



The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library

This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.

Help ensure our sustainability.

Give to AgEcon Search

AgEcon Search

<http://ageconsearch.umn.edu>

aesearch@umn.edu

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

No endorsement of AgEcon Search or its fundraising activities by the author(s) of the following work or their employer(s) is intended or implied.

¿Es discriminatorio el reparto de cuotas de pesca en la UE?

Un caso de estudio (*)

JUAN C. SURÍS REGUEIRO (**)

ANTONIO MOLINA ABRALDES (***)

1. INTRODUCCIÓN

Como es conocido, desde hace años, la Unión Europea viene aplicando el llamado «principio de estabilidad relativa» para repartir, en cuotas de pesca nacionales, las posibilidades de pesca de las principales especies pesqueras comercialmente explotadas en aguas de la Unión Europea (1). Tanto una parte importante del sector pesquero español como de las administraciones pesqueras españolas (estatales y autonómicas) han declarado que la aplicación de este mecanismo de reparto provoca asignaciones injustas y discriminatorias de las posibilidades de pesca entre los diferentes países de la Unión.

(*) Los autores queremos agradecer las ayudas recibidas por el Ministerio de Ciencia y Tecnología (SEC2001-3700) y de la Xunta de Galicia (PGIDT01PXI30004PR).

(**) Profesor Titular de Universidad. Departamento de Economía Aplicada de la Universidade de Vigo.

(***) Profesor visitante de Universidad. Departamento de Economía Aplicada de la Universidade de Vigo.

(1) El «principio de estabilidad relativa» es un mecanismo estable de reparto de las cuotas de pesca por especie y zona entre los distintos países comunitarios. Realmente no se trata de un principio básico establecido en los tratados, aunque es fundamental dentro de la PPC. La primera vez que aparece esta expresión completa para denominar al mecanismo de reparto fue en el tercer considerando del Reglamento 1275/94, aunque ya estaba implícito en los considerandos 4, 5, 6 y 7 del Reglamento (CEE) 170/83, Xunta de Galicia (2000). Una revisión general de los contenidos de la vigente PPC puede encontrarse en Holden (1994) y en González Laxe y Macau (1996). Valoraciones interesantes, desde el punto de vista español, sobre la evolución de la PPC, las estrategias de la gestión pesquera en dicho marco y las posibilidades de los instrumentos para administrar los recursos, pueden encontrarse en los artículos de González Laxe, Franquesa y Penas dentro del número monográfico sobre pesca de Papeles de Economía Española, 71 (1997). Valoraciones críticas foráneas con la actual PPC y los planteamientos iniciales de Libro Verde para la reforma en el año 2002 se pueden encontrar en Jensen (2000) y en Rodgers (2001).

Las argumentaciones sobre las que se fundamentan tales opiniones descansan básicamente en cuestiones de tipo legal. Uno de los argumentos utilizados es la presunta violación del propio Tratado de Roma al no reconocerse la igualdad de acceso de todos los países firmantes a las aguas Comunes. Otros argumentos se basan en el trato discriminatorio que recibe la actividad pesquera, pues, a pesar de tratarse de un importante sector de actividad económica para algunas regiones objetivo 1 (como Galicia y Andalucía), la Política Pesquera Común (PPC) no ofrece garantías para la libre circulación de personas y bienes dentro del mercado único, como sí pasa con otros sectores de actividad (aún persisten dificultades legales impuestas por algunos gobiernos para la movilidad de las empresas pesqueras). Sin embargo, entre las argumentaciones esgrimidas no hemos encontrado referencias a estudios basados en información económica que permitan constatar si, desde el punto de vista de la racionalidad y eficiencia económica, esa injusticia o discriminación realmente existe.

En este trabajo pretendemos arrojar algo de luz sobre el asunto. Para ello, realizamos un simple ejercicio donde comparamos los resultados económicos alcanzados por siete diferentes segmentos de flota europeos que hipotéticamente podrían competir por alcanzar mayores niveles de cuotas de pesca en determinadas áreas y para algunas especies. Los resultados obtenidos nos dicen que, para nuestro particular caso de estudio, las asignaciones de las posibilidades de pesca podrían ser bien distintas si se adoptasen criterios más económicos (basados en la eficiencia) que políticos (el de la estabilidad relativa entre los diferentes estados miembros). Obviamente, los resultados alcanzados no deben tomarse de forma literal o concluyente, pero entendemos que nos pueden ayudar a reflexionar y a formar nuestra propia opinión sobre el tema.

2. LA INFORMACIÓN SOBRE COSTES E INGRESOS PESQUEROS

A nadie se le escapa la importancia que para los agentes económicos tiene la información sobre la situación económica y financiera de las empresas que constituyen un determinado sector de la economía. Desde el punto de vista social, esta relevancia se acentúa cuando está implicado un segmento de actividad sometido a una significativa intervención y que opera sobre recursos naturales de propiedad pública, como es el caso de la pesca.

En líneas generales, los poderes públicos no sólo están interesados en el estado de los recursos naturales y sus posibilidades de explotación sostenible, además deben preocuparse por el bienestar de los pescadores y de las comunidades que viven fundamentalmente de la pesca.

En muchos casos, las administraciones responsables de la gestión de los recursos pesqueros primero deben procurar alcanzar el equilibrio entre nivel de explotación y capacidad de pesca. Son sobradamente conocidos los efectos de la denominada «tragedia de los comunes»: sobrepesca de los recursos naturales y sobrecapitalización de la actividad (2). En este contexto, los gestores públicos deben adoptar decisiones sobre las medidas restrictivas a implantar en el sector, medidas que normalmente tienen un impacto negativo en el corto plazo sobre los ingresos medios de los pescadores.

Con el doble objetivo de, por una parte, minorar los impactos negativos sobre las comunidades pesqueras (en muchas ocasiones ubicadas en zonas menos desarrolladas y con pocas actividades económicas alternativas a la pesca), y, por otra, facilitar la aceptación de las medidas de intervención y control sobre la actividad, los gobiernos suelen poner en práctica políticas de acompañamiento como: subsidios por la paralización temporal o total de la actividad a pescadores y armadores, ayudas por la retirada definitiva de los buques (desguace), fomento de la exportación de los buques de pesca a otros países y caladeros (venta al exterior o formación de empresas mixtas), medidas de carácter social, etc.

Así pues, el disponer de una buena información sobre los costes e ingresos derivados de la actividad para un determinado segmento de flota facilitaría la adopción de las medidas a tomar, la cuantificación de las mismas y sus previsibles impactos.

A pesar de todo lo anterior, la información disponible sobre la situación económica y financiera de las empresas pesqueras suele ser bastante escasa. De hecho, la intervención pública puede ser contraproducente con el objetivo final perseguido (3). Esta situación de escasez de información detallada y fiable sobre la rentabilidad económica de la actividad pesquera parece ser una realidad bastante extendida por todo el mundo, aunque en algunos países y zonas estas carencias son más notorias (4).

La Unión Europea, consciente de estas necesidades y dentro de la estructura de la Política Común de Pesca (PCP), recientemente ha

(2) *A la disipación de rentas ligada a la ausencia de derechos de propiedad sobre los recursos naturales y al libre acceso a los mismos, tras el trabajo de G. S. Hardin (1968), se le empezó a conocer con esta denominación de «tragedia de los comunes», aunque la propiedad común no necesariamente reporta similares resultados, J. C. Surís et al. (1995).*

(3) *Están documentadas experiencias de regulación pesquera donde, buscando una reducción de la flota, las ayudas al sector han propiciado finalmente expansiones del esfuerzo pesquero (invirtiendo en aquellos inputs no regulados por las normas) y un agravamiento de la sobrecapitalización de la pesquería. Una valoración sobre experiencias de regulación pesquera, tanto sobre inputs como outputs, puede consultarse en M. M. Varela et al. (2000), parte I.*

ofertado la posibilidad de financiar propuestas por parte de grupos de investigación vinculados con la pesca. Los temas básicos para el estudio se centraban en dos áreas:

- Recopilación y gestión de datos para la evaluación de las pesquerías de interés dentro de la PCP.
- Análisis y proyectos piloto en relación con la puesta en marcha o el desarrollo de la PCP.

A su vez, dentro del apartado A se hacía especial énfasis en la necesidad de recopilar información económica. Más concretamente, se solicitaron análisis sobre la actividad de la flota y los cambios en su poder de pesca (número de barcos, capacidad, potencia de motores, edad de los buques, tiempo de pesca, etc.), evolución de los precios de las principales especies desembarcadas y evaluaciones económicas sobre el estado de la industria y empresas pesqueras (ingresos, costes de producción, costes fijos, posición financiera de las empresas, empleo, etc.).

Este tipo de propuestas responden al mandato establecido en la reglamentación Comunitaria (Reglamento del Consejo (EEC) n.º 760/92 que establece el sistema Comunitario para la pesca y la acuicultura), que exige que las medidas adoptadas para la consecución de los objetivos de la PCP deben adoptarse en base a la disponibilidad de análisis de tipo biológico, técnico y socioeconómico. En coherencia con esta línea de actuación, la Comisión Europea ya lleva varios años intentando promover estudios que faciliten una mejor información sobre los costes e ingresos de las empresas pesqueras y la rentabilidad de distintos segmentos de la flota comunitaria. Así, a través de acciones concertadas entre diferentes grupos de investigación se han financiado proyectos para el estudio de estos elementos económicos en algunos segmentos de la flota (5).

(4) Obviamente estas carencias de información se acentúan en los Países en Vías de Desarrollo, pero no son exclusivas de los mismos. Así, por ejemplo, hasta hace dos años, en las publicaciones pesqueras del EUROSTAT se ponía de manifiesto que las autoridades de nuestro país, desde el año 1994 en adelante, no había facilitado datos sobre capturas por especie de la mayor parte de nuestras pesquerías a esa institución europea y otras organizaciones pesqueras de ámbito internacional. Estas carencias también han sido señaladas para el caso del Reino Unido en algunos informes de la Cámara de los Comunes Británica, tal y como nos apuntan en D. Whitmarsh et al. (2000).

(5) Nos estamos refiriendo a las Acciones Concertadas AIR CT94 1489 y FAIR PL97 3541 bajo la denominación de «Economic performance of selected fleet segments in the EU». La primera se desarrolló en el período 1994-97 y participaron seis grupos de investigación de cinco países (Reino Unido, Italia, Dinamarca, Francia, y Países Bajos), mientras que la segunda lo hizo en el período 1997-2000, participando catorce grupos de investigación de trece países (Países Bajos, Reino Unido, Italia, Francia, Dinamarca, Finlandia, España, Suecia, Portugal, Irlanda, Grecia, Noruega e Islandia).

Fruto de ese esfuerzo disponemos para varios años de cierta información con interés para nuestros propósitos. Esta información se presenta para distintos segmentos de la flota de distintos países (a su vez clasificados fundamentalmente bajo el criterio de similitud de arte de pesca empleado y zona habitual de faena), y hace referencia tanto a indicadores de capacidad (volumen de desembarcos, número de embarcaciones, tonelaje y potencia) como a indicadores económicos estimados siguiendo una metodología común (valor de los desembarcos, costes fijos, costes corrientes, valor añadido generado, excedente bruto de explotación, etc.) (6).

Una breve definición de los conceptos y del contenido de los principales indicadores que nosotros vamos a emplear en los siguientes apartados se refleja en el cuadro 1.

3. LOS SEGMENTOS DE FLOTA

Para hacer operativa la realización del ejercicio propuesto teníamos que seleccionar a un grupo lo suficientemente pequeño de segmentos de flota para que nos permitiese una comparación ágil de los resultados. El primer criterio para la selección, obviamente nos venía dado por la disponibilidad de la información precisa. También nos interesaba que los segmentos de flota perteneciesen a diferentes países de la Unión Europea susceptibles, al menos en teoría, de competir por la obtención de cuotas de capturas para las mismas especies en similares zonas de pesca.

En los informes anuales 1999 y 2000 a la Comisión Europea (2000, 2001) se ofrecía información para un total de 46 segmentos de flota pertenecientes a 15 países. De todos ellos había tres segmentos de pesca españoles y solamente uno bajo el régimen de TACs y cuotas comunitarias (la denominada «flota de los 300»). Esta circunstancia, aunque limitaba mucho nuestras posibilidades de elección, simultáneamente también facilitó la selección de los segmentos de flota.

La flota española de «los 300» faena en las zonas ICEs Vb, VI, XII, XIV, VII y VIIIa,b,d,e y entre las especies principales que captura se encuentra la merluza, el rape, el gallo y la cigala. Tal y como se puede observar en el cuadro 2, para estas especies y en las zonas citadas, el llamado «principio de estabilidad relativa» otorga participación principal a las flotas de cuatro países: Irlanda, España, Francia y Reino Unido.

(6) Gran parte de la metodología común utilizada en ambas acciones concertadas ya estaba contemplada en W. P. Davidse (Coord.), 1993.

Cuadro 1

INDICADORES ESTRUCTURALES Y ECONÓMICOS DE LA FLOTA

Concepto	Definición y delimitación
Segmento de flota	Empresas pesqueras pertenecientes a un mismo país y agrupados fundamentalmente bajo el criterio de similitud en el arte de pesca utilizado, zonas habituales de faena y especies pesqueras objetivo.
Número de barcos	Número de embarcaciones pesqueras en activo dentro de cada segmento de flota.
Capacidad	Suma de las Toneladas de Registro Bruto (TRB) correspondientes a los barcos clasificados en cada segmento de flota.
Potencia	Suma de los kilovatios (kW) correspondientes a los motores instalados en los barcos de cada segmento.
Empleo	Número de empleados a bordo o su equivalente de empleos a tiempo completo.
Desembarques	Toneladas de especies pesqueras capturadas y desembarcadas para ser comercializadas (excluidos los descartes).
Esfuerzo	Tiempo empleado por el conjunto de las embarcaciones en su actividad pesquera medidos en días de pesca en el mar (incluyen los días de viaje entre el puerto y las zonas de faena).
Ingresos	Ingresos obtenidos por las empresas pesqueras como resultado de la venta del pescado medidos en las unidades monetarias nacionales correspondientes.
Costes de explotación	Conjunto de costes en los que incurren las empresas pesqueras para llevar a cabo su actividad medidos en las unidades monetarias nacionales correspondientes. Estos costes son el resultado de la suma de los costes corrientes (carburantes, tasas portuarias, gastos de alquileres de almacenes o locales, alimentos para la tripulación, ropa, hielo, carnaza, cajas, etc.), y los costes fijos ligados a la embarcación (reparaciones y mantenimiento, seguros, alquileres de equipamiento técnico o artes de pesca, etc.).
V.A.B.cf	Valor Añadido Bruto al coste de los factores de producción medido en las unidades monetarias nacionales correspondientes. Es el resultado de restarle a los Ingresos los Costes de explotación.
Remuneración Tripulantes	Constituye el conjunto de los pagos realizados a la tripulación como remuneración de su trabajo a bordo medido en las unidades monetarias nacionales correspondientes (excluye las remuneraciones que puedan percibir los armadores del buque por su trabajo a bordo).
E.B.E.	Excedente Bruto de explotación alcanzado por la flota medido en las unidades monetarias nacionales correspondientes. Este indicador nos señala el montante disponible para afrontar el pago de intereses, la amortización de créditos y la remuneración a los propietarios de las empresas pesqueras.
Deflactor P.I.B.pm	Deflactor del Producto Interior Bruto a precios de mercado.

Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 2

REPARTO DE CUOTAS PARA ALGUNAS ESPECIES Y ZONAS DE LA UNIÓN EUROPEA

Especie	Zonas ICES	% por país					
		IRL	ESP	FRA	RU	Demás países UE	UE % Total
Gallo	Vb, VI, XII, XIV VII	13,02	11,36	44,21	31,40	0,01	100
		16,56	30,00	36,38	14,33	2,73	100
RAPE	Vb, VI, XII, XIV VII VIIIa, b, d, e	10,00	3,84	44,19	30,81	11,16	100
		7,57	3,67	59,32	18,00	11,44	100
		0	15,20	84,80	0	0	100
Merluza	Vb, VI, VII, XII, XIV VIIIa, b, d, e	5,50	29,47	45,58	17,96	1,49	100
		0	30,75	69,11	0	0,14	100
Cigala	5b, VI VII VIIIa, b	1,35	0,20	0,79	97,66	0	100
		36,90	6,0	24,30	32,80	0	100
		0	6,0	94,0	0	0	100

Fuente: Elaboración propia a partir del Reglamento (CE) 2742/1999.

Para algunos segmentos de la flota de estos cuatro países disponíamos de información sobre la flota y sus resultados económicos recientes. Como ya mencionamos, para el caso español sólo disponíamos de información para un segmento de flota. En el caso francés disponíamos de información para tres segmentos: arrastreros de fondo menores de 30 metros, arrastreros de fondo mayores de 30 metros y flota volantera. Para el caso de Irlanda la flota estaba agrupada en un segmento polivalente. Y para el Reino Unido, lamentablemente, sólo se disponía de datos para dos segmentos de la flota Escocesa: arrastre demersal y arrastre de crustáceos. A pesar de que posiblemente algunos de estos barcos escoceses no faenen en las zonas implicadas (la mayor parte de las capturas son realizadas en zonas del Mar del Norte), nos pareció interesante su inclusión como flota que puede competir por la asignación de cuotas comunitarias de pesca en la zona de estudio y como segmentos representativos del sector pesquero Británico.

Un resumen con información básica de cada uno de los segmentos seleccionados aparece en los cuadros 3, 4 y 5 que se muestran a continuación.

Como se puede observar, se trata de segmentos de flota de distinta dimensión y características técnicas y económicas. Además, el peso relativo sobre el sector pesquero de sus respectivos países también es diferente y no necesariamente comparten las mismas especies objetivo de su actividad (ver cuadro 3). Atendiendo a las especies que capturan y a las zonas en las que habitualmente faenan los barcos,

Cuadro 3

CARACTERÍSTICAS DE LOS SEGMENTOS DE FLOTA SELECCIONADOS

ESPAÑA Flota de los 300	Embarcaciones de arrastre, palangre y volanta de 24 a 42 metros de eslora. Representan el 1 por ciento de la flota española, pero en torno al 10 por ciento del TRB. Las toneladas capturadas suponen el 2,5 por ciento y el 8 por ciento del valor. Gran parte de este segmento se ha renovado en la última década. Faenan en el Gran Sol (zonas Vb, VI, VII, XII, XIV, y VIII del ICES) y las principales especies desembarcadas son: merluza, gallo, rape y cigala.
FRANCIA: Arrastre < 30 m.	Barcos entre 16 y 30 metros de eslora con modalidad de arrastre de fondo. Representan el 6 por ciento de la flota francesa en número y casi el 17 por ciento del TRB. Sus capturas son más del 18 por ciento del total francés y un 25 por ciento del valor. La edad media de los barcos es de 14 años. La mayoría operan en el Canal de la Mancha, Mar Celta y Golfo de Vizcaya. Las principales especies capturadas son: rape, cigala, bacalao, merlán y calamares.
FRANCIA: Arrastre > 30 m.	Embarcaciones de más de 30 metros que utilizan la modalidad de arrastre de fondo. Representan el 1 por ciento de la flota francesa y más del 13 por ciento del TRB. Desembarcan más del 10 por ciento del total francés y casi el 11 por ciento del valor. La edad media de los barcos es de 20 años. Faenan en el Canal de la Mancha, Mar Celta y Golfo de Vizcaya. Principales especies: Carbonero, rape y granadero.
FRANCIA: Volanteros	Barcos de más de 16 metros de eslora con modalidad de volanta. Constituyen en torno al 1,5 por ciento del total de Francia y el 4 por ciento de la capacidad. Sus capturas representan el 1,5 por ciento en peso, pero un 4 por ciento del valor total. La edad media de las embarcaciones es de 17 años. Faenan principalmente en el Golfo de Vizcaya, Canal de la Mancha y en el Mar Celta. Las especies objetivo son: lenguado, merluza, rape y albacora.
IRLANDA Flota polivalente	Agrupar a embarcaciones polivalentes mayores de 20 metros de eslora. Constituyen el 10 por ciento de la flota pesquera irlandesa, pero un 35 por ciento del TRB total. Sus desembarques representan en torno al 15 por ciento en peso y algo más del 25 por ciento del valor total de la pesca en Irlanda. Trabajan en aguas relativamente cercanas a sus costas (zonas VI y VII del ICES). Las capturas se centran en las especies: rape, merluza, cigala y gallo.
REINO UNIDO Arrastre demersal	Barcos escoceses de más de 10 metros de eslora con la modalidad de arrastre de fondo. Representan en torno al 4 por ciento del total de la flota pesquera del Reino Unido y un 10 por ciento del TRB total. Sus desembarques significan aproximadamente el 30 por ciento del valor total del Reino Unido. La mayor parte de los barcos tienen más de 10 años. Las principales especies desembarcadas son: eglefino, bacalao, cigala, rape y merlán.
REINO UNIDO Arrastre crustáceos	Embarcaciones escocesas que utilizan la modalidad de arrastre dirigida principalmente a la captura de crustáceos. Constituyen algo más del 4 por ciento de la flota del Reino Unido en número y capacidad. Los desembarques representan casi el 9 por ciento. La mayor parte de los barcos tienen más de 10 años. Las principales especies desembarcadas son: cigala, camarón, rape, eglefino y bacalao.

Fuente: Elaboración propia a partir de la Comisión Europea (2000, 2001a).

existen bastantes similitudes entre los segmentos de la flota de los 300 española con los volanteros franceses y los barcos polivalentes irlandeses.

Si tomamos como referencia el tamaño del segmento de flota respecto a la media de los 7 segmentos en el período 1995-1999 (cuadro 4), observamos que el segmento de flota español se sitúa ligeramente por debajo de la media en número de barcos y volumen de capturas, y por encima de ésta en el resto de los indicadores. Solamente los segmentos de arrastre de fondo francés menores de 30 metros y el de arrastre demersal escocés superan la media en todos los indicadores.

Cuadro 4

DATOS ESTRUCTURALES MEDIOS DE LOS SEGMENTOS DE FLOTA

	1	2	3	4	5	6	7	8
Medias 95-99								
N.º barcos	218,0	405,0	64,8	91,0	145,7	364,3	331,8	231
Capacidad (1.000 TRB)	43,0	29,6	23,8	6,6	21,0	27,2	10,0	23
Potencia (1.000 kW)	126,7	157,0	62,2	31,2	72,3	142,7	59,7	93
Empleo (n.º personas)	3550,4	2249,6	824,2	560,8	728,3	1.963,0	1.382,3	1.608
Desembarcos (1.000 t)	32,7	105,4	46,4	9,2	37,0	142,3	22,4	46
Esfuerzo (1.000 días)	54,9	79,8	16,6	14,2	28,0	85,9	66,8	39
Media 95-99 por barco								
Capacidad (TRB)	197	73	367	73	144	75	30	137
Potencia (kW)	581	388	960	343	497	392	180	477
Empleo (n.º personas)	16	6	13	6	5	5	4	8
Desembarcos (t)	150	260	716	101	254	391	68	296
Esfuerzo (días de pesca)	252	197	256	156	192	236	201	211

Nota: Las columnas corresponden 1) España: «flota de los 300»; 2) Francia: arrastre fondo < 30 m; 3) Francia: arrastre fondo > 30 m; 4) Francia: volanteros; 5) Irlanda: flota polivalente; 6) RU, Escocia: arrastre demersal; 7) RU, Escocia: arrastre crustáceos y 8) Total 7 segmentos.

Fuente: Elaboración propia a partir de Comisión Europea (2000, 2001a).

Como se puede observar en el cuadro 4, las embarcaciones de mayor capacidad y potencia medias corresponden al segmento francés de arrastre de fondo mayores de 30 metros de eslora, seguido muy de lejos por la flota española de los 300 y la polivalente irlandesa. El resto de los segmentos están constituidos por embarcaciones con tonelajes medios no superiores a las 75 TRB por barco y con motores de potencia media que oscilan entre los 180 y 392 kW.

En número de empleos por embarcación destaca el segmento de flota español y el de arrastre francés mayor de 30 metros de eslora.

También este último segmento supera con creces a los desembarcos anuales medios por embarcación, más de 700 toneladas anuales por barco, mientras que los demás segmentos no superan las 260 toneladas anuales por embarcación.

Por término medio, las embarcaciones de los siete segmentos están operativas algo más de 200 días al año. Los volanteros franceses se alejan de esa cifra por abajo (156 días al año) y los españoles y arrastreros franceses de más de 30 metros por arriba (algo más de 250 días de pesca al año en ambos casos).

También podemos observar sensibles diferencias entre los segmentos si tomamos como referencia los resultados económicos alcanzados en el período de estudio 1995-99 (cuadro 5) (7).

Los sectores con niveles medios de ingresos por encima de la media de los 7 segmentos son, en orden decreciente, el arrastre demersal escocés, el arrastre de fondo francés menor de 30 metros y la flota española de los 300. Sin embargo, sólo los dos primeros tienen costes de explotación por encima de la media. En generación de valor añadido y remuneración de la tripulación, vuelven a ser los tres segmentos mencionados los que se ubican por encima de la media. En generación de Excedente Bruto de Explotación (EBE) a los tres segmentos también se les une el de arrastre de crustáceos escocés.

Si relativizamos la información económica de cada segmento de flota en función del número medio de barcos que los componen se producen cambios de interés. La flota arrastrera francesa de más de 30 metros se sitúa a la cabeza en casi todos los indicadores, seguida de la flota española de los 300 y del segmento escocés de arrastre demersal. Es además llamativo que los tres segmentos de flota franceses son los que peores resultados obtienen en EBE por embarcación y que el segmento español sea, con notable diferencia, el que mejor resultado alcanza en este aspecto.

También se aprecian diferencias de interés en la composición interna de la información económica de los segmentos considerados. Mientras que, aproximadamente la mitad de los ingresos medios de los siete segmentos se distribuyen a partes iguales entre costes de explotación y valor añadido, la flota española de los 300 y la de los

(7) Los datos del cuadro 5 se han obtenido actualizando la información económica de cada indicador respecto al valor de cada moneda nacional en el año 1999 (para ello se ha utilizado el deflactor del PIBpm correspondiente a cada país). Más tarde se calcularon los promedios del período 1995-1999 para cada segmento en moneda nacional del año base 1999. Por último, aplicamos el tipo de cambio oficial correspondiente al año 1999 de cada moneda nacional respecto al Euro.

Cuadro 5

DATOS ECONÓMICOS MEDIOS DE LOS SEGMENTOS DE FLOTA

	1	2	3	4	5	6	7	8
<i>Tipo de cambio Nal./ Euro</i>	166,386	6,560	6,560	6,560	0,7876	0,6587	0,6587	
Media 95-99 en miles de Euros de 1999								
Ingresos	170.884	208.731	83.237	30.939	48.462	271.160	111.278	132.099
Costes Explotación	60.623	98.906	43.510	10.865	26.083	143.352	51.264	62.086
V.A.B.cf	110.261	109.824	34.647	20.074	22.379	127.808	60.014	69.287
Remuneración Tripulantes	75.598	78.724	30.457	13.849	14.053	89.152	35.860	48.242
E.B.E.	34.663	31.101	4.190	6.225	8.326	38.656	24.154	21.045
Media 95-99 por barco en Euros de 1999								
Ingresos	783.873	515.385	1.284.519	339.989	332.692	744.434	335.428	619.474
Costes Explotación	278.089	244.213	671.448	119.391	179.059	393.555	154.525	291.469
V.A.B.cf	505.784	271.171	534.671	220.598	153.633	350.880	180.903	316.806
Remuneración Tripulantes	346.780	194.380	470.013	152.187	96.477	244.754	108.094	230.384
E.B.E.	159.003	76.791	64.658	68.411	57.156	106.126	72.809	86.422
Estructura porcentual								
Ingresos	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Costes Explotación	35,48	47,38	58,38	35,12	53,82	52,87	46,07	48,86
V.A.B.cf	64,52	52,61	41,62	64,88	46,18	47,13	53,93	51,14
V.A.B.cf	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Remuneración Tripulantes	68,56	71,68	87,91	68,99	62,80	69,75	59,75	72,72
E.B.E.	31,44	28,32	12,09	31,01	37,20	30,25	40,25	27,28

Nota: Las columnas corresponden 1) España: «flota de los 300»; 2) Francia: arrastre fondo < 30 m; 3) Francia: arrastre fondo > 30 m; 4) Francia: volaneros; 5) Irlanda: flota polivalente; 6) RU, Escocia: arrastre demersal; 7) RU, Escocia: arrastre crustáceos y 8) Total 7 segmentos. El tipo de cambio corresponde al oficialmente establecido para cada moneda en 1999.

Fuente: Elaboración propia a partir de Comisión Europea (2000, 2001a).

volaneros franceses poseen una estructura muy diferenciada, con un 35 por ciento de costes y un 65 por ciento de valor añadido. En cuanto al reparto del valor añadido entre sus dos componentes de remuneración salarial y excedente destacan las desviaciones opuestas, por una parte la de los arrastreros franceses menores de 30 metros donde la remuneración a la tripulación tiene un gran peso relativo (cercano al 90 por ciento del VAB.cf), y por la otra los arrastreros de crustáceos escoceses donde el EBE representa algo más de 40 por ciento del valor añadido generado.

4. RESULTADOS DE LA COMPARACIÓN ENTRE LOS SEGMENTOS DE FLOTA

Con los datos ahora disponibles son muchas las posibilidades de comparación de los resultados alcanzados por los siete segmentos de

flota de nuestro ejemplo. Algunas de estas posibilidades aparecen sintetizadas en el cuadro 6.

Tomando como referencia el segmento español de la flota de los 300, podemos decir que las empresas, en su mayoría formadas por un único barco, parecen gozar de unos buenos resultados y de una posición competitiva favorable respecto al resto de los segmentos de flota contemplados, alcanzando los mayores niveles de excedente de explotación por embarcación.

La situación anterior no se repite si utilizamos indicadores de rendimientos técnicos medidos en toneladas por días de pesca, e ingresos y valor añadido generado en relación a las características técnicas de los barcos (capacidad y potencia). En esta ocasión la necesidad de desplazarse desde los puertos españoles hacia los caladeros del Gran

Cuadro 6

ALGUNOS INDICADORES MEDIOS DE LOS SEGMENTOS DE FLOTA

	1	2	3	4	5	6	7	8
Renta y empresa pesquera								
Ingresos por barco	783.873	515.385	1284.519	339.989	332.692	744.434	335.428	619.474
VABcf por barco	505.784	271.171	534.671	220.598	153.633	350.880	180.903	316.806
EBE por barco	159.003	76.791	64.658	68.411	57.156	106.126	72.809	86.422
Rendimiento técnico								
T capturas por día pesca	0,60	1,32	2,80	0,65	1,32	1,66	0,34	1,18
Ingresos por TRB	3.976	7.052	3.497	4688	2.308	9960	11.100	6.083
VABcf por TRB	2.565	3.710	1.456	3.042	1.066	4.695	5.986	3.217
Ingresos por kW	1.348	1.329	1.338	992	670	1.900	1.866	1.349
VABcf por kW	870	700	557	643	309	896	1.006	712
Rendimiento del trabajo								
Ingresos por tripulante	48.131	92.786	100.991	55.169	66.538	138.136	80.505	83.179
VABcf por tripulante	31.056	48.820	42.037	35.796	30.727	65.108	43.418	42.423
Remun. Trip. por tripulante	21.223	34.995	36.953	24.695	19.295	45.416	25.943	29.799
Precio medio por t								
Precio por t capturada	5.226	1.980	1.794	3.363	1310	1.906	4.959	2.934
Costes por días de esfuerzo								
Coste Explot. por día pesca	1.103	1.239	2.621	765	932	1.669	767	1.299
Remun. Trip. por día pesca	1.376	987	1.835	975	502	1.038	537	1.036
Coste total por día pesca	2.479	2.226	4.456	1.740	1.434	2.707	1.304	2.335
Excedente de Explotación								
EBE por día de pesca	631	390	252	438	297	450	361	403

Nota: Las columnas corresponden 1) España: «flota de los 300»; 2) Francia: arrastre fondo < 30 m; 3) Francia: arrastre fondo > 30 m; 4) Francia: volanteros; 5) Irlanda: flota polivalente; 6) RU, Escocia: arrastre demersal; 7) RU, Escocia: arrastre crustáceos y 8) Total 7 segmentos. El tipo de cambio corresponde al oficialmente establecido para cada moneda en 1999.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los cuadros 4 y 5.

Sol provoca estos bajos rendimientos técnicos en relación a los otros segmentos (se gasta tiempo en el viaje y se requieren buques con mayor autonomía).

Los rendimientos del trabajo tampoco son muy elevados, pues el ingreso medio por tripulante del segmento español es el más bajo y el valor añadido generado por tripulante uno de los más bajos. A pesar de ello, la remuneración media de la tripulación en la flota de los 300 es muy similar a la de otros segmentos como los volanteros franceses, la flota polivalente irlandesa y el arrastre de crustáceos escocés.

Sin duda, una de las grandes ventajas para la flota española es el excelente mercado existente en nuestro país, con una demanda elevada de los productos generados por la flota del Gran Sol (merluza, rape, gallo y cigala, principalmente) y capaz de pagar buenos precios por los mismos. Como se puede observar en el cuadro, la selecta composición de las capturas de la flota española hace que su precio medio (algo más de 5 euros del 99 por kilogramo) sea el mayor de los 7 segmentos, y sólo la flota de arrastre de crustáceos escocesa alcanza precios medios similares (no olvidemos que las especies principales desembarcadas por este segmento también son de elevada cotización como: la cigala, el camarón, el rape, el eglefino y el bacalao).

Si observamos los resultados alcanzados en costes y excedente por día de pesca podemos comprobar que la posición relativa de la flota española de los 300 también es muy favorable, con costes totales por día de pesca ligeramente por encima de la media pero con el mayor excedente de explotación por día de los siete segmentos contemplados.

Sin embargo, entendemos que los indicadores más ilustrativos pueden ser los referidos a los resultados por tonelada desembarcada. No debemos olvidar que el principio de estabilidad relativa se traduce en un reparto de posibilidades de pesca para los distintos países y sus flotas y, por lo tanto, condiciona notablemente la composición y volumen de las capturas de cada segmento.

4. LA POSIBILIDAD DE OTROS CRITERIOS PARA EL REPARTO DE CUOTAS

Podríamos suponer que la Unión Europea decide no aplicar el principio de estabilidad relativa como mecanismo de reparto de cuotas. ¿Qué criterio puede utilizar entonces para realizar la asignación de las posibilidades de pesca entre las diferentes flotas?

Cuando las decisiones públicas pueden afectar principalmente a regiones con menores niveles de desarrollo y renta que la media, como el caso de las regiones dependientes de la pesca, las Adminis-

traciones Públicas suelen tener una especial sensibilidad hacia los criterios de mayor o menor capacidad de generar empleo (9). Así, en caso de tener que realizar una asignación de recursos (toneladas que se permiten pescar a lo largo de un año en una determinada especie y zona), se primaría a los segmentos de flota con mayor capacidad de generar empleo en relación a las toneladas desembarcadas.

Otros criterios de reparto son posibles. Por ejemplo, si los recursos de capital y mano de obra son escasos en las economías, también es posible que nos interese aplicar un criterio de reparto de cuotas basado en la minimización de los costes. En este caso, deberíamos calcular los costes corrientes (carburantes, tasas portuarias, gastos de alquileres, ropa, hielo, alimentos, carnaza, reparaciones, mantenimiento de equipos, seguros, etc.), los ligados a la mano de obra requerida para la pesca (remuneración de la tripulación) y los relacionados con la amortización del capital invertido en la empresa pesquera (amortización del buque, principalmente). Una vez estimado el coste total por tonelada desembarcada, debería asignarse más cuota a aquella flota que pescase con menores costes unitarios.

Por otra parte, los gobiernos pueden estar más interesados en cumplir sus objetivos macroeconómicos de crecimiento. Si esto es así, en la asignación de las posibilidades de pesca debería primarse a aquellos segmentos de flota con mayor capacidad de generar renta (valor añadido por tonelada de pesca desembarcada).

Por último, la Unión Europea, además de preocuparse por la sostenibilidad de las poblaciones naturales de peces también puede estar muy interesada en promover la existencia de un sector pesquero eficiente y competitivo capaz de subsistir sin necesidad de grandes ayudas o subvenciones. En este caso, los criterios de reparto deberían favorecer la permanencia en la actividad de aquellos segmentos de flota que han logrado obtener mayor rentabilidad económica media (medida a través del Excedente Bruto de Explotación por tonelada desembarcada).

Si realizamos unos sencillos cálculos con los datos de nuestro ejemplo obtenemos los resultados que se muestran en los cuadros 7, 8, 9 y 10. En todos los casos hemos ordenado los segmentos de flota en forma decreciente en relación al indicador usado para cada caso.

(9) De hecho, en el propio «Libro verde. El futuro de la Política Pesquera Común» de la Comisión Europea (2001b), se explicita que entre las orientaciones básicas de la PPC se encuentran las de mantener el empleo y garantizar unos ingresos decentes a los pescadores.

Como se puede apreciar en el cuadro 7, existen grandes diferencias en la capacidad de generar empleo por tonelada desembarcada. Así, mientras que por término medio un barco español de la flota de los 300 necesita algo menos de 10 toneladas de pesca desembarcada para poder generar un empleo, las flotas de arrastre de fondo francesas, la polivalente irlandesa y la de arrastre demersal escocesa precisan de más de 45 toneladas. En un término medio se sitúan los segmentos de volanta francés y arrastre de crustáceos escocés, que necesitan desembarcar algo más de 16 toneladas de pescado para generar un empleo.

Cuadro 7

CAPACIDAD DE GENERAR EMPLEO

	1) España: flota 300	7) Escocia: arrastre crustáceos	4) Francia: volanteros	2) Francia: arrastre fondo<30 m	5) Irlanda: flota polivalente	3) Francia: arrastre fondo>30 m	6) Escocia: arrastre demersal
Trip./Ton	0,1086	0,0617	0,0609	0,0213	0,0197	0,0178	0,0138
Ton/Trip.	9,21	16,2	16,4	46,8	50,8	56,3	72,5

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros 4 y 5.

La ordenación de los segmentos cambia sustantivamente si utilizamos el criterio de los costes por tonelada de pescado desembarcada (ver cuadro 8). La flota que opera con menores niveles de costes totales por tonelada desembarcada es la polivalente irlandesa, seguida por los segmentos de arrastre franceses y de arrastre demersal escocés. En un tercer grupo se sitúan los volanteros franceses, los

Cuadro 8

COSTES DE LA ACTIVIDAD POR TONELADA DESEMBARCADA (EN EUROS/T)

	5) Irlanda: flota polivalente	2) Francia: arrastre fondo <30m	3) Francia: arrastre fondo>30m	6) Escocia: arrastre demersal	4) Francia: volanteros	7) Escocia: arrastre crustáceos	1) España: flota 300
C. corr/ton	705	938	938	1007	1.181	2.284	1.854
C. trip/ton	380	747	656	627	1.505	1.598	2.312
Amort/ton	193	136	131	91	341	365	395
C.Total/ton	1.278	1.721	1.725	1.725	3.027	4.247	4.561

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros 4 y 5.

Notas: Los costes de amortización se han calculado a partir de la estimación del valor de reemplazamiento del buque de pesca y suponiendo una vida útil del mismo de 30 años. El valor de reemplazamiento se ha estimado para cada caso suponiendo un coste fijo de 0,5 millones de euros por barco (para equipamientos de navegación, detección, etc.) a los que se le suman 5.000 euros por TRB y 500 por kW.

arrastreros de crustáceos escoceses y la flota española de los 300. Parece que en este caso la distancia entre los puertos base y los caladeros habituales de faena condicionan los resultados de forma que, por ejemplo, por término medio, los costes totales de extracción del segmento español triplican a los del segmento irlandés. Otro factor importante para explicar estas diferencias es el mayor o menor requerimiento de tripulantes a bordo, pues los tres segmentos con mayor capacidad de generar empleo (volanteros franceses, arrastre de crustáceos escocés y flota española de los 300) tienen unos costes laborales que, al menos, duplican a los del resto de los segmentos de flota contemplados.

Sin embargo, los costes medios de la actividad deben enfrentarse a los ingresos medios derivados de la misma. Cuando realizamos esta comparación obtenemos que la capacidad de generar renta por unidad desembarcada también es muy dispar. En el cuadro 9 vemos que ahora vuelven a situarse en los primeros lugares los segmentos de flota española de los 300, el arrastre de crustáceos escocés y los volanteros franceses. Es llamativa la enorme diferencia existente entre los tres segmentos mencionados y los cuatro restantes en capacidad de generar valor añadido por tonelada desembarcada. Así, por ejemplo, la flota española de los 300 por tonelada capturada y desembarcada genera entre tres y cuatro veces más renta que los segmentos de arrastreros franceses menores de 30 metros y los arrastreros demersales escoceses. Esta relación aún es mayor, si la comparamos con los arrastres franceses mayores de 30 metros y con la flota polivalente irlandesa.

Un indicador especialmente importante en la pesca es el que se refiere a la rentabilidad media de la actividad por tonelada desembarcada. Como es conocido, uno de los posibles instrumentos para asignar capacidades y derechos de pesca anuales o plurianuales puede basarse en división del TAC total de una especie y de una determinada zona en cuotas transferibles en un mercado libre euro-

Cuadro 9

GENERACIÓN DE RENTA POR TONELADA DESEMBARCADA (EN EUROS/T)

	1) España: flota 300	7) Escocia: arrastre crustáceos	4) Francia: volanteros	2) Francia: arrastre fondo<30 m	6) Escocia: arrastre demersal	3) Francia: arrastre fondo>30 m	5) Irlanda: flota polivalente
VAB/t	3.372	2.674	2.182	1.042	898	747	605

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros 4 y 5.

peo. Las empresas pesqueras acudirían a este mercado para adquirir sus derechos de pesca y, obviamente, estaría en mejor disposición de pagar precios más elevados y hacerse con los derechos, aquellos segmentos con mayor capacidad de generar beneficios por tonelada de cuota adquirida. Los resultados de la comparación en nuestro ejemplo se pueden observar en el cuadro 10. Nuevamente los arrastreros de crustáceos escoceses y la flota española de los 300 aparecen en lugares muy destacados, seguidos por el segmento de volantas francés. También en este caso es llamativa la disparidad de resultados, de tal forma que, por ejemplo, la flota española de los 300, en un hipotético mercado de cuotas de pesca, estaría en disposición de pagar un precio por tonelada unas cuatro veces superior al segmento polivalente irlandés (que pesca las mismas especies y en zonas similares) y, en el medio y largo plazo, se haría con los derechos de pesca.

Cuadro 10

GENERACIÓN DE BENEFICIOS POR TONELADA DESEMBARCADA (EN EUROS/T)

	7) Escocia: arrastre crustáceos	1) España: flota 300	4) Francia: volanteros	2) Francia: arrastre fondo<30m	6) Escocia: arrastre demersal	5) Irlanda: flota polivalente	3) Francia: arrastre fondo>30m
EBE/t	1.076	1.060	677	295	272	225	90

Fuente: Elaboración propia a partir de los cuadros 4 y 5.

5. REFLEXIONES FINALES

El reparto de las posibilidades de pesca de la flota mediante la aplicación del principio de estabilidad relativa establece un reparto fijo por país sin considerar el dinamismo de la flota ni las diferentes repercusiones de la misma sobre el conjunto de la economía. A cambio, la aplicación sistemática de este mecanismo de reparto tiene la virtud de la sencillez. Una vez establecidos los Totales Admisibles de Captura por especie y zona, la asignación de las cuotas correspondientes entre los diferentes países de la Unión se realiza de forma automática, sin más discusión política o técnica.

A la vista de los resultados expuestos en este trabajo, parece que tal reparto de las cuotas puede provocar ciertas contradicciones internas con los objetivos de la PPC y la sensación de discriminación de unos segmentos de flota en favor de otros. Por una parte, los Planes de Orientación Plurianual dentro de la Política de Estructuras persiguen adecuar el tamaño de la flota Comunitaria al de los recursos

naturales disponibles para la pesca, y para ello financia la retirada de buques de la actividad. Por otra parte, la Política de Mercados, entre otros objetivos, persigue garantizar niveles adecuados de rentas a los productores, para lo que se articulan mecanismos de defensa de los precios en el mercado. Y por otra, la Política de Conservación de los recursos busca promover el equilibrio duradero en la explotación de los recursos biológicos del mar y unas condiciones económicas y sociales apropiadas con el fin de garantizar la conservación, pero para ello utiliza un sistema automático de reparto de posibilidades pesqueras con el argumento de proteger a las regiones que dependen especialmente de la pesca (tanto de forma directa como indirecta por sus industrias auxiliares). En todo este conjunto de mecanismos de intervención no parece que prevalezcan los elementos relacionados con la eficiencia y sostenibilidad económica de las empresas pesqueras y sus distintos segmentos de flota. De esta forma existe la posibilidad de que se financie la retirada de flota eficiente, que perfectamente podría subsistir de tener acceso a mayores cuotas de pesca, y, de forma simultánea, también pueda financiarse la renovación de flotas de dudosa rentabilidad y ubicadas en mercados con necesidades de protección.

La introducción de elementos que incrementen la racionalidad económica se hace necesaria. Así, por ejemplo, aun manteniendo el principio de estabilidad relativa, se podría avanzar en la racionalidad económica facilitando el intercambio o posibilitando la transferibilidad onerosa de derechos de pesca entre empresas pesqueras de distinta nacionalidad. De esta forma se garantiza cierto nivel de renta a los pescadores por la asignación nacional de cuotas inicial, pero también se posibilita la sostenibilidad de aquellas empresas más eficientes capaces de rentabilizar las capturas aun a pesar de tener que pagar un precio para la obtención de los derechos de pesca. La reforma de la PPC del 2002 es una gran oportunidad para introducir este tipo de criterios de mercado que, por lo visto en nuestro ejercicio, podría beneficiar a la flota española que opera en aguas comunitarias.

BIBLIOGRAFÍA

- DAVIDSE, W. P. (Coord.) (1993): «Cost and earnings of fishing fleets in four EC countries. Calculated on an uniform basis for the development of sectoral fleetmodels». Ed. *Agricultural Economics Research Institute* (LEI-DLO). La Haya, Países Bajos.
- COMISIÓN EUROPEA (2000): Economic performance of selected European fishing fleets, Annual Report 1999. Concerted Action: Promotion of

- Common Methods for Economic Assessment of EU Fisheries (FAIR PL 97-3541).
- COMISIÓN EUROPEA (2001a): «Economic performance of selected European fishing fleets, Annual Report 2000». Concerted Action: *Promotion of Common Methods for Economic Assessment of EU Fisheries* (FAIR PL 97-3541).
- COMISIÓN EUROPEA (2001b): «Libro Verde. El futuro de la política pesquera común». Ed. *Comisión de las Comunidades Europeas*. Bruselas.
- FRANQUESA, R. (1997): «Estrategias Estatales y Política Común en la pesca europea», *Papeles de Economía Española*, 71: pp. 167-181.
- GONZÁLEZ LAXE, F. (1997): «La Política Pesquera Comunitaria. De los orígenes a los últimos cambios», *Papeles de Economía Española*, 71: pp. 148-166.
- GONZÁLEZ LAXE, F. y MACAU I NADAL, J. M. (1996): *Fortalezas y debilidades de la Europa Azul*. Ed. Fundación Caixa Galicia, A Coruña.
- HARDIN, G. S. (1968): «The tragedy of the commons». *Science*, 162: pp. 1.243-1.248.
- HOLDEN, M. (1994): *The Common Fisheries Policy*. Fishing New Books, Oxford.
- JENSEN, C. L. (2000): «A critical review of the Common Fisheries Policy», en A. Hatcher y D. Tingley (Eds.), *International Relations and the Common Fisheries Policy*, Ed. University of Portsmouth, Portsmouth, Reino Unido.
- PENAS, E. (1997): «La gestión de los recursos pesqueros en la Unión Europea», *Papeles de Economía Española*, 71: pp. 182-193.
- RODGERS, P. (2001): «The future of the EU's CFP and the future of the EU's fisheries: Some thoughts on the Green Paper», comunicación en la *XIII Annual Conference of the EAFE*, Abril 2001, Salerno, Italia.
- SURÍS, J. C.; VARELA, M. M. y GARZA, M. D. (1995): «Propiedad y soluciones pesqueras». *Revista de Economía Aplicada*, 7: pp. 5-26.
- VARELA, M. M.; SURÍS, J. C.; GARZA, M. D. e IGLESIAS, C. (2000): «Economía de la Pesca. Presente y futuro de la regulación pesquera en Galicia». Ed. *Instituto de Estudios Económicos Pedro Barrié de la Maza*, A Coruña.
- WHITMARSH, D.; JAMES, C.; PICKERING, H. y NEILAND, A. (2000): «The profitability of marine commercial fisheries: a review of economic information needs with particular reference to the UK». *Marine Policy*, 24: pp. 257-263.
- XUNTA DE GALICIA (2000): «Galicia y la Nueva PCP: Una propuesta de reforma». *Documento de trabajo de la Comisión de Pesca Galicia 2010*. Santiago de Compostela.

RESUMEN

¿Es discriminatorio el reparto de cuotas de pesca en la UE? Un caso de estudio

El objetivo de este trabajo es aportar información que nos permita argumentar mejor sobre las cualidades económicas del mecanismo automático de asignación utilizado en el seno de la Unión Europea para repartir los TACs de las diferentes especies y en las distintas zonas en cuotas de pesca nacionales. A través de un sencillo ejemplo, utilizando datos de siete segmentos de flota comunitarios, observamos que tal reparto no parece ser un instrumento económicamente neutral, pues puede favorecer la permanencia en la actividad de flota menos eficientes y con mayores necesidades de financiación comunitaria, o de flotas con menor capacidad generadora de renta y empleo.

PALABRAS CLAVE: Política pesquera, segmentos de flota europeos.

SUMMARY

Is the allocation of fishing quotas discriminatory in the EU? A case of study

The aim of this paper is to provide information that allows us to better argue about the economic attributes of the automatic allocation mechanism used by the European Union to distribute the TACs of the different species and zones to national fishing quotas. By means of a simple example, using data of seven EU fleet segments, we observe that such allocation mechanism seems not to be a neutral tool from a economic point of view, since it may favour the maintenance in activity of either less efficient fleets and with greater community financing needs, or fleets with less capacity to create rent and employment.

KEYWORDS: Fisheries policy, european fleet segments.