

LA FLOTA PESQUERA VASCA: UNA BREVE RESEÑA HISTORICA Y SOCIOLOGICA

Por
LUIS MIGUEL MACIAS PEREDA (*)
MIGUEL MURUAGA (*)

I. INTRODUCCION

Al igual que para el resto de la actividad primaria no hay posibilidad de establecer una fecha o período en el que conste que la pesca fue introducida en Euskadi como actividad nueva. Hay constancia de su implantación desde tiempo inmemorial por la presencia de restos de barcos, aparejos y otros elementos relacionados con la pesca, tanto en el litoral vasco como en zonas de pesca muy alejadas del mismo e incluso en otro continente como es el caso de Terranova, donde los vascos mantuvieron una base pesquera permanente desde el siglo XV.

Desde entonces, los pescadores vascos practicaron la pesca con dos finalidades: la obtención de alimentos para su sustento y la explotación de la riqueza en grasas y otros productos contenidos en los grandes cetáceos. El primero de los objetivos se alcanzaba mediante el ejercicio de la pesca en zonas del litoral lo más próximas a los puertos de descarga (dado el carácter altamente perecedero de la pesca) y el segundo, utilizando barcos de mayor porte que permitían desplazarse a lejanas áreas de pesca, embarcar los toneles de

(*) Gobierno Vasco. Departamento de Agricultura y Pesca.
- Revista de Estudios Agro-Sociales. Núm. 160 (abril-junio 1992).

grasa obtenida por la fundición de las mismas en factorías terrestres y desembarcar el producto en los puertos vascos.

Como es lógico, la población vasca dedicada a las faenas de pesca se localizó en los puertos que ofrecían abrigo a las embarcaciones. De la actividad portuaria generada por la pesca existe constancia documental en las Cofradías y parroquias de los pueblos de mayor tradición pesquera: Bermeo, Lekeitio, Ondárroa, Guetaria, San Sebastián, Hondarribia. Son destacables las funciones que en los aspectos económicos, sociales y asistenciales ejercían y ejercen las Cofradías de pescadores. Los estatutos de Cofradías más antiguos de los que se tiene constancia datan del siglo XIII, y en ellos se refleja con claridad la forma en que se organizaban para ordenar la actividad pesquera. Se fijaban las fechas de inicio de campañas de pesca de las distintas especies, los mecanismos de subastas y las obligaciones contraídas entre el vendedor y el comprador, la liquidación de la pesca con la retención para hacer frente a gastos, las derramas entre los cofrades para atender a gastos extraordinarios derivados de accidentes de mar, daños por catástrofes (naufragios, daños en barcos por temporales), etc.

Asimismo, desde siempre ha existido una vinculación entre el mundo marino y la Iglesia que ha ejercido una gran influencia en las prácticas religiosas de los pescadores. El oficio de pescador, y más con los medios con que se contaba en los siglos pasados, era de alto riesgo dado el medio hostil en el que tenían que ejercer su actividad, como se refleja en la gran siniestralidad que la historia se ha encargado de recordar. Todo esto se manifestaba tanto en el entorno familiar del pescador (signos religiosos en las dependencias de las viviendas), en los puertos (imágenes religiosas en las bocanas de entrada a los mismos), en las iglesias tanto con festividades señaladas, novenas, actos y ritos específicos para pedir la protección divina, etc.

Las poblaciones costeras han estado condicionadas por la actividad pesquera y, tanto las cofradías como la Iglesia, han ejercido una influencia determinante. El poder político y administrativo de los pueblos estaba sometido a las exigencias de los órganos representativos de los pescadores. La situación económica de los pescadores tenía su reflejo en el comercio y demás actividades de servicios,

hasta el punto de que las campañas pobres en capturas creaban situaciones de crisis en el conjunto de las poblaciones pesqueras.

En definitiva, la pesca es una actividad milenaria y de gran tradición en el País Vasco, cuyo litoral vive volcado hacia el mar. Por tanto, la referencia histórica y sociológica es fundamental para apreciar en toda su magnitud la realidad de un «mundo» cuya importancia trasciende de la fría realidad de los números que delimitan su dimensión económica.

No obstante, como se pone de relieve a continuación, la flota pesquera vasca constituye también un sector económico importante y competitivo.

II. TAMAÑO E IMPORTANCIA ACTUAL DEL SECTOR PESQUERO VASCO

De acuerdo con el Censo de flota, elaborado y publicado anualmente por el Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, el sector pesquero vasco estaba integrado el 31 de diciembre de 1991, por 641 buques con un TRB total de 117 miles de Tms, una potencia conjunta de 399 mil caballos de vapor (CV) y un personal embarcado de 7.120 tripulantes.

Todo ello hace que la flota vasca represente cerca del 1% del total de buques de la CEE, más del 3% de los tripulantes y alrededor del 10% del TRB comunitario.

Supone, consiguientemente, nada menos que el 20% del TRB de la flota española, que constituye a su vez la cuarta potencia pesquera mundial (después de la CEI, China y Japón).

La importancia del tamaño de la flota vasca se hace evidente también al observar que su tonelaje es, por ejemplo, superior al conjunto de la flota de Bélgica o Irlanda y similar al de la flota danesa.

A nivel de subsectores, cabe destacar muy especialmente el peso que supone la flota bacaladera, donde los bacaladeros vascos representan aproximadamente el 50% del total a nivel estatal.

Si atendemos a parámetros puramente económicos se refuerza la impresión anterior.

De esta forma, los aproximadamente 50.000 millones de pesetas de facturación media en los últimos 3 años y los 28.000 millones de pesetas de VAB la coloca en 1990 como la segunda flota económicamente más importante del estado.

Si bien, en relación al conjunto de la Economía Vasca, el sector pesquero aporta un porcentaje comparativamente modesto del PIB (alrededor del 1,5%) y del empleo, cabe mencionar que, en términos de VAB, su tamaño es equiparable, por ejemplo, al de otros sectores industriales clásicos del País Vasco tales como minerales no metálicos, industria química, papel, textil, etc.

A ello es preciso añadir la fuerte concentración de la actividad económica de la pesca en unos pocos núcleos de población que dependen casi exclusivamente de aquella, así como del notable efecto de arrastre de este sector sobre otros sectores de la economía vasca.

En relación al primer aspecto cabe mencionar que los municipios de Bermeo, Ondárroa y Lekeitio en Bizkaia, y Pasajes, Getaria, Orio y Fuenterrabía en Gipuzkoa absorben prácticamente el 100% de la pesca desembarcada del País Vasco.

Además, en ellos el sector primario representa entre el 13% y el 45% de su empleo global, derivándose prácticamente el resto de su actividad económica del «negocio» que gira alrededor de la pesca (transformación, comercialización e industrias auxiliares).

Con respecto al efecto arrastre del sector pesquero sobre los sectores económicos que proporcionan inputs al mismo y los que transforman su producción, se estima que cada peseta obtenida en la actividad extractiva genera alrededor de 3,5 pesetas adicionales.

III. LAS ESTRUCTURAS TECNICO-ADMINISTRATIVAS DE LA FLOTA

III.1. *Una visión de conjunto de la situación actual*

En términos generales, el sector pesquero vasco se caracteriza por contar con una flota con una notable capacidad competitiva.

Uno de sus principales baluartes lo constituye el recurso humano.

Efectivamente, por tradición e idiosincrasia el País Vasco cuenta con la más preciada materia prima sobre la que basar su ventaja comparativa en materia pesquera: sus arrantzales. Tradición histórica forjada en la continua lucha por la supervivencia y la aclimatación constante a las situaciones difíciles, e idiosincrasia propia de las poblaciones volcadas hacia el mar.

A su vez, esta cualificada tripulación dispone de unas embarcaciones modernas y competitivas dotadas de un apropiado nivel tecnológico.

Ello es posible, a pesar de la relativamente elevada edad de una parte de buques (17 años de media por embarcación y 14 años por TRB), gracias al notable esfuerzo inversor realizado por los armadores vascos con el apoyo y respaldo del Gobierno Vasco mediante sus programas de apoyo a la modernización y a la renovación de la flota.

En este sentido, cabe referirse a los 1.365 millones de Ptas subvencionadas por el Gobierno Vasco para la renovación de 17 buques de la flota de altura en el período 89-92 (a pesar de que los últimos 5 arrastreros al fresco para faenar en aguas de la CEE se construyen en 1989), y a los aproximadamente 410 millones destinados en el mismo período a la flota de bajura, para un total de 32 nuevas construcciones.

Asimismo, e igualmente para el período 89-92, el programa de modernización de la flota ha supuesto un considerable apoyo financiero, ya que ha alcanzado para el total de los dos sectores subvenciones por valor de 1.335 millones (573 millones a altura y 762 para bajura), sobre una inversión global de 7.185 millones (19%).

Por contra, el principal hándicap de la flota vasca es la insuficiencia de recursos donde faenar en condiciones de rentabilidad.

El desproporcionado aumento de la flota a partir de los inicios de los sesenta como consecuencia del impulso desordenado y descontrolado propiciado por la Ley de Modernización y Renovación de la flota, así como la ampliación a 200 millas de las Zonas Económicas Exclusivas de pesca por parte de los Estados Ribereños, han sido los factores que han determinado ese estado de cosas.

Dado que el acceso a los recursos es el factor limitante de una flota con un notable potencial competitivo basado en un adecuado nivel tecnológico y la excelente cualificación de su tripulación, no es de extrañar que la ampliación de aguas faenables y la adaptación de la capacidad extractiva a las posibilidades reales de recursos sean las preocupaciones fundamentales del Gobierno Vasco en lo que a Política Pesquera respecta.

La competitividad y la rentabilidad actual de la flota es la consecuencia de todo lo anterior. Mucho más determinante que los costes de producción es el comportamiento de los ingresos brutos. Estos se están viendo desfavorablemente influenciados, entre otros factores, por el agotamiento progresivo de los stocks tradicionales en Bajura (la costera de anchoa, sobre todo), las limitaciones actuales para faenar en aguas comunitarias y en aguas de la NAFO, en altura y bacaladeros respectivamente, y el descenso generalizado de las cotizaciones en el mercado español debido a su progresiva internacionalización.

III.2. *Análisis por subsectores*

A continuación se realiza una somera descripción de las principales características estructurales de cada uno de ellos.

La flota pesquera vasca está integrada por cinco grandes subsectores: Bajura, Altura al fresco, Atuneros congeladores, Bacaladeros y Arrastreros congeladores.

III.2.1. Bajura

El sector de Bajura en el País Vasco se articula mediante 16 cofradías integradas en las Federaciones de Bizkaia y Gipuzkoa, constituidas estas a su vez, en Organizaciones de productores.

La flota de bajura está integrada por dos subflotas claramente diferenciables a tenor del tamaño de las embarcaciones, la modalidad de pesca y las especies capturadas: la flota de superficie y la flota artesanal.

Esta última la componen unas 160 embarcaciones de menos de 50 TRB y tripulaciones de hasta 5 personas como máximo, pertenecientes a las cofradías de Bermeo y Fuenterrabía. En estos núcleos pesqueros más de 4.500 personas viven de esta tradicional actividad. Las embarcaciones cuentan con una edad media de aproximadamente 18 años y faenan en los caladeros del litoral y la fosa de Capbreton.

Las modalidades de pesca empleadas son el palangre y el pincho a caña y la especie capturada más importante es la merluza, aunque también capturan besugo y verdel.

Dado el carácter artesanal de estas modalidades y la cotización de las mencionadas especies, las capturas de esta flota alcanzan sobrepuestos sustanciales en el mercado.

Por su parte, la flota de superficie aglutina a cerca de 370 buques de más de 50 TRB por unidad con una tripulación entre 14 y 18 personas por embarcación.

Su comparativamente avanzada edad (19 años por embarcación) se ve contrarrestada por el intenso proceso de modernización y reequipamiento experimentado durante los últimos años al amparo de los programas puestos en marcha por el Gobierno vasco antes comentados.

De este modo, su nivel tecnológico es equiparable a los más avanzados, contando prácticamente todas las embarcaciones con las instalaciones de detección, navegación y comunicación más modernas.

Esta flota se dedica principalmente a las costeras de bonito y anchoa que suponen conjuntamente el 90% del valor de su pesca desembarcada, siendo también especies importantes el chicharro, el cimarrón, la sardina y el verdel. La actividad de este sector se centra, en términos generales entre marzo y octubre, período durante el que se desarrollan las dos costeras mencionadas (Marzo a Junio, costera de la anchoa, Julio a Octubre, costera del bonito)

Las aguas donde desarrollan su actividad se corresponden a las aguas comunitarias y mediterráneas, así como la costa africana hasta la latitud correspondiente a Mauritania.

Precisamente, el principal problema de esta flota es el aparente agotamiento progresivo del stock de anchoa (al que en buena medida ha contribuido la flota pelágica francesa con un permanente rebasa-

miento de su cuota de anchoa en los últimos años) y la insuficiencia de aguas para faenar en condiciones de rentabilidad fuera de las dos costeras mencionadas, prolongando así la campaña del bonito.

III.2.2. Altura al fresco

La flota de altura al fresco se localiza en los puertos de Ondárroa y Pasajes con 86 y 31 embarcaciones respectivamente, a los que cabe añadir otros 3 buques radicados en el Puerto de Bilbao.

Al igual que ocurría en el caso del subsector de Bajura, las embarcaciones de Altura cuentan con una edad media bastante elevada (18 años) lo que no es un obstáculo para que posean un equipamiento y una tecnología de producción muy moderna y avanzada.

Este subsector faena exclusivamente en aguas comunitarias.

No obstante, lo hace en condiciones bastante restrictivas, ya que además de precisarse autorización comunitaria sólo la mitad de los buques pueden faenar simultáneamente, requiriéndose planes de pesca que racionan excesivamente el acceso a los recursos, dificultando significativamente la rentabilidad de esta flota.

El racionamiento de la producción es instrumentado por las instancias comunitarias también mediante la contingentación de las capturas (lo cual afecta también a las otras flotas comunitarias y a todas las españolas) a través de los Totales Admisibles de Captura (TAC).

Dejamos para el apartado de la «referencia comunitaria» un análisis más detallado de estos parámetros. Baste aquí decir que a la hora de fijar estos TAC la CEE suele hacer gala de un excesivo celo conservacionista situándolos frecuentemente por debajo de lo que correspondería a una explotación óptima y sostenida de los recursos pesqueros.

Las especies pesqueras que constituyen el objetivo fundamental de la flota de Altura son la merluza, gallo y rape.

A las dificultades mencionadas de acceso a los recursos se añaden las dificultades por las que actualmente atraviesa el mercado estatal a donde se dirige el grueso de la producción de la flota vasca de Altura.

Esta delicada situación se debe a las facilidades con que el pescado comunitario (especialmente francés) entra en el mercado interno que, como ya he comentado, contrasta con las limitaciones y obstáculos con los que los pescadores vascos faenan en las aguas de la CEE.

III.2.3. Sector Atunero-Congelador

La mayor parte de la flota atunero-congeladora española tiene sus organizaciones empresariales en Bermeo, distribuidas entre ANABAC y AGAC (con sede en Madrid).

Se trata de una flota joven (12 años de edad media), moderna y tecnológicamente muy avanzada.

Sus áreas de pesca se encuentran en las costas occidentales africanas (frente a Senegal) y en el entorno de las Islas Seychelles en el Indico. Abastecen de túnidos tropicales al mercado conservero español e italiano mayoritariamente y, residualmente, al mercado americano (Puerto Rico).

III.2.4. Sector Bacaladero

Este sector está compuesto por 24 buques con base en el puerto de Pasaia. Sector que atraviesa un momento difícil y con unas perspectivas de futuro muy inciertas. Su edad (28 años de media), la más elevada de toda la flota pesquera vasca, es todo un síntoma del estancamiento de este sector.

Sus áreas de pesca en aguas de la NAFO (costa noreste de Canadá) cada vez están más limitadas por la continua reducción de la cuota de pesca asignada a nuestra flota, que ve con crispación cómo nuestros mercados se abastecen de bacalao de terceros países (Islandia sobre todo) en una coyuntura de consumo muy favorable.

III.2.5. Sector arrastrero-congelador

Junto al atunero congelador es el sector más dinámico y en crecimiento de la flota pesquera vasca, 47 unidades, y el de menor edad

(11 años por embarcación) con una tecnología de pesca y conservación de la misma muy avanzada.

Sus áreas de pesca se extienden por el banco Saharai, Namibia, Malvinas y Chile y las especies pesqueras a las que se dedica esta flota son fundamentalmente merluza, cefalópodos y crustáceos (gamba y langostinos).

Su problemática más importante de futuro se basa en las dificultades cada vez mayores de renovación de licencias para buques no integrados en empresas mixtas con los países ribereños, la fuerte competencia de las flotas rusa y japonesa que por ejemplo han provocado la caída de los precios en el calamar, y en el actual estancamiento del consumo de pescado congelado.

IV. LA REFERENCIA COMUNITARIA

El análisis efectuado hasta aquí ha soslayado deliberadamente y en la medida en que ello es posible la referencia comunitaria.

No obstante, es bien conocido que el principal cuello de botella del sector pesquero vasco, el acceso a los recursos, depende fundamentalmente de las decisiones que se adopten a nivel comunitario y de los acuerdos internacionales que alcance la CEE para faenar en aguas de terceros países.

Además de la política de recursos, las posibilidades para proteger los mercados comunitarios respecto de la competencia de las flotas de unos países terceros que operan con la ventaja que otorgan unas reglas de juego totalmente diferentes, también se decide a nivel comunitario.

Finalmente, la referencia-CEE es asimismo muy importante de cara a facultar una adaptación apropiada de la capacidad extractiva de la flota a sus posibilidades reales, mediante un adecuado programa de incentivos a la paralización temporal y definitiva de las unidades menos competitivas.

De ahí la importancia de dedicar unas líneas a analizar y realizar una prognosis de la futura formulación de la Política Pesquera Común y de las condiciones en que previsiblemente operará la flota vasca en aguas comunitarias después de Enero de 1996, así como la

influencia sobre ella tanto de estos factores como de la ejecución del Acta Unica.

Como introducción al breve análisis de todos estos aspectos haremos una breve reseña de la historia (reciente) del sector pesquero vasco tras la Adhesión a las Comunidades Europeas, el 1 de Marzo de 1986.

IV.1. *Un poco de historia: El Tratado y los primeros años tras la Adhesión*

En 1986, tras el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea, la situación del sector pesquero vasco sufre un cambio.

La actividad pesquera en Euskadi ha tratado siempre de adaptarse a la exigencias de cada momento buscando nuevos caladeros, desarrollando métodos y artes de pesca, organizando la comunidad pesquera o construyendo embarcaciones.

Desde nuestro ingreso en la CEE, la flota vasca se ha visto sometida a una continua discriminación respecto a las flotas de otros Estados miembros tanto desde el punto de vista de los recursos como del acceso a las zonas o condiciones de pesca.

Otro tanto cabe decir de nuestra flota que faena en aguas internacionales. Esta se ha encontrado con falta de caladeros, ha sido excluida de algunos acuerdos de pesca con países terceros, así como discriminada en el reparto de ciertas cuotas.

Todo esto ha provocado el descontento general del sector, ocasionando el desempleo y pérdidas económicas como consecuencia de las limitaciones impuestas y la falta de incentivos, sobre todo sociales, para adaptar la flota.

Actualmente, la adhesión de España a la CEE en materia pesquera está siendo revisada por la Comisión europea, tal como prevé el artículo 162 del Tratado de Adhesión de España a la CEE.

Con el fin de conseguir la integración plena de España a la Comunidad Europea (en el mejor de los casos, no será hasta 1996), las adaptaciones al Tratado de Adhesión de España a la CEE habrán de realizarse a partir de la puesta en marcha de la nueva Política Común Pesquera que ha elaborado la Comisión y que sustituye a los

Reglamentos 170/83 y 171/83. Comenzará a aplicarse el 1 de enero de 1993, respetando fielmente los postulados del Tratado de Roma y del Acta Unica (libre circulación de mercancías, trabajadores y capitales a partir del 1 de enero de 1993 o la libertad de establecimiento y prestación de servicios) que difieren del régimen actual de acceso a los recursos.

IV.2. *Un ejercicio de prognosis*

En diciembre de 1991, la Comisión presentó al Consejo un informe, en cumplimiento de las disposiciones del reglamento 170/83, definiendo la política pesquera a desarrollar en el período 1983-2002. Este informe establece, por una parte, un balance del sector pesquero comunitario desde la creación de la política pesquera común (en 1983) hasta 1990 y, por otro lado, expone las orientaciones políticas que la Comisión considera apropiadas para el conjunto del sector para el período 1993-2002.

Este estudio de la Comisión es singularmente crítico al referirse a la ineficacia de los mecanismos existentes, el deterioro de los stocks o la vulnerabilidad económica y social del sector pesquero comunitario.

Para remediar las disfunciones de la política actual, la Comisión europea considera que es urgente y necesario reducir el esfuerzo de pesca de la flota comunitaria tomando a la vez una serie de medidas para limitar al máximo las consecuencias socio-económicas que ello pudiera ocasionar.

Como consecuencia de este Informe, la Comisión acaba de adoptar para presentar al Consejo su Propuesta de Reglamento relativa a la nueva Política Común de Pesca, que entrará en vigor el 1 de enero de 1993.

No obstante, en la práctica, esta propuesta de reglamento prorroga en gran medida (mejorando algunos aspectos) la actual política pesquera común.

Entre las medidas prorrogadas con ligeras modificaciones sobresalen las siguientes:

- Mantenimiento del sistema del «Shetland Box», actualmente en vigor, con la posibilidad de aplicar si fuera necesario, el principio de este régimen a otras zonas. Con ello se pretende desarrollar unas zonas limitadas para proteger los stocks biológicamente sensibles.
- Continuación del sistema de contingentación actual de las capturas reemplazando los TACs anuales por TACs plurianuales.
- Mantenimiento del principio de estabilidad relativa en lo referente a los recursos y al reparto de cuotas entre los Estados miembros, teniendo en cuenta los cambios en la situación de los recursos.
- Articulación de un sistema de programas de orientación quinquenales para la reestructuración de las flotas.
- Reforzamiento de la investigación biológica, tecnológica y económica con el desarrollo de los medios presupuestarios e institucionales adecuados.
- Creación de un régimen de «acceso reservado» en la zona costera de las 12 millas.

Este reglamento marco presenta a su vez una serie de innovaciones respecto al sistema actual:

- Con el fin de conservar el nivel de los stocks, el nuevo régimen de pesca prevé una programación apremiante de los parámetros que pueden influir en la mortalidad de las especies por la pesca.
 - Instauración de un régimen de control eficaz y moderno para aplicar la nueva política pesquera, reforzado mediante la vigilancia por satélite y sanciones disuasorias. Tal responsabilidad del control quedará en manos de los Estados miembros.
 - Establecimiento de un sistema de licencias para todos los barcos comunitarios así como para los barcos de países terceros que faenan en aguas comunitarias.
 - Extensión de las reglas de la nueva política a todo el sector, incluida la acuicultura, y a todos los barcos cuyo pabellón sea
-

comunitario o esté registrado en un puerto de la CEE, pesquero o no en sus aguas.

Asimismo, la Comisión europea prevé compartir las responsabilidades tanto a nivel decisorio como de ejecución, del control de los principios de la nueva política de pesca con las demás instituciones.

Este reglamento marco prevé el desarrollo de otros reglamentos de aplicación sobre los diferentes aspectos de la política pesquera común.

A todo lo anterior cabe añadir que la Comisión está elaborando otro Informe, en base al artículo 162 del Tratado de Adhesión de España a la CEE, que debe presentar al Consejo antes del 31 de diciembre de 1992.

Sobre la base de este Informe se efectuarán antes del 31 de diciembre de 1993 las adaptaciones que resulten necesarias, incluidas las relativas al acceso a zonas diferentes de las mencionadas en el artículo 158, 1.º del Tratado de Adhesión.

Las consecuencias de estas adaptaciones no surtirán efecto, en principio, hasta el 1 de enero de 1996, pudiéndose prorrogarse la situación actual hasta el año 2002.

A modo de recapitulación, cabe afirmar que teniendo en cuenta que el reglamento 170/83 no ha permitido cumplir en su parte más esencial los objetivos para los que fue elaborado, era necesario introducir cambios importantes en la nueva política de pesca para los próximos 10 años.

Como hemos visto, la política pesquera revisada contiene pocas innovaciones respecto al régimen anterior.

Aún es pronto para hacer un balance de cómo puede afectar a la flota vasca, ya que aún faltan los reglamentos que la desarrollarán, pero en cualquier caso, esta nueva política, así como el futuro de las condiciones de la flota española en la Comunidad, que se conocerá en los próximos meses, deberían respetar el derecho a la libertad de acceso a los recursos y a las aguas, así como el Principio de la «no discriminación». Esto implica la participación en los recursos en las mismas condiciones a aquellos demás Estados miembros y en la proporción correspondiente. Deberían participar en todos los TACs y cuotas así como en las especies no sometidas a este régimen. Asi-

mismo, no deberían ser discriminadas tampoco en cuanto a las imposiciones de ciertas artes de pesca, tipos de barcos, etc.

En relación a la flota que faena en aguas internacionales es necesaria la rápida negociación de acuerdos de pesca con países terceros para que estos barcos puedan tener acceso a otros caladeros; También sería preciso evitar la discriminación actual para algunas flotas en cuanto al reparto de cuotas y la participación en los acuerdos anteriores a nuestra adhesión.

El principio de no discriminación del Tratado de Roma deberá comenzar aplicándose con la Nueva Política Común de Pesca que entrará en vigor el 1 de enero de 1993 y ser reforzado por las consiguientes adaptaciones del Tratado de Adhesión de España a la CEE que se adoptarán el año próximo para que la flota vasca opere en un plano de igualdad respecto a la de los demás Estados miembros.

V. RESUMEN Y CONCLUSIONES

A modo de resumen, se puede afirmar que la pesca es una actividad de gran tradición en Euskadi. Todavía hoy el litoral vasco está poblado de gentes volcadas hacia el mar. Esta vivencia y su inestimable pericia para dicha actividad es precisamente, el principal activo de un sector sobre el que giran las economías de las poblaciones costeras y que cuenta con una capacidad competitiva sólo comprometida por la progresiva disminución del acceso a los recursos.

Es preciso no abandonar el fomento de la construcción y modernización de las embarcaciones pero, preferentemente, la flota vasca requiere acceder a nuevas zonas de pesca y adecuando, además, la capacidad extractiva a las posibilidades reales de faenar.

A tal fin, urge que la flota vasca alcance la condición y los derechos propios de cualquier otra flota comunitaria; asimismo, es importante que la CEE favorezca la creación de las condiciones generales para el desarrollo del sector pesquero comunitario promoviendo una gestión racional de los recursos de sus aguas y de las aguas internacionales, proporcionando los acuerdos de pesca con terceros países, especialmente fomentando la creación de empresas mixtas, garantizando la preferencia comunitaria en los mercados,

apoyando la adecuación y reestructuración del sector (incluyendo medidas para el reciclaje profesional y otras medidas sociales) así como promoviendo la creación de un marco institucional para el desarrollo integral de los núcleos pesqueros.

Precisamente, la pesca se encuentra actualmente inmersa en unas circunstancias difíciles y se enfrenta a unos retos que van a marcar decisivamente su devenir futuro: La Reforma de la Política Pesquera, la revisión de la situación de la flota española en la CEE y la Ejecución del Acta Única.

En este contexto, el Gobierno Vasco pretende ir de la mano del sector para favorecer la creación por parte de Bruselas de aquellas condiciones generales que permitan rentabilizar al máximo la eficacia de sus propias acciones.

Para ello, la planificación estratégica del Sector constituye una prioridad básica en las actuaciones del Gobierno Vasco para los próximos ejercicios, con objeto de instrumentar el marco de actuación de cada subsector de la flota pesquera vasca y contribuir con ello al desarrollo y relanzamiento de un sector con un gran potencial de futuro y que a su vez se enraiza en la tradición histórica de nuestro pueblo, siempre abierto al mar.

BIBLIOGRAFIA

- LOS PUERTOS VASCOS (1984).
- DPTO. POLÍTICA TERRITORIAL Y TRANSPORTES GOBIERNO VASCO.
- LA FLOTA DE PINCHO DE HONDARRIBIA (1985).
- MOTOS, L. y URIARTE, A. *Colección Itxaso*. Azti-Sip, Gobierno Vasco.
- RENTABILIDAD DE LA FLOTA VASCA DE BAJURA (1985).
- DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA Y PESCA. Gobierno Vasco.
- DIRECTORIO DE LA FLOTA PESQUERA VASCA (1990).
- DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA Y PESCA. Gobierno Vasco. (1989). *El Sector Agroalimentario en la C.A.P.V.*

RESUMEN

La incorporación de la flota dentro de la CEE ha tenido un efecto traumático en el sector pesquero vasco.

La aplicación de las cláusulas transitorias del Tratado de Adhesión en lo que afecta al acceso a aguas y recursos supone un pesado hándicap difícil de soportar para las empresas pesqueras vascas.

Deben alcanzarse fórmulas de no discriminación para la flota vasca respecto al resto de la comunitaria en el contexto acceso a recursos-acceso a mercado dentro de la política pesquera común y ello en un plazo inmediato.

PALABRAS CLAVE: Tradición, Vocación pesquera, Dinamismo y capacidad profesional, Cambios traumáticos, Discriminación y falta de equidad, Planificación de futuro.

RESUME

L'incorporation de la flotte à la CEE a eu un effet traumatique pour le secteur de la pêche basque.

L'application des dispositions de transition du traité d'adhésion, en ce qui concerne l'accès aux eaux et aux ressources, représente un lourd handicap difficile à supporter pour les entreprises de pêche basques.

Il faudrait atteindre à des formules de non discrimination pour la flotte basque par rapport au reste de la Communauté quant à l'accès aux ressources et à l'accès au marché dans la politique commune de la pêche, et ce, dans les plus brefs délais.

SUMMARY

The inclusion of the fleet in the EEC has had an unsettling effect on the Basque fishing sector.

The enforcement of the transitorial provisions of the Treaty of Accession concerning access to waters and resources inflicts a heavy handicap that is difficult to overcome for Basque fishing companies.

It is necessary to develop formulas preventing the discrimination of the Basque fleet with regard to other vessels of the Community in relation to the access to resources to the market, within the common fisheries policy, and this should be done immediately.

ANEXO: ANALISIS POR SECTORES

El **Sector de Bajura** es el principal receptor de la reducción de flota que ha tenido lugar durante 1991. La pérdida neta de 79 unidades de pesca supone la reducción del 8,8% del T.R.B., el 8,9% de la potencia y el 11,4% de la tripulación. Su edad media se sitúa en 18 años, con lo que el envejecimiento de esta flota en el período 1985-91 ha sido sólo de 2 años.

Entre las bajas registradas destacan los 76 buques que acogidos a las medidas subvencionadas para reducir flota pesquera se han desguazado. Esta medida ha tenido especial incidencia en los puertos mayoritarios de esta flota: Hondarribia ha desguazado 14 buques y Bermeo 29. Por otro lado, los buques vendidos a otros puertos han sido 11 y se han registrado 1 hundimiento, completando así las 88 bajas del sector.

En el otro lado de la balanza hay que mencionar la construcción de 5 nuevos buques y la inventariación en este año de otras 4 unidades pesqueras, pequeñas embarcaciones de pesca ya existentes que al no pertenecer a Cofradía alguna no habían sido detectadas con anterioridad. Cabe destacar en el capítulo de altas que no se ha comprado ningún buque procedente de puertos o armadores de fuera de la C.A.P.V.

Cuadro 1

SECTOR BAJURA

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
N.º de buques	543	542	534	528	529	499	420
T.R.B.	28.191	27.883	27.014	26.742	27.054	26.422	24.095
Potencia	129.773	130.861	131.344	135.841	139.346	135.598	123.434
Tripulación	4.405	4.327	4.189	4.146	4.121	3.894	3.448
Edad media (buque)	16,0	16,6	17,2	17,5	17,6	17,7	18,0
Edad media (T.R.B.)	17,6	18,3	18,9	19,2	19,6	19,9	20,3

El **Sector de Altura al Fresco** ha sido el único que ha aumentado su flota a lo largo del último año, debido a la compra de 14 buques usados procedentes de Galicia con el fin de aprovechar sus licencias de pesca. Estas compras han tenido como destino mayoritario el puerto de Ondarroa, permaneciendo el puerto de Pasajes prácticamente inalterado. No ha habido ningún otro motivo de variación,

pues no se han construido buques nuevos ni se ha producido ninguna baja.

El aumento en tonelaje y potencia que supone la incorporación de estas 14 unidades no se refleja en la tripulación, ya que de hecho la mayor parte, al ser adquiridos para obtener su licencia de pesca, están amarrados desde su compra. Por este mismo motivo, la media de edad de estos buques es muy alta, 26,1 años, lo que ha repercutido en la media del sector elevándola hasta los 20,9 años.

Debemos tomar con precaución este aumento de la flota de fresco y no llevamos a engaño, pues lo más probable es que el próximo año se produzca el paso inverso, es decir, se llevan a desguace todos estos buques una vez cumplida su finalidad y volverá a quedar la flota de fresco establecida en torno a los 120 buques como años anteriores.

Cuadro 2

SECTOR ALTURA AL FRESCO

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
N.º de buques	120	118	121	116	120	118	132
T.R.B.	27.900	27.435	27.914	26.898	27.763	27.560	30.932
Potencia	97.381	93.512	94.653	92.538	94.903	93.578	104.928
Tripulación	1.735	1.738	1.813	1.740	1.792	1.749	1.765
Edad media (buque)	15,7	16,4	17,1	17,4	18,2	19,3	20,9
Edad media (T.R.B.)	15,0	15,9	16,8	17,1	18,2	19,2	20,7

El Sector **bacaladero** se mantiene estable por tercer año, sin variación alguna en las 12 parejas que lo componen y en el resto de los parámetros, excepción hecha de la edad que lógicamente ha aumentado un año, situándose en 22,1 para los buques y 21,7 para el T.R.B., lo que le sigue manteniendo como el tipo de flota más antigua de la C.A.P.V.

Cuadro 3

SECTOR BACALADERO

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
N.º de buques	25	25	26	24	24	24	24
T.R.B.	12.840	12.840	13.708	13.573	13.573	13.573	13.573
Potencia	31.000	31.000	32.900	34.250	34.250	34.250	34.250
Tripulación	538	551	607	578	578	578	579
Edad media (buque)	18,7	19,7	20,5	19,1	20,1	21,1	22,1
Edad media (T.R.B.)	19,4	20,4	20,4	18,7	19,7	20,7	21,7

El **Sector Atunero Congelador** mantiene el mismo número de unidades de pesca, ya que las 3 nuevas construcciones realizadas se han visto compensadas con 2 ventas de buques y el hundimiento de otro. No obstante, el tonelaje y la potencia se han visto incrementados en un 1,8 y 3,8% respectivamente. La edad media de esta flota ha disminuido hasta los 12,0 años para los buques y 10,4 años para el T.R.B., lo que la sitúa como el tipo de flota más moderna de la C.A.P.V., cualidad que ostentaba estos últimos años la flota arrastre-ro-congeladora.

Cuadro 4

SECTOR ATUNERO CONGELADOR

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
N.º de buques	33	32	32	32	31	30	30
T.R.B.	30.249	30.962	30.962	31.364	31.582	30.530	31.084
Potencia	88.140	91.590	91.590	88.730	87.860	84.750	88.014
Tripulación	700	695	708	707	687	663	676
Edad media (buque)	9,4	9,4	10,7	11,1	11,5	12,3	12,0
Edad media (T.R.B.)	8,4	8,6	9,6	10,0	9,9	10,5	10,4

El **Sector Arrastrero Congelador**, que llegó a sus más altas cotas en los años 1988-89, experimenta otro ligero retroceso este año al perder 2 buques, uno por desguace y otro por venta, sin que a cambio se produzca ninguna alta. La reducción en tonelaje y potencia ha sido de 3,3 y 4,8% respectivamente. La edad media de sus buques también aumenta considerablemente, situándose en 12,2 años para los buques y 11,3 para el T.R.B., con lo que deja de ser el sector de menos edad de la C.A.P.V., pasando a ocupar la segunda plaza.

Cuadro 5

SECTOR ARRASTRERO CONGELADOR

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
N.º de buques	27	29	34	45	45	37	35
T.R.B.	14.024	14.863	17.745	21.186	21.186	17.076	16.507
Potencia	40.984	44.579	51.139	61.072	61.072	50.122	47.722
Tripulación	572	627	733	933	933	759	652
Edad media (buque)	11,9	12,4	10,4	8,3	9,3	11,4	12,2
Edad media (T.R.B.)	11,3	12,0	10,2	8,1	9,5	10,9	11,3