

## INFORME ANUAL DE LA ACTIVIDAD DE LA FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

AÑO 2019 (DATOS 2018)

Artículo 22 del Reglamento (UE) 1380/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 11 de diciembre de 2013

### 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) activa en 2018 .....	- 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) (Reglamento 1380/2013) .....	- 5 -
F.	SISTEMA DE GESTIÓN DE LA FLOTA.....	- 5 -
i.	Resumen de los puntos fuertes, logros y puntos débiles del sistema de gestión de la flota .....	- 5 -
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) .....	- 8 -
H.	ESTIMACIÓN Y DISCUSIÓN DEL BALANCE DE INDICADORES (Anexo VII) DATOS 2017.....	- 8 -

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 2018, de 9.207 buques vigentes a lo largo del 2018, 8.050 (87,5%) han realizado actividad pesquera y 1.157 han permanecido inactivos (12,5%). Esta inactividad está principalmente concentrada en la flota artesanal, en la que 1002 buques no han ejercido ninguna actividad el 2018.

Durante el 2018 han causado baja definitiva en el censo, 235 buques (24% sin ayuda) principalmente de las modalidades de artes menores y cerco del Mediterráneo, y se han censado 58 buques de nuevas altas, que suponen, en total, una disminución de capacidad de 3352 GTs y 12.283kw, 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.

La Administración española, ha continuado en 2018 su línea de actuación referente al ajuste estructural de la capacidad pesquera, aplicando medidas de gestión, competitividad, diversificación, control y vigilancia. Durante el año 2018, se mantiene la certificación del sistema de gestión de calidad amparado por la certificación ISO 9001/2015.

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

La administración española, con 8.050 buques activos que faenan en distintos caladeros, con diferentes artes y con muy diferente grado de profesionalización, se enfrenta a enormes dificultades en la elaboración de los indicadores que definen los estratos de flota en equilibrio/desequilibrio, por lo que realizamos las siguientes propuestas para la mejora de los resultados del informe establecido en el Reglamento 1380/2013:

1. Importancia de la muestra de buques tomada para los datos económicos (AER); en España la actividad de los buques dentro del mismo segmento es muy variada, habiendo buques que faenan 6 días y otros 210; el que la muestra (EUROSTAT) tomada pueda corresponder a buques poco activos, repercutirá en el dato por elevación a todo el segmento, ofreciendo bajas rentabilidades y viceversa; se propone por ello un diseño muestral donde la **variable principal** dentro de cada segmento sea la **actividad**. Es por este motivo por el que España realiza el **plan de acción** con un muestreo específico para los buques que faenan **más de 90 días/año** (habituales).
2. Necesidad de contar con tiempo suficiente de **datos científicos** de mortalidades de los Stocks para el cálculo del indicador biológico SHI, y SAR (se han encontrado altas variabilidades en distintas fuentes de datos). Todos los EEMM deberían usar los **mismos valores** para poder comparar resultados.
3. La elaboración de los indicadores por supraregiones y artes de pesca tan agregado, no aporta una visión de la realidad para la flota española, y pudiera ocurrir en otros EEMM; como ejemplo, evaluar para España los arrastreros del atlántico norte de 24-40 metros de forma conjunta (como se propone en el Informe Anual), aporta un resultado muy diferente a aquel que realmente mostraría la situación de equilibrio/desequilibrio, si se segmentan esta flota de arrastre en los 4 caladeros del atlántico norte donde faena la flota española (Cantábrico Noroeste, Golfo de Cádiz,

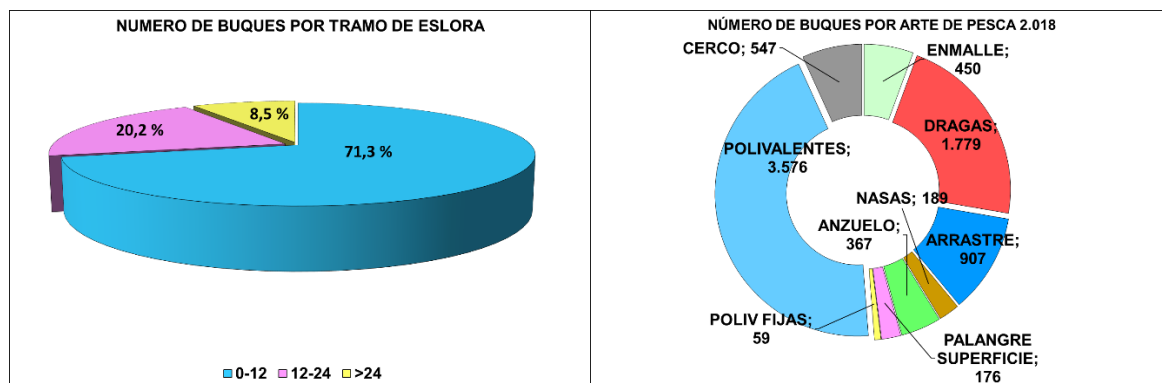
NAFO y aguas UE 27 VII, VIII abde). Segmentación que España realiza en el **plan de Acción**. Además, y por la elevada importancia en España, se estudia por separado los indicadores del palangre de superficie (PGO)

4. Posibilidad de unión de los tramos de eslora 1 y 2 (00-12 metros), analizando así la **flota artesanal** de forma conjunta
5. Modificación de las guidelines de los indicadores, como viene proponiendo el STECF; Necesidad de contar con resultados de indicadores sociales, principalmente para la flota costera artesana

### C. SITUACIÓN DE LA FLOTA

#### *i. Descripción de la flota (Anexo I) activa en 2018*

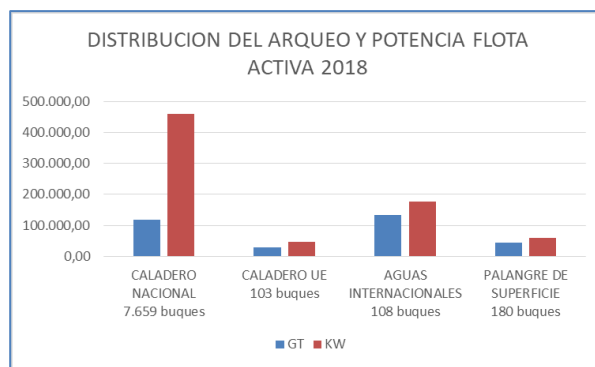
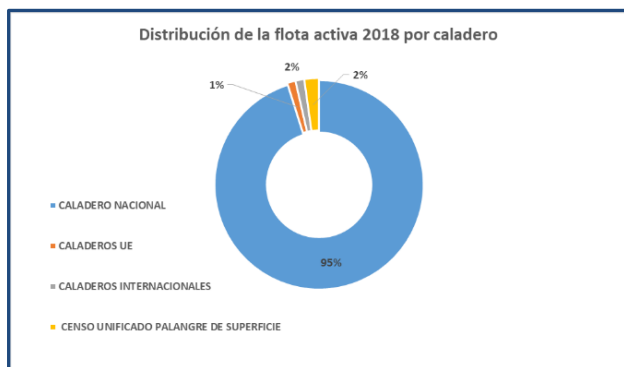
La flota española, se estructura mayoritariamente como flota artesanal, con el 71,3% de los barcos con menos de 12 metros de eslora, un 20,2% de eslora 12-24m y tan solo un 8,5% tiene más de 24 metros de eslora. En cuanto a la antigüedad de la flota, si bien la edad media de la flota activa española en el año 2018 es de 31 años, es la flota artesanal la de más antigüedad (35 años), siendo la de 12 a 24 metros de unos 21 años, y los de más de 24m unos 18 años de edad media.



Respecto a las técnicas de pesca, el 45% es polivalente artesanal, seguida de un 22% de la flota de dragas y rastros manuales, por el elevado número de buques de marisqueo. Les siguen, en menor proporción, la flota que faena con arrastre (11%), cerco (7%), anzuelo incluido palangre de superficie (7%) y enmalle (5%).

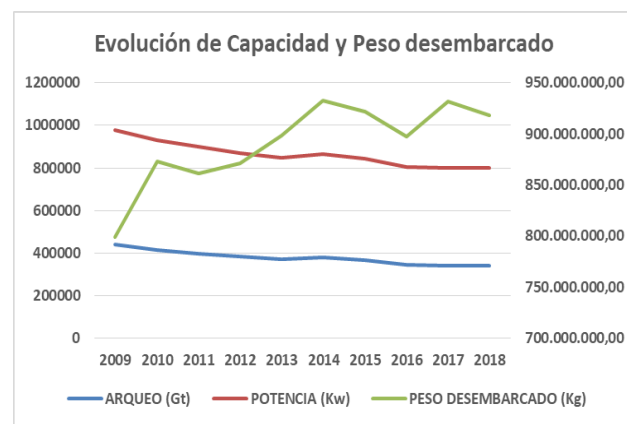
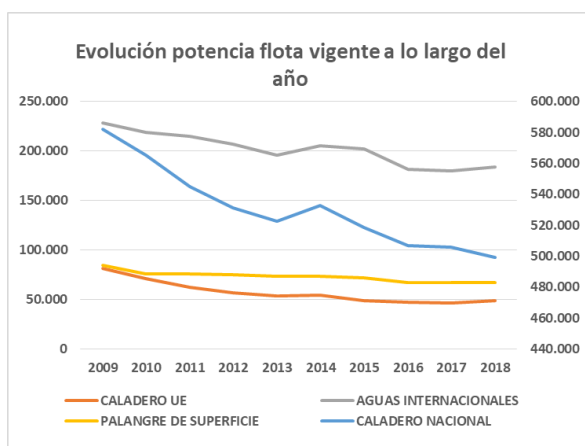
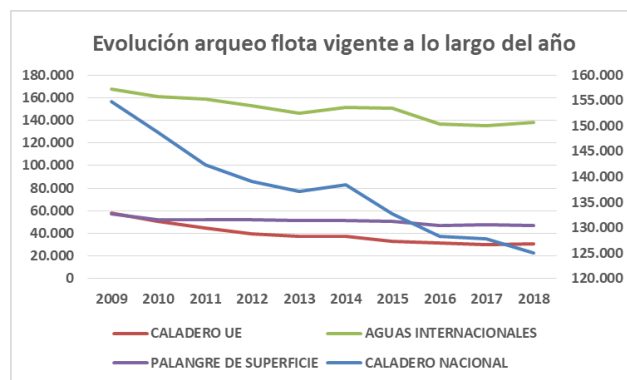
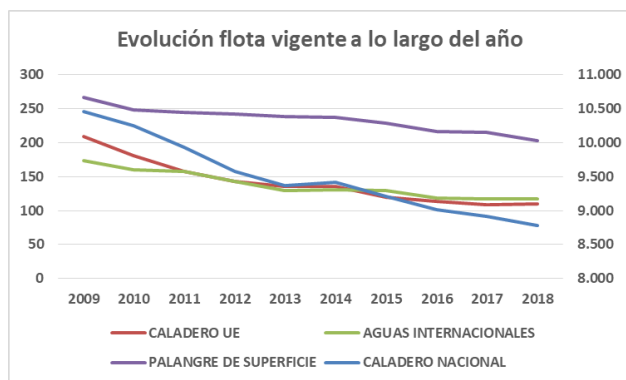
#### *ii. Relación con las pesquerías: gestión de la actividad pesquera de la flota española (Anexo II)*

El 95,2% de los buques han ejercido su actividad en aguas del caladero nacional, correspondiéndose con un 36,68% de los GT y 61,98% de los KW; El resto de la flota, está formada por la flota que faena en aguas de la UE (arrastreros, palangre de fondo y artes fijas) 103 buques (1,3%) y la flota que opera en aguas, al amparo de acuerdos bilaterales, ORPs o licencias privadas (1,3%), constituidos fundamentalmente por arrastreros de fondo, atuneros cerqueros congeladores, que suponen un 50% del aqueo y el 30% de la potencia de la flota activa . El Censo Unificado de Palangre de Superficie que faena tanto en el Atlántico, como en el Índico y Pacífico, supone el 2,2% de buques de la flota



### 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 siguientes gráficos



(En los tres primeros gráficos, la escala del eje de ordenadas de la derecha se refiere exclusivamente a los datos de caladero nacional, en el último gráfico el eje de ordenadas de la derecha se refiere al peso desembarcado por la flota española)

Si analizamos la evolución de la flota española a lo largo de los últimos 9 años, podemos constatar que si bien el número de buques, y por tanto su arqueo y su potencia disminuye año tras año, el volumen de capturas desembarcadas por la flota española presenta una tendencia ascendente a lo largo de los años, lo que indica por un lado que la flota menos eficiente tiende a abandonar la actividad pesquera, y por otro lado, se constata que la medida de control del esfuerzo pesquero atendiendo a razones de potencia (limitación de Kw) y arqueo (limitación de Gt) no lleva aparejado

un descenso en las capturas, siendo por tanto necesario emplear distintos medios de control del esfuerzo, tales como TAC y Cuotas, limitación de días de actividad, vedas temporales, entre otros.

#### D. REGÍMENES DE ESFUERZO PESQUERO (Anexo IV)

La capacidad de pesca y el esfuerzo asociado a la misma, está regulada normativamente en cada pesquería en función de sus particularidades a través de los planes de gestión o recuperación, condiciones de ordenación de las modalidades de pesca, periodo autorizado máximo de actividad, vedas u otras condiciones técnicas o limitaciones con las que han de contar las embarcaciones (potencia, eslora, arqueo); asimismo, se establecen censos específicos con las embarcaciones autorizadas a faenar y la aplicación derivada de normativa TAC y cuotas.

##### *i. Indicación de los regímenes de esfuerzo pesquero*

A lo largo del 2018 se han efectuado paradas temporales acorde a lo establecido en el Reglamento FEMP, concretamente se han efectuado las siguientes paradas temporales.

TIPO PARADA TEMPORAL
Descanso biológico de la flota artesanal perteneciente al censo de artes menores en el Cantábrico NW
Vedas temporales para la flota de arrastre de fondo en la Comunidad autónoma de Cataluña
Vedas temporales para la flota de arrastre de fondo en la Comunidad Valenciana
Vedas temporales para la flota de arrastre de fondo en la Comunidad autónoma de Murcia
Ayudas por la paralización temporal de la actividad pesquera debido a la no renovación del protocolo del Acuerdo de Pesca entre la UE y Guinea
Ayudas por la paralización temporal de la actividad pesquera debido a la no renovación del protocolo del Acuerdo de Pesca entre la UE y Marruecos 2018
Plan de Gestión para la pesquería de rastros o dragas mecanizadas en el litoral mediterráneo de Andalucía
Plan de gestión Mediterráneo Palangre de Superficie
Vedas temporales para la flota de cerco en la Comunidad autónoma de Cataluña
Vedas temporales para la flota de cerco en la Comunidad Valenciana
Paradas temporales para la modalidad de arrastre de fondo en las Islas Baleares
Plan de gestión para los buques de los censos del Caladero Nacional del Golfo de Cádiz
Paralización temporal de la actividad pesquera de la flota con puerto base en la Comunidad Autónoma del País Vasco, afectadas por el descanso biológico de la flota artesanal perteneciente al censo de artes menores en el Cantábrico NW.

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

A lo largo del 2018 se han dado de baja en el censo de la flota pesquera operativa un total de 235 buques (61 buques sujetos a ayudas por paralización definitiva); estas bajas han supuesto un descenso en la capacidad de la flota española de 3.351,77GT, y una reducción de la potencia de 12.283,28 kw

### E. INDICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL RÉGIMEN DE ENTRADAS Y SALIDAS Y DE LOS NIVELES DE REFERENCIA (Anexo V) (Reglamento 1380/2013)

TOTAL NACIONAL (Incluido Canarias)	GT	KW
LIMITE CAPACIDAD PESQUERA	423.550,00	964.826,00
CAPACIDAD FLOTA 31/12/2018	331.457,57	777.953,72
Diferencia	92.092,43	186.872,28

ISLAS CANARIAS	la UE		m. Aguas de la UE		m. Aguas	
	GT	KW	GT	KW	GT	KW
LIMITE CAPACIDAD PESQUERA	2.617,00	20.863,00	3.059,00	10.364,00	28.823,00	45.593,00
CAPACIDAD FLOTA 01/12/2018	1.555,09	15.037,51	2.461,01	7.648,29	18.108,64	27.854,68
Diferencia	1.061,91	5.825,49	597,99	2.715,71	10.714,36	17.738,32

Datos: diciembre 2018

### F. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA FLOTA

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

##### Puntos fuertes y logros:

- Sistema eficiente de gestión: Bases de datos coordinadas que recopilan la información de las características de flota, con licencias, DEA, VMS, sanciones.
- El sistema de gestión de calidad amparado por la certificación ISO 9001/2015, se mantiene vigente durante el año 2018, reforzada con la experiencia obtenida desde su implantación en el año 2016.
- Durante el año 2018 se ha puesto en marcha el nuevo sistema de comunicación de datos del registro general de la flota pesquera con la Comisión, a través de FLUX se comunican de manera diaria cualquier modificación de la información relativa a los buques pesqueros españoles.
- El proyecto de repositorio de datos denominado "DORI", está finalizando gracias a la participación de todas las partes implicadas en el PNDB, con la finalidad de dar cumplimiento a una condicionalidad ex ante del Programa Operativo Español para el FEMP, y que además se estableció en el Plan de Acción para el art. 77 del FEMP.
- Las exitosas acciones llevadas a cabo por los Grupos de Acción Local españoles están provocando una mejora de la productividad de los buques, tal y como se desprende de la elección por parte de las Instituciones Europeas de proyectos españoles para mostrar al resto de los países como implantar los proyectos de los GAL en el sector pesquero para el desarrollo sostenible, claro ejemplo de ello consiste el proyecto de gestión de algas recogidas en las

acciones de limpieza de los barcos marisqueros gallegos, que han visto mejorada su productividad gracias a este tipo de proyectos.

- Se han desarrollado campañas de selectividad a bordo de buques comerciales para la aplicación de la política de obligación de desembarques.
- En 2018 se renovó el acuerdo con Portugal, que regula la actividad de las flotas de ambos países en aguas territoriales del otro, se han acordado ciertas limitaciones de descarga y el cumplimiento recíproco de vedas para la flota de arrastre en aguas continentales, lo que contribuye a una mejor gestión de los stocks.
- En 2018 se pusieron a punto los nuevos sistemas de comunicación con otros organismos involucrados en pesca marítima, con una conexión directa e inmediata con la autoridad competente en materia de el despacho, registro y abanderamiento de buques, establecimiento y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, estructurales y de equipamiento de buques.

#### **Puntos débiles:**

- El **Reglamento de ejecución (UE) Nº 404/2011 de la Comisión**, de 8 de abril de 2011, establece las medidas para la certificación de la potencia motriz de propulsión, la verificación física de los motores de los buques pesqueros así como el plan de muestreo; Se constata año tras año la dificultad encontrada para llevar a cabo la verificación física de la potencia de los motores debida entre otros aspectos a su alto coste, por otro lado, teniendo en cuenta que la potencia de los motores está directamente relacionada con la seguridad de los trabajadores del mar es necesaria la búsqueda de mecanismos alternativos de control del esfuerzo en aras de mejorar las condiciones laborales de los trabajadores del mar.

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

- A lo largo del 2018 se mantiene la implantación de una estrategia de competitividad para el sector pesquero, con actuaciones que incorporan instrumentos de financiación, medidas de apoyo estructural, medidas de comercialización, medidas de gestión específicas y medidas sociales, en el ámbito de la renovación de la flota pesquera las actuaciones se fundamentarán en la evaluación de la situación de la flota, empleando dos herramientas principales, el informe de equilibrio entre capacidad y posibilidades de pesca, y los estudios científicos de evaluación de los stocks.
- Tras la presentación del Plan Multianual de gestión de los recursos demersales en el Mediterráneo, se están elaborando las actuaciones concretas para adaptar el plan de gestión integral de la Mediterráneo a la situación de los stocks del caladero.
- Se continúa con la política **de cambio del modelo de gestión de cuotas** hacia un reparto individual o más desagregado (puertos, provincias, etc.); determinadas especies y modalidades se gestionan de manera global para todos los barcos de la modalidad con un reparto por trimestres naturales. No obstante, se trabaja en ampliar el modelo de reparto basado en cuotas individuales por barco. Con este modelo, se ha logrado mejorar la gestión de las flotas contribuyendo a asegurar la actividad de la flota pesquera a lo largo del año Por otro lado, y fuera de la gestión de especies sometidas a TAC y cuotas, en 2018 se ha continuado con las medidas de gestión de la sardina ibérica. Estas medidas se basan en una regla de explotación, que determina un tope de capturas para las flotas de España y Portugal y que ha sido desarrollada de manera conjunta por ambos países.

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

La obligación de desembarque ha seguido ampliando las flotas a las que le aplican esta normativa. De cara a garantizar el cumplimiento se ha participado en la redacción de las recomendaciones conjuntas, se han realizado estudios para conocer en profundidad los efectos de las especies estrangulamiento, y evaluar posibles acciones que eviten el cese de la actividad de determinadas flotas, por falta de cuotas para hacer frente a la obligación de traer todas las capturas a puerto de las especies que entran en la obligación de descartes.

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:** a finales del 2018 son 1.783 los buques nacionales registrados y transmitiendo en la aplicación DEA, lo que supone una media de 4.587 mensajes recibidos diariamente en el Centro de Comunicaciones. España ha continuado su gran esfuerzo para mejorar los sistemas electrónicos de transmisión de información (ERS), implantando sistemas automáticos de intercambio de información entre aquellos Estados miembros donde faenan y/o descargan los barcos españoles, entre aquellos Estados miembros que son bandera de barcos que faenan en aguas españolas y/o descargan en puertos españoles, y entre algunos terceros países donde faena la flota española bajo un acuerdo de la Unión Europea (Noruega, Mozambique, Seychelles, Sao Tome, Marruecos, Senegal, Cabo verde y Costa de Marfil). Estos datos contemplan el intercambio electrónico de datos de las Actividades Pesqueras, Notificaciones, Desembarques, Notas de Venta, y Documentos de transporte. El Centro de Comunicaciones ha gestionado durante el año 2018 un total de 2.307.929 mensajes.

### **Inspección y vigilancia pesquera de la SGP**

Para llevar a cabo las labores de los Servicios de Inspección durante 2018 se ha dispuesto de los siguientes medios: humanos (114 inspectores de pesca) y medios aéreos y marítimos (4 helicópteros, 3 aviones, 3 patrulleros de altura operados por la Armada, 7 embarcaciones ligeras operadas por la Guardia civil y 2 embarcaciones cedidas en uso a las CCAA, así como 25 vehículos en los servicios periféricos).

Durante el año 2018 se llevaron a cabo 9.376 inspecciones en materia de pesca marítima: 5.788 se realizaron en puerto, 1.338 se realizaron en la mar y 1.963 fueron aéreas.

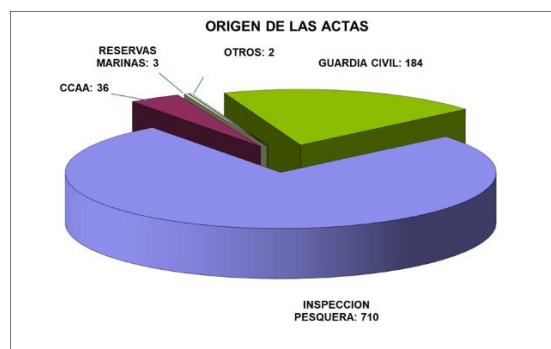


Derivadas de estas inspecciones resultaron un total de 942 infracciones, de las cuales 706 fueron terrestres, 209 marítimas, 27 aéreas y 132 del CSP, DEA...

### **Actividades del CSP (Centro de Seguimiento Pesquero Vía Satélite)**

A lo largo del año 2018, se ha realizado un seguimiento vía satélite permanente 1.982 buques españoles que faenan en caladeros repartidos por todo el mundo. Igualmente, el Centro de Seguimiento de Pesca (CSP) ha gestionado vía satélite un total de 14.100.000 mensajes. Además, gracias a la información obtenida a través del Sistema de Localización de Buques vía satélite, y tras las investigaciones oportunas, desde el CSP se levantaron 28 actas de vigilancia como consecuencia del incumplimiento de la normativa pesquera.

***Infracciones y sanciones:*** A lo largo de 2018, se ha elaborado un total de 935 resoluciones de expedientes sancionadores en materia de pesca marítima en aguas exteriores, de las cuales 533 han sido de carácter sancionador. Atendiendo al origen de los expedientes tramitados, podemos afirmar que, al igual que en el año 2015, de nuevo tanto el trabajo de la Inspección Pesquera como de la Guardia Civil suponen más del 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)**

El 2018 ha sido un año de intensa actividad regulatoria, con 79 regulaciones estatales en materia de ayudas estructurales, gestión de las pesquerías, 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) DATOS 2017**

Las indicaciones recibidas por parte de EUROSTAT, establecen que para la elaboración de la muestra de la encuesta económica debe tomarse como variable principal el arqueo (por tratarse de una encuesta económica, y ser por tanto la variable que más se adapta a dicho criterio); esta exigencia condiciona considerablemente la muestra que se escoge de cada estrato, de tal manera que estratos de buques con arqueos inferiores (artes menores) se ven poco representados en la muestra global, mientras que buques con tramos de arqueo superiores se encuestan en su práctica totalidad.

Por nuestra parte consideramos que debería incluirse (como variable secundaria) la actividad de los buques, para evitar que buques con poca actividad sean seleccionados en la muestra, y sus resultados económicos elevados a la totalidad de un estrato con mucha población.

Por ello, para garantizar que los indicadores que se obtienen son coherentes con la actividad de los segmentos de flota analizados, se elabora el plan de acción exclusivamente para los buques cuya actividad supera los 90 días, siendo por tanto dependientes de la actividad pesquera, además, en un ejercicio de mejora del análisis de la flota española, para poder aportar una visión real de la flota española, se segmenta la supraregión Atlántico Norte, en los 4 caladeros del atlántico norte donde presenta actividad la flota española ((Cantábrico Noroeste, Golfo de Cádiz, NAFO y aguas UE 27 VII, VIII abde); este análisis concreto se realiza en el Plan de acción, y por ello el análisis de los indicadores y la determinación de la situación de Equilibrio/desequilibrio de los segmentos se realiza en el citado Plan de acción anexo a este informe anual.

## **ATLANTICO NORTE**

Los datos obtenidos, teniendo en cuenta los nuevos requisitos establecidos en la Decisión de ejecución (UE) 2016/1251 DE LA COMISIÓN de 12 de julio de 2016 por la que se adopta un programa plurianual de la Unión para la recopilación, gestión y uso de los datos de los sectores de la pesca y la acuicultura para el período 2017-2019, tanto Marruecos (34.1.1) como Canarias (34.1.2) pasan a formar parte de la supraregión Atlántico Norte.

SUPRA REGION CLUSTER DC	ACTIVOS			INACTIVOS		
	BUQUES	TOT_GT	TOT_KW	BUQUES	TOT_GT	TOT_KW
<b>ATLANTICO NORTE</b>	5.868	118.455,20	339.146,27	706	6.319,08	18.883,67

	Arte	Eslora	CR/BER			ROFTA (%)			INDICADOR TECNICO			SHI			SAR			INDICADOR GLOBAL			Nº de buques		
			2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
NAO	DTS	3	5,44	2,81	3,99	31,88	165,50	39,93	0,86	0,88	0,80			<40%			nulo	3	3	3	61	66	66
		4	1,42	4,01	2,76	16,52	303,37	81,37	0,86	0,88	0,83			<40%			nulo	3	3	3	81	74	75
		5	1,61	3,42	2,40	33,23	72,24	73,59	0,78	0,82	1,18	1,38	1,35	1,21			nulo	2	2	2	126	107	108
		6	3,48	3,56	3,07	456,00	625,05	306,34	0,76	0,71	1,09	0,82	0,81	0,98			COD-27.1-27.2	3	3	3	18	17	13
	PS	2	4,59	5,08	-1,42	41,85	129,58	-84,68	0,62	0,78	0,43			<40%		HOM 27	nulo	2	3	1	2	20	18
		3	3,15	7,23	3,00	77,17	132,38	85,42	0,65	0,72	0,65			<40%			nulo	2	3	2	122	116	112
		4	1,53	5,40	1,96	38,77	82,08	48,16	0,80	0,85	0,81			<40%			nulo	3	3	3	93	99	101
		5	1,87	9,75	4,12	60,11	146,08	82,53	0,85	0,84	0,83			1,32		HOM 27	nulo	3	3	2	91	57	81
	DFN	2	2,85	16,01	0,66	70,90	169,75	-12,24	0,71	0,72	0,68			<40%			nulo	3	3	1	117	106	115
		3	0,37	3,89	4,33	-21,42	54,88	92,99	0,75	0,76	0,82			<40%			nulo	1	3	3	152	145	139
		4	1,02	0,79	1,82	0,81	-10,36	21,07	0,88	0,90	1,01	1,16	1,64	1,44			nulo	2	1	2	36	23	25
	HOK	2	3,27	3,74	1,08	73,72	145,65	2,38	0,71	0,68	0,47	1,65		1,40			nulo	2	2	2	62	64	63
		3	2,63	4,12	3,58	41,64	41,19	81,07	0,73	0,70	0,68	1,32	1,36	1,27			nulo	2	2	2	75	74	81
		4	2,07	1,71	2,06	70,06	15,31	43,76	0,74	0,77	0,86	0,84	1,11	1,03			nulo	3	2	2	29	33	29
		5	0,86	13,14	15,38	-11,15	253,80	152,18	0,69	0,69	0,77	0,67	0,63	0,81			nulo	1	2	3	9	50	25
	PGO	4	2,66	8,75	10,29	99,91	292,50	272,27	0,91	1,00	0,99	0,52		0,91	BSH-27		nulo	3	3	3	14	12	11
		5	2,39	3,95	2,97	33,24	60,58	54,31	1,04	0,97	1,38	0,34		<40%	BSH-27		nulo	3	3	3	38	33	30
	PGP	5	2,83	3,35	2,19	134,06	164,86	92,39	0,83	0,90	1,31	0,79	0,96	0,79			nulo	3	3	3	61	56	55
	PMP	1	3,19	2,52	3,10	55,40	32,57	41,46	0,45	0,49	0,46			<40%			nulo	2	2	2	2016	2043	1954
		2	1,79	1,97	6,20	23,24	18,56	199,13	0,61	0,64	0,48			<40%			nulo	2	2	2	95	70	60
		3	1,56	6,44	2,59	10,46	51,37	41,88	0,77	0,84	0,81	0,96	1,11	1,07			nulo	3	2	2	68	47	42
	FPO	2	2,16	7,35	3,44	28,41	51,40	60,43	0,76	0,83	0,71			<40%			nulo	3	3	3	56	71	71
		3	1,66	5,43	6,40	16,75	26,14	65,07	0,74	0,88	0,69			<40%			nulo	3	3	2	49	56	58
	DRB	1	9,25	11,56	1,96	143,24	93,28	12,69	0,44	0,48	0,54			<40%			nulo	2	2	2	1751	1731	1814
2		0,20	14,45	2,69	-79,92	89,83	27,85	1,08	0,85	0,47			<40%			nulo	2	3	2	14	14	14	
3		1,93	4,12	2,24	22,92	42,87	18,30	1,09	0,77	0,47			<40%			nulo	3	3	2	81	84	84	
IC	PS	3	1,47	19,14	2,61	14,59	625,42	156,85	0,80	0,91	0,60			<40%			nulo	3	3	2	18	14	16
		2	2,34	4,73	7,24	23,68	36,45	173,10	0,62	0,64	0,29	0,61	0,63	0,71			nulo	2	2	2	42	49	43
		3	2,28	0,28	6,60	39,96	-7,61	136,16	0,67	0,71	0,60	0,83	0,63	0,83			nulo	2	2	2	31	43	27
	HOK	5	1,26	3,03	0,36	19,64	79,86	-30,42	0,78	0,79	0,90	0,97	0,93	1,02			nulo	3	3	2	21	25	22
		1	2,62	5,33	0,91	42,39	45,10	-4,50	0,30	0,31	0,35			<40%			nulo	2	2	1	492	488	465
		2	-0,87	0,45	0,13	-118,50	-62,12	-89,62	0,57	0,67	0,46		0,73	1,00			nulo	1	1	1	19	20	20
FPO	2	-17,94	-2,27	0,45	-93,67	-55,20	-39,56	0,83	0,82	0,45			<40%			nulo	1	1	1	16	16	12	
MA	HOK	3	2,28	0,28	4,06	39,96	-7,61	29,18	0,67	0,71	0,88	0,83	0,63	<40%			nulo	2	2	3	31	43	19

## MEDITERRANEO

SUPRA REGION CLUSTER DC	ACTIVOS			INACTIVOS		
	BUQUES	TOT_GT	TOT_KW	BUQUES	TOT_GT	TOT_KW
<b>MEDITERRANEO</b>	2.228	54.100,03	210.248,55	335	1.812,13	12.252,89

	Arte	Eslora	CR/BER			ROFTA (%)			INDICADOR TECNICO			SHI			SAR			INDICADOR GLOBAL			Nº de buques		
			2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
MBS	DTS	2	3,13	9,14	1,85	91,46	62,63	41,88	0,87	0,82	0,60			<40%			nulo	3	3	2	21	19	18
		3	1,97	5,38	2,57	33,44	73,14	64,12	0,79	0,81	0,85			<40%			nulo	3	3	3	152	147	147
		4	1,37	3,75	1,91	16,34	47,81	38,86	0,78	0,77	0,91	4,28	3,96	4,08			nulo	2	2	3	307	301	303
		5	1,38	3,19	1,32	14,66	45,30	15,79	0,84	0,83	0,91	3,39	4,12	4,25	HKE-37.1.	HKE-37	nulo	2	2	3	135	130	132
	PS	2	6,28	9,11	30,89	74,28	107,68	194,05	0,92	0,80	0,68			<40%			nulo	3	3	2	20	20	18
		3	3,65	3,65	3,25	80,41	70,70	62,72	0,81	0,83	1,00	1,13	1,74	1,54	PIL-37.1.1.	PIL-GSAG	nulo	2	2	2	90	85	84
		4	2,68	4,02	2,26	29,31	49,02	42,97	0,86	0,89	1,04	1,20	1,67	1,55	PIL-37.1.1.	PIL-GSAG	nulo	2	2	2	89	86	88
		5	2,11	2,56	2,78	67,12	100,25	115,34	0,46	0,48	0,55	0,66	0,96	0,83	PIL-37.1.1.	PIL-GSAG	nulo	2	2	2	25	25	26
	DFN	2	6,66	3,54	1,28	100,01	64,24	10,57	0,69	0,71	0,68			<40%			nulo	2	3	2	45	84	85
		3	-1,06	1,41	1,55	-95,26	21,20	27,85	0,78	0,81	0,77			<40%			nulo	1	3	3	40	54	53
	HOK	2	1,06	13,17	-0,49	6,92	221,16	-57,99	0,67	0,62	0,44			<40%			nulo	2	2	1	42	52	47
		3	1,31	3,52	3,80	6,43	12,79	40,66	0,59	0,68	0,57			2,09			nulo	2	2	2	23	21	23
	PGO	3	-0,60	5,26	1,88	-30,56	87,83	41,44	0,75	0,71	0,66	2,79	1,55	1,60			SWO-37	1	2	2	45	44	42
		4	1,52	2,67	1,99	28,44	42,13	45,31	0,86	0,82	0,80	2,39	1,66	1,54			SWO-37	2	2	2	24	21	22
	PMP	1	0,91	3,31	15,51	-6,65	32,64	267,14	0,37	0,37	0,34			<40%			nulo	1	2	2	111	109	109
		2	5,61	8,69	1,32	152,16	126,67	15,29	0,56	0,53	0,50			<40%			nulo	2	2	2	1032	951	913
		3	3,98	3,22	1,77	162,07	52,49	11,59	0,76	0,91	0,80		3,21	3,57		PIL-GSAG	nulo	3	2	2	52	32	34
	FPO	3	2,37	6,16	1,55	27,75	318,41	26,17	1,28	1,24	0,98			<40%			nulo	3	3	3	20	24	31
	DRB	2	1,88	1,11	1,16	17,69	3,19	7,66	0,83	0,65	0,44			<40%			nulo	3	2	2	33	18	39
		3		3,01	1,11		22,93	1,74		0,99	0,77			<40%			nulo		3	2		14	14

## OTRAS REGIONES DE PESCA

SUPRA REGION CLUSTER DC	ACTIVOS			INACTIVOS		
	BUQUES	TOT_GT	TOT_KW	BUQUES	TOT_GT	TOT_KW
<b>ORPs</b>	199	152.394,07	207.522,45	20	7.960,26	11.615,47

	Arte	Eslora	CR/BER			ROFTA (%)			INDICADOR TECNICO			SHI			SAR			INDICADOR GLOBAL			Nº de buques		
			2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017	2015	2016	2017
OFR	DTS	5	2,71	2,87	1,01	193,20	112,40	0,76	0,84	0,85	1,24			<40%			nulo	3	3	3	39	40	41
		6	2,15	1,89	2,30	242,72	160,97	198,13	0,87	0,84	1,30			<40%			nulo	3	3	3	33	30	33
	PS	6	0,99	2,30	2,32	-0,63	61,78	100,37	0,87	0,96	1,36	0,99	0,97	0,98			nulo	2	3	3	30	26	26
		HOK	5	1,26	3,03	4,78	19,64	79,86	170,63	0,78	0,79	1,01	0,97	0,93	1,01			nulo	3	3	3	21	25
	PGO	5	3,54	2,83	2,16	142,74	96,66	62,74	0,89	0,86	1,45			<40%			nulo	3	3	3	62	64	62
		6	1,95	1,88	2,53	86,07	90,02	65,50	0,92	0,95	1,41			<40%			nulo	3	3	3	23	23	25



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE AGRICULTURA, PESCA  
Y ALIMENTACIÓN