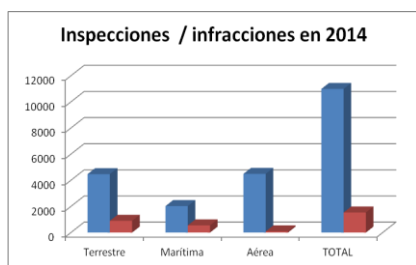
Además, en el ámbito nacional se han llevado a cabo mejoras en la gestión del caladero, con nuevos repartos de cuota para la optimización y adaptación de la capacidad de la flota a las posibilidades de pesca.

En el ámbito de la investigación y evaluación del estado de los recursos pesqueros, se optimizaron los medios materiales y técnicos destinados a ese fin a través de un convenio de colaboración entre la secretaría General de Pesca y el Instituto Español de Oceanografía para el desarrollo conjunto de campañas de investigación.

Diario electrónico de Pesca: La instalación del DEA en la flota española se considera como plena. Durante el año 2014, ha continuado realizando un gran esfuerzo para mejorar los sistemas electrónicos de transmisión de información (ERS), y concretamente el DEA. A finales del 2014 se cuenta con 1.960 buques nacionales registrados en la aplicación DEA, lo que supone una media de 5.096 mensajes recibidos diariamente en el Centro de Comunicaciones. El Centro de Comunicaciones ha gestionado durante el año 2014 un total de 1.859.965 mensajes. Dentro de ellos, con otros países se han recibido 45.507 y enviado 43.713. Destaca la plena conexión y buen funcionamiento con Mozambique en base al acuerdo con la Unión Europea, así como la ya establecida con Noruega y con el resto de Estados miembros.

Inspección y vigilancia pesquera de la SGP

Para llevar a cabo las labores de los Servicios de Inspección durante 2014 se ha dispuesto de los siguientes medios: humanos (97 inspectores), aéreos (4 helicópteros y 3 aviones), marítimos (3 patrulleros de altura propiedad de la Armada, 7 patrulleros ligeros cedidos en uso a la Guardia Civil y 2 embarcaciones ligeras cedidas en uso a las Comunidades Autónomas) y medios terrestres (25 vehículos destinados a las áreas territoriales). Durante el año 2014 tuvieron lugar las siguientes actividades de inspección en materia de pesca marítima:



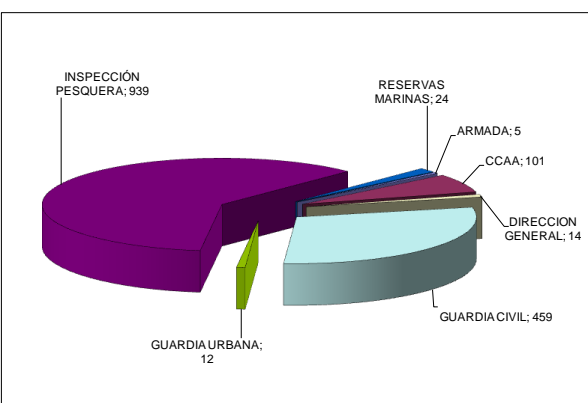
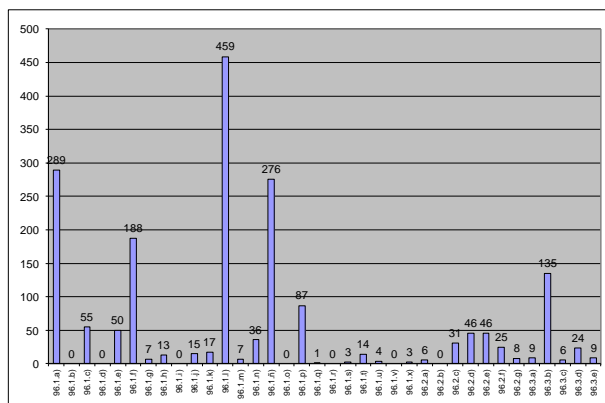
INSPECCIONES - INFRACCIONES EN 2014		
ACTIVIDADES	INSPECCIONES	INFRACCIONES
En Puerto	4474	899
En la mar	2028	551
Aéreas	4492	89
TOTALES	10994	1539

Actividades del CSP (Centro de Seguimiento Pesquero Vía Satélite)

Durante el 2014 se ha realizado un seguimiento vía satélite permanente de buques españoles y ha gestionado vía satélite un total de 16.328.693 mensajes relacionados con buques y centros internacionales. Gracias a la información obtenida a través del Sistema de Localización de Buques vía satélite, y tras las investigaciones oportunas, desde el CSP, durante el año 2014, se levantaron 73 actas de infracción como consecuencia del incumplimiento de la normativa pesquera tanto europea, nacional y de las Comunidades Autónomas y de las normas de funcionamiento y utilización de la caja azul.

Certificación y verificación de la potencia de los motores. Rqto.(CE)1224/2009. De un total de 7.163 buques con motor a bordo de los que constaba la flota española a 31 de diciembre de 2011, se obtuvieron una muestra de 97 barcos de forma aleatoria, a los que se les comprobó toda la documentación requerida en el artículo 41 del citado Reglamento 1224/09, obteniéndose indicios de que en 16 barcos sus motores podían rendir una potencia superior a la certificada. A estos 16 barcos se les hicieron pruebas de navegación, *in situ*, instalándoles un torsiómetro a la salida del eje del motor que nos indica la potencia real rendida, encontrándose que en **cuatro** existía una grave irregularidad. A estos buques se les ha iniciado un expediente de irregularidad, solicitándoles la aportación de bajas validas en la flota 8uno de ellos lo ha realizado de oficio, previamente a la comunicación de irregularidad), de tal manera que la potencia dada de baja compense el exceso de potencia medida en la prueba.

Infracciones y sanciones: A lo largo de 2014, se ha elaborado un total de 1.554 resoluciones de expedientes sancionadores en materia de pesca marítima en aguas exteriores, de las cuales 1.368 han sido de carácter sancionador. Según el *tipo de infracción*, el mayor número de resoluciones sancionadoras se elaboró en base a infracciones del artículo 96.1 l) "No cumplimentar el Diario de Pesca o la declaración de desembarque, o hacerlo alterando los datos relativos a las capturas, al esfuerzo de pesca o infringiendo la normativa en vigor, así como no llevar a bordo el citado Diario" (459 resoluciones), seguidas de las infracciones relacionadas con falta de autorizaciones o incumplimiento de las condiciones de la autorización, de los artículos 96.1 a) y c) (289 resoluciones), infracciones del artículo 96.1ñ) "El incumplimiento de la obligación de comunicar los desplazamientos, los transbordos, el preaviso de llegada a puerto, las capturas que se lleven a bordo y la información sobre esfuerzo pesquero, según lo exigido en la normativa vigente" (276 resoluciones), junto con las del 96.1 f) "El ejercicio de la pesca en fondos prohibidos, en caladeros o períodos de tiempo no autorizados o en zonas de veda" (179 resoluciones).



Análisis por origen del expediente (2014): A la hora de valorar el origen de los 1.554 expedientes tramitados a lo largo del año 2014, se establece la siguiente clasificación: Inspección Pesquera (939 expedientes), Guardia Civil (459 expedientes), Inspectores CC.AA. (101 expedientes), Reservas Marinas (24 expedientes), Instancia DG Recursos Pesqueros y Acuicultura (14 expedientes), Guardia Urbana (12 expedientes), y la Armada (5 expedientes). Con estos datos, podemos afirmar que tanto el trabajo de la Inspección Pesquera como de la Guardia Civil suponen aproximadamente casi el 90 % del origen de las actas de las infracciones cometidas

G. INFORMACIÓN SOBRE CAMBIOS DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS RELATIVOS A LA GESTIÓN DE LA FLOTA (Anexo VI)

Para la regulación y gestión de la flota pesquera y las pesquerías, además de la normativa ya en vigor, se ha publicado la Ley 33/2014, de 26 de diciembre, que se modifica la ley 3/2001, de 26 de marzo, de pesca marítima del Estado, cuyo objetivo principal es actuar con un mayor grado de disuasión y prevención respecto a la pesca INRND.

El 2014 ha sido un año de intensa actividad regulatoria, con 6 regulaciones estatales en materia de ayudas estructurales (20 de desarrollo en las CCAA) y 36 relativas a la gestión de las pesquerías y 21 normas en las CCAA, que se detallan en el anexo, y que reflejan el ajuste y el control realizado desde las administraciones para la consecución de los objetivos de la PPC.

H. ESTIMACIÓN Y DISCUSIÓN DEL BALANCE DE INDICADORES (Anexo VII)

Se presentan a continuación los resultados 2013, para los 59 segmentos de flota (la metodología y su cálculo y evolución por años se presenta, por su extensión, en el Anexo), así como un global ponderado

ATLANTICO NORTE

ARRASTRE: La flota de eslora 12-18, buques que faenan en caladero nacional, principalmente en golfo de Cádiz, muestra un claro desequilibrio económico y de operatividad; en el estrato de 18-24, la interpretación es difícil dado que lo componen tanto buques que faenan en caladero nacional junto con buques de arrastre de Portugal y de las aguas VIIIabde (Gran sol); aunque los resultados muestran equilibrio, no se puede atribuir la contribución de cada pesquería en este equilibrio; en la eslora 24-40, están tanto pesquerías de Cantábrico noroeste como los arrastreros de gran sol, mostrando un claro desequilibrio, debido, como se observa en el plan de acción al CNW; la flota de más de 40 metros corresponde a los arrastreros de NAFO y grandes bacaladeros, con un equilibrio económico pero baja operatividad, probablemente por la limitación de cuotas.

CERCO: Esta flota faena principalmente en aguas de caladero nacional, sardina boquerón, jurel y estornino, cambiando de modalidad y de caladero en la costera del bonito y la caballa; en la eslora de 18-24 se observa en 2013 una baja rentabilidad, a diferencia de otros años, que puede interpretarse, en parte, por el descenso de las capturas de boquerón y sardina. Esta flota necesita reequilibrarse para recuperar el stock de sardina, de los que son fuertemente dependientes.

ENMALLE; Compuesta tanto por buques artesanales que faenan con betas, niños, trasmallos... como grandes buques de volanta (merluza) y rasco (rape), en donde se observa una rentabilidad cambiante y una dependencia de la merluza sur, en las esloras de 24-40 que precisa un plan de acción.

ANZUELOS; Coexisten pesquerías tan diversas como palangreros de fondo de CNW, palangreros de fondo de aguas de la UE, palangreros de superficie, artes fijas CIEM, cebo vivo, curricán, poteras y otros artes menores; la rentabilidad está empeorando y dependen de stocks sobreexplotados (merluza sur y caballa, en aguas nacionales). De difícil evaluación (ver plan de Acción)

POLIVALENTES, RASTROS Y NASAS, muestran en general un desequilibrio económico, más cuanto más pequeños son los buques, aunque los rastros de 10-18 m eslora, se observa mejoría, debida probablemente a la rentabilidad de la chirla del Golfo de Cádiz.

MEDITERRANEO

En general la operatividad es baja, debido principalmente al ser una flota con limitación de esfuerzo en caladero nacional, pero existiendo un determinado número de barcos que faenan fuera del caladero nacional, con sus respectivas licencias, haciendo elevarse la media de los diez buques de máxima actividad, y, disminuyendo por tanto, el indicador técnico.

ARRASTRE; desequilibrio económico y biológico en los de mayor eslora (dependientes de ARA en GSA 1,5,6, HKE en GSA 1, 6 y WHB GSA6 y NEP GSA 5,6. Aunque a lo largo de los años se ha realizado un esfuerzo en equilibrar esta flota, disminuyendo tanto el nº de buques como las capturas, se es consciente del riesgo de un aumento en las capturas de especies ya sobreexplotadas como ANK, MULBAR..

CERCO: La flota de hasta 24 metros, aunque rentable, depende de stock sobreexplotados (PIL GSA6, ANE GSA1), mientras que los mayores cerqueros, faenan más en la gs6, donde ANE no está sobreexplotada, además de incluir a los 6 cerqueros de atún rojo, que además de volver el indicador biológico verde (buena situación BFT-37), disminuyen el técnico a rojo por su baja operatividad

ENMALLE: Flota en buen equilibrio, donde su indicador biológico no alcanza al 40% de stocks con estudio

ANZUELOS; Pesquerías variadas de palangre de fondo, de superficie y artes menores, cuya rentabilidad es baja (a excepción de los mayores, palangreros de superficie) y los indicadores biológicos están en desequilibrio al haberse considerado el dato provisional ICES de SWO sobreexplotado y por las capturas de HKE GS6

POLIVALENTES; RASTROS Y NASAS, muestran en general un desequilibrio económico, más cuanto más pequeños, aunque los rastros de más de 12-18, se observa equilibrio

OTRAS REGIONES DE PESCA

ARRASTRE: Los grandes arrastreros internacionales, muestran una mala situación económica y baja operatividad, debido a los cierres y limitaciones de los acuerdos con terceros países. En el extremo opuesto, se encuentran los GRANDES CERQUEROS CONGELADORES, con un equilibrio perfecto. Los ANZUELOS, que comprenden palangreros de superficie, con una buena operatividad y una mejora económica en el estrato 24-40, y comprende también buques de otras regiones (fundamentalmente Canarias), que pescan con anzuelos especies sobreexplotadas (voraz). En cuanto a los POLIVALENTES, de Canarias, esta flota está en equilibrio para aquellos dedicados a la pesca de túnidos y afines, estando el resto con mala rentabilidad y operatividad

INDICADORES 2013

	Arte	Eslora	CR/BER	ROFTA (%)	TECNICO	SHI	GLOBAL	SAR
Atlántico Norte	Arrastre de fondo	3	-0,25	-24,19	0,87		1	
		4	1,30	15,21	0,84		3	
		5	0,42	-35,46	0,80		1	
		6	1,61	46,87	0,67		2	
	Cerco	2	1,82	37,32	0,76		3	
		3	1,40	31,72	0,73		2	pil 27.9
		4	0,54	-22,60	0,84		1	pil 27.9
		5	4,25	35,55	0,81		3	
	Redes de enmalle	2	1,03	0,58	0,71		2	
		3	-0,83	-53,08	0,74		1	
		4	3,33	78,78	0,86	1,64	2	
	Anzuelos	2	-2,19	-59,16	0,69		1	
		3	1,56	16,13	0,71	1,44	2	
		4	0,88	-3,53	0,78	1,10	2	
		5	0,82	-6,63	1,08	0,82	2	
	Polivalentes fijas	1	-1,15	-76,27	0,43		1	
		2	-0,11	-53,33	0,61		1	
		3	-0,40	-82,87	0,67		1	
		4	0,80	-9,47	0,78	0,87	2	
		5	2,68	65,72	0,81	0,99	3	
	Polivalentes móviles y fijas	2	0,01	-262,55	0,70		1	
		3	7,80	232,42	0,81		3	
	Nasas	2	-2,21	-102,45	0,68		1	
3		-0,04	-14,97	0,72		1		
Rastras	1	0,88	-1,39	0,44		1		
	2	3,44	411,81	1,24		3		
	3	1,30	32,10	1,09		3		

Mediterráneo	Arrastre de fondo	2	2,35	91,43	0,87		3	
		3	0,79	-10,64	0,80		1	
		4	2,08	13,10	0,74	5,22	2	
		5	-0,47	-35,48	0,82	5,58	1	HKE SA 6
	Cerco	2	14,18	386,43	0,89		2	
		3	6,93	156,66	0,78	1,25	1 (*)	PIL-SA 6
		4	6,53	99,91	0,87	1,22	1 (*)	PIL-SA 6
		5	2,00	63,00	0,47	0,67	2 (*)	PIL-SA 6
	Redes de enmalle	2	7,64	180,47	0,70		3	
		3	1,32	11,46	0,78		3	
	Anzuelos	2	0,94	-9,24	0,55	2,30	1	
		3	0,65	-11,70	0,67	2,00	1	
		4	3,42	95,40	0,78	1,69	2	
	Polivalentes fijas	1	6,39	154,18	0,37		2	
		2	1,01	0,28	0,49		2	
		3	-1,50	-71,17	0,84		1	
	Polivalentes móviles y fijas	2	-1,37	-110,15	0,65		1	
		3	1,89	95,52	0,73		3	
	Nasas	3	0,69	-15,71	1,18		2	
	Rastras	2	-0,45	-93,23	0,72		1	
3		4,64	31,39	0,94		3		
Otras regiones	Arrastre de fondo	5	-0,23	-90,74	0,65		1	
		6	0,53	-30,40	0,86		1	
	Cerco	3	1,08	8,98	0,86		3	
		6	2,74	125,86	0,90	0,68	3	
	Anzuelos	2	0,23	-21,66	0,54	0,72	2	
		3	0,06	-22,95	0,67	1,37	1	
		5	3,07	50,64	0,90		3	
		6	-0,38	-56,36	0,92		2	
	Polivalentes fijas	1	-23,00	-235,47	0,33		1	
		2	-0,61	-137,79	0,58		1	
		3	1,92	28,96	0,70	0,77	3	
		5	0,62	-33,26	0,85	0,88	2	

* BPS3 y BPS4 salen amarillos y BPS5 verde sin tener en cuenta el biológico SAR.

Se cambian a rojo (BPS3 y BPS4) y amarillo (BPS5) para incluir el efecto de dicho indicador

En el resto de estratos donde aparece el SAR ya está incluido