

«La Pesca Vasca y su futuro»

La pesca y su futuro son una constante en la Historia de nuestro pueblo. En continua adaptación a las situaciones imperantes, el sector pesquero vasco y sus hombres, continúan ejerciendo esta actividad económica de la que se es maestro y pionero. El Tratado de Utrecht en el siglo XVIII, la ampliación a las 200 millas, y el mismo Tratado de Adhesión a la CEE, marcan pautas importantes y no siempre positivas para el sector. La entrada en vigor del Acta Única Europea junto a la Política Común de la Pesca son, hoy, los retos más importantes de la flota vasca. El espíritu de los componentes del sector, la conjunción de intereses económico-políticos y la decidida ayuda de la Administración, son las claves de nuevas y venturosas singladuras, pese a que el mar es y seguirá siendo duro siempre.

Arrantza eta bere etorkizuna konstante bat dira gure herriaren Historian. Garaian garaiko joera nagusienetara moldatuz, euskal arrantzako sektoreak eta bere gizonak, ekonomi iharduera baztertu gabe jarraitzen dute, bertako maisu eta aitzindari izanez XVIII, mendeko Utrecht-eko Tratatuak, mugak 200 miliatara hedatzea, eta EEEri atxekitzeko Tratatuak bera, beste hainbeste zedarri inportante, eta ez beti positibo, izan dira sektore honentzat. Egun berriz, Europako Akta Bakarra indarrean sartzea eta Komunitateko Arrantza-Politika dira euskal flotaren erronkarik handienak. Sektore hau osatzen duten izpiritua, interés ekonomiko-politikoek joko bateratua eta Administrazioaren aldetiko laguntza erabakia dirá eman beharreko urrats berri eta menturazkoen giltzarriak, itsasoak beti-beti gogorra izanez jarraitzen duen eta jarraituko duen arren ere.

Fishing and its future are a constant theme in the history of our people. In a continual acceptance of prevailing situations, the Basque fishing sector and its men, continue to exercise the economic activity of which it is master and pioneer. The Treaty of Utrecht in the XVIII century, the extension of the 200-mile limit, and the Treaty of Adhesion to the E.E.C. itself, are important milestones which have not always been good for the sector. The coming into effect of the Single European Act together with the Common Fishing Policy are, the most important challenges for the Basque fishing fleet. The spirit of the factors which make up the sector, the conjunction of economic-political interests and the determined aid of the Government, are the keys of new and adventurous actions, in spite of the fact that the sea is and will always continue to be hard.

- 1. La pesca vasca hoy.**
 - 2. Futuro de la pesca.**
 - 3. Conclusiones.**
- Bibliografía.**

Palabras clave: Sector pesquero vasco, flota pesquera vasca, Acta Única europea, Política Común de la Pesca.
Nº de clasificación JEL: Q22, Q28

La historia de la pesca vasca es en cierto modo la historia del propio pueblo vasco. La constante readaptación a las condiciones existentes, la lucha por la supervivencia, los intereses económicos y políticos, han forjado una forma de ser de la cual no está exenta la tradición.

Hablar de futuro de la pesca vasca o de cualquier otra pesca no tiene sentido en un planteamiento únicamente economicista.

El desarrollo social, la calidad de vida, son, entre otros, factores que hay que tener en cuenta a la hora de valorar la evolución de un sector.

La opinión de un político, de un banquero o de un tecnócrata puede ser, y de hecho es, diferente de la de aquellos que viven del mar y para el mar.

La distinción entre «armador de primer piso» y el «armador de muelle» es notoria; aunque sean los dos necesarios. La pesca sólo puede subsistir gracias a los hombres que la componen en sus diferentes estamentos. De poco sirve una planificación en Bruselas o en Gasteiz

si faltan hombres que salgan a la mar, y esto es precisamente lo que ocurre en los países más avanzados. La materia prima es, hoy por hoy, tan importante como cualquier plan a realizar. No es posible entender al sector pesquero sin esta componente principal. Por ello mismo es complejo y difícil aventurar un futuro que, en la mayor parte de las ocasiones, se plantea sin la participación de quien está implicado directamente.

En consecuencia todo trabajo que se plantee en términos de futuro, adolece de soluciones concretas y definitivas.

La mar, la pesca, es dura y seguirá siendo dura.

1. LA PESCA VASCA HOY

1.1. Aproximación sociológica

La pesca vasca actual es inconcebible sin una breve aproximación sociológica a sus gentes, tanto de quienes la practican

de forma directa (maríñeles, arrantzales) como de las comunidades que componen estos núcleos.

El desconocimiento de la actividad pesquera provoca de facto enfrentamientos culturales en el binomio tierra-mar. Es difícil que un hombre de tierra adentro, sumergido de lleno en la actividad industrial, comprenda los «mecanismos» que se dan en las comunidades pesqueras.

Tras unos años en los que el tratamiento otorgado a lo que desde «adentro» se llamaban «pobres pescadores», se ha pasado, según experiencias demostradas, a una concepción diferente. El «pobre pescador» ha dado paso a una leyenda negra de «piratas», «esquiladores de los recursos naturales», «ésoos que no hacen más que ganar dinero», provocada, en mi opinión, desde planteamientos políticos y economicistas que poco, o muy poco, tienen que ver con la pesca y con quienes la practican.

Los planteamientos economicistas ligados a la «marcha» impuesta a Euskadi por los tecnócratas desarrollistas, llegan a la pesca en 1961 de la mano de la Ley de Protección y Renovación de la Flota Pesquera, con los resultados conocidos de un crecimiento desmesurado sin planificación ni control.

La industrialización introduce cambios en la flota, tales como salario, período vacacional e incluso ingresos altos; pero, a su vez, se produce un recrudescimiento del trabajo, estancias prolongadas en la mar, agudización del aislamiento social y familiar y, finalmente, pérdida del sentido y del significado del trabajo.

Las comunidades pesqueras, sus hábitos y costumbres permanecen, sin embargo, con escasas variaciones.

Fruto de este planteamiento economicista, se han tomado, asimismo, decisiones que afectan a toda una comunidad, decisiones en su mayor parte negativas que han agudizado el aislamiento social de estas comunidades pesqueras y que han provocado el rechazo de los pescadores, que valoran muy negativamente al Gobierno Central. Así, el 81% de este colectivo señala que esta institución no se preocupa de sus problemas, el 88% afirma que no se hace

nada para defender sus intereses e, igualmente, el 80% señala que por parte de las instituciones no se hace nada por los pescadores. La valoración que se hace de los Gobiernos Autónomos y de las Organizaciones sindicales es, asimismo, muy negativa.

1.2. El sector pesquero vasco hoy

El desconocimiento al que aludíamos anteriormente, al menos a nivel del gran público, sigue estando presente a la hora de conocer la realidad del sector pesquero actual.

Es importante, por ello, situar a la pesca vasca en su contexto, tanto económico como social; sólo así se pueden entender presente y futuro.

Según los últimos datos estadísticos publicados por el Gobierno Vasco en su Directorio de la Flota Pesquera, a 31 de diciembre de 1988, la flota pesquera ocupaba, durante este año, a 8.104 personas en calidad de tripulantes, con un aumento diferenciado de 54 tripulantes respecto al año anterior, lo que supone un aumento del + 0,7%. Esta cifra no es, en sí misma, muy espectacular, sin embargo, cobra relevancia en el contexto del Estado y de la OCDE, tal y como se observa en el cuadro y gráfico n.º 1.

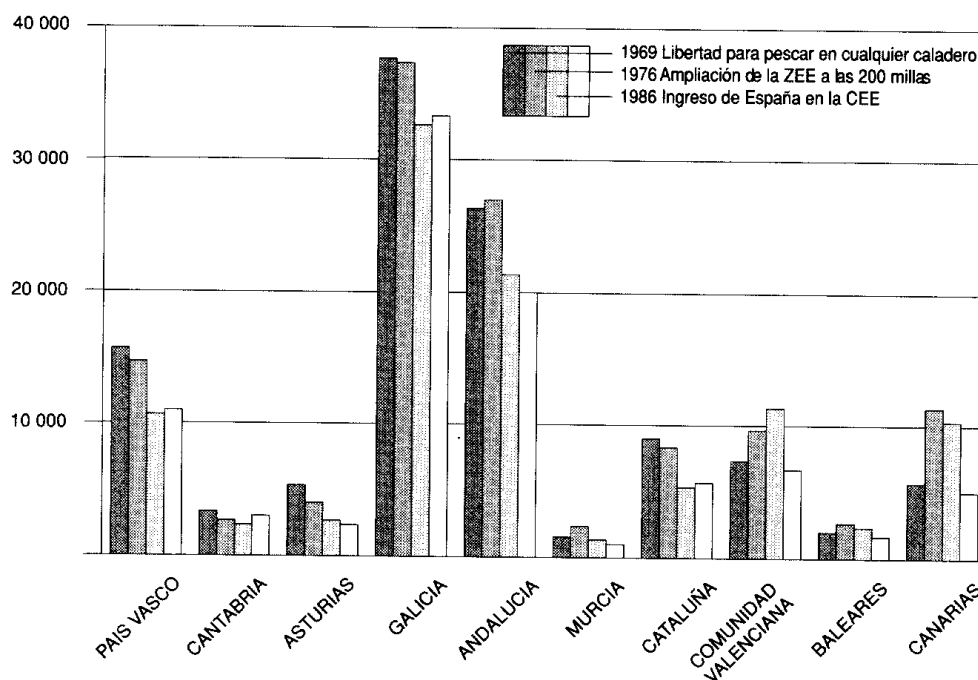
Este equilibrio de empleo se puede romper en sentido negativo caso de que la flota bacaladera desaparezca (cuadro n.º 7).

Otro cantar supone la valoración de los puestos que se generan en tierra con relación a los generados en la mar.

La multiplicación por siete, fruto en una primera fase, de las especulaciones interesadas de un grupo de armadores de Pasajes y tomada por Madrid como sacrosanto principio, ha dado paso a una multiplicación por 2,5-3,5, cifra nada desdeñable si se tiene en cuenta que estas cifras corresponden a poblaciones costeras que viven por y cara al mar.

La riqueza que esta actividad pesquera reporta a estos núcleos de población queda reflejada en el cuadro n.º 2, siempre con el valor relativo y con el crédito que hay que conceder, incluso, a la estadística oficial. En este mismo

Gráfico n.º 1. Evolución del censo de los pescadores en activo, 1969-1989



Fuente: Instituto Social de la Marina

Cuadro n.º 1. Evolución del censo de los pescadores en los Estados de la OCDE, 1966-1987

(Miles)

País	1966	1987	% Variación
Japón	500,0	418,0	-16
Estados Unidos	128,2	252,0	97
España	100,0	105,1 (*)	5
Canadá	81,0	85,0	5
Italia	115,2	55,0 (*)	-52
Portugal	54,0	40,0 (*)	-26
Noruega	51,3	29,9	-42
Francia	42,3	29,9	-29
Reino Unido	25,8	21,5	-17
Dinamarca	17,0	9,0	-47
Irlanda	5,5	7,0	27
Holanda	5,2	4,5 (*)	-13
Alemania	9,7	3,0	-69
Belgica	1,9	1,3	-32
TOTALES	1.137,1	1.061,2	- 7

(*) Censo de pescadores de 1986. Fuente: OCDE. 1989.

Cuadro n.º 2. Evolución de la pesca desembarcada en la CAPV. Bajura

(Kg./Miles de pesetas)

Puertos	1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988	
	Cantidad	Valor	Cantidad	Valor	Cantidad	Valor	Cantidad	Valor	Cantidad	Valor	Cantidad	Valor	Cantidad	Valor
Donostia/ S. Sebastián	903.999	117.147	715.170	128.968	341.666	110.171	749.758	103.776	1.114.720	113.629	405.455	133.770	678.537	141.781
Getaria	8.643.512	1.150.493	10.063.077	1.351.143	9.006.101	1.576.001	5.483.458	1.434.951	5.103.380	1.290.086	6.271.415	1.568.710	7.627.169	1.866.780
Hondarribia	3.966.469	1.070.335	6.144.604	1.343.576	6.725.720	1.425.868	4.767.308	1.412.114	5.482.268	1.212.065	7.347.052	1.619.787	7.233.429	1.577.842
Motriko	2.188.759	326.376	2.575.140	373.403	2.437.090	378.848	1.845.832	463.074	2.186.288	510.798	2.741.752	614.567	2.554.482	626.728
Pasajes S. Pedro	3.790.669	867.298	3.758.180	963.900	2.567.896	927.198	2.134.730	944.418	2.551.232	1.052.470	2.612.446	961.522	3.568.763	1.146.969
Total Guipúzcoa	19.493.408	3.531.649	23.256.171	4.160.990	21.080.473	4.418.086	14.980.906	4.358.336	16.437.888	4.199.048	19.378.120	4.898.356	21.662.380	5.360.100
Arminza	104.149	17.515	104.989	18.633	105.846	19.879	104.000	16.876	143.162	16.302	148.322	28.137	122.622	25.751
Bermeo	13.947.818	2.511.114	13.422.138	2.320.358	15.922.405	2.810.021	11.229.053	3.064.736	10.851.569	2.450.177	13.723.871	2.757.074	13.433.520	3.138.618
Elantxobe	15.856	67.246	304.298	144.817	262.601	137.022	190.235	50.656	166.961	76.611	227.324	89.868	201.917	71.918
Lekitio	2.528.810	420.009	3.669.194	678.410	3.916.123	678.125	1.592.696	447.426	1.285.236	350.978	2.520.762	686.488	2.339.516	648.527
Mundaka	23.007	7.681	30.871	10.819	32.454	12.411	41.000	11.607	36.261	13.501	38.501	15.870	34.260	12.067
Ondárroa	9.064.094	1.477.626	12.006.294	1.822.880	13.132.511	2.517.084	11.667.443	2.631.155	12.682.792	2.311.021	13.361.320	2.683.787	12.214.866	2.638.112
Santurtzi	90.267	5.744	147.914	29.606	93.168	11.982	80.449	18.595	103.395	17.063	86.603	18.517	168.188	26.566
Total Bizkaia	25.916.706	4.506.935	29.686.348	5.025.523	33.465.108	6.186.525	24.905.826	6.241.051	24.969.376	5.235.653	30.106.703	6.279.741	28.514.889	6.561.559
Total CAPV	45.410.114	8.038.584	52.942.519	9.189.513	54.545.581	10.604.611	39.886.732	10.599.387	41.407.264	9.434.701	49.484.823	11.780.097	50.177.269	11.921.659

Fuente: Anuario Estadístico del Sector Agroalimentario. 1988. CAPV. Gobierno Vasco.

(*) Incluidas las algas vendidas a través de las cofradías de San Sebastián y Hondarribia.

contexto, la Importancia de la aportación de la pesca al PIB, cifrada en un 1,5%, excede por su incidencia socioeconómica de dicho porcentaje.

1.3. La flota pesquera

La flota pesquera vasca, según el censo 31 -12-88, elaborada por el Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, se compone de 745 embarcaciones con 119.762,66 toneladas de Registro Bruto, una potencia de 412.431 HP y una edad media de 16,7 años (ver cuadro n.º 3).

Si tomamos como referencia el cuadro n.º 3, observamos que el número de buques censados ha disminuido en dos unidades tras un total de 40 altas y 42 bajas el último año, lo que indica un relativo estancamiento respecto a 1985, en cuanto al número de unidades.

El TRB, con un aumento de 2.419,26 toneladas, aumenta en un + 2,1%, al igual que la potencia total de la flota, + 2,7%.

El hecho más destacable es, sin embargo, el estancamiento de la edad media de la flota pesquera teniendo en cuenta que es la misma que en 1985. Este dato indica, en principio, que los armadores han ido renovando lenta pero paulatinamente sus buques, con lo que la amenaza de un flota vieja y, por tanto, poco competitiva, queda momentáneamente en entredicho.

Tras esta introducción de carácter general, exponemos las diferentes modalidades de esta flota en función

a la organización económica y de la especie capturada.

— Modalidad integrada y gestionada por cofradías-OP (Organización Productores).

- Flota de bajura.

— Modalidad con estructura empresarial.

- Flota de arrastre y palangre al fresco, también conocida como altura.
- Flota atunero-congeladora.
- Flota bacaladera.
- Flota arrastrero-congeladora.

1.3.1. Flota de bajura

La pesca de bajura de Euskadi está nucleada alrededor de 16 cofradías repartidas a lo largo del litoral y agrupadas en sus respectivas Federaciones Territoriales, que, a su vez, se han constituido como Organizaciones Productoras-OPES, siguiendo la normativa comunitaria.

La flota de bajura se compone de 528 buques con 26.742,35 Toneladas de Registro Bruto (TRB), 135.841 HP y 4.146 tripulantes. Esta flota se subdivide, además, en función a la modalidad de pesca y especies capturadas en flota de superficie (ver cuadro n.º 4).

La flota de superficie se caracteriza por el poste de los buques (más de 50 TRB) como la tripulación (entre 15 y 17 hombres), así como por las especies que captura (anchoa, bonito, cimarrón, chicharro, sardina y verdel), si bien hay que destacar a la pesca de anchoa, túnidos, bonito y cimarrón como ejes de su actividad.

Cuadro n.º 3. Evolución de la Flota Pesquera Vasca 1985-1988

	1985	1986	1987	1988
Número buques.....	748	746	747	745
TRB	113.199,42	113.983,12	117.343,40	119.762,66
Potencia	387.278	391.542	401.626	412.431
Tripulación.....	7.950	7.938	8.050	8.104
Edad media	15,6	16,2	16,7	16,7

Cuadro n.º 4. CAPV: Flota de Bajura

	1985	1986	1987	1988
Número buques.....	543	542	534	528
TRB	28.190,91	27.883,35	27.014,08	26.742,35
Potencia	129.773	130.861	131.344	135.841
Tripulación	4.405	4.327	4.189	4.146
Edad media	16,0	16,6	17,2	17,5

Fuente: Directorio de la flota pesquera vasca. 1988. Pág. 16. Gobierno Vasco.

Las campañas de esta flota se ejecutan entre primavera y verano-otoño, debido al carácter migratorio de las especies anteriormente citadas y podemos afirmar que si una de estas campañas falla es muy difícil recuperar el ejercicio. Dicho de otro modo, ante la falta de anchoa es obligado realizar una excelente campaña de túnidos y viceversa.

La actividad desarrollada por esta flota se puede encuadrar, por otra parte, en el ejercicio de la pesca industrial. La potencia de los buques, la capacidad de pesca y el desarrollo tecnológico, así lo aconseja, pese a que tácticamente puede interesar otro tipo de denominación.

La flota artesanal está compuesta por embarcaciones de 50 TRB y tripulaciones que no exceden de 5 personas, dándose la posibilidad de que faenen una o dos personas. Las embarcaciones más conocidas de esta flota son las denominadas «merluceras», llamadas así por la especie que capturan en la modalidad de palangre y pincho-caña, si bien también se dedican al besugo, verdel y otras especies de alto valor en el mercado.

El escaso porte de estas embarcaciones condiciona, a su vez, los desplazamientos hacia los caladeros situados a lo largo del litoral y de la fosa de Capbreton.

1.3.2. La flota de altura al fresco

La flota de altura al fresco en sus dos modalidades, arraste y palangre, se

concentra en los puertos de Ondárroa, Pasajes y Bilbao, con 86, 30 y 3 unidades, respectivamente, lo que suma un total de 119 unidades.

La potencia de estas unidades es de 92.538 HP y 26.897,49 TRB, mientras que la edad media de estos barcos asciende a 17,4 años.

El número de tripulantes empleados en esta flota es de 1.740, lo que representa una estabilidad respecto a 1985 y un decrecimiento respecto a 1987 (ver cuadro n.º 5).

La actividad de esta flota se circunscribe al área de aguas de la CEE, siguiendo las directrices emanadas del Tratado de Adhesión a la CEE, siendo las especies más cotizadas la merluza, el rape, el gallo, la cigala y el lenguado, destacando sobre manera la merluza.

Aunque la brevedad del espacio impide hacer disquisiciones de análisis profundos, merece la pena resaltar la disposición divergente de la política pesquera de los puertos de Ondárroa y Pasajes.

En 1979, Pasajes y Ondárroa contaban con 154 y 72 unidades, respectivamente. En 1986, Pasajes contaba con 34 unidades y Ondárroa con 84. Hoy, Ondárroa cuenta con 86 unidades y Pasajes con 30 y esta flota, con arreglos internos, con más o menos problemas, viene operando con normalidad.

1.3.3. Flota atunero-congeladora

Esta es una flota de nacimiento tardío en Euskadi que se caracteriza tanto por

Cuadro n.º 5. **Evolución de la Flota Pesquera Vasca: flota de Altura al Fresco**

	1985	1986	1987	1988
Número buques	120	118	121	116
TRB	27.900,28	27.434,73	27.914,32	26.897,49
Potencia	97.381	93.512	94.653	92.538
Tripulación.....	1.735	1.738	1.813	1.740
Edad media	15,7	16,4	17,1	17,4

Fuente: Directorio de la flota pesquera vasca. 1988. Pág. 16. Gobierno Vasco.

la especialización de las capturas (túndidos) como por la dispersión de las áreas de pesca donde actúa y de desembarco.

La flota atunero-congeladora vasca está compuesta por 32 buques que suman un total de 31.363,91 TRB y una potencia de 88.730 HP; mientras que la edad media es de 11,1 años (31-12-88) ocupando a 707 tripulantes (ver cuadro n.º 6).

Conviene hacer una precisión con respecto a este censo, ya que la práctica totalidad de la flota española —54 unidades— tienen sus organizaciones empresariales en Bermeo, aunque repartida en las Asociaciones Anabac y Agac (Madrid).

El subsector se caracteriza, además, por sus mayores rendimientos pesqueros

y económicos en relación al resto de subsectores, además de por una gestión empresarial más racional en la extracción y comercialización.

Las áreas de pesca de esta flota se extienden principalmente a lo largo de la costa de África, el océano Indico y en menor medida el océano Pacífico.

1.3.4. *La flota bacaladera*

La flota bacaladera vasca está concentrada en el puerto guipuzcoano de Pasajes. Cuenta con 24 unidades, de 13.573,28 TRB y una potencia de 34.250 HP, siendo la edad media del buque de 19,1 años (31-12-88) (cuadro n.º7).

Cuadro n.º 6. **Flota Atunero-Congeladora Vasca**

	1985	1986	1987	1988
Numero de buques.....	33	32	32	32
TRB	30.248,68	30.962,44	30.962,44	31.363,91
Potencia	88.140	91.	91.590	88.730
Tripulación	700	590	708	707
Edad media	9,4	695 9,7	10,7	11,1

Fuente: Directorio de la flota pesquera vasca. Pág. 17.

Cuadro n.º 7. Flota Bacaladera Vasca

	1985	1986	1987	1988
Número buques	25	25	26	24
TRB	12.839,72	12.839,72	13.707,66	13.573,28
Potencia	31.000	31.000	32.900	34.250
Tripulación.....	538	551	607	578
Edad media	18,7	19,7	20,5	19,1

Fuente: Directorio de la flota pesquera vasca. Pág. 17.

Las áreas de pesca de esta flota que ocupa a 578 tripulantes se circunscribe al área de influencia de la NAFO y a la zona de Sualbard (Noruega), si bien en esta zona los bacaladeros vascos han quedado durante los últimos años relevados del acceso a pescar en beneficio de otros países.

La imposibilidad de pescar otras especies que no sean el bacalao condicionan la rentabilidad de esta flota de tan arraigada tradición e inmersa en la mayor crisis de su historia moderna.

1.3.5. La flota arrastrero-congeladora

Este es un subsector de nacimiento tardío en Euskadi. Su primera aparición

como colectivo se produce en el censo del Gobierno Vasco de 1985. Agrupa en la actualidad a 45 unidades de 21.185,3 TRB y 61.072 HP, ocupando a 933 tripulantes, la edad media de esta flota es de 8,3 años (31-12-88), lo que implica la consideración de un nacimiento tardío (ver cuadro n.º 8).

La flota arrastrero-congeladora vasca está diseminada a lo largo del mundo. Marruecos, Mauritania, Guinea Conakry, Guinea Bissau, Mozambique, Namibia, Sudáfrica, Malvinas o Boston son caladeros donde operan estos buques.

Las especies que capturan en esta modalidad son: merluza, calamar, pulpo, pota, etc.

Es importante hacer una precisión respecto de esta flota y sus orígenes.

Cuadro n.º 8. Flota Arrastrero-Congeladora

	1985	1986	1987	1988
Número buques	27	29	34	45
TRB	14.023,83	14.862,88	17.744,90	21.185,63
Potencia	40.984	44.579	51.139	61.072
Tripulación.....	572	627	733	933
Edad media	11,9	12,4	10,4	8,3

Fuente: Directorio de la flota pesquera vasca. Pág. 18

Por un lado, existen buques construidos específicamente para esta modalidad, por otro lado, se han producido modificaciones, alargamientos de casco e introducción de nuevas unidades.

1.4. Análisis sectorial

Este apartado pretende introducir algunas variables en la mera interpretación y lectura de los cuadros derivados de las magnitudes económicas. Por ello, siempre será susceptible de crítica y, sin embargo, está fundado en experiencias e informes contrastados con representantes del sector y de la administración.

1.4.1. Flota de bajura

El subsector de bajura continúa en su línea descendiente e ininterrumpida desde 1985. En 1987-88 este subsector había perdido 6 buques de 271,73 TRB y 43 tripulantes. La potencia, por el contrario, aumentaba con la inclusión de nuevos motores y la edad media se mantenía estable con la aportación de 21 buques nuevos (15 de nueva construcción). Los 27 barcos eliminados en 1988, correspondían a ventas fuera de la CAV (13), desguace (13) y hundimiento (1).

Estas cifras en sí mismas indican que la flota desciende lentamente pese a «la resistencia» opuesta por el armador vasco de bajura. La resistencia aludida tendría poco sentido en función a las capturas de anchoa (en franca regresión) y de bonito.

Una vez más, la componente sociológica del arrantzale de bajura hace que los barcos viejos se sustituyan, que se incluyan nuevos motores y que se siga manteniendo el número de tripulantes.

En este sentido, la aleatoriedad de las capturas de las especies migratorias a las que va dirigida esta flota no impide que un barco pase de padre a hijo.

Con independencia de esta consideración tradicional, hay que señalar que esta flota tiene que buscar una mayor rentabilidad con la inclusión de la tercera campaña. La comercialización y el valor añadido que le den a sus productos

(bonito del norte) son, igualmente, decisivos para conseguir la justa dimensión de esta flota, hiperdimensionada con respecto al volumen de capturas ejercidas.

1.4.2. Flota de altura al fresco

Este sector se mantiene estable a lo largo de los últimos años. La adaptación a la normativa comunitaria y el Tratado de Adhesión, que regula la actividad de estos buques, ha facilitado la normalización del sector.

Una «vieja» disputa —los Derechos de Pesca— continúan marcando las pautas de la actividad empresarial de esta flota. Así, Pasajes tiene más derechos de pesca que barcos que pueden ejercitarlos, mientras que Ondárroa continúa comprando estas licencias a los armadores de Pasajes.

El lado bueno del Tratado de Adhesión está en la posibilidad que se le ofrece al armador de regular su actividad en los próximos años, donde la planificación empresarial y el control de los recursos permitiría a esta flota una estabilidad de la que antes carecía. Por otra parte, la especulación y los «no armadores» van desapareciendo progresivamente y en este sentido se observa un mantenimiento de flota en Ondárroa y una ligera tendencia a la baja en Pasajes.

La comercialización de las especies es otro motivo de reflexión, ya que las pautas marcadas con relación a los exportadores e importadores de pescado son hoy un callejón sin salida.

La difícil situación de Pasajes, con los compradores divididos y la nula intervención del armador en el proceso comercializador, impiden una estrategia común que está redundando en beneficio de terceros (Francia, Dinamarca, Gran Bretaña).

Vistas así las cosas, parece que mientras haya pesca todo va bien y lo demás son problemas internos y, sin embargo, esto no es así. ¿Por qué? La estabilidad es más bien dudosa. ¿Por dónde vamos?, ¿qué vamos a hacer?, ¿construimos o no?, son preguntas habituales en los puertos y, entretanto, la nueva política pesquera de la CEE se está gestando.

El armador que faena en aguas de la CEE tiene hoy, más que nunca, la obligación de estar presente en los foros donde se discute la política pesquera.

Hoy, las decisiones las toma un tecnócrata de primer piso y esto hay que tenerlo en cuenta. En la medida en que sector y administración pesquera elaboren estrategias conjuntas, será posible mejorar las condiciones de quienes están dispuestos a actuar en función a una determinada interpretación del stock existente, de las relaciones con terceros países o, simplemente, de la imagen.

1.4.3. Flota atunero-congeladora

El sector atunero congelador se mantiene muy estable a lo largo de los últimos cinco años. En 1988 aumenta su TRB en 401,47, aunque disminuye su potencia en 2.860 CV. en líneas generales, se puede afirmar que la flota atunero-congeladora ha tocado techo en cuanto al número de unidades y que la inclusión en la CEE ha beneficiado a este sector.

La modificación efectuada por la Comisión de las Comunidades Europeas en el Plan de Orientación Plurianual en cuanto al incremento del número de toneladas, 9.399, entre 1987 y 1991 ha permitido la construcción de nuevas unidades, con lo que, de alguna forma, la edad de la flota se sigue manteniendo.

La mayor dificultad y, a su vez, el reto con que se enfrentan los atuneros-congeladores son los precios que se derivan del precio del túnido en el mercado internacional; así como el «dumping» practicado por otros países, es decir, la comercialización del producto en situaciones de venta bajo precios del mercado.

La situación de privilegio en que se sitúa esta flota, primera de la CEE, en varias ocasiones aliada de Francia, permite, ante el déficit de la balanza pesquera comunitaria, observar con optimismo este subsector.

1.4.4. Flota bacaladera

La flota bacaladera vasca se encuentra sumida en la mayor crisis de su historia moderna, tanto estructural como políticamente.

Estructuralmente, podemos afirmar que los buques continúan siendo los mismos, que se mantienen en una edad de 20 años y que los tripulantes son los mismos con ligeras variaciones a la baja.

Políticamente, el caso cambia. La reducción de la cuota del bacalao en un 60% en 1989—se ha pasado de 43.510 a 17.135 tm— sitúa a este subsector en trance de desaparición.

La falta de acceso al recurso en Flemish Cap (cuota 0), Svalbard y Groenlandia y la drástica reducción de la cuota en aguas NAFO condiciona decisivamente el futuro de esta flota. Por si esto fuera poco, la posible salida de estos barcos a otras pesquerías mediante la construcción de unidades que se dedicaran a una modalidad mixta —salazón y congelado— queda en entredicho como consecuencia de la nefasta actuación de Madrid, que, mediante Orden Ministerial, impide esta actividad.

En este contexto, no viene mal recordar las manifestaciones efectuadas por un directivo de la flota bacaladera denunciando la campaña de desprestigio realizada por Canadá contra el sector bacaladero y que, además, apoyaban coyunturalmente las tesis del organismo NAFO, en cuanto a la conveniencia de reducir las cuotas, hecho que finalmente se produce. Esta denuncia no fue tenida en cuenta en su momento y, sin embargo, plantea varias preguntas:

¿Ha existido una política empresarial por parte de los bacaladeros que impida el éxito de tales campañas? ¿Existe o ha existido una estrategia conjunta sector-administración que evite la desaparición del sector?...

Si ante momentos delicados históricamente, el pescador, sus representantes y las organizaciones empresariales no van unidos, ésta es una flota a desaparecer.

1.4.5. Flota arrastrero-congeladora

La flota arrastrero-congeladora es la más moderna de la CAV, con 8,3 años y continúa en plena expansión, aumentando en 11 unidades entre 1987 y 1988.

La operatividad de estos buques queda condicionada a los accesos a los recursos de terceros países, por lo que la situación siempre dependerá de los acuerdos suscritos entre la CEE y estos últimos.

Los acuerdos con terceros países serán, según todos los indicativos, más dificultosos a medida que vaya transcurriendo el tiempo. Dado que estos caladeros quedan situados, mayormente, en el área de influencia de países subdesarrollados, es previsible que éstos soliciten contraprestaciones económicas y ventajas comerciales que la CEE tendrá que sopesar, lo cual no implica una situación de desventaja.

La fuerte reducción de licencias (de 28 a 9, en 1988) operada en Malvinas, caladero tradicional, así como la disminución de capturas en el Atlántico Sudoriental, indican igualmente dificultades para esta flota.

La comercialización es el segundo talón de Aquiles de esta flota. A las ya delicadas situaciones que se producían con los países del Este estando fuera del ámbito comunitario, se le suman ahora las relaciones CEE-Este en un régimen de cooperación política con consecuencias imprevisibles para la flota arrastrera.

El armador vasco deberá estar muy encima de las conversaciones que se produzcan en este ámbito, dada la potencia pesquera del desaparecido Este europeo, a la vez que deberá reforzar su presencia en Bruselas, para la consecución de mejores acuerdos en pesca.

2. EL FUTURO DE LA PESCA

2.1. Introspección histórica

Los intereses comerciales y políticos determinaron en la década de los 60 el inicio de una serie de posturas que han tenido una incidencia capital en el desarrollo y posibilidades de las pesquerías.

Estas medidas se han nucleado en torno a tres grandes apartados:

- 200 millas.
- Europa Azul.
- Tratado de Adhesión.

En 1976, la III Conferencia del Mar en La Haya ratificaba, de forma irreversible, los Derechos de los Estados ribereños a extender el límite de sus aguas jurisdiccionales hasta las 200 millas. Previamente, Salvador (1951), Chile, Ecuador, Perú (1952), Panamá (1967), Uruguay (1969) e Islandia (1975) habían adoptado esta medida de forma unilateral. De esta forma, los recursos existentes en dicha zona quedaron bajo el control de los Estados ribereños, los cuales fueron imponiendo gradualmente sus pretensiones.

Entre otros casos, hay que resaltar el grave quebranto que dicha medida ocasionó a la flota comunitaria de entonces, como es el caso del bacalao alemán y británico en Islandia. Similar medida fue adoptada por Noruega y Canadá en 1976, obligando a una postura definitiva a los entonces miembros de la CEE-10.

La gestación de la Europa Azul que hoy conocemos se fundamenta en medidas tomadas con relación a presiones e intereses no siempre comunes a los países miembros.

Nacida al socaire del Tratado de Roma en 1957, la Política Pesquera Común no comienza a tener verdadera entidad hasta 1968, fecha en que la Comisión presentó una propuesta sobre política de estructuras y otra sobre organización común de mercados, las cuales entraron en vigor en 1971.

Desde esa fecha hasta 1983 y más específicamente desde la existencia de la corriente favorable a la ampliación de aguas jurisdiccionales a 200 millas, se produce una «batalla interna» entre los países miembros sobre todo por el control de los recursos.

El 25 de enero de 1983, los Diez configuraron la nueva Europa Azul, con cinco ámbitos de actuación comunitaria:

- Medidas de control para las capturas.
- Medidas de conservación de los recursos.
- Fijación de TAC (Total Admisible de Capturas) y reparto en cuotas nacionales.
- Organización de los mercados.
- Política de estructuras.

En el contexto anterior y de forma paralela se fue tratando la negociación de la adhesión a la Comunidad Económica Europea que culminó con la firma del Tratado del 11 de junio de 1985.

La flota española, desde aquel momento primera potencia pesquera de la CEE, fue objeto de un tratamiento político de los países miembros y del sector, desde el inicio de las negociaciones. En ocasiones fue presentada como la gran perdedora y, en otras, como la gran ganadora.

Mi opinión es que la pesca y su importancia fue hipervalorada en el conjunto de la negociación para, finalmente, dar paso a un tratado ambiguo del que habrá que sacar consecuencias en el ámbito del Acta Única Europea, así como de la aplicación y desarrollo de los reglamentos que se deriven del Acuerdo Pesquero suscrito por el ministro Carlos Romero.

Con relación a la pesca vasca, los puntos más importantes hacían referencia a:

- *Pesca artesanal y de superficie.* Autorización para faenar en las condiciones habituales, pese al problema que posteriormente se planteó con los pescadores de pincho-caña en la denominada VIII-C.
- *Pesca de altura al fresco.* Autorización para faenar 150 unidades de forma simultánea sobre una lista base de 300 barcos y cláusulas transitorias como es el caso del box irlandés.
- *Acuerdos con terceros países.* Los acuerdos suscritos por España pasan a ser gestionados directamente por la CEE, con lo que esto implica de negociación global, no sólo en el ámbito particular de la pesca.
- *Organización Común de Mercados.* Aspecto en el que destaca la supresión de aranceles y también de otras contrapartidas.

2.2. Acta Única Europea

La comunicación de la entrada en vigor del Acta Única Europea (A.U.E.) aparece

publicada en el Diario Oficial de las Comunidades del 29 de junio de 1987 y es ratificado por España en el BOE del 3 de julio de 1987.

El artículo 13 del A.U.E. establece que:

«La comunidad adoptará las medidas destinadas a establecer progresivamente el mercado interior en el transcurso de un período que terminará el 31 de diciembre de 1992.»

«El mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores, en el que la libre circulación de mercancías, personas y capitales estará garantizada.»

El 1 de enero de 1993 es, pues, la fecha teórica del arranque del mercado único entre los doce países miembros de la CEE.

¿Por qué hacemos mención al A.U.E. de forma específica?

El A.U.E. afectará a las empresas pesqueras vascas como tales por lo que significa de liberalización de movimientos de mercancías, servicios, personas y capitales en los términos generales en que esto puede afectar a cualquier empresa; pero incluso en su calidad de pesquera, estará condicionada y afectada en sus planteamientos por la P.C.P. (Política Común Pesca), que tiene también sus planteamientos, problemática, orientaciones y plazos.

2.2.1. Cuestiones generales

Antes de abordar la P.C.P. (Política Común Pesca) en sus apartados de recursos, mercados y política de estructuras conviene señalar asuntos que afectarán el futuro en cuestiones tales como:

La cuestión social

La propuesta de armonización fiscal (IVA) no es viable si preexisten las enormes diferencias entre los países miembros. Ejemplo: tipo medio de IVA, 12% España y 22% Dinamarca. Para evitar estas distorsiones, por otra parte insostenibles, se han apuntado una serie de medidas indirectas, que armonizarán los gravámenes de imputaciones de un producto a otro, y medidas directas como la fiscalidad de sociedades.

Los servicios financieros

En el nuevo mundo de las finanzas sin fronteras, los bancos y las compañías de seguros competirán libremente, con lo que es previsible una nivelación de las tarifas.

La Europa Social

La Europa Social avanza, en opinión de Jacques Delors, menos rápidamente que la Europa económica, dadas las dificultades de las respectivas disposiciones estatales.

En teoría, cualquier trabajador puede embarcarse en un pesquero, con lo que los excedentes que se pueden producir en el sector vasco pueden ser absorbidos por otras comunidades pesqueras que necesitan de mano de obra cualificada.

En la práctica, la falta de definición de esta Europa Social hará que los trabajadores se muevan, en principio, en el ámbito de sus respectivas zonas de influencia.

Las relaciones entre empresa y trabajador (organizaciones sindicales) son, hoy por hoy, imposibles de prever, dadas las diferentes opciones de los países miembros.

2.2.2. Europa Azul. Política Pesquera Comunitaria

La Política Pesquera Comunitaria surge en 1962 como parte de la política agrícola común. En 1970 se va diferenciando de esta última con motivo de las transformaciones del Decreto Internacional del Mar y nace ya con entidad propia el 25 de enero de 1985.

Los tres pilares básicos de esta política son:

- Política de recursos (internos y externos).
- Política de mercados.
- Política de estructuras.

1) Política de recursos

La política de recursos internos nace con un marcado acento conservacionista.

La extensión de las aguas jurisdiccionales de la CEE a 200 millas se

acompañó con medidas de control, gestión y conservación que con pequeñas variaciones permanecen hoy constantes.

En el aspecto externo, la política comunitaria se rige de terceros países básicamente mediante compensaciones.

2) Política de mercados

Pretende la estabilidad de los mercados garantizando el nivel de vida de la población pesquera y asegurando el aprovisionamiento regular y a precios razonables de los consumidores.

Se crean las Organizaciones de Productores que establecen normas comunes de comercialización y se da paso a un sistema de precios interiores, una política de aranceles para garantizar el abastecimiento y también unos precios de referencia frente a las importaciones de pescado y un sistema de retribuciones económicas a las exportaciones.

3) Política de estructuras

Se pretende un desarrollo racional de las capacidades de producción (extracción) de las flotas de la CE, mediante la concesión de ayudas para la construcción y modernización de barcos, previos los correspondientes desguaces, en un intento de adaptación a las capacidades reales, lo que lleva y está llevando, a una reducción de la flota.

2.2.3. ¿Qué está pasando con la Europa Azul?

Con independencia de palabras más o menos rimbombantes y de cara a la galería, lo cierto es que hay una realidad pesquera en las disposiciones legales publicadas en el Boletín Oficial de las Comunidades Europeas y que afectan decisivamente al futuro de la pesca, tales como los planes plurianuales, los recursos internos y externos, los mercados y las estructuras.

Desde la complejidad que entrañaría el desarrollo puntual de cada uno de estos apartados, señalamos por su importancia el Plan Plurianual de España, que marcará la situación de la flota al 31-12-91, y el Plan de Estructuras.

El programa concierne a toda la flota pesquera de España y abarca todo el territorio del Estado, comprendidas las Islas Canarias, Ceuta y Melilla. El programa deberá conseguir:

- Una disminución del conjunto de la flota pesquera en actividad, que la sitúe en el nivel de 648.607 TRB y de 2.088.783 HP.
- Una reestructuración de todos los sectores de la flota pesquera mediante la renovación de aproximadamente el 15% de los buques con una eslora entre perpendiculares entre 6 y 9 ó 12 metros y la renovación de aproximadamente la tercera parte de los buques cuya eslora entre perpendiculares es superior a 9 ó 12 metros.
- Una modernización de los buques existentes, sin que ello implique ni aumento de tonelaje ni de la potencia unitaria de los mismos.

La evolución de la flota pesquera en actividad durante el período cubierto por el programa deberá realizarse dentro de los límites señalados en el cuadro n.º 9.

En cuanto a los caballos de potencia, la situación se refleja en el cuadro n.º 10.

Para alcanzar los objetivos precitados, será necesario aplicar las siguientes medidas:

- Para la flota activa que faena en aguas comunitarias:
 - Una disminución de la capacidad global de los buques que faenan en la franja costera atlántica conforme a los objetivos contenidos en los cuadros anteriores.
 - Una disminución más acentuada de la capacidad global de los buques que faenan en el Mediterráneo, dentro del límite de los objetivos contenidos en los cuadros anteriores.
 - Una evolución conforme a las exigencias del Acta de Adhesión de flotas de altura al fresco en aguas de la CEE y de la de bajura.
- Para la flota activa que faena en aguas de Estados terceros:
 - Una disminución de la capacidad global de los barcos, expresada en tonelaje y potencia, dentro del límite de los objetivos contenidos en los cuadros anteriores.
- Para la flota atunera oceánica en actividad.

Cuadro n.º 9. Evolución de la flota pesquera vasca en actividad según programa de orientación plurianual 1978-91.

	Situación al 1-1-87	Objetivos al 31-12-91
Barcos inferiores a 6 metros	7.647	7.500
De 6 a 9 ó 12 metros	30.889	30.593
Superiores a 9 ó 12, de los cuales:		
Aguas nacionales	136.254	133.528
Mediterráneo, Atlántico Sur y Canarias	60.140	58.936
Atlántico Norte	50.230	49.225
Aguas no regionalizadas	25.884	25.367
Aguas CEE no españolas	164.376	161.088
Aguas países terceros	269.768	261.674
Buques atuneros	54.224	54.224
TOTAL	663.158	648.607

Cuadro n.º 10. **Caballos de potencia de la flota pesquera vasca en actividad**

	Situación al 1-1-87	Objetivos al 31-12-91
Menores de 6 metros	96.529	94.654
De 6 a 9 ó 12 metros	442.947	434.344
Superiores a 9 ó 12, y de entre ellos: Aguas nacionales		
Mediterráneo, Atlántico Sur y Canarias Atlántico	522.822	511.529
Norte y aguas no regionalizadas	431.576	423.196
Aguas CEE no españolas	519.117	507.896
Aguas países terceros	117.164	117.164
Buques atuneros		
TOTAL	2.130.156	2.088.783

- Una estabilización en relación con el nivel existente el 1 de enero de 1987.

Al Plan español se le hacen las siguientes observaciones:

- El objetivo global y los objetivos por categorías de flota sólo podrán ser revisados sobre la base de evaluaciones científicas concretas que prueben la existencia de recursos no explotados plenamente en la actualidad.
- Los objetivos del programa deberán haber sido realizados al menos en un 10% a finales de 1988, al menos en un 30% a finales de 1989 y al menos un 80% a finales de 1990.
- La Comisión recuerda que las intervenciones financieras estructurales de las autoridades nacionales, regionales o locales en favor del sector de que se trate deberán circunscribirse al programa.

En cuanto a los recursos internos, se sigue manteniendo el principio de estabilidad de los stocks. Esto significa que las cuotas no van a aumentar sustancialmente y, probablemente, disminuyendo.

Los recursos externos, de los que tanto depende la flota vasca de gran altura, siguen manteniéndose en todos los acuerdos suscritos por la CEE. Las

posibles negociaciones de la CEE, algunas ya en realización, con EE.UU., Groenlandia, Canadá, Angola, Madagascar, Guinea Bissau y Conakry y Guinea Ecuatorial, abren nuevas posibilidades, en teoría, pero son las presiones de las organizaciones a sus representantes ante los Consejos de la CEE, y ante la Comisión, los que determinan el reparto de estas cuotas.

Por su especificidad, hay que mencionar a los países del Este. Unión Soviética, Polonia y RDA detentan grandes flotas caracterizadas por su agresividad. Parece claro que un eventual acuerdo con estos países implicaría concesiones a estas flotas que no todos los miembros de la CEE aceptarían. Se plantea, en definitiva, un nuevo escollo.

2.3. Directrices de política pesquera

La política de estructuras pesqueras forma parte de la política común de pesca y sólo puede entenderse plenamente dentro de su contexto.

Uno de sus principales objetivos, es el logro de una flota adaptada a los recursos a su alcance y competitiva con respecto a otras flotas.

Este objetivo se corresponde con los objetivos generales de realización del

mercado interior a fines de 1992, dado que una flota de tales características sólo requeriría una protección arancelaria limitada, unas medidas moderadas de apoyo respecto a los desembarques, ya que los precios tenderían a ser bajos y unas medidas de control más simples y eficientes y, por lo tanto, menos costosas.

La política de estructuras pesqueras se aborda desde un punto de vista macroeconómico y también microeconómico.

El objetivo macroeconómico de alcanzar un equilibrio entre la flota pesquera y los recursos disponibles se pretende lograr, mediante medidas generales de adaptación de capacidades.

Por lo tanto, el conjunto de proyectos que puedan beneficiarse de ayuda pública deberán ajustarse a dicho objetivo macroeconómico.

Por otra parte, las medidas concretas para mejorar las instalaciones portuarias, la industria de transformación, la política de mercados y la modernización y sustitución de embarcaciones contribuirán, a nivel microeconómico, al saneamiento y prosperidad de una flota eficaz y competitiva.

Las repercusiones de una política de estructuras pesqueras, coherente y adecuada, rebasan al sector en sí.

La industria pesquera ha sido considerada tradicionalmente, una industria locomotora, dado su importante efecto multiplicador en términos de empleo e inversión. Ejerce, por tanto, una función de tirón, similar a la que cumple el sector de la construcción en la economía en su conjunto.

La actividad pesquera crea una cadena económica que, si se halla bien organizada, de acuerdo con principios de modernidad y eficacia, da lugar a un notable movimiento de capital, de efectos indudables sobre las economías locales.

Las consecuencias sobre la industria de la construcción naval pueden también ser importantes.

Si se alcanza un equilibrio entre el tamaño de la flota y las posibilidades de pesca, puede realizarse, a largo plazo, una renovación permanente de la misma,

en períodos de aproximadamente quince años.

Ello originaría una demanda regular y constante a la industria de la construcción naval, lo que repercutiría significativamente sobre el potencial de crecimiento de las comunidades costeras, que se apoya en tres actividades: la pesca, la construcción naval y la industria de transformación.

La pesca, por tanto, no puede tratarse de manera aislada.

Las excepciones establecidas por la P.C.P. actual, al principio de libre acceso a aguas contenido en el Tratado, tendrán vigencia hasta fines del año 2002 como máximo, por lo que, se considera absolutamente necesario que el tamaño de la flota comunitaria en ese momento no se halle en conflicto irresoluble con los recursos disponibles.

A corto plazo, una flota demasiado grande dificulta la consecución de los objetivos de gestión de la política común de pesca, dado que pone en peligro las poblaciones de peces, al someterlas a una actividad pesquera superior a la que pueden soportar, lo que da lugar a una reducción del rendimiento pesquero y crea problemas de competitividad que desembocan en la exigencia de medidas proteccionistas.

Estas últimas son contrarias a la orientación general de la Comunidad, cuya importancia comercial, tanto real como potencial, en todos los campos se impulsa hacia un mercado abierto, no sólo interna sino también externamente.

En lo que respecta a la política idónea que debería seguirse, existe, por una parte, una postura que preconiza el mantenimiento de un tipo de flota artesanal formada por unidades con mucha mano de obra, con una repercusión positiva sobre el nivel de empleo y una distribución geográfica más amplia de la actividad pesquera.

Por otra parte, existe otra corriente, según la cual la flota debería ser lo más pequeña y eficaz posible, para lograr la productividad máxima y, como en cualquier otra industria, no debería contar con excesiva mano de obra, ni hallarse dispersa, de modo que cada unidad pudiese capturar y transformar al máximo en el menor plazo de tiempo.

Frente a ambas posturas o planteamientos extremos, se tiende más a una vía intermedia sobre la base de:

- Incrementar la productividad de la pesca, fomentando el progreso técnico y garantizando un desarrollo racional de la producción y una utilización óptima de los factores de producción, especialmente de la mano de obra.
- Garantizando un nivel de vida equitativo para las poblaciones costeras, en particular mediante el incremento de las rentas de las personas ocupadas en el sector.
- Estabilizando los mercados.
- Garantizando el abastecimiento.
- Garantizando precios razonables para los consumidores.

El logro simultáneo de todos estos objetivos exige, por una parte, una política a largo plazo y, por otra, instrumentos que eviten, incluso a corto plazo, todo elemento que no permita avanzar en la dirección establecida.

Esta política que fija el objetivo de una flota de alta productividad y eficacia, capaz de competir con las flotas de terceros países en el contexto de un sistema de mercado libre, exige a su vez la transformación de la actual flota, demasiado grande y con excesiva mano de obra.

Si bien la Comunidad controla sus recursos internos, no ocurre lo mismo con los externos. Las flotas que faenan en otras aguas, afrontan, entre otros riesgos, la falta de un control directo sobre la política de conservación de dichos recursos, de modo que, por lo general, no es posible elaborar proyectos a largo plazo, en lo que concierne a los mismos.

No obstante, dado que los recursos comunitarios no son suficientes para satisfacer la demanda del mercado, la Comunidad tiene un gran interés en obtener y conservar, a corto y medio plazo, derechos de pesca externos, por ser éstos de gran importancia.

En este sentido, podemos agrupar a la flota comunitaria que explota recursos externos de la siguiente forma:

a) Acuerdos de acceso recíproco.

Son los acuerdos con Estados limítrofes. Se trata de tipos de acuerdo en los que la Comunidad participa en el control de las principales poblaciones de peces que se comparten. En estos casos, la flota de que se trate, puede regirse de forma similar a las flotas que explotan recursos internos únicamente.

b) Regímenes bilaterales.

Las ayudas a este tipo de flota se concederían en función de la naturaleza y duración de los acuerdos suscritos y de las perspectivas a largo plazo existentes en cada zona de acuerdo con las mejores previsiones. Por encima de un determinado límite, el armador deberá hacerse cargo de la mayor parte del riesgo comercial.

c) Acuerdos multilaterales.

La flota comunitaria que faena en pesquerías situadas en zonas reguladas mediante acuerdos multilaterales compete libremente con la de otros países. Se marca el objetivo de optimizar el rendimiento económico a fin de reducir al máximo la intervención en el mercado.

d) Zonas fuera de control.

Todo agente que actúe en dichas zonas es consciente de los riesgos imprevisibles que se derivan de la ausencia de toda reglamentación. En principio, no debería confiarse en ningún tipo de ayuda comunitaria si surgen dificultades inesperadas, salvo acuerdo expreso en contrario.

En términos generales, la política comunitaria de estructuras tiende a garantizar:

- Que no se fomente una carrera de inversiones en embarcaciones, que podría desembocar en una capacidad excesiva de la flota.
- Que posteriormente, no resulte para la Comunidad una carga económica excesiva.
- Que la política de recursos externos no se vea amenazada o sometida a presiones innecesarias.

Dado que en la política estructural establecida se prevén dos períodos de

cinco años, en la Comunidad se estima que el corto plazo abarca el primer período de cinco años, el medio plazo el período de 6 a 10 años y el largo plazo, el que sobrepasa los 10 años.

Referente a los problemas detectados en el análisis de los programas de orientación plurianual 1987-1991, se ha puesto de manifiesto que la situación general de las poblaciones de peces comunitarios no permite un incremento de la capacidad de la flota, sino que, por el contrario, exige su reducción.

Se ha subrayado que los problemas existentes en un área determinada no deben resolverse agravando esos mismos problemas en otras áreas, y se ha llegado al acuerdo de que los problemas de capacidad excesiva deben aislarse donde surjan, y resolverse con soluciones específicas.

Se ha rechazado el incremento de capacidad, justificándola en que la flota se dedicaría a especies no sometidas a cuotas, a hipotéticas nuevas especies o a nuevos caladeros.

Se ha debatido intensamente, sobre si es correcto mantener el principio de que la flota «artesanal» no constituye una amenaza para la conservación, dado el tamaño de las embarcaciones y las artes que utiliza.

Se ha constatado, en primer lugar, que el término «artesanal» no se define del mismo modo en todos los Estados miembros, pudiendo llegar a tener incluso, significados completamente diferentes. En segundo lugar, que la flota artesanal puede hacer uso, en muchos casos, de artes muy poco selectivas y de gran eficacia. En tercer lugar, que las flotas artesanales equipadas con los medios más rudimentarios pueden sobreexplotar los recursos y que es un error considerar que dichas pesquerías no ocasionan problemas.

Se ha reconocido que la flota artesanal debe renovarse en aras de la rentabilidad y la seguridad, y que su reestructuración debe ajustarse totalmente a las directrices de la política común de pesca, y debe acomodarse en todos los casos a las posibilidades de explotación de recursos de que goce la totalidad de la flota.

Y, finalmente, e insistiendo en lo señalado con anterioridad, se afirma que

no es posible mantener la actual capacidad de flota, ni tan siquiera como un objetivo a corto plazo.

Con respecto al futuro de la política de estructuras pesqueras, se considera un avance la eliminación del criterio de fijación de un único objetivo global para la flota de cada Estado miembro, sustituyéndolo por la fijación de objetivos parciales dentro del objetivo global. Si surge un problema que afecta a la flota de altura, puede garantizarse que no se resolverá a expensas de la flota de bajura o viceversa. Del mismo modo, los problemas que puedan detectarse en los recursos del Mediterráneo no se resolverán a expensas de los recursos del Atlántico.

La Comisión mantiene que las cifras correspondientes a la dimensión de las flotas que figuran en los planes plurianuales son cifras máximas en todas las circunstancias. Por tanto, incluso en el hipotético caso de que se descubriesen más recursos en aguas comunitarias, no podría ello esgrimirse como argumento para incrementar el tonelaje de la flota en aguas comunitarias.

La Comisión subraya que el hecho de que se den años excepcionalmente buenos en las capturas o incrementos en el tamaño de los peces, no se considerará razón válida para incrementar la capacidad de la flota. El problema de la capacidad excesiva seguirá existiendo mientras el nivel de mortalidad continúe siendo demasiado alto y sea frecuente la interrupción de la actividad pesquera.

El logro de los objetivos propuestos contribuirá a simplificar las medidas de conservación y control.

3. CONCLUSIONES

El futuro de la pesca vasca depende, en gran medida, de las disposiciones legales que se adopten de aquí al 1 de enero de 1993, fecha mágica de la entrada en vigor del Acta Única Europea.

Por esa fecha, la Comisión debe presentar al Consejo, el informe en el que se basarán las adaptaciones de la Política Pesquera Común (PPC) y huelga decir que los informes tardarán un tiempo en elaborarse. Es más, se están ya concibiendo.

El futuro de la flota pesquera vasca y de sus hombres, va a depender en gran medida no de la capacidad de adaptación a las medidas ya tomadas, sino de las decisiones que se tomen y que serán inamovibles hasta el año 2002.

El criterio de reducción de la flota, seguirá su rumbo adelante en el cumplimiento de los planes fijados, igual que la política de adaptación de las capacidades a los recursos existentes.

El armador vasco y las organizaciones pesqueras deben presionar desde ya ante el Comité Consultivo de Pesca y

Foros comunitarios en la defensa de sus intereses.

La flota vasca debe renovarse de forma urgente con el apoyo de una política pesquera clara y definida por parte de la Administración.

El Mercado Único Europeo es una realidad más cercana de lo que muchos piensan. Nuestras empresas, nuestros hombres y pescadores tienen, una vez más, un rol histórico que desempeñar. Sólo con una actitud decidida podremos afirmar que el futuro existe.

BIBLIOGRAFÍA

- «Acta Única Europea». Consejo de la CEE. Bruselas, 1986.
- ALEMANY, F. «Estructura empresarial del sector extractivo pesquero». I.CE. Febrero 1979.
- «Análisis descriptivo de la Comarca de Rentería-Pasajes». CLP. 1981.
- «Anuario de pesca marítima 1986». M.A.P.A. 1987.
- Anuario Estadístico del Sector Agroalimentario. 1988 C.A.V. Gobierno Vasco. Gasteiz, 1989.
- BRANDER, K.M. «El efecto de los límites de 200 millas en la ordenación pesquera en el NE del Atlántico, FAO, Roma, 1978».
- CABRERA, J.I. y MACAU, J. «La Europa Azul». Madrid, 1986.
- «Catálogo de auxilios al sector pesquero». M.A.P.A. 1985.
- CERVERA PERY, J. «La problemática de la pesca en el Nuevo Derecho del Mar». M.A.P.A. Madrid, 1984.
- «Comercialización de productos pesqueros». Ministerio de Economía y Hacienda. 1984.
- «Cuentas económicas del Sector Pesquero Vasco. 1986-1987». Gobierno Vasco. Gasteiz, 1989.
- CHURCHILL, R.R. «EEC Fisheries law». Martinus Nijhoff publishers. 1987.
- Directorios de la Flota Pesquera Vasca 1986-87-88. Gobierno Vasco.
- EL CAMPO, 99. «Pasado, presente y futuro de la pesca». 1985.
- «El Instituto Español de Oceanografía y sus líneas de investigación». Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Madrid, 1980.
- «El Sector Agroalimentario». Vol. II. CL.P. y Diputación Foral de Guipúzcoa. 1987.
- «Euskadi en la Comunidad Económica Europea». G.V. 1984.
- «Examen de la situación de los recursos pesqueros mundiales». Cuadernos FROM. 1986.
- «Examen des Pecheries dans les pays membres de l'OCDE. 1983». OCDE. París, 1984.
- «Examen des Pecheries». OCDE. París, 1988.
- FARNELL, J. y ELLES, J. «In Search of a Common Fisheries Policy». GOWER Publishing. England, 1984.
- GOIBURU, J.J. «ITSASOA: El mar de Euskalerría. La Naturaleza, el Hombre y su Historia». Ed. ETOR. 1984.
- GONZÁLEZ LAXE, F. «El sector pesquero español ante la CEE». REAS 129. 1984.
- «Información Comercial Española», núms. 653-654. Ministerio Economía y Hacienda.
- Informes Económicos de Caja Laboral Popular. 1978-88.
- «Informes técnicos de la anchoa». Gobierno Vasco. 1986-87.
- Itxaskaria. «Los vascos y el mar». Julio Caro Baraja, Miguel Pelay Orozco, Jesús Altuna...
- «La agricultura, la pesca y la alimentación en 1988». Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- «La Economía Vasca y el Mercado Común Europeo». CL.P. 1980.
- «La pesca española ante el reto del futuro». Banco de Bilbao. 1984.
- Anuario Estadístico del Sector Agroalimentario 1988. Gobierno Vasco.
- Directorio de Pesca. 1988. Gobierno Vasco.
- Revista Situación. BBV. La Pesca en España.
- URBIETA, Aitor y GARCÍA BEITIA, Antxon. «Efectos del Acta Única Europea sobre la Flota Pesquera Vasca». Gobierno Vasco.