

ESTADISTICA COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA

2º) ESPECIE: FILETE MERLUZA CONGELADO

PAISES C.E.E.	1982		1983		1984		1985(*)	
	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT
FRANCIA	—	2	—	3	—	—	—	—
ITALIA	—	121	1	26	—	38	—	—
PORTUGAL	—	1	—	—	15	—	10	—
BELGICA	—	—	—	—	—	—	—	—
ALEMANIA	—	—	—	1	—	—	—	—
DINAMARCA	—	—	—	—	—	—	—	—
GRECIA	—	—	—	—	—	—	—	—
IRLANDA	—	—	—	—	—	—	—	—
LUXEMBURGO	—	—	—	—	—	—	—	—
HOLANDA	—	—	—	—	—	—	—	—
REINO UNIDO	—	18	—	—	—	3	—	—
TOTAL PAISES C.E.E.	—	142	1	30	15	41	10	—
<b>PAISES TERCEROS</b>								
AFRICA SUR	1.539	—	215	—	57	—	—	—
URUGUAY	1.285	—	1.009	—	998	—	381	—
ARGENTINA	4.716	—	1.073	—	3.382	—	473	—
OTROS	2.015	62	1.301	46	76	72	85	33
TOTAL TERCEROS PAISES	9.555	62	3.598	46	4.513	72	939	33
TOTALES	9.555	204	3.599	76	4.528	113	949	33

(\*) Año 1985: Se incluyen los datos hasta el mes de julio inclusive.

ESTADISTICA COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA

3º) ESPECIE: CALAMAR CONGELADO

PAISES C.E.E.	1982		1983		1984		1985(*)	
	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT
FRANCIA	389	7	510	7	133	109	77	495
ITALIA	25	274	6	16	2	239	26	1.848
PORTUGAL	65	58	10	661	64	456	116	1.341
BELGICA	—	—	—	—	—	—	—	—
ALEMANIA	—	—	12	20	314	5	—	13
DINAMARCA	—	—	—	—	—	—	—	—
GRECIA	—	121	—	—	—	504	—	1.031
IRLANDA	15	—	36	—	20	—	—	—
LUXEMBURGO	—	—	—	—	—	—	—	—
HOLANDA	20	—	—	—	—	—	—	—
REINO UNIDO	134	1	106	—	89	—	1	90
TOTAL PAISES C.E.E.	648	461	680	704	622	1.313	220	4.818
<b>PAISES TERCEROS</b>								
NORUEGA	112	—	—	—	—	—	—	—
MARRUECOS	1.378	—	1.014	—	1.332	—	568	—
AFRICA SUR	213	—	711	—	65	—	221	—
EE.UU.	554	—	1.810	—	775	—	189	—
PANAMA	406	—	118	—	58	—	12	255
INDIA	—	—	730	—	176	—	196	—
COREA SUR	480	—	208	—	83	—	35	—
JAPON	919	322	516	103	475	—	112	—
POLONIA	600	—	4.101	—	108	—	—	—
OTROS	826	115	481	50	216	729	253	113
TOTAL TERCEROS PAISES	5.488	437	9.689	153	3.288	729	1.586	368
TOTALES	6.136	898	10.369	857	3.910	2.042	1.806	5.186

(\*) Año 1985: Se incluyen los datos hasta el mes de julio inclusive.

ESTADISTICA COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA

4º) ESPECIE: POTA CONGELADA ENTERA

PAISES C.E.E.	1982		1983		1984		1985(*)	
	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT
FRANCIA	—	202	2	669	—	335	—	490
ITALIA	—	16	7	102	—	9	—	1.587
PORTUGAL	65	75	32	312	—	520	—	435
BELGICA	—	—	—	3	—	—	—	—
ALEMANIA	—	37	—	43	—	44	—	—
DINAMARCA	—	—	—	—	—	—	—	—
GRECIA	—	22	—	—	—	20	—	427
IRLANDA	—	—	1	—	—	—	1	—
LUXEMBURGO	—	—	—	—	—	—	—	—
HOLANDA	—	—	—	—	—	—	—	—
REINO UNIDO	—	12	—	9	3	15	—	—
TOTAL PAISES C.E.E.	65	364	42	1.138	3	943	1	2.939
<b>PAISES TERCEROS</b>								
URSS	343	—	1.572	—	4.788	—	2.648	—
POLONIA	14.020	—	13.665	—	5.561	—	861	—
NORUEGA	379	—	888	—	78	—	63	—
CANADA	100	—	—	—	—	—	—	—
ARGENTINA	994	—	1.563	—	—	—	—	—
SINGAPUR	343	—	—	—	—	—	—	—
JAPON	—	987	—	5.827	—	2.726	50	320
OTROS	1.079	100	576	255	675	659	166	285
TOTAL TERCEROS PAISES	17.258	1.087	18.264	6.082	11.102	3.385	3.788	605
TOTALES	17.323	1.451	18.306	7.220	11.105	4.328	3.789	3.544

(\*) Año 1985: Se incluyen los datos hasta el mes de julio inclusive.

ESTADISTICA COMERCIO EXTERIOR DE ESPAÑA

5º) ESPECIE: TUBO DE POTA CONGELADO

PAISES C.E.E.	1982		1983		1984		1985(*)	
	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT
FRANCIA	—	—	21	34	6	331	—	396
ITALIA	—	—	20	1	34	122	—	367
PORTUGAL	—	—	286	35	278	—	137	24
BELGICA	—	—	9	3	—	2	—	—
ALEMANIA	—	—	—	1	59	58	—	151
DINAMARCA	—	—	—	—	—	—	—	—
GRECIA	—	—	—	—	—	—	—	—
IRLANDA	—	—	—	—	—	—	—	—
LUXEMBURGO	—	—	—	—	—	—	—	—
HOLANDA	—	—	—	—	—	—	—	—
REINO UNIDO	—	—	—	—	550	—	184	—
TOTAL PAISES C.E.E.	—	—	336	74	927	513	321	938
<b>PAISES TERCEROS</b>								
NORUEGA	—	—	—	—	—	—	—	—
POLONIA	—	—	1.355	—	—	—	—	—
URSS	—	—	—	—	14.533	—	5.724	—
ARGENTINA	—	—	—	—	7.084	—	4.018	—
R.D. ALEMANIA	—	—	141	—	1.185	—	343	—
JAPON	—	—	—	—	1.877	—	330	—
MALTA	—	—	7	1.443	—	260	—	41
SINGAPUR	—	—	—	—	1.349	—	689	—
OTROS	—	—	806	1	399	9	2.660	109
TOTAL TERCEROS PAISES	—	—	2.309	1.444	26.858	269	13.764	150
TOTALES	—	—	2.645	1.518	27.785	782	14.085	1.088

(\*) Año 1985: Se incluyen los datos hasta el mes de julio inclusive.

**PRECIOS DE ORIENTACION EN LAS  
DIFERENTES ESPECIES, VARIEDADES Y  
TIPOS DE MERLUZA, CALAMAR Y POTA  
CONGELADOS EN EL MERCADO ESPAÑOL**

Como medida de protección del mercado nacional, sobre todo ante países terceros, en aquellos productos para los cuales la flota congeladora española abastece de forma suficiente el consumo interno de nuestro país, el Gobierno español ha de solicitar ante la Comisión de la Comunidad la implantación de los precios de referencia, por los cuales han de tasarse las importaciones.

En las tablas adjuntas se presentan los precios medios o precios de orientación, que se han dado en nuestro mercado durante los tres últimos años, considerándose las siguientes especies y variedades:

**1) MERLUZA CONGELADA:**

- a) Merluza de Namibia y Sudáfrica:

- Merluccius capensis* y *Merluccius paradoxus*  
b) Merluza del Atlántico Sudoccidental:  
*Merluccius hubbsi*

**2) CALAMAR CONGELADO:**

- a) Calamar del Atlántico Sudoccidental:  
*Loligo patagónica* y *Loligo brasiliensis*  
b) Calamar norteamericano (Boston):  
*Loligo*  
c) Calamar sahariano:  
*Loligo vulgaris*

**3) POTA CONGELADA:**

- a) Pota del Atlántico Sudoccidental:  
*Illex argentinus*  
b) Pota norteamericana (Boston):  
*Illex illecebrosus*  
c) Pota de Namibia y Sudáfrica:  
*Todarodes sagittatus*

PRECIOS DE ORIENTACION EN LAS DIFERENTES VARIEDADES DE MERLUZA,  
CALAMAR Y POTA CONGELADOS DEL MERCADO ESPAÑOL

ESPECIE Y TIPO	1983 PRECIO MEDIO PTAS/KG	1984 PRECIO MEDIO PTAS/KG	1985 PRECIO MEDIO PTAS/KG
<b>1º) MERLUZA CONGELADA</b>			
A) Merluza Namibia ( <i>Merluccius capensis</i> y <i>M. paradoxus</i> )			
c/cabeza	95	116	126
Nº. 0 (- 250 grs.)	116	121	126
Nº. 1 (251-500 grs.)	137	158	173
Nº. 2 (501-800 grs.)	168	189	189
Nº. 3 (801-1.500 grs.)	221	242	242
Nº. 4 (1.500-2.400 grs.)	263	347	357
Nº. 5 (+ 2.400 grs.)	294	420	415
Filete c/p	184	236	226
Filete s/p	273	273	273
B) Merluza Atlántico Sudoccidental ( <i>Merluccius hubbsi</i> )			
c/cabeza	—	—	—
Nº. 0 (- 250 grs.)	—	—	—
Nº. 1 (251-500 grs.)	87	105	137
Nº. 2 (501-800 grs.)	131	173	173
Nº. 3 (801-1.500 grs.)	158	252	247
Nº. 4 (1.500-2.400 grs.)	184	310	320
Nº. 5 (+ 2.400 grs.)	221	368	420
Filete c/p	137	231	231
Filete s/p	189	242	268
<b>2º) CALAMAR CONGELADO</b>			
A) Calamar Atlántico Sudoccidental ( <i>Loligo patagonica</i> )			
Nº. 1 (23-27 cms.)	450	450	420
Nº. 2 (19-22 cms.)	400	400	394
Nº. 3 (15-18 cms.)	325	300	252
Nº. 4 (11-14 cms.)	225	200	184
Nº. 5 ( 7-10 cms.)	175	150	168
Nº. 6 (- 7 cms.)	162	150	158
B) Calamar Boston (USA) ( <i>Loligo pealei</i> )			
Nº. 0 (+ 28 cms.)	645	630	650
Nº. 1 (23-27 cms.)	612	563	600
Nº. 2 (19-22 cms.)	566	500	550
Nº. 3 (15-18 cms.)	412	400	400
Nº. 4 (11-14 cms.)	328	290	325
Nº. 5 ( 7-10 cms.)	245	212	200
Nº. 6 (- 7 cms.)	198	160	160

PRECIOS DE ORIENTACION EN LAS DIFERENTES VARIEDADES DE MERLUZA,  
CALAMAR Y POTA CONGELADOS DEL MERCADO ESPAÑOL

ESPECIE Y TIPO	1983 PRECIO MEDIO PTAS/KG	1984 PRECIO MEDIO PTAS/KG	1985 PRECIO MEDIO PTAS/KG
C) Calamar Sahariano ( <i>Loligo vulgaris</i> )			
Nº. 00 (+ 35 cms.)	800	900	1.000
Nº. 0 (30-35 cms.)	55	595	695
Nº. 1 (22-29 cms.)	530	575	645
Nº. 2 (19-21 cms.)	510	550	600
Nº. 3 (15-18 cms.)	500	525	575
Nº. 4 (11-14 cms.)	425	450	515
Nº. 5 ( 7-10 cms.)	300	340	325
<b>1º) POTA CONGELADA</b>			
A) Pota Atlántico Sudoccidental ( <i>Illex argentinus</i> )			
Nº. 1 (+ 18 cms.)	147	168	158
Nº. 2 (14-18 cms.)	131	147	142
B) Pota Boston (USA) ( <i>Illex illecebrosus</i> )			
Nº. 1 (+ 18 cms.)	184	189	184
Nº. 2 (14-18 cms.)	133	131	137
C) Pota Sudafricana ( <i>Todarodes sagittatus</i> )			
Vaina	332	401	483
Rejos	100	105	105

**CONDICIONES PARA EL CONTROL DE LAS  
IMPORTACIONES CONSEGUIDAS POR  
PORTUGAL EN SU NEGOCIACION  
CON LA C.E.E.**

**COMPARACION ENTRE LAS CONDICIONES  
FIJADAS PARA LA POLITICA DE  
INTERCAMBIOS DE ESPAÑA Y PORTUGAL**

La información contenida en el presente Anexo, hace referencia a las condiciones en que Portugal se adhiere a la C.E.E., en materia de intercambios de productos pesqueros con los demás países comunitarios y España.

Se ha podido detectar que, a pesar de que España posee una flota congeladora de muchísima mayor importancia que la portuguesa, así como capturas en productos congelados también en cantidades que no admiten comparación alguna, Portugal, de forma sorprendente, ha conseguido obtener en su negociación con la C.E.E. una serie de ventajas sobre España, en lo que hace referencia a especies y variedades sobre las que podrá imponer medidas de control y limitación de las importaciones.

Cómo punto A) del citado Anexo, se presentan las condiciones de adhesión de Portugal a la C.E.E., y en el punto B) se muestra una comparación entre las condiciones de España y Portugal, fijadas en la política de intercambios de productos pesqueros.

**A) CONTROL IMPORTACIONES A "PORTUGAL"  
(CONDICIONES DE ADHESION A LA C.E.E.)**

**1.- CONTROL IMPORTACIONES DE PAISES COMUNITARIOS A PORTUGAL  
(Hasta 31 Diciembre 1992)**

BACALAO CONGELADO  
MERLUZA FRESCA  
JUREL FRESCO O CONGELADO  
FILETE DE BACALAO CONGELADO  
FILETE DE EGLEFINO CONGELADO  
FILETE DE MERLUZA CONGELADO  
FILETE DE SOLLA CONGELADO  
FILETE DE PLATIJA CONGELADO  
BACALAO SECO, SALADO O EN SALMUERA  
GAMBAS CONGELADAS  
QUISQUILLA CONGELADA  
OTROS (LANGOSTINOS, GAMBAS, CARABINEROS,  
CAMARONES)  
CIGALAS CONGELADAS  
MERLUZA CONGELADA

**1.- CONTROL IMPORTACIONES ESPAÑOLAS A PORTUGAL.  
(Hasta 31 Diciembre 1990)**

SARDINA FRESCA  
SARDINA CONGELADA  
CALAMAR CONGELADO  
CONSERVAS DE MOLUSCOS

**3.- CONTROL IMPORTACIONES DE TERCEROS PAISES A PORTUGAL. RESTRICCIONES CUANTITATIVAS  
(Hasta 31 Diciembre 1992)**

BACALAO CONGELADO  
CARBONERO CONGELADO  
EGLEFINO CONGELADO  
MARUCA CONGELADA  
ABADEJO DE ALASKA CONGELADO  
ABADEJO CONGELADO  
MERLUZA CONGELADA  
MERLUZA FRESCA  
JUREL FRESCO O CONGELADO  
SIMILARES DE BACALAO CONGELADOS  
(Gadus macrocephalus, Brosme brosme)  
FILETES DE BACALAO CONGELADO  
FILETES DE EGLEFINO CONGELADO  
FILETES DE MERLUZA CONGELADA  
FILETES DE SOLLA CONGELADA  
FILETES DE PLATIJA CONGELADA  
BACALAO SECO, SALADO O EN SALMUERA  
CARBONERO, EGLEFINO, ABADEJO, OTROS (SIMILARES SECOS, SALADOS)  
GAMBAS CONGELADAS  
QUISQUILLAS CONGELADAS  
OTROS (LANGOSTINOS, GAMBAS, CAMARONES, CONGELADOS)  
CALAMARES CONGELADOS

**B) COMPARACION NEGOCIACION Y CONDICIONES ENTRE ESPAÑA Y PORTUGAL**

**1.- CONTROL DE IMPORTACIONES ANTE PAISES COMUNITARIOS**

a) *Productos que tienen controlados los dos países*

BACALAO SALADO O EN SALMUERA  
MERLUZA FRESCA  
JUREL FRESCO

b) *Productos que tiene controlados ESPAÑA pero no PORTUGAL*

BACALAO FRESCO  
BACALAO SIN SECAR  
FILETE DE BACALAO FRESCO  
BACALADILLA FRESCA  
CENTOLLA FRESCA  
ALMEJA FRESCA

c) *Productos que tiene controlados PORTUGAL pero no ESPAÑA*

BACALAO CONGELADO  
MERLUZA CONGELADA  
JUREL CONGELADO  
FILETE DE BACALAO CONGELADO  
FILETE DE EGLEFINO CONGELADO  
FILETE DE MERLUZA CONGELADO  
FILETE DE SOLLA CONGELADO  
FILETE DE PLATIJA CONGELADO  
BACALAO SECO  
GAMBAS CONGELADAS  
QUISQUILLA CONGELADA  
OTRAS (GAMBAS, LANGOSTINOS, CAMARONES CONGELADOS)  
CIGALAS CONGELADAS

**2.- CONTROL DE IMPORTACIONES ANTE TERCEROS PAISES**

a) *Productos que tienen controlados los dos países*

MERLUZA FRESCA  
MERLUZA CONGELADA  
BACALAO SALADO O EN SALMUERA  
FILETE DE MERLUZA CONGELADO  
JUREL FRESCO

b) *Productos que tiene controlado ESPAÑA pero no PORTUGAL*

BACALAO FRESCO  
BACALAO SIN SECAR  
FILETE DE BACALAO FRESCO  
BACALADILLA  
ANCHOA FRESCA  
CENTOLLA FRESCA  
ALMEJA FRESCA

c) *Productos que tiene controlados PORTUGAL pero no ESPAÑA*

BACALAO CONGELADO  
BACALAO SECO  
CARBONERO CONGELADO  
EGLEFINO CONGELADO  
MARUCA CONGELADA  
ABADEJO DE ALASKA CONGELADO  
ABADEJO CONGELADO  
JUREL CONGELADO  
SIMILARES DE BACALAO

(Gadus macrocephalus, Brosme brosme)

FILETE DE BACALAO CONGELADO  
FILETE DE EGLEFINO CONGELADO  
FILETE DE SOLLA CONGELADO  
FILETE DE PLATIJA CONGELADO  
CARBONERO, EGLEFINO, ABADEJO, OTROS (SIMILARES SECOS, SALADOS)  
GAMBAS CONGELADAS  
QUISQUILLAS CONGELADAS  
OTROS (LANGOSTINOS, GAMBAS, CAMARONES CONGELADOS)  
CALAMAR CONGELADO

**Parte III**

**Sugerencias para el mejoramiento de  
la Política Pesquera Externa de la C.E.E.**

En el capítulo anterior hacíamos referencia a la política y problemática de mercados que experimenta la flota congeladora española. De una manera más amplia, queremos ahora esbozar lo que —a nuestro juicio— debe ser la política a seguir con respecto a Terceros países y que, desde el punto de vista del sector pesquero español, debería constituir la base de la Política Pesquera comunitaria, de cara a la elaboración de acuerdos y negociaciones con los países costeros.

En un primer capítulo se realiza un análisis sobre la situación de los caladeros internacionales y en torno a las intenciones de los países costeros al respecto, en el cual se subraya cuál ha de ser la actitud de defensa de las banderas comunitarias en esos caladeros internacionales. Esta política de protección es parte indisoluble de cualquier política pesquera externa que se pretenda establecer.

En el capítulo siguiente se analizan cuáles deben ser las bases de la Política Pesquera Exterior, y cómo se ha visto afectada España con la citada adhesión, en lo que hace referencia a una serie de figuras jurídicas, como son las Sociedades Conjuntas, y porque, a juicio de las Sociedades integradas en el seno de la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, no sería deseable el que la figura de las Sociedades Conjuntas, tal y como se contempla dentro de la legislación española, se configurara como el factor sobre el que se centraría una Política Común de Pesca con respecto a Terceros países.

Esta crítica se hace sin el menor sentido de hostilidad hacia las Sociedades Conjuntas; de lo que se trata, es de ofrecer una serie de razones por las cuales entendemos que el camino a seguir no debe de ser éste.

Sin embargo, ha sido siempre tradicional en las posturas que han defendido las Asociaciones con sede en la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo, que, a pesar de todo, las Sociedades Conjuntas deben constituir una segunda preferencia, con prioridad absoluta sobre las importaciones provenientes de Terceros países, especialmente de aquellos países con los que España no tiene una relación pesquera determinada. La postura a adoptar sería: en primer lugar, los intereses de la flota española (comunitaria) y la de aquellos países que hubieran dado acceso a sus recursos a los buques de bandera española (comunitaria); en segundo término, las Sociedades Conjuntas; y, una tercera preferencia vendría constituida por las importaciones procedentes de Terceros países, con los que España (C.E.E.) no tiene una relación pesquera especial, siempre y cuando ello no fomente la competencia hacia los buques españoles (comunitarios) en los mismos caladeros. Por ejemplo, es absurdo el estimular las importaciones de calamar procedentes de buques polacos, si después tenemos que competir con los buques de esta nacionalidad para conseguir licencias en los caladeros de Malvinas. Parecería lógico, precisamente, adoptar la actitud contraria.

**LAS BASES DE LA POLITICA PESQUERA EXTERIOR  
TRAS LA ADHESION DE ESPAÑA Y  
PORTUGAL A LA C.E.E.**

Casi inmediatamente después de la incorporación de España y Portugal a la Comunidad Económica Europea, se disiparon todas las dudas sobre la industria pesquera española, comprobándose que, lejos de ser un sector en crisis económica, como se temía, era una actividad industrial próspera, especialmente en lo que atañe a la flota de larga distancia; y también que había sabido superar con éxito las dificultades con las que se había ido encontrando.

El modo en como España ha gestionado su política pesquera respecto a países terceros, y a los caladeros existentes en aguas internacionales, constituye un ejemplo para todo el conjunto de países integrantes de la C.E.E.; sin embargo, la interpretación dada en diversos análisis de distintos observadores europeos ha sido bastante variable, existiendo una, en particular, que cifra gran parte del éxito español en este campo, en el papel desempeñado por las empresas mixtas. Esta opinión creemos que está bastante alejada de la realidad, porque si algún secreto tiene el buen resultado obtenido por la política pesquera española en caladeros lejanos, éste hay que atribuírselo al convencimiento y la enorme voluntad demostrada por la industria pesquera española para mantener e incrementar su potencial, y a la firme posición de los distintos Gobiernos que, pudiendo adoptar una postura más cómoda, se decidieron por la búsqueda de fórmulas que evitaran la reducción de la capacidad pesquera española, y que al tiempo de defender esa capacidad, incluso permitieran aumentarla. Las Sociedades Conjuntas sólo fueron una fórmula más, dentro de todo un planteamiento.

**LA RAZON DEL EXITO ESPAÑOL**

El gran éxito de España en la pesca de larga distancia ha sido conseguido a través de las clásicas negociaciones bilaterales y de los buenos acuerdos con países terceros. El número de acuerdos firmados por España es abrumadoramente mayor que el de los suscritos por la Comunidad Económica Europea, y no cabe ninguna duda de que, precisamente debido a este gran número de acuerdos, la industria pesquera española ha podido mantenerse hasta la fecha plenamente activa.

El secreto de la buena negociación ha sido que la Administración Española siempre ha tenido una colaboración muy estrecha del sector pesquero. En casi todos los casos, y con todas las diferentes Administraciones, la industria pesquera española ha sido tenida muy en cuenta en los procesos de negociación de los acuerdos. De esta manera, los distintos Gobiernos siempre han podido obtener los mejores informes de los sectores más interesados, disponiendo de gran conocimiento y seguridad a la hora de rechazar o acceder a firmar un acuerdo. De ahí que los acuerdos pesqueros firmados por España sean tan sólidos y beneficiosos.

También ha habido otra actitud que ha sido constante en las relaciones multilaterales mantenidas por España con países terceros; España siempre ha estimado como de la mayor importancia cualquier tonelada de pescado, cualquier simple cupo, considerando que, por pequeño que fuera, era crucial. De ese

modo, para nosotros es importante el acuerdo con los Estados Unidos y una larga lista de acuerdos suscritos con otros países, de los que obtenemos unos cupos relativamente pequeños, siguiendo aquel refrán que dice: "Un grano no hace un granero, pero ayuda al compañero". Añadiendo un cupo a otro, aunque estos sean pequeños, se hace posible que faenen diez, veinte o treinta pesqueros, y eso es lo verdaderamente importante, si puede serlo andando el tiempo.

La tercera razón del éxito estriba en la bilateralización del comercio pesquero, que siempre ha sido efectuada oficial o extraoficialmente por el Gobierno español.

El sector pesquero español y la mayoría de las Administraciones que se han ido sucediendo siempre han sostenido que las reglas que fueron aplicadas por el G.A.T.T. no pueden ser contempladas del mismo modo, con respecto al comercio pesquero, después de producida la ampliación a 200 millas de las aguas jurisdiccionales de los países ribereños, puesto que este hecho ha modificado sustancialmente las tendencias en el comercio del pescado en todo el mundo. "Rebus sic stantibus": las cosas como estaban, para mares abiertos mercados abiertos; para mares cerrados mercados cerrados y la introducción oficial de comercio bilateral con todas las consecuencias para restablecer algunos equilibrios.

### LAS SOCIEDADES CONJUNTAS EN LA C.C.E.

Mucha tinta se ha vertido sobre el tema de cómo han quedado las empresas pesqueras conjuntas tras la firma del Tratado de Adhesión de España a la C.C.E., manifestándose que éstas se han visto tremendamente perjudicadas, al tener que reducirse sus contingentes tarifarios a cero en un período de siete años. Evidentemente, la disminución de este contingente libre de impuestos, no es más que una consecuencia lógica de la política aduanera comunitaria, que se hallaba negociada de antemano y que no admite más contingentes que los contemplados bajo las normas del G.A.T.T.

En un principio, parece que todas las empresas conjuntas se ven perjudicadas por esta disminución, pero esto no es exactamente así. Existen empresas pesqueras conjuntas que no sólo no se ven afectadas por el acceso de España a la C.E.E., sino que, por el contrario, se introducen aún en un régimen más liberal del que con anterioridad venían disfrutando. Para ello, hay que dividir estas empresas conjuntas en tres grandes bloques:

- a) Las que han sido constituidas en otros países de la Comunidad Económica Europea.
- b) Las que se han constituido en países africanos, que gozan de convenios preferenciales con la C.E.E.

c) Las constituidas en otros países, sin especial vinculación con la C.E.E.

La situación de todas estas empresas es totalmente distinta, y no cabe hablar de la problemática de las sociedades pesqueras conjuntas en general, sino que ésta habrá que diferenciarla teniendo en cuenta cada uno de los tres grupos mencionados anteriormente.

En cuanto al primer grupo —en el que las empresas han sido constituidas en estados miembros de la C.E.E., como pueden ser los casos de Gran Bretaña e Irlanda— debemos señalar que su situación mejora sensiblemente con el ingreso de España en la Comunidad. El comercio de pescado entre los países comunitarios tiende a la liberalización, de tal forma que prácticamente no existen gravámenes sobre el pescado fresco, pudiendo llegar incluso, transcurrido el período transitorio, a poseer una tripulación compuesta casi el 100% por trabajadores españoles. No acaban aquí sus ventajas, sino que además, y dada la libertad de movimiento de capitales que rige en la propia C.E.E., estos buques podrán trasladar su sede a puertos españoles, acogiéndose a las Organizaciones de Productores correspondientes aquí constituidas, que —como se sabe— no pueden hacer ningún tipo de discriminación entre las embarcaciones del país propio y las del resto de los estados miembros. En este sentido, hay que señalar que las Organizaciones de Productores son entes abiertos a todas las empresas comunitarias.

Prácticamente pues, este grupo de empresas quedará en las mismas condiciones que las de los buques españoles; lo único que, por radicar su sede y por ser personas jurídicas sujetas a legislación pongamos por ejemplo británica, deberán de realizar el pago de sus impuestos y la declaración de beneficios en su país de origen. Pero, a partir de aquí, se acaban las diferencias. No existe, por tanto, ningún problema para este tipo de empresas, sino que se vislumbra un futuro bastante claro y esperanzador.

El segundo grupo de empresas conjuntas, lo constituyen aquellos países africanos que se encuentran al amparo de los convenios con los países mediterráneos, o bien al amparo de los acuerdos conocidos como de "LOME" o de países A.C.P. En lo que hace referencia a las tripulaciones, cada país presenta su propia característica y sus propias exigencias, y en este extremo difieren sustancialmente de las empresas constituidas en el seno de los estados miembros.

Sin embargo, todos estos países africanos y del Caribe cuentan con un acceso preferencial al mercado comunitario, estando en su mayoría exentos de aranceles, con lo cual automáticamente estas sociedades conjuntas no precisarán acudir al sistema de cupo de importación al que estaban sujetos durante el período de preadhesión. En este sentido, las citadas sociedades también mejoran con el ingreso de España

en la C.E.E., al liberalizarse notablemente sus intercambios.

Un tercer grupo lo constituyen las empresas radicadas en otros países, tales como Argentina, Chile, Perú, etc. Estas, en verdad, sí se ven afectadas de lleno por el ingreso de España en la C.E.E. No obstante, hay que señalar que el nivel de empleo proporcionado a tripulantes españoles por estas empresas estaba siendo ya sustancialmente bajo o, incluso cercano a cero.

Para este grupo de empresas cabían sólo dos alternativas: el negociar un "status" preferencial para este tipo de sociedades, lo cual podría representar un giro importante en la política aduanera comunitaria y en la política común de pesquerías; o, simplemente, ofrecerles —que es lo que se ha hecho— un plazo de siete años para que asuman esta nueva condición de tener que encararse a las tarifas arancelarias de la C.E.E.

Evidentemente, el sector pesquero español que desarrolla su actividad con bandera propia debe de estar y está mayoritariamente de acuerdo con esta última medida, sin que ello suponga ningún tipo de oposición hacia lo que son y han sido las empresas pesqueras conjuntas. Es obvio que España, en el seno de la C.E.E., aporta un volumen de pesca y acuerdos pesqueros importantes, y recíprocamente la C.E.E. aporta a España un considerable potencial negociador, que puede hacer realidad el viejo sueño de nuestro sector pesquero, el de la bilateralización del mercado pesquero, esto es: el equilibrio entre el acceso a los recursos y el acceso a los mercados.

Es la única manera de equilibrar las apetencias de los países costeros con las de los países comunitarios, que tienen intereses en la pesca de larga distancia. Por ello, no puede hacerse ningún tipo de excepción comunitaria con respecto a aquellos países que no conceden acceso a sus aguas a los pesqueros comunitarios y, naturalmente, entre ellos a los españoles.

La fórmula de las empresas conjuntas ha jugado, sin duda, un papel histórico; pero ésta no ha dejado de ser una vía que tan sólo contempla soluciones para empresas individuales y no de forma global para todo el sector. Esta fórmula pasaría a ser un objetivo incorrecto si se pretendiera establecer como base de la llamada "tercera generación" de la Política Común de Pesquerías, ya que se primaría la decisión individual en contra de los intereses colectivos de un sector industrial que son los que ineludiblemente, la C.E.E. deberá de defender. Por ello, no se descarga la cooperación con terceros países, en el sentido de aportar conocimientos y experiencias en materia de pesca, pero esto siempre ha de hacerse bajo unas condiciones de equilibrio, acceso a los mercados y recursos y, evidentemente, bajo el marco de un acuerdo global que garantice que los intereses de todos quedan protegidos.

Nuestras empresas conjuntas de los países sudamericanos deben de aprender a amoldarse a la nueva situación de estar sujetas a las tarifas comunitarias, de la misma manera que otras inversiones en otros campos distintos de la pesca lo están. Así, las inversiones en el sector pesquero, de forma individual, quedarán al mismo nivel que las inversiones en cualquier otro campo industrial. No puede ser de otra forma, ni el sector pesquero español que desarrolla su actividad con pabellón propio podría apoyar ningún otro tipo de política.

### LAS BASES PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL ASPECTO EXTERNO DE LA "TERCERA GENERACION" DE LA POLITICA COMUN DE PESCA

Ultimamente, algunos países están creando excesivas y artificiales dificultades a las flotas extranjeras que faenan en sus aguas, e incluso se da el caso de ciertos países que pretenden tener potestades en aguas internacionales, limítrofes, pero más allá de las 200 millas de su jurisdicción.

Sería ridículo pensar que esta actitud obedece a una intención desinteresada, ya que resulta evidente, como ya hemos explicado en el capítulo anterior, que detrás de ese deseo de expulsión de aguas propias de los barcos con bandera extranjera, existe un claro motivo económico, consistente en crear una escasez de pescado en el país que estaba allí pescando para, a renglón seguido, invadir su mercado.

Los países con intereses en flotas de larga distancia, caso de España, o de la propia C.E.E., tienen que estar a la expectativa ante este tipo de actuación, ya que consentir impasiblemente esta actitud equivaldría ya no sólo a arruinar la flota que opera en caladeros lejanos, sino la industria pesquera en general, ya que una invasión no regulada de productos pesqueros procedentes de terceros países provocaría el hundimiento generalizado de los precios del pescado, efectuando de este modo, también a las flotas que realizan su actividad en caladeros nacionales.

Ante este proceder, sólo cabe una respuesta: "Si ustedes necesitan de los mercados comunitarios para vender su pescado, conforme. Háganle un sitio en sus caladeros a las flotas pesqueras comunitarias, y nosotros, en la misma medida, le haremos un hueco en nuestros mercados". Sólo de esta manera, con la bilateralización de los acuerdos, se puede construir una sólida política pesquera para las flotas comunitarias que actúan en caladeros lejanos.

Estas cuestiones deberán de ser discutibles en las próximas rondas de negociaciones del G.A.T.T., enfocando de manera frontal el comercio pesquero. Debe quedar muy claro que este comercio debe ser bilateral, y que sólo puede ser libre cuando las condiciones fijadas para los barcos extranjeros y los per-

tenecientes al país costero sean tales que permitan una razonable competencia entre ambas flotas y, por supuesto, cuando el acceso al mercado guarde un equilibrio real con el acceso al caladero.

Para salvaguardar los intereses de las flotas comunitarias que operan en caladeros lejanos, debería establecerse una nueva política pesquera común externa, en la que, a nuestro juicio, se reflejaran una serie de aspectos mínimos, y que expondremos en el

capítulo siguiente, aún a sabiendas que ello constituye aspiraciones ideales. De todas maneras, sin una clara experiencia de lo que sería deseable a nivel teórico, es imposible el desarrollar las acciones prácticas correspondientes que nos consigan acercar al modelo ideal. Este modelo de lo que hemos denominado como tercera generación de la Política Pesquera Común ha sido expuesto ante la Patronal Europea Pesquera "EUROPECHE", quien en principio está de acuerdo con las líneas generales.

## PROPUESTA DEL SECTOR PESQUERO CONGELADOR ESPAÑOL PARA LA IMPLANTACION DE UNA NUEVA POLITICA EXTERIOR DE PESCA EN LA C.E.E.

El ingreso de España y Portugal en la Comunidad Económica Europea, aporta una nueva dimensión a los objetivos de la Política Pesquera Comunitaria, dada la importancia que para estos dos Estados tiene la flota de larga distancia que faena, tanto en aguas internacionales como en las de terceros países.

En el presente momento, cuando se habla de la "elaboración de una tercera generación de la Política Común de Pesca", se hace necesaria una reflexión profunda sobre lo que debe de ser lo que podríamos denominar como la "Política Exterior de Pesca de la C.E.E.", y esta política exterior sólo será posible desarrollarla en la medida en que la C.E.E. sea capaz de mantener esta flota de larga distancia en activo, mediante la conclusión de tratados pesqueros en terceros países, o la defensa a ultranza de una sólida presencia de la misma en los caladeros internacionales.

Está claro que la panorámica internacional de la pesca ha cambiado mucho desde 1977, con la extensión de las jurisdicciones de los países ribereños a 200 millas marítimas. Tal extensión ha supuesto, para estos Estados poseedores de los recursos pesqueros, una reflexión sobre cuál deberá de ser la política a seguir con respecto a los países cuyas flotas faenaban tradicionalmente en sus aguas con anterioridad a la extensión. Como era lógico esperar, las aspiraciones de los países costeros fueron siempre las de desplazar a las flotas que faenaban en aquellas aguas, con el fin de ocupar los mercados que éstas poseían.

Se han sucedido multitud de políticas distintas entre estos países, que se concretaron, en el caso de Canadá, en el informe "KIRBY"; en el de Estados Unidos, en la Ley "MAGNUSON", así como otras disposiciones similares en otros países. El resultado ha sido que, en mayor o menor medida, las políticas

de los países costeros han sido agresivas hacia los Estados cuyas flotas faenaban en sus aguas con anterioridad a la extensión. Muchos de estos países son miembros de la C.E.E. actualmente.

Por el contrario, los países no costeros, que se han visto desplazados en mayor o menor medida del acceso a sus antiguos caladeros, no han realizado, hasta la fecha, una reflexión sobre la manera de contrarrestar de alguna forma la actitud de los Estados ribereños, al objeto de llegar, lógicamente, no a la situación anterior de la extensión, sino para alcanzar un equilibrio justo entre el acceso que estos últimos ofrecen a sus recursos y el acceso que los países no costeros dan a sus mercados en justa reciprocidad.

Tras una experiencia de diez años, cabe ahora hacer una reflexión profunda —y sin miedo a ser tachados de utópicos— sobre cuál deberá ser la Política Exterior de Pesca más conveniente a establecer a nivel comunitario, de tal manera que ésta se plasme mediante las correspondientes resoluciones o reglamentos comunitarios, consolidando así una Política Exterior Común de Pesca acorde y complementaria a la Política Común de Pesca en su "tercera generación".

Otro aspecto a tener en cuenta, es el de la unidad del mercado. El mercado comunitario ha de abastecerse, sin duda alguna, de:

- 1) Productos procedentes de capturas en aguas propias.
- 2) Productos procedentes de capturas propias en aguas de terceros países.
- 3) Productos provenientes de capturas propias en caladeros internacionales.

#### 4) Importaciones.

Si se quiere realizar una Política de Mercados realista, estos cuatro "INPUTS" deben de ser perfectamente armonizados. (Fig. 4).

No puede, por tanto, hacerse una Política de Ordenación de Mercados a nivel de producción netamente comunitaria, sin estudiar el régimen de importaciones que, con carácter general, haya de establecerse. No sería por ello pensable el tratar de implantar una política restrictiva de mercado sobre una especie determinada, por motivos de conservación o por razones de excedentes existentes de mercado, y permitir la libre importación, permitiendo unos aranceles bajos, de una especie similar. (Fig. 5).

Es por ello que la Política Externa ha de ser contemplada también desde el punto de vista del mercado comunitario.

Analizaremos, en primer lugar, cuál ha sido la política seguida, en estos últimos diez años, por ciertos países poseedores de importantes recursos pesqueros donde faenaban las flotas de los Estados miembros: las repercusiones para la C.E.E., las limitaciones que representan los acuerdos internacionales —en los que la C.E.E. es signataria—, y las limitaciones que estos pueden suponer a la hora de establecer una política restrictiva de entrada al mercado comunitario.

Finalmente, procederemos a exponer lo que creemos deben de ser las bases sobre las que ha de asentarse una futura Política Externa Común de Pesca, incardinada al resto de los aspectos de esta "tercera generación" de la Política Común Pesquera comunitaria.

### LA NACIONALIZACION DE LOS RECURSOS DESPUES DE LA EXTENSION.

La extensión a 200 millas marinas provocó, como norma general, una actitud nacionalista en los países poseedores de los recursos pesqueros. Con tal motivo, y ante la necesidad de establecer nuevas legislaciones, la mayoría de los Estados implantaron una política a través de la cual se forzaba a los países no costeros a adquirir, incluso, compromisos formales de compra de productos pesqueros a cambio de los cupos que los Estados ribereños concedían.

Con bastante frecuencia, y a pesar de la cercanía de los países costeros a los caladeros, estos no podían competir ante su falta de eficacia con la flota de terceros países. Para corregir esta falta de competitividad, muchos de los países costeros acudieron al establecimiento de sistemas que, sin duda, son cuestionables desde el punto de vista de los acuerdos internacionales vigentes sobre comercio, como es el G.A.T.T.

Lógico es pensar que el G.A.T.T. no contemple específicamente este tipo de sistemas, puesto que el

citado acuerdo fue firmado muchos años antes al establecimiento del nuevo orden internacional marítimo, no pudiendo preverse entonces la práctica de ciertas legislaciones restrictivas que constituyen una auténtica manipulación del comercio internacional.

Este tipo de sistemas constituyen lo que se ha llamado como "la manipulación de la oferta". Esta manipulación consiste en una alteración no natural de los precios, mediante una restricción de la producción. En general, esta restricción de la oferta se justificaba en base a la supuesta necesidad de la conservación de una determinada especie explotada, limitando para ello la producción de las flotas de los países no costeros, hasta niveles muy inferiores a los actuales. Con ello se conseguía un incremento artificial de los precios, de tal forma que le fuera posible al país costero el competir e, incluso, ventajosamente. Muchas de estas medidas, supuestamente de conservación, eran más que cuestionables y, tras ellas, se ha escondido con frecuencia el abuso de una posición dominante.

Si las prácticas restrictivas iniciales aún no aportaban un aumento de precios que generara suficientes beneficios, se procedía entonces a una nueva restricción por la que se establecía un precio muy superior al precio de la situación inicial de equilibrio. Todo ello se ilustra en la Fig. 6, que se adjunta al presente informe.

Con objeto de gravar aún más la actividad de las flotas de los terceros países, se vienen añadiendo normalmente a las mismas una serie de costos adicionales, bien a través de cánones de pesca o bien relegando las flotas de terceros países a caladeros marginales (Fig. 7).

Este aumento artificial de costos, evidentemente, facilitaba más la competencia de los países costeros. No se denuncian aquí prácticas imaginarias, sino que existen casos concretos, como los de Estados Unidos y Canadá, en donde este tipo de política se ha llevado a cabo enérgicamente. La única forma de proteger los intereses de la flota de larga distancia, es la de contrarrestar, utilizando todas las medidas legales posibles, esta acción de búsqueda de un emplazamiento enmascarado que estos países están intentando realizar.

La política de acceso a los caladeros, a cambio de la política de acceso a los mercados, ha de ser implantada legalmente a fin de buscar un equilibrio en la nueva situación; y, para ello, ha de aprovecharse la oportunidad —ahora que nos encontramos a las puertas de la reconsideración de la Política Común de Pesca— y proceder, necesariamente, a revisar las posibilidades que, bajo el espíritu del G.A.T.T., tiene el establecimiento de una fórmula de bilateralización del comercio pesquero en el momento actual. Habrá que aprovechar, si ello es oportuno, la próxima ronda de negociaciones del G.A.T.T., en aras a modificar aquellos aspectos del Acuerdo de tal manera que hagan viable y consoliden el mecanismo que aquí propo-

nemos, con el fin de implantar una Política Común Pesquera sólida.

### BILATERALIZACION DEL COMERCIO PESQUERO Y EL G.A.T.T.

Cada vez que se propone la bilateralización del comercio pesquero, nos encontramos con importantes sectores de la Comunidad Económica Europea que esgrimen la imposibilidad de llevar a cabo tal extremo, argumentando que pueden violarse los preceptos del G.A.T.T. Los que así opinan, ignoran o pretenden ignorar que la actividad de la pesca es totalmente asimilable a la de la agricultura, y que la Política Común de Pesca debe de ser contemplada bajo el mismo prisma que la Política Común de Agricultura, otorgando —si ello es necesario— el mismo tratamiento a ambos sectores en el seno del G.A.T.T.

Adam Smith, con respecto a los acuerdos de cooperación, señalaba lo siguiente:

"Dos partes se pueden beneficiar de un intercambio, siempre que la cooperación sea estrictamente voluntaria. No habrá intercambio al menos que ambas partes se beneficien. No se necesita fuerza externa, ni coacción, ni violación de la libertad para producir la cooperación entre individuos si todos ellos se van a beneficiar".

Y añadía el mismo autor, más tarde:

"Si un intercambio entre dos partes es voluntario, éste no tendrá lugar al menos que ambas partes crean que se va a beneficiar del mismo. La mayoría de las falacias económicas derivan del olvido de este simple principio, de la tendencia a asumir que hay un pastel limitado que una parte sólo puede ganar a expensas del otro".

Todo esto viene a cuento, puesto que, como medida inmediata a la extensión a las 200 millas, los países para re-acceder a sus viejos y tradicionales caladeros se vieron forzados a firmar unos acuerdos que muchas veces, por no decir siempre, constituyeron una total imposición del país costero, al que hubo que reconocer toda una serie de derechos para evitar el mal mayor de una verdadera hecatombe en el sector pesquero del país no costero por falta de caladeros.

La reacción de estos países, en las escasas veces que se hizo uso de restricciones de acceso al mercado, siempre fue violenta y llena de acusaciones de incumplir los acuerdos del G.A.T.T. y de atentar contra el principio de libre comercio.

Se trata pues, en el presente apartado, de analizar si incluso, bajo las disposiciones del G.A.T.T., sería o no posible el establecimiento de una política de bilateralización del comercio pesquero: esto es el acceso a los recursos a cambio del acceso al mercado co-

munitario; o si, por el contrario, debe procederse a la solicitud de una excepción para la pesca en el seno de la actual ronda de negociaciones del citado Convenio.

El G.A.T.T. (General Agreement of Trade and Tariffs: Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio), fue creado en la Conferencia Internacional de Ginebra en 1947, entrando en vigor el 1 de enero de 1948. Su objetivo es la liberación del comercio a través de las concesiones arancelarias que se hacen los distintos países miembros y además, se ha logrado en buena medida la supresión de las restricciones cuantitativas de comercio internacional.

Sin embargo, como es lógico, existen condiciones bajo las que se pueden imponer restricciones, aunque sea de manera temporal.

Si la defensa de los intereses de la pesca comunitaria pasa por alguna forma de contingentación del mercado, hay que analizar, si es posible y bajo qué condiciones, el establecer algún tipo de restricción cuantitativa o contingente de importación, bajo los actuales términos del G.A.T.T., y en caso contrario, habría que replantearse su negociación, situando a la Pesca a la par con la Agricultura. Quizá la mera extensión de las normas de la Agricultura a la Pesca fuera suficiente para poder llevar a cabo la política que se pretende.

Es por esto, que hay que empezar analizando el propio preámbulo del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio, donde se establecen los objetivos.

En el Preámbulo se dice, respecto a los gobiernos contratantes, que: "*Reconociendo que sus relaciones comerciales y económicas deban tender al logro de niveles de vida más altos, a la consecución del pleno empleo y de un nivel elevado, cada vez mayor, del ingreso real y de la demanda efectiva, a la utilización completa de los recursos mundiales y al acrecentamiento de la producción y de los intercambios de productos*".

No puede invocarse la apertura de un mercado apoyándose en el G.A.T.T., si dicha apertura va a ser nociva para el país que lo abra. El G.A.T.T., asimismo, condena constantemente la discriminación; pero, evidentemente, en los acuerdos pesqueros se discrimina a unos países de otros y, además, se imponen restricciones y costos sobre las flotas de los países extranjeros, que equivalen a un impuesto encubierto contra estas flotas, ya que encarece artificialmente sus producciones, induciendo una competencia desleal por parte de los países costeros; estos costos artificiales se hacen —como ya hemos visto— por vía de impuesto directo (cánones de pesca) o evitando el acceso de las flotas a las zonas de pesca más productivas (vedas sólo para países extranjeros). Asimismo, la imposición al país no costero de compras obligatorias de producto, puede considerarse como un encarecimiento más del costo y una conducción artificial del comercio (casos de EE.UU. y Argentina).

Esto puede considerarse como una violación sutil y encubierta del G.A.T.T. contra la que —creemos— es lícito defenderse. El acuerdo del G.A.T.T., a nuestro juicio, hay que interpretarlo como tendente a eliminar la competencia comercial desleal, cualquiera que sea la forma que éste adopte.

En el artículo 11-2B, se autoriza al establecimiento de impuestos "antidumping" o compensatorios. La práctica de "dumping" es vender a precios por debajo del costo, y siempre se considera como una práctica dañina. A nuestro juicio, el provocar una elevación artificial en los costos de producción de otra parte contratante es, sin duda, equivalente al "dumping"; por lo menos, los efectos son exactamente iguales. En estos casos creemos que está plenamente justificado, bajo el acuerdo, la imposición de impuestos especiales para contrarrestar los efectos de la imposición de costos artificiales.

El artículo 25 admite que pueda haber una autoridad competente que dictamine que un determinado artículo no se beneficie del trato previsto en el presente acuerdo. Si existe una legislación aduanera especial para los productos pesqueros, puede justificarse que estos queden fuera del citado acuerdo, máxime cuando en el convenio del G.A.T.T. el único producto pesquero del que se habla es del bacalao seco salado. Vemos pues que es posible, bajo el G.A.T.T., hacer excepciones para determinados productos.

Más tarde, en el artículo VI, se reconoce que (hablando nuevamente del "dumping") la introducción de los productos de un país en el mercado de otro país, a un precio inferior a su valor normal es condenable cuando causa o amenaza causar un perjuicio importante a una producción existente de una parte contratante. Más adelante (Artículo VI-3) se autoriza, bajo ciertas condiciones, a establecer derechos compensatorios con objeto de contrarrestar los posibles efectos de subvenciones o primas directas o indirectas a la producción. Esto es un punto del máximo interés ya que en muchos de los países costeros los estados priman a las industrias pesqueras. Esto pues, a la hora de establecer restricciones a las importaciones, debe de estudiarse muy cuidadosamente.

En general, en todo el ambiente del acuerdo está la evitación de perjuicios graves a las economías nacionales de los países signatarios por prácticas directas o indirectas. Es evidente que las restricciones de cupos de pesca producen este efecto. La defensa de los sectores económicos cae dentro del espíritu del Acuerdo.

El Artículo XI habla en general de la eliminación de las restricciones cuantitativas, pero en el párrafo 2º establece unas excepciones muy interesantes, concretamente el párrafo 2-C autoriza, explícitamente, la restricción cuantitativa a la importación de cualquier producto agrícola o pesquero, cuando sean necesari-

os para la ejecución de medidas que tengan por efecto:

1. "Restringir la cantidad de producto nacional similar, que pueda ser vendido o producido". Creemos que esto es aplicable, por ejemplo, en caso de restringir las actividades de la flota con objeto de cumplir con acuerdos internacionales, para la ordenación de los caladeros nacionales o para reorientar el consumo interno hacia otras especies.
2. "Eliminar un sobrante temporal de producto nacional similar". Las acumulaciones de productos son algo corriente en la actividad pesquera nacional, si no del mismo producto de productos similares, cosa que también está contemplada en el Acuerdo.

Queremos resaltar aquí el problema apuntado con respecto a la flota congeladora en lo que se refiere a las pesquerías de calamar y pota, donde estas excepciones podrían tomarse como punto de partida para decidir una política de mercado coherente.

El Artículo XII autoriza las restricciones con objeto de proteger el equilibrio de la balanza de pagos. Es evidente que si a un país se le recortan sus posibilidades de pesca, la tendencia natural sería recurrir a la importación masiva, con el considerable desequilibrio de la balanza de pagos. Es evidente que se justifica aquí la restricción cuantitativa. También dice el Acuerdo que, a medida que la situación mejore (no dice cómo), estas restricciones deben de desaparecer o atenuarse gradualmente.

El mismo Artículo XII-3-c-9 da una justificación para la discriminación, ya que dice que debe de evitarse todo perjuicio inútil a los intereses económicos de cualquier otra parte contratante: o sea, si un país no es el causante del desequilibrio, no tiene por qué sufrir las consecuencias de las acciones de otro país. En el mismo artículo se expresa la necesidad de contemplar (párrafo 4-e) todo factor exterior especial que influya adversamente en el comercio de exportación de la Parte Contratante que aplique las restricciones.

El Artículo XIII habla de que en el momento de establecer un contingente de importación, este contingente habrá de establecerse proporcionalmente al volumen del comercio de ese producto en un cierto período anterior de referencia.

El Artículo XVI condena el acaparamiento del mercado más allá de la participación tradicional de ese país en el comercio de ese producto.

A nuestro juicio, hay un párrafo del artículo XIX, concretamente el 1-a que puede aplicarse directamente al caso de la pesca y que reproducimos aquí:

"Si como consecuencia de la evolución imprevista de las circunstancias y por efecto de las obligaciones, incluidas las concesiones arancelarias, contraídas por una Parte Contratante en

virtud del presente Acuerdo, se importa un producto en el territorio de esta Parte Contratante en cantidades tan importantes y condiciones tales que cause o amenace causar un perjuicio grave a los productores nacionales de productos similares o directamente competidores, dicha Parte Contratante podrá, en la medida y durante el tiempo que sean necesarios para prevenir o reparar ese perjuicio, suspender total o parcialmente la obligación contraída con respecto a dicho producto o retirar o modificar la concesión".

Creemos que este párrafo justifica cualquier medida en defensa del sector pesquero, incluyendo la contingencia y la diferenciación (si no discriminación) entre los países, que contribuyen a causar ese perjuicio y los que no contribuyen a hacerlo. No nos olvidemos que el G.A.T.T. es un acuerdo que se toma para obtener mejores ventajas mutuas y no para que un país o países determinados puedan destruir un sector económico de una de las partes contratantes.

Se podrían buscar más argumentos en pro (y sin duda los hay en contra) de la restricción de las importaciones bajo el marco del G.A.T.T., pero creemos que lo expuesto justifica que, al menos en ciertos casos, el establecimiento de estas restricciones no es contrario al G.A.T.T.

Como colofón a todo lo expuesto, hay una consideración básica que hacer en torno al G.A.T.T., cual es la de que, desde la firma del citado Acuerdo, se ha producido una modificación sustancial de las circunstancias internacionales existentes en aquel entonces. La aplicación de la cláusula "rebus-sic stantibus", esto es, "las cosas como estaban" aplica de lleno aquí. La tesis es "a mares libres comercio libre, a caladeros cerrados comercio bilateral". El cambio experimentado en la propiedad de los recursos marinos desde 1977 hasta la fecha, justifica más que de sobra el que los preceptos del G.A.T.T. sean revisados, si ello hace falta, con objeto de contemplar la nueva Política del Comercio Pesquero.

#### PROPUESTA CONCRETA PARA UNA POLITICA COMUN DE PESCA EXTERIOR.

Tras las consideraciones plasmadas anteriormente, estimamos innecesario abundar más aún en las razones por las que se hace absolutamente imprescindible el establecimiento de una Política Común de Pesca Exterior.

Existen una serie de hechos y actuaciones innegables, por parte de los países actualmente poseedores de los recursos, y que procedemos a señalar a continuación:

- Discriminan entre sus propios pescadores y los pescadores extranjeros en la legislación.

- Tratan de invadir los mercados de los países que tradicionalmente pescaban en aquellas aguas.
- Encarecen artificialmente la actividad de las flotas extranjeras, mediante la imposición de elevados cánones o limitando su actividad hacia zonas de productividad más baja.
- Imponen medidas de conservación, excesivamente drásticas, muchas veces sin motivo justificado, que recaen totalmente o en su mayoría sobre los países terceros, impidiendo de hecho el acceso a los recursos.

Si se quiere consolidar la actividad de la flota de larga distancia, se hace imperativo el establecimiento, de forma clara, de una política institucionalizada de acceso al mercado de los productos procedentes de los países terceros, a cambio de que por estos últimos se conceda acceso a la flota comunitaria a sus aguas.

Estimamos que tal premisa debería plasmarse, clara y concisamente, en la legislación comunitaria. De otra forma, estaríamos condenados a una especie de bilateralización del comercio vergonzante, que no tiene en absoluto razón de ser. Se propone, ni más ni menos, el establecimiento —al igual que en su día lo hicieron los países poseedores de los recursos— de una política de acceso de los productos pesqueros procedentes de terceros países al mercado comunitario.

Los términos que se proponen a continuación no son más que una especie de "negativo" de lo que es, por ejemplo, la Ley "MAGNUSON" Estadounidense, y estimamos que en esta Política Exterior de Pesca comunitaria deben de contemplarse los siguientes aspectos:

- a) El sector pesquero es un sector tan primario como la agricultura y, por tanto, si a aquélla se le permiten medidas excepcionales, lo mismo debe de aplicarse a la pesca.
- b) Nos encontramos con que ha habido un cambio sustancial de las circunstancias internacionales en la pesca y el mercado pesquero, con respecto a las existentes en el momento en que se produjo la firma del G.A.T.T. Cabe pues la revisión del régimen de importación de estos productos y es legítimo el hacerlo así.
- c) Nos encontramos con que ciertos países abusan de sus posiciones dominantes e impiden la pesca a las empresas comunitarias, o al menos introducen prácticas —anteriormente señaladas— que distorsionan la competencia leal en los mercados.
- d) Ante el cambio de las circunstancias internacionales, y dadas las prácticas anteriores, existe un serio peligro de que se produzca una deflección de mercado que afecte seriamente a la balanza de pagos de los países comunitarios.

e) Que las prácticas de distorsión de la competición anteriormente señaladas, pueden considerarse como un efecto similar al "dumping", ya que es lo mismo, bajo el punto de vista práctico, el vender por debajo de los costos que el encarecer artificialmente los costos del competidor. Ambas medidas tienen el mismo efecto de desplazar deshonestamente al competidor del mercado.

f) Todo ello hace que puedan aparecer serias dificultades en el sector pesquero comunitario que pudieran deteriorarlo sensiblemente, con lo que se producirían serios daños a la economía de regiones especialmente sensibles de la Comunidad Económica Europea.

Todos estos factores justifican la toma de medidas excepcionales que impidan que el sector pesquero comunitario se deteriore por causas ajenas a la propia rentabilidad económica del sector. Estas medidas excepcionales deben de plasmarse en una legislación para que tengan fuerza, y dicha legislación debe de contemplar una serie de aspectos mínimos que anunciaremos a continuación:

1. El mercado de productos de la pesca, quedará sometido a unos contingentes de cupos que permitirán el acceso al mercado comunitario a cada país determinado, que disfrutará de un cupo de mercado fijo en negociaciones bilaterales entre ese país y la C.E.E. Será condición "sine qua non" que, para que un país tenga acceso al mercado comunitario, los buques de pesca comunitarios tengan acceso a las aguas de dicho país, o que los productos pesqueros comunitarios tengan acceso al mercado de ese otro país en cuantía suficiente y si ello fuera de interés para la Comunidad Económica Europea.
2. Se establecería un derecho arancelario de compensación que variaría en cada país, con objeto de que se asegurara un acceso a los caladeros o mercados de ese país en condiciones iguales a los pescadores costeros, evitando que se establecieran prácticas discriminatorias que perjudicaran a los intereses comunitarios. Estas prácticas ya han sido ampliamente comentadas.
3. Estos derechos no podrían ser "erga omnes", ya que se trataría de no causar perjuicios innecesarios a países que hubiesen suscrito acuerdos con la Comunidad Económica Europea. Es pues inevitable el establecer discriminación, ya que los propios acuerdos internacionales indican que no deben de causarse perjuicios a aquellos países con los que no existe contencioso (ver por ejemplo artículo 20 de EFTA).
4. Para establecer la cuota de mercado de un determinado país, una vez este haya permitido el acceso de los buques comunitarios a sus aguas, se buscará una relación aceptable entre el número

de toneladas de peso en vivo que sea permitido capturar a la flota comunitaria y el número de toneladas referidas al peso en vivo que sea permitido exportar a ese país a la C.E.E. como cupo de mercado. La relación 1:1 podría contemplarse como referencia. También habría que tener en cuenta el valor de las especies que se intercambian para establecer esta relación: por ejemplo, la C.E.E. podría solicitar un cupo de pesca para cefalópodos y el otro país un cupo de mercado para bacalao, por lo que la relación 1:1 quizá no fuera lo más adecuada.

5. Para el establecimiento de la cuota de mercado deben de tenerse en cuenta, además, otros factores que servirían para aumentar o disminuir los cupos de mercado concedidos a un país en particular, entre otros:

- a) Si ese país colabora o no en los Organismos internacionales en la Comunidad Económica Europea.
- b) Si se dan facilidades a los buques comunitarios para el abastecimiento en los puertos de ese país.
- c) Si se permite la libre inversión y aportación de capital comunitario en el sector pesquero de ese país, en igualdad de condiciones a los nacionales de ese país.
- d) Si se permite la libre exportación de bienes de equipo (barcos, por ejemplo) de la C.E.E. a ese país.
- e) Si se permite el acceso de técnicos comunitarios al mercado de trabajo pesquero de ese país.
- f) Se tendrían en cuenta las corrientes históricas de exportación de ese país a la C.E.E., pero sólo en períodos previos a 1976, o sea, antes la de la extensión generalizada de las aguas jurisdiccionales.

6. Para el establecimiento de los derechos arancelarios de protección a un determinado país, se tendrían en cuenta los siguientes hechos entre otros posibles:

- a) Si los buques comunitarios son tratados en igualdad de condiciones con los del país en cuestión, por ejemplo, si el precio del combustible no es más caro para nuestra flota.
- b) Si se establecen o no medidas de conservación distintas y menos ventajosas para la flota nacional y la flota comunitaria: por ejemplo, vedas que sólo afecten a la flota comunitaria y no a la de ese país.
- c) La cuantía de las multas impuestas a los buques comunitarios, teniendo en cuenta si estos son tratados de igual manera que los del país en cuestión, esto es: si se imponen

a ambas flotas multas de igual cuantía por faltas similares, y si el grado de vigilancia es el mismo para ambas flotas.

- d) Si existen o no cánones de pesca y otros cargos por conceptos similares, como gastos de observadores, vigilancia, etc., así como la cuantía de los mismos, que no se impongan a la flota del país costero.
- e) Si el trato otorgado a los ciudadanos de los países comunitarios es o no digno, en el sentido de que no se produzcan vejaciones, ensañamientos o dilaciones administrativas innecesarias en caso de apresamientos.

Todas estas disposiciones u otras similares tratarían de asegurar, por una parte, el acceso al caladero mediante el establecimiento de los cupos de mercado; y, por otra, que dicho acceso sea practicable defendiéndonos de posibles medidas discriminatorias, mediante el derecho arancelario de protección. Si un país no discriminara este derecho podría ser cero.

Evidentemente, podrían existir otras razones de Estado para desviarse de estos criterios, razones que deberían de ser evaluadas por el Parlamento Europeo o la Comisión. Con objeto de no ir frontalmente en contra de los convenios comerciales, podría arbitrarse el que estas medidas fueran de tipo temporal y transitorias, hasta tanto la situación internacional en pesca se estabilizara de manera satisfactoria para la C.E.E., como por ejemplo en el caso de que se procediera a la firma de acuerdos a largo plazo; es decir, el comercio pesquero se liberalizaría paulatinamente, y país por país, aboliendo cupos y derechos en el caso de que la C.E.E. considerara que se había logrado un acuerdo a largo plazo con aquél, tal que las aspiraciones comunitarias quedaran satisfechas. La imagen del acuerdo a largo plazo siempre debe de estar presente y los acuerdos, para ser considerados a largo plazo, deberían de ser por lo menos de diez años de duración. Al término de ese acuerdo, las medidas protectoras, caso de haberse liberalizado el comercio, podrían volver a entrar en vigor automáticamente.

Una ley que contemplara los puntos anteriores sería una respuesta adecuada a leyes parecidas, pero de signo contrario, que han aparecido por el mundo. Un claro exponente es la Ley "MAGNUSON", que protege las pesquerías americanas. Si los países con flotas de larga distancia adoptaran leyes similares a la expuesta anteriormente en términos generales, se ayudaría a la creación de una costumbre internacional generadora de derecho, muy interesante para las posturas de la C.E.E. en materia de pesca.

Existen, afortunadamente, pesquerías que se desarrollan más allá de las 200 millas, o pesquerías que se desarrollan sobre especies altamente migratorias. En estas pesquerías debe de ejercerse una fuerte defensa de su propia internacionalidad y su control por Organismos internacionales en donde se tengan en cuenta

los puntos de vista biológico, político y económico, a la hora de establecer medidas de conservación, no permitiendo que prevalezcan criterios pseudo-ecologistas.

Deben, además, defenderse a ultranza los convenios internacionales existentes, como en el caso del Archipiélago de Svalbard, no debiendo aceptarse extensiones de aguas jurisdiccionales arbitrarias.

Sobre las especies altamente migratorias, la C.E.E. debe de alinearse con las tesis que permiten su libre captura, incluso dentro de las aguas jurisdiccionales de otros países; pero, además, debe de ampliarse la lista de especies altamente migratorias, incluyendo otras especies distintas de los túnidos, como pudieran ser: el pez espada, los marrajos o tiburones, la palometa, etc.

Dadas las circunstancias, la C.E.E. debería de ejercer el papel de país líder en la defensa de estas posturas, porque nadie desempeñará esta función por nosotros.

El control de las importaciones permitiría la introducción de muchas de las especies que se pescan en estos caladeros, de consumo limitado en el mercado comunitario en este momento. La política de prospecciones de todos los caladeros de este tipo que pudieran existir, debe de ser especialmente activa.

Debe hacerse constar, claramente, que no se está buscando un neoproteccionismo, sino que, por el contrario, se trata de liberalizar el comercio dentro de unos cauces, de forma que se permita un razonable equilibrio de intereses, adaptando las necesidades de los países tradicionalmente consumidores de pescado con las de los países actualmente poseedores de los recursos.

No se pretende, ni mucho menos, retroceder a la situación existente con anterioridad a la extensión de las 200 millas, sino que —repetimos— se trata de llegar a un equilibrio justo y necesario. Ha de quedar bien claro que la búsqueda debe plasmarse en una liberalización del comercio, dentro de unos cauces mínimos de entendimiento, entre las dos partes, como corresponde a cualquier Tratado Internacional.

Han sido expuestos estos puntos con toda claridad y sin detenerse a considerar si están o no afectados por los preceptos del G.A.T.T. En cualquier caso, el mensaje es diáfano: ésta es la política que deseamos seguir, la única posible, tanto para defender a la flota de larga distancia como para ordenar los mercados comunitarios, de tal forma que no afecte a las producciones propias. Si los términos en que actualmente está redactado el G.A.T.T. impidieran el establecimiento de este tipo de política pesquera, sin ningún tipo de paliativos, deberán de modificarse las citadas cláusulas.

De cualquier forma, incidimos nuevamente, puede atajarse este problema invocando dos premisas básicas:

- a) Que se ha experimentado un cambio sustancial de las circunstancias desde la firma del G.A.T.T., que ha afectado sobremanera —y esto no lo puede negar nadie— a los problemas tradicionales del comercio pesquero.
- b) Que la pesca, por ser un sector primario como lo es la agricultura, debe de contemplarse en el espíritu del G.A.T.T. de la misma forma que esta última.

Ello es perfectamente justificable desde el punto de vista comunitario, puesto que la Política Común de Pesca no deja de ser un resultado de la Política Común Agrícola. Únicamente atajando con prontitud, decisión y valentía, este problema, podrá la flota comunitaria, tanto de larga distancia como la interna, tener éxito o, de lo contrario, verse abocada a un fracaso.

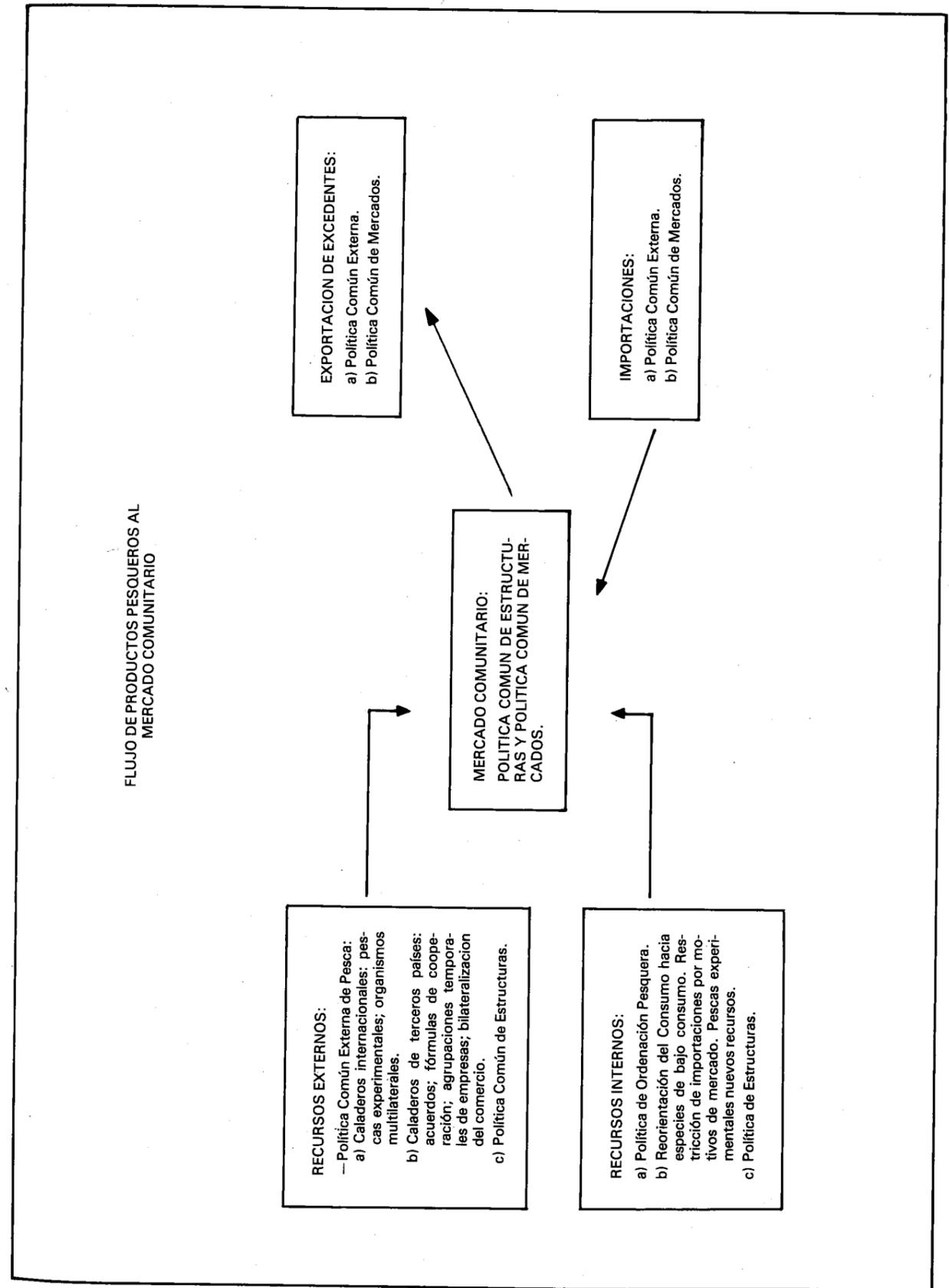
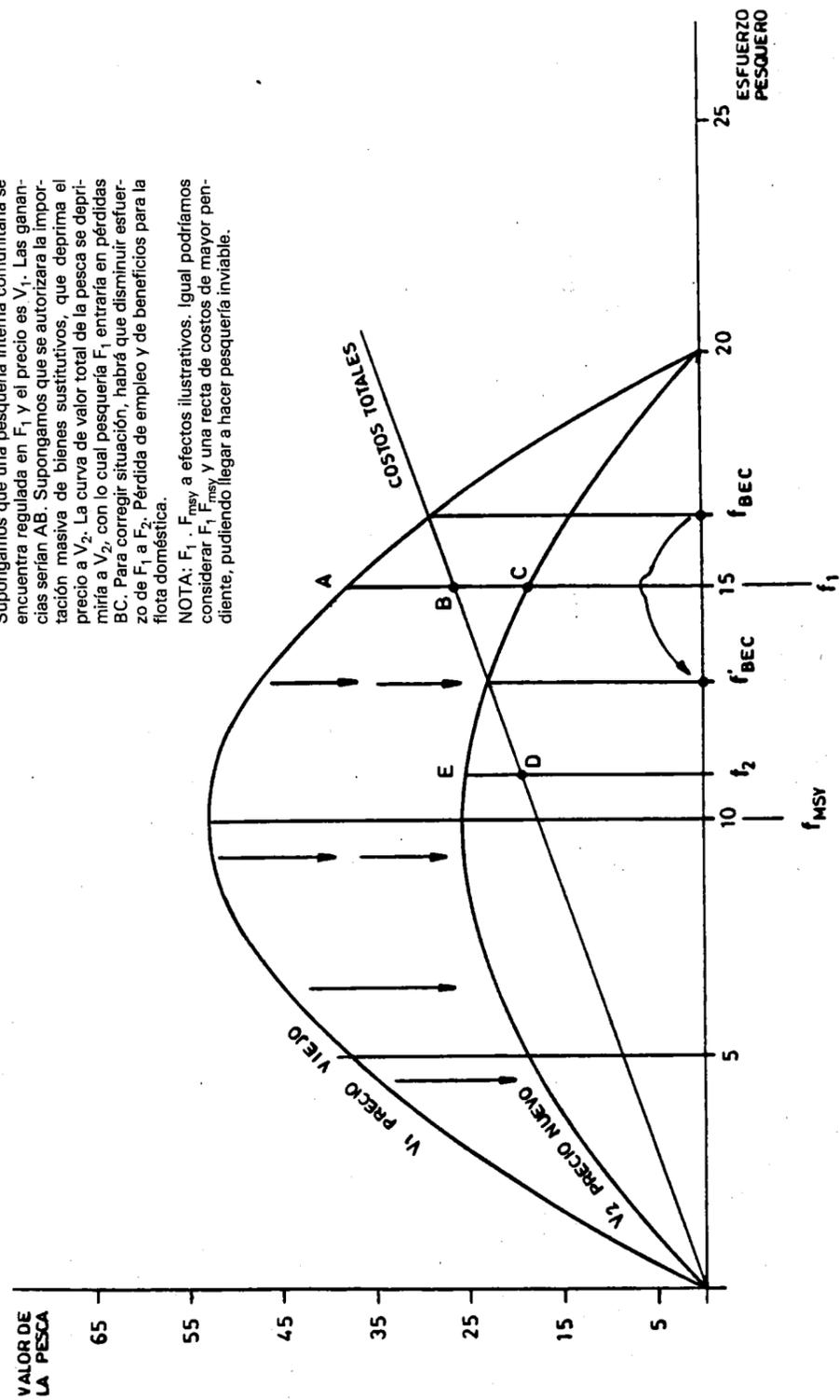


FIGURA 4

Ilustración gráfica del efecto de importaciones masivas o ilimitadas en el comercio interior.  $F_{BEC}$  = punto donde las ganancias se disipan.

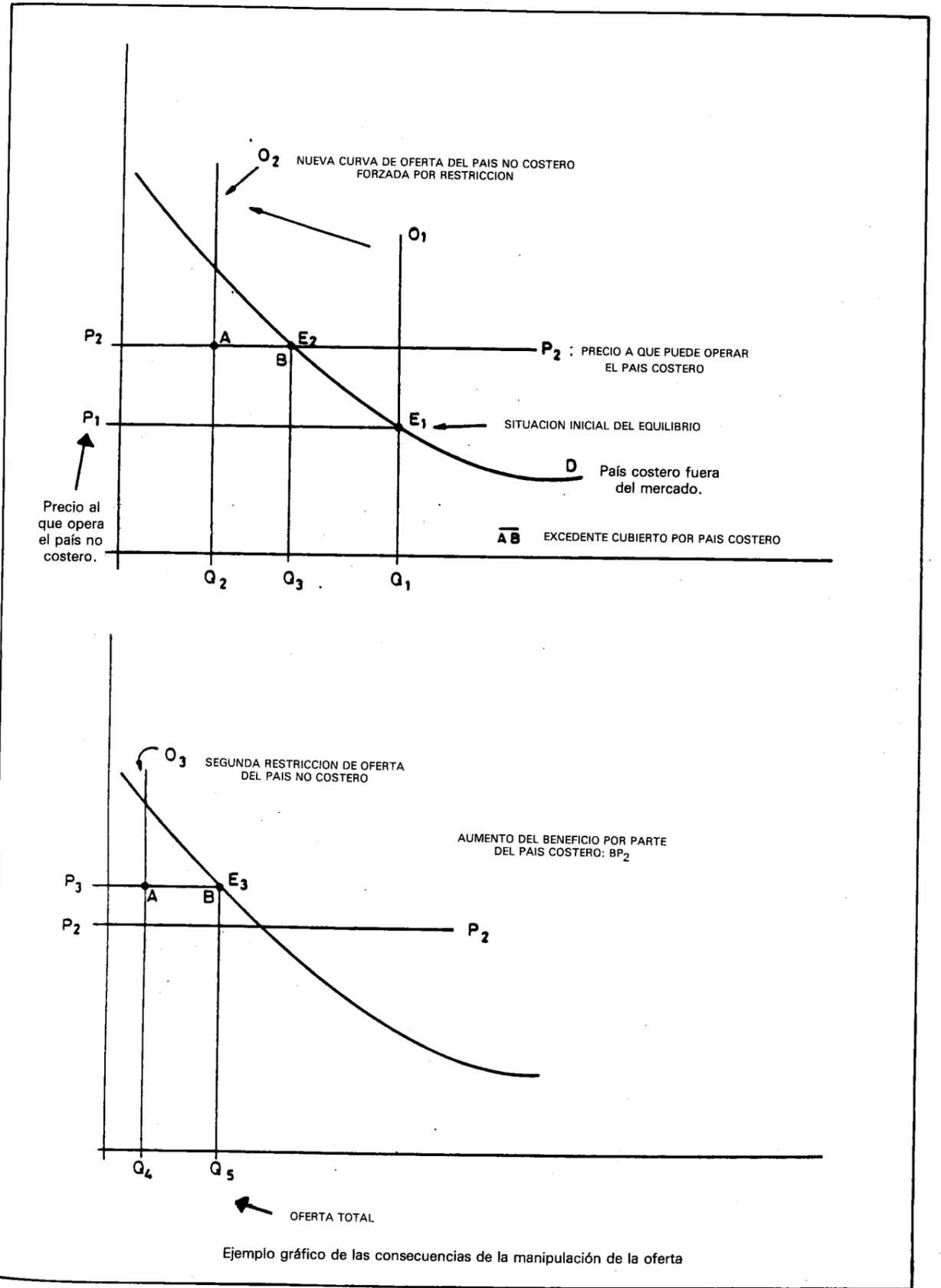
Supongamos que una pesquería interna comunitaria se encuentra regulada en  $F_1$  y el precio es  $V_1$ . Las ganancias serían  $AB$ . Supongamos que se autorizara la importación masiva de bienes sustitutos, que deprime el precio a  $V_2$ . La curva de valor total de la pesca se deprime a  $V_2$ , con lo cual pesquería  $F_1$  entraría en pérdidas  $BC$ . Para corregir situación, habrá que disminuir esfuerzo de  $F_1$  a  $F_2$ . Pérdida de empleo y de beneficios para la flota doméstica.

NOTA:  $F_1$ ,  $F_{may}$  a efectos ilustrativos. Igual podríamos considerar  $F_1$ ,  $F_{may}$  y una recta de costos de mayor pendiente, pudiendo llegar a hacer pesquería inviable.



Los efectos de las importaciones ilimitadas, utilizando un modelo simple de Gordon y asumiendo reacción instantánea.

FIGURA 5



Ejemplo gráfico de las consecuencias de la manipulación de la oferta

FIGURA 6

Se supone recta de valor de la pesca por unidad de esfuerzo, con respecto al esfuerzo inicial, como  $\frac{V}{f}$ .

$f_0$  es el punto inicial de esfuerzo conjunto ( $f$ ).

Punto de dispersión ganancias es  $f_1$ .

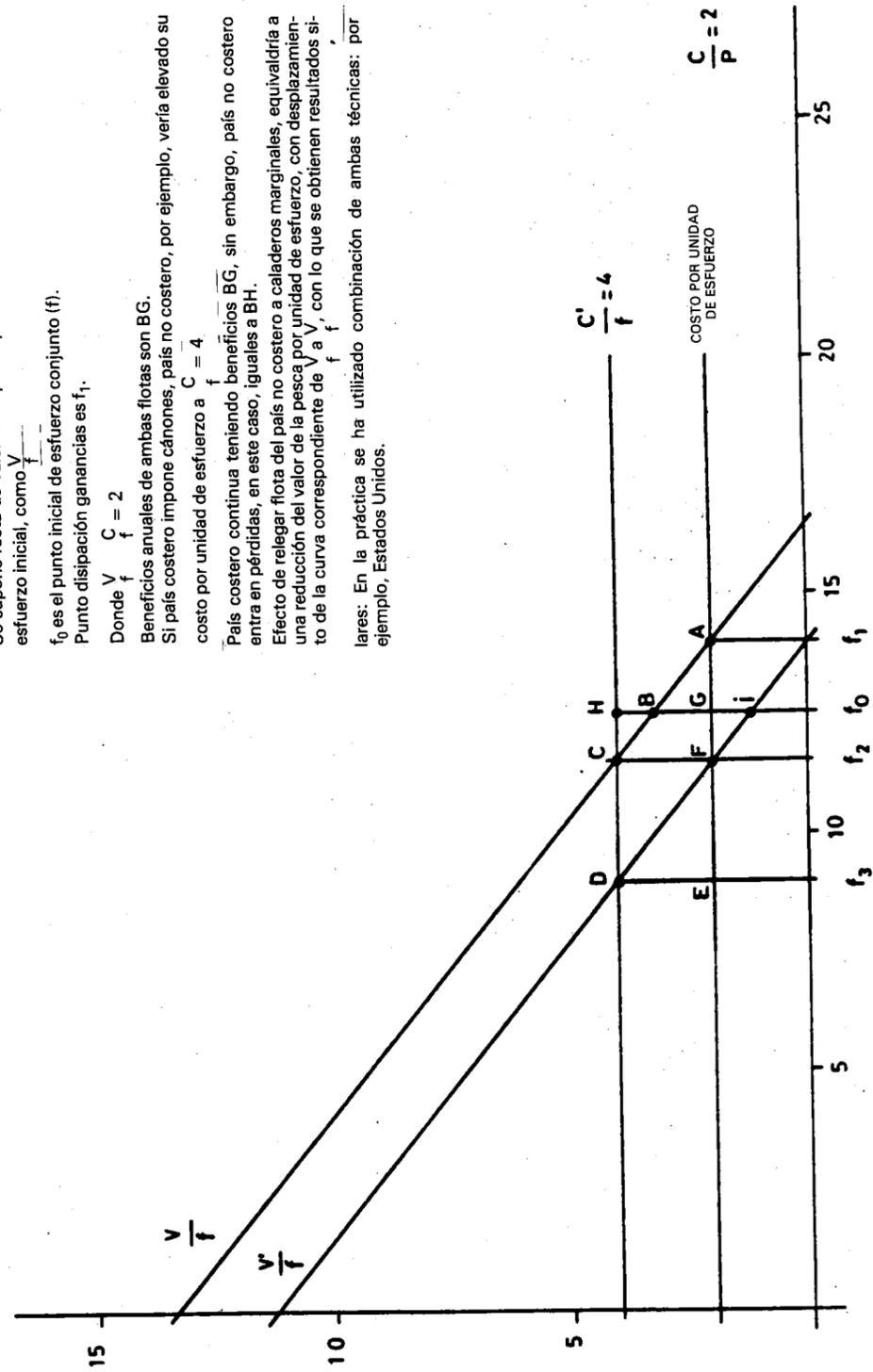
Donde  $\frac{V}{f} = 2$

Beneficios anuales de ambas flotas son BG.

Si país costero impone cánones, país no costero, por ejemplo, vería elevado su costo por unidad de esfuerzo a  $\frac{C'}{f} = 4$ .

País costero continúa teniendo beneficios BG, sin embargo, país no costero entra en pérdidas, en este caso, iguales a BH.

Efecto de relegar flota del país no costero a caladeros marginales, equivaldría a una reducción del valor de la pesca por unidad de esfuerzo, con desplazamiento de la curva correspondiente de  $\frac{V}{f}$  a  $\frac{V'}{f}$ , con lo que se obtienen resultados similares: En la práctica se ha utilizado combinación de ambas técnicas: por ejemplo, Estados Unidos.



Ejemplo gráfico de los efectos del proteccionismo encubierto: Cánones y otras restricciones.

FIGURA 7

## Parte IV

### La Política Común de Estructuras

La Política de Estructuras comunitaria ha experimentado un rápido cambio desde el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea.

Al contrario que en el resto de las políticas, aquí España, y concretamente la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo, pudo aportar sus opiniones y tener parte activa en la elaboración de la misma; presentando estudios, tanto ante la propia Comisión —en los Comités Asesores correspondientes— como ante el Parlamento Europeo, quienes adoptaron una buena parte de las sugerencias contenidas en nuestros comentarios, bien porque les pareció razonable lo que la Cooperativa de Armadores planteaba, o bien porque ya estaba en la mente de los legisladores comunitarios el diseño de una Política de Estructuras basada en las premisas anteriormente mencionadas.

Hoy, la Política de Estructuras está ya concluida, y se refleja en el Reglamento núm. 4028/86 del Consejo, de 18 de diciembre de 1986, y también, de alguna manera, en el Reglamento 355/77, en lo que concierne a la mejora de las condiciones de transformación y de comercialización de los productos agrícolas, y que se adjuntan como anexo 10) en esta parte IV del presente libro.

Como puede apreciarse, en el anexo 9) se contiene la propuesta final adoptada por la propia Comisión. Por diversos motivos, se ajusta bastante a lo que nosotros pretendíamos, y entendemos que constituye una excelente base para desarrollar una Política de Estructuras sana que complementa a una Política Exterior que, igualmente, debemos esperar que se acabe plasmando en un documento similar.

El trabajo realizado por la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo no ha sido en vano,

bien porque se hayan recogido parte de nuestras opiniones, pero también por el propio esfuerzo que ha supuesto a nuestra Sociedad y a las Entidades que en ella se integran, a fin de ponernos a la altura de las circunstancias y participar plenamente en las discusiones y en la elaboración de la Política Común de Pesca que, en definitiva, es uno de los elementos integradores en la construcción de Europa.

Es por tanto ya una cuestión zanjada y, en reglas generales, constituye un cuerpo legislativo bastante satisfactorio para la pesca española, así como para el resto de la industria pesquera comunitaria, la cual se encuentra satisfecha, en términos globales, con el citado documento, según hemos podido conocer en nuestros múltiples contactos a través de la Patronal pesquera.

Sin embargo, creemos de interés el reproducir aquí la evolución de esta Política de Estructuras, así como los comentarios efectuados por nuestras Entidades en cada uno de los momentos, porque reflejan una opinión interesante.

La Política de Estructuras vigente en la Comunidad Económica Europea, en el instante de producirse la adhesión de España y Portugal, se inserta a continuación de los comentarios realizados en su día por la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo y las Asociaciones encuadradas en su seno.

Ya desde el momento en que la Comisión decidió revisar su Política de Estructuras, se invitaron a todas las Entidades, tanto públicas como privadas, a que emitieran los comentarios que estimaran más oportunos al respecto.

Así, dentro del primer trimestre de 1986, la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo presentó los comentarios al citado Reglamento y que, a continuación, se reproducen.

**COMENTARIOS A LA POLITICA DE ESTRUCTURAS VIGENTE  
EN LA COMUNIDAD ECONOMICA EUROPEA EN  
EL MOMENTO DE LA ADHESION ESPAÑOLA**

La Política de Estructuras de la Comunidad Económica Europea, se encontraba básicamente contenida en varias disposiciones, como la Resolución del Consejo de 25 de enero de 1983, el Reglamento número 2908/83 del Consejo, el Reglamento 2909/83, y la Directiva del 4 de octubre de 1983. (Anexo 8).

Con motivo del acceso de España y Portugal a las Comunidades Europeas, dicha política pesquera —que tendría que expirar el último día de 1985— había sido prorrogada por un año, con objeto de estudiar la modificación de la misma y elaborar las disposiciones correspondientes, que entrarían en vigor el 1 de enero de 1987. De una lectura de la citada normativa, se deduce que estas Resoluciones, Reglamentos y Directivas se orientaban claramente hacia una situación de Comunidad de "diez", que, evidentemente, necesitaba una amplia revisión, puesto que la problemática que aportaba España era de una naturaleza muy distinta.

Pasaremos, en principio, a efectuar unas consideraciones de carácter general, sobre lo qué debe ser la política pesquera comunitaria, y a continuación comentaremos cada una de las Resoluciones, Reglamentos y Directivas, indicando el sentido de los referidos cambios.

**LA POLITICA PESQUERA COMUNITARIA**

La Política Pesquera Comunitaria se contempla, básicamente, desde tres ópticas distintas: Política de Recursos, Política de Mercados y Política de Estructuras.

Sin entrar a discutir sobre la conveniencia o no de esta clasificación, añadiríamos aquí un aspecto más, cuya importancia se incrementa tras el ingreso de Es-

paña y Portugal en las Comunidades Europeas, cual sería el establecimiento de una Política Internacional Pesquera de la C.E.E., y que abarcaría aspectos de las tres políticas anteriormente reseñadas, y que ya hemos comentado anteriormente.

A nadie se le escapa que una política pesquera debe de considerarse como un todo. Básicamente diríamos que existe un mercado —que es el mercado comunitario en estos momentos— y que, probablemente, sea el primer mercado de pescado del mundo. Esas necesidades de mercado habrán de ser satisfechas mediante actividades de la flota comunitaria o, por el contrario, mediante actividad de la flota extra-comunitaria, a través de las importaciones correspondientes. No cabe duda de que por muchos motivos, que no entraremos a detallar aquí, debe de intentarse abastecer este mercado mediante aportaciones directas de los buques que ondean pabellón de los Estados miembros, y esto puede hacerse a través de los recursos propios, por un lado, o por la pesca comunitaria ejercida en aguas de terceros países.

La C.E.E. dispone de unos recursos pesqueros propios nada desdeñables, y si bien es deficitaria en algunos de ellos, es excedentaria, en gran medida, en otros. En este aspecto debe de primarse, dentro de algunas de las políticas anteriormente mencionadas, la promoción del consumo de las especies que existen en aguas comunitarias, con objeto de disminuir la dependencia del exterior. Existen numerosas especies que pudieran ser introducidas en el mercado comunitario y que, por falta de un precio adecuado en el mismo o por falta de coordinación de una política comercial a nivel de la C.E.E., no están siendo utilizadas plenamente. Podríamos poner aquí numerosos ejemplos. Baste decir que especies que no tienen valor en España, por no ser de consumo habitual en

nuestro país y porque, además, por la propia Reglamentación comunitaria se prohíben guardar a bordo, son devueltas a la mar en un considerable dispendio de los recursos propios de la C.E.E. En este sentido se enfocaba la petición de establecer una política pesquera más realista que tratábamos en un capítulo anterior.

Se hace pues necesario revisar, en general, la política de capturas adicionales a nivel de los recursos propios de la C.E.E.; pero también, igualmente, debe de efectuarse un estudio sobre los descartes de las flotas comunitarias que operan en aguas de terceros países, que podría conducir a un aprovechamiento más integral y racional de estos recursos. Es probable que, utilizando únicamente la lógica, el aprovechamiento de los descartes condujera a un aumento de, al menos, el 10% de las capturas que se realizan a nivel comunitario. Esto sólo puede lograrse con una política comercial común coherente que, muy posiblemente, conllevara una revisión y una simplificación de las medidas de conservación a establecer en aguas de la C.E.E.

Por otro lado, el mantener una flota comunitaria en aguas de terceros países obliga a entrar en negociaciones con los mismos y, bajo nuestro punto de vista, debe de establecerse una nueva política pesquera a nivel comunitario. La política a seguir no tiene dudas de ningún tipo: "rebus sic stantibus", a mares libres comercio libre, a mares cerrados comercio bilateral.

El comercio bilateral no tiene por qué conducir necesariamente a un neoproteccionismo, sino que tiene que buscar un equilibrio entre las importaciones que se permiten de terceros países y la explotación de los recursos ajenos que se permiten realizar a los buques con pabellón comunitario en aguas de estos mismos terceros países: a mayores facilidades más liberalización, y a menores facilidades menor liberalización, llegando incluso, si hiciese falta, a un cierre de mercados, y ello no sólo buscando el proteccionismo, sino ligado con lo anteriormente reseñado, en el sentido de promover el consumo de especies que existen en aguas comunitarias y que no son consumidas con regularidad.

A pesar de que parece que pudiéramos estar saliendo del tema, reincidiendo en lo ya tratado anteriormente, ello no es así, ya que, en definitiva, lo que estamos proponiendo es que la política de estructuras dependa en gran medida de los caladeros a donde se dirige esta política de estructuras. Ello quiere decir, por tanto, que esta política de estructuras deberá ir dirigida y orientada en cada caso concreto y a cada uno de los caladeros. En consecuencia, habrá que tratar de establecer una política de estructuras aplicable a las aguas comunitarias y otra política de estructuras aplicable a las aguas de terceros países, en concordancia con los acuerdos a largo plazo que

se puedan firmar con cada uno de estos países. Por tanto, cada país o grupo de países requerirá su propia política estructural.

Lo anteriormente dicho no significa, de ninguna manera, ningún tipo de prioridad, sino que tan interesante puede ser una política de estructuras orientada hacia terceros países como orientada hacia las propias aguas.

Habiendo hecho esta salvedad, que nos parece importante, entendemos que una cláusula especial que recoja lo anteriormente dicho, debería de contemplarse en algunas de las disposiciones que regula la citada política de estructuras comunitaria.

Dicho esto, pasaremos a continuación a analizar cada uno de los reglamentos en vigor, estableciendo, a nuestro juicio, las modificaciones que creemos que son necesarias, sin que ello signifique que hayamos abarcado todas las parcelas que pudieran ser deseables de establecer. Por ello, esta política pesquera no debe considerarse como cerrada, sino que debe de mantener una cláusula de revisión cuando menos anual, porque la entrada de los dos nuevos países en la C.E.E. y la problemática que arrastran, requiere la flexibilidad suficiente a fin de que las disposiciones que puedan entrar en vigor en 1987 no resulten anquilosantes para la propia flota comunitaria.

#### **ANALISIS DE LA RESOLUCION DEL CONSEJO, DE 4 DE OCTUBRE DE 1983.**

Teniendo en cuenta que la política de estructuras debe de ir de acuerdo con la problemática de cada caladero, pasamos a analizar la citada Resolución que, a nuestro juicio, contiene la filosofía de la Política Común de Estructuras.

#### **ADAPTACION DE LAS CAPACIDADES.**

##### **Reducción temporal de las capacidades.**

Si bien la idea de ayudas a la reducción temporal de las capacidades se considera positiva, preocupa el que las ayudas se dejen a criterio de los Estados miembros o que se puedan regular a través de Directivas. Esto conduce a una situación desigual entre los Estados miembros o, en casos extremos, a que un Estado miembro decida no establecer la citada ayuda, incluso con la opinión en contra del sector implicado. Interesa pues, que exista una regulación homogénea, y ésta creemos que debe ser siempre realizada a través de Reglamentos y no de Directivas. En cuanto al límite inferior de 18 metros que se establece, tenemos que indicar que constituye un límite excesivamente elevado, teniendo en cuenta que existe como ejemplo, en ciertas Co-

munidades Autónomas españolas, una flota tal como la de "cerco" que, a pesar de utilizar embarcaciones de pequeño tamaño, desembarca un volumen considerable de capturas y, por tanto, contribuye eficazmente al suministro de pescado en la propia C.E.E. Sin embargo, existen ocasiones, como ocurre en invierno, en el caso de la pesquería de "cerco" en Galicia, en las que sería mucho más provechoso acogerse al sistema de ayudas a la paralización temporal, lo cual evitaría unos costos innecesarios a este tipo de flota.

Para ello, se propone que el citado límite se rebaje hasta 8 metros entre perpendiculares.

Igualmente, en este capítulo parece que se pretende establecer, al imponer el límite del 1º de enero de 1986, el favorecer ayudas a embarcaciones no excesivamente viejas. El caso de la flota española, sobre todo en lo que a pesca artesanal se refiere, cuenta con gran número de embarcaciones de edad elevada, por lo que no debe de establecerse semejante rigidez, a no ser que se encuentre una medida paralela de reestructuración de la flota pesquera que prime fuertemente la desaparición de embarcaciones mayores de una cierta edad, que podría situarse tentativamente en los veinte años.

Por todo ello, se propone una revisión de este límite del 1º de enero de 1966, cambiándolo por un límite de edad de los buques que será examinado en cada caso, y que pudiera establecerse en veinte años, con unas primas importantes al desguace de las unidades superiores a esta edad, de tal manera que estimularan a la renovación de la flota. El límite del 12% del coste asegurado parece razonable. Es evidente que con el ingreso de los dos países en la C.E.E., el incremento del presupuesto comunitario debe elevarse considerablemente. Se llama la atención, de manera especial, sobre la necesidad de acudir a este tipo de ayudas que tendrá la flota española que faena en la C.E.E., toda vez que es la que mejor pudiera acogerse al régimen de reducción temporal de las capacidades, por la dificultad del sistema de regulación de la pesca, especial y discriminatorio, con respecto a los otros países comunitarios, establecido para España.

##### **Reducción definitiva de las capacidades.**

De manera similar, entendemos que cuando se establece una ayuda a la reducción definitiva de las capacidades, se está hablando de la retirada definitiva de buques de la actividad pesquera. El límite implantado de 12 metros parece nuevamente escaso, solicitándose que el citado límite se rebaje a los 8 metros. La ayuda finan-

ciera se establece, como cantidad máxima, en 650 ECUS por tonelada de registro bruto. Si se trata precisamente de estimular la renovación de la flota, estimamos que este límite es excesivamente bajo y no anima a las unidades a ser retiradas de la circulación. En consecuencia, este límite máximo debería ser sustituido por un rango que oscilara entre los 2.000 y 650 ECUS, dependiendo nuevamente de la flota, caladero y modalidad de pesca de que se tratara. Así, por ejemplo, la ayuda fijada en la Resolución de 25 de enero de 1983, para un buque de pequeño tonelaje, se hace realmente insignificante y no supone estímulo alguno para su retirada de la circulación; dirigiéndose, por el contrario, su venta hacia el mercado de buques usados.

Igualmente, debería autorizarse a que el desguace de estas unidades, independientemente de la prima recibida, pudiera ser aportado para nuevas construcciones.

#### **REORIENTACION DE LAS CAPACIDADES. REGLAMENTO 2908/83.**

##### **Campañas de pesca experimentales.**

La idea de subvencionar campañas de pesca experimentales reviste un gran interés para la flota española, que —como se sabe— desarrolla una actividad considerable en aguas internacionales o de terceros países. La intensificación de este tipo de campañas, entendemos que, a partir de la experiencia acumulada, suele rendir frutos considerables. Si bien el porcentaje de campañas exitosas es pequeño, cada uno de estos éxitos puede suponer la puesta en explotación de caladeros que pueden acoger a un considerable número de buques.

Nuevamente, no debe ponerse ningún tipo de límite al tamaño de los buques, sino que, simplemente, debe de considerarse la idoneidad de los mismos para acudir a cada una de las campañas. Así pues, sería ridículo que un buque de 25 metros pudiera acudir a la Antártida; pero igualmente absurdo sería que un buque de 100 metros realizara pesca experimental en las aguas interiores de los Estados miembros. Por esto, habrá que analizar cada propuesta y habrá que determinar criterios para asegurarse que la decisión de enviar una u otra unidad a realizar una determinada campaña experimental, no se base en el coste económico del buque, sino, principalmente, en las posibilidades de éxito e idoneidad del buque en cuestión para realizar la citada campaña. De esta manera, carece de sentido el imponer un límite de tamaño para realizar estas campañas.

Otro concepto importante, es que la financiación comunitaria debe de cubrir no sólo las pérdidas incurridas en los costos de explotación, sino que también debe estar previsto como gasto el costo de oportunidad, esto es, el beneficio medio razonable que el buque estuviera obteniendo en otra pesquería, de la cual se le retiró para realizar esta pesca experimental. Se propone pues que, para efectuar cada una de las campañas experimentales, se acuda a un mínimo negociado por día para el citado barco, garantizando que la financiación, tanto de la C.E.E. como del Estado miembro, cubra la diferencia entre este precio medio acordado por negociación y el resultado obtenido de la venta del pescado. Queremos señalar que muchas de estas pescas experimentales se consideran fallidas, porque las especies que se encuentran en las mismas no tienen una comercialización importante en el mercado español o comunitario; esto es, siendo especies de alta calidad y perfectamente comestibles, no encuentran los precios adecuados en el mercado, lo que hace que económicamente no sean viables.

Por todo ello, las campañas de pesca experimentales deberían considerar, asimismo, unas ayudas paralelas a la promoción, aunque sea local, del pescado que aparece en dichas pescas experimentales. Nuevamente, sería conveniente que la reglamentación de estas campañas experimentales fueran objeto de una regulación específica de la C.E.E., más que una Directiva. Igual que en el caso anterior, el presupuesto para este tipo de operaciones debe ser aumentado de manera proporcional al incremento del pescado descargado por España y Portugal.

#### **Cooperación en el cuadro de las empresas conjuntas.**

Tal y como se contiene en la citada Resolución, vale la pena, quizá, establecer una diferencia clara entre lo que se entiende por empresas conjuntas en el seno de la C.E.E. y lo que se consideran "Sociedades Conjuntas" según se contempla en la legislación española.

Se entiende que la C.E.E. pretende el establecimiento de un marco, en el cual se promueva la utilización, por medios diversos, de los barcos que ondean pabellón comunitario, mientras que en las sociedades conjuntas españolas suponen una inversión en forma de capital (barcos) a terceros países, con lo cual estos buques pasarían a depender de una legislación extranjera. Nosotros estamos en principio de acuerdo en que se promuevan todas aquellas actividades que permitan utilizar, provechosamente en uno u otro sentido, los buques con pabellón comunitario, con prioridad sobre las

fórmulas que favorecen la exportación de los mismos, sin que esto signifique estar en contra de esta última medida, ni por supuesto excluirla.

En primer lugar, hay que decir que debe contemplarse, forzosamente, no sólo las empresas conjuntas que se forman con países mediterráneos o de la costa este de África, sino que habrá que extenderlas a cualquier parte del mundo, ya que es tradición de la actividad pesquera española el alcanzar acuerdos pesqueros allí donde exista una posibilidad de viabilidad económica, independiente de la evaluación de los caladeros de pesca o de la distancia del mercado comunitario.

Como primera medida, pues, se hace necesario el excluir la restricción de esta cooperación a los países mediterráneos o de la costa este de África, ya que el mantenimiento de la cláusula, tal y como está, no sería la adecuada para proteger los intereses españoles.

Dentro de la clasificación que se hace en la Resolución, entendemos que hay que diferenciar en los nuevos Reglamentos a las empresas conjuntas de dos maneras. En primer lugar, hay que diferenciar la transferencia a título temporal de navíos en forma de "charter", en la que el barco pescaría, mediante un "charter", en una empresa de un país tercero, del buque que faenara realmente en beneficio de la empresa pesquera que realiza el citado "charter". Otro tipo de cooperación que está bastante extendido, sería la operación en la que se utiliza un buque con pabellón comunitario como factoría flotante para procesar las capturas de buques de menor porte, abanderados en ese tercer país con el que se alcanza el acuerdo. Esta fórmula es la que se conoce como "Klondyking" o "joint-venture" en Estados Unidos, que es de una naturaleza totalmente distinta a la anterior.

Una nueva distinción es la que hay que hacer si cualquiera de estas dos operaciones se efectúa, por el mero interés de un particular, en realizar una operación que se presume provechosa por sí; o si, por el contrario, estas operaciones se llevan a cabo como contrapartida a cupos pesqueros concedidos dentro de un acuerdo pesquero con un tercer país.

En el primero de los casos, se considera que la cantidad contemplada de 25 ECUS por Tm. es suficiente, puesto que la operación se realiza por el interés comercial de la misma. Tampoco entiende el sector pesquero que deba de incentivarse excesivamente operaciones de este estilo, que no se hallen contempladas dentro de un acuerdo marco de la C.E.E. con el tercer país en cuestión, ya que ello debilitaría la política inter-

nacional de pesca de la propia C.E.E. Por este motivo, se propone dejar la cantidad tal y como está.

Otra cosa totalmente distinta, son las operaciones que se realizan bajo el marco de un acuerdo entre la C.E.E. y un tercer país, que muchas veces no se llevan a cabo por el interés económico de la operación en sí, sino que se efectúan, única y exclusivamente, como contrapartida a ciertos cupos de pesca directos. En general, este tipo de operaciones no generan más que una pérdida cuando se contabilizan individualmente. En este supuesto, se considera que debería establecerse una cifra de ayudas que se situara en 360 ECUS por T.R.B. y mes, si bien podría fijarse alguna cláusula, en el sentido de que se pagara únicamente la diferencia entre esta cantidad establecida y las pérdidas originadas por la realización de la campaña, con objeto de no gravar excesivamente el presupuesto. Por tanto, cuando el precio de las ventas, menos los pagos por la materia prima, sobrepasaran esta cantidad, podría no subvencionarse la citada operación, pero esta garantía debería estar a los niveles que se proponen.

En cuanto a la ayuda propuesta para la transferencia de navíos a título definitivo, en el valor de 400 ECUS por T.R.B., puede considerarse aceptable, siempre y cuando las toneladas exportadas puedan ser utilizadas como aportación al desguace para nuevas construcciones.

El presupuesto debería realizarse después de haberse planteado un amplio estudio sobre las negociaciones que va a llevar a cabo la C.E.E. con terceros países, y los costos que comportarán los citados acuerdos pesqueros.

#### **REESTRUCTURACION Y MODERNIZACION DE LAS UNIDADES PESQUERAS (2908/83)**

##### **Construcción y modernización de buques de pesca.**

En principio, pensamos que la necesidad de modernización y construcción de navíos es amplia y de muchos tipos; y, por las razones anteriormente expuestas, el mínimo de 12 metros quizá sea demasiado pequeño, a la vista de las necesidades existentes en algunas Regiones de España, por lo que se propone que estas condiciones financieras y los proyectos de modernización se apliquen a buques de 8 metros en adelante. El establecer un límite superior a 33 metros es totalmente inaceptable para las necesidades de nuestra flota pesquera, sobre todo para la pesca de larga distancia. No existe ningún motivo para fomentar o restringir la cons-

trucción de nuevas unidades de gran porte, siempre y cuando las circunstancias permitan hacerlo.

Por ello, nuevamente tenemos que afirmar que la renovación y los proyectos deben de ir en consonancia con las circunstancias de cada uno de los caladeros y modalidades de la flota, tal y como señalábamos en la introducción de este informe. Se encuentra excesivamente rígido el que los programas objeto de financiación, dependan de programas plurianuales y de los planes de pesca elaborados por los Estados miembros. Entendemos que debería autorizarse, mediante Reglamentos comunitarios, el que estos programas plurianuales los pudieran realizar las Organizaciones de Productores o las Asociaciones Pesqueras debidamente registradas y con representatividad suficiente, tanto en número de buques como en volumen de descargas, que los presentarían a la aprobación de la Comisión a través de los Estados miembros.

Nuevamente, estimamos que los programas plurianuales de orientación deben ser aplicados mediante un Reglamento aprobado por la Comisión, a fin de evitar diferencias de criterios entre los distintos Estados miembros, y con objeto de obtener una mayor agilidad en la elaboración de los mismos. El objetivo sería el que los propios interesados, que suelen conocer de forma directa los problemas y las posibilidades de inversión, fueran los encargados de elaborar estos programas plurianuales. Al mismo tiempo, se fomentaría la autodisciplina de los sectores, facilitando la agrupación de sectores de tamaño suficiente, que pudieran ser interlocutores, tanto de los Estados miembros como de la Comisión, para una mayor eficacia de todos.

Una vez más, el presupuesto comunitario debería ajustarse de forma conveniente, al objeto de acoger a los nuevos países miembros.

##### **Terminales pesqueras.**

Echamos de menos, en la Resolución del Consejo que estamos analizando, el fomento de la construcción de terminales pesqueras automatizadas y controladas por el propio sector, que tanta importancia tienen en la estructura de costos de la explotación pesquera, cuando menos en las españolas.

Existen en España legislaciones arcaicas y estructuras de muy dudosa legalidad y que, incluso, bordean los límites de la inconstitucionalidad dentro del régimen jurídico español, y de la ilegalidad si se comparan con las directrices de la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.), sobre el prestamismo laboral. Concretamente, señalamos el caso de la Organización

de Trabajos Portuarios. La existencia de estos monopolios de contratación, que estamos seguros de que no será el único caso en España, impone un severo gravamen a la explotación de las unidades pesqueras.

Por todo ello, deberían de contemplarse unas ayudas comunitarias, orientadas hacia la construcción de terminales pesqueras que pudieran automatizarse en grado máximo, al objeto de que las Organizaciones de Productores pudieran racionalizar la estructura de costos de las explotaciones pesqueras que pertenecieran a las mismas. Estos proyectos deberían ser prioritarios en áreas donde la pesca represente una actividad económica tradicionalmente importante.

El que sean beneficiarios de este tipo de ayudas las Organizaciones de Productores u Organizaciones similares, como Cooperativas de Pesca, etc., es con objeto de que las ayudas atendieran al objetivo principal de racionalizar y abaratar los costes de la descarga.

#### Desarrollo de la acuicultura.

Desde el sector pesquero, poco tenemos que decir sobre el desarrollo de la acuicultura. Simplemente, afirmar que muchas veces se fomentan plantas de acuicultura que, en realidad, representan un desaprovechamiento de los recursos del mar. Como organizaciones pesqueras, estaremos en favor de aquellas plantas de acuicultura que utilizan los residuos de la industria pesquera para alimentar los peces en cuestión. No estaremos a favor del desarrollo de empresas de acuicultura que utilicen especies adecuadas para el consumo humano en el mercado, ya que esto supondría una pérdida de rendimiento considerable, que pudiera estimarse en un 90% como en cualquier cadena trófica.

Así pues, resultaría absurdo el desarrollar una planta de acuicultura que utilizara especies

como, por ejemplo, la sardina, el espadín, la bacaladilla, etc., que pueden ser objeto de consumo humano directo, y que si en este momento no lo son, quizá buscando la tecnología adecuada para la preparación de estos recursos, pudiera lograrse una comercialización directa de los mismos, con un rendimiento muy superior.

Por todo ello, habrá que analizar muy detenidamente este aspecto, y habrá que poner en práctica, aunque esto es parte de la política de mercados, una promoción de los productos de la pesca que, en estos momentos, se encuentra subutilizada dentro de la propia C.E.E., acompañada de una investigación tecnolimentaria orientada a lograr la prestación de un producto comercial, adecuado al mercado europeo.

#### LA INVESTIGACION

A priori, estaríamos de acuerdo en la coordinación de la investigación, en materia de pesca, que debería incluir desde el aspecto de recursos hasta el de la comercialización e investigación de mercados.

Un aspecto tremendamente importante, lo constituye la investigación, considerándose ésta como la realización de campañas experimentales pesqueras para la explotación de recursos. Una cosa es la evaluación de los recursos por medios tradicionales de investigación, que detectan el potencial de una zona y su posible utilización comercial, y otra cosa es el establecimiento de explotaciones-piloto de estos recursos, que debería, asimismo, estar coordinada a nivel comunitario y fomentada desde la propia Comisión, mediante los Reglamentos correspondientes. Esta investigación podría abarcar muchos aspectos y, entre ellos, no sólo la detección de un recurso potencialmente interesante, sino que, además, deberá de orientarse hacia la investigación de artes y buques más adecuados para la explotación de los mismos.

### COMENTARIOS AL PROYECTO DE REGLAMENTO SOBRE LA POLITICA DE ESTRUCTURAS VIGENTE EN LA C.E.E.

La Comisión recogió, en su momento, todas las sugerencias que se le hicieron, elaborando una propuesta de Reglamento del Consejo relativa a las acciones comunitarias para la mejora y adaptación de las estructuras del sector pesquero y de la acuicultura. Dicho documento se encuentra contenido como parte del anexo 10, al final de esta IV parte del libro.

Nuevamente se enviaron comentarios a dicha propuesta, al mismo tiempo que nos poníamos en contacto con diversos Parlamentarios europeos a fin de comunicar nuestros puntos de vista, haciéndose llegar, tanto a la Comisión como a la Administración española, nuestros propios comentarios, y que reproducimos a continuación:

#### COMENTARIOS GENERALES

Preocupa el hecho de que se sigan considerando la pesca y la acuicultura de forma conjunta. Preocupa, sobre todo, porque se está constantemente asumiendo que ambos sectores son alternativos, cuando esto está muy lejos de ser la realidad. La acuicultura, evidentemente, no supone ninguna alternativa a la pesca, sino que es una independiente, muy interesante y digna de ser desarrollada, pero que más bien depende de la pesca industrial que sustituye a la misma.

Resulta pues impensable, y además lo continuará siendo durante muchos siglos, el sustituir lo que son las capturas de especies, tales como la sardina o la merluza, por su cultivo en alta mar. Esto ni está al alcance de la tecnología actual, ni se vislumbra ningún tipo de tecnología que pueda dominar un medio ambiente tan amplio como sería necesario, para poder decir que la acuicultura, a no ser la de aguas interio-

res, pudiera ser considerada como una alternativa a la pesca.

Lo que hemos dicho, creemos que de por sí justifica el que estos dos sectores sean tratados por separado, puesto que entraña muchos peligros el que ambos aparezcan juntos y, lo que es más grave, aparezcan juntos en una propuesta presupuestaria, ya que siempre existe la tentación de utilizar uno en detrimento del otro; o sea, utilizar el incremento del presupuesto en uno de estos sectores, la acuicultura —que parece ser la última tendencia—, en detrimento del sector pesquero, que tanto lo necesita.

En general, además, diremos que los presupuestos resultan escasos y creemos que, tanto la Comisión como el Parlamento Europeo deben de pensar y reconsiderar sus líneas de acción al respecto.

Otra cuestión que nos preocupa, es la fijación de cantidades absolutas. Mientras que el establecimiento de tantos por cientos sobre ayudas, disminución de la tarifa de créditos, etc. etc., suponen una medida adecuada de las ayudas, puesto que los porcentajes son independientes de las variaciones que sufra la depreciación de las monedas europeas y el ECU incluido; sin embargo, cuando se fijan cantidades absolutas, y teniendo en cuenta sobre todo que estamos hablando de un período de diez años, causa graves preocupaciones el que un presupuesto que se elabora en 1987 llegue, al término de los cinco años, completamente disminuido por causas de la inflación. Por lo tanto, debería de corregirse este sistema de financiación a cinco años vista. Si bien las medidas —parece lógico— deben de establecerse de cara a diez años vista, la financiación debería ser objeto de revisión constante.

En cuanto a las explicaciones que aparecen en los comentarios generales de los primeros borradores

que se distribuyeron, no estamos en desacuerdo con la frase que, más o menos, viene a congelar el número o la capacidad de pesca existente en la C.E.E., en el sentido de decir que no se permitirán nuevas construcciones a no ser que se produzca la correspondiente reducción en la flota adecuada. Pero esto es un arma de doble filo, ya que está el tema de Canarias, que se incluye en las ayudas, y pudiera parecer que queda exento de esta idea generalizada. En este sentido, nosotros creemos que la política pesquera es un todo o un nada. Es muy difícil el pregonar la independencia de Canarias en la Política Común Pesquera, y después añadirla o incluirla en temas muy concretos de la citada Política Pesquera.

Por tanto, mantenemos la firme opinión de que Canarias debe ser totalmente incluida en la Política Común de Pesca, puesto que su exclusión a lo único que conduce es a la apertura de unas falsas puertas de entrada a posibles importaciones, a bajo precio o exentas de las normas comunitarias, por un lado; y, por otro, que pueda permitir un crecimiento de la flota canaria cuando la flota comunitaria está siendo frenada en su expansión. Esto es totalmente contradictorio y, además, francamente peligroso.

Por tanto, el tema de Canarias debería de ser revisado, y si bien comprendemos que existen otros aspectos que quizá no deben ser incluidos en las posibles políticas comunitarias, sí deben ser incluidos, sin duda alguna, en la Política Común de Pesca.

Estamos totalmente de acuerdo con la nueva filosofía de animar a que se establezcan relaciones de cooperación con terceros países, con los cuales la C.E.E. mantenga acuerdos en materia de pesca. Sin embargo, este tipo de definición nos parece muy vaga. Nosotros sólo entendemos que deben de propiciarse estas actividades de "joint-venture" en aquellos casos en los que la C.E.E. tenga suscrito un acuerdo formal de pesca con el país correspondiente. No podemos estar de acuerdo en transferencias, por ejemplo, de "know-how" o conocimientos a un país, sin que haya una contrapartida, por pequeña que ésta sea, a la Comunidad, y que estas contrapartidas estén ordenadas jurídica y debidamente dentro de un acuerdo pesquero que permita el acceso, asimismo, de los pescadores comunitarios a las aguas de estos países. Dar concesiones sin obtener este tipo de contrapartida, nos parece sencillamente absurdo.

Igualmente, saludamos con entusiasmo la decisión comunitaria de establecer ayudas financieras para productos destinados a la prospección de mercado, de cara a la promoción del consumo de especies derivada de los excedentes de especies en subpesca. Lógicamente, estamos absolutamente seguros de que existen especies que se encuentran en estos momentos en subpesca en las aguas, incluso, dentro de la propia Comunidad Económica Europea. Quizá se ignora que el potencial, dentro de las aguas comuni-

tarias, no está totalmente explotado, y que existen especies que, en la actualidad, no están siendo objeto de pesca comercial, por su escaso valor en el mercado. De todas maneras hay que decir que cualquier promoción de este tipo de especies pasa por lo que los españoles tantas veces hemos propagado, y que consiste en un control absoluto de la entrada de importaciones al mercado comunitario. Sin este ordenamiento de los mercados internos, que es necesario puesto que, desde la firma del G.A.T.T., las circunstancias que rodean el mercado del pescado han variado sustancialmente, y justifican, por tanto, su revisión dentro del propio G.A.T.T. Sin este absoluto control, sin esta negociación de que debe ser objeto cualquier entrada de productos de terceros países, evidentemente siempre con las miras de una liberalización del comercio, pero una liberalización ordenada en el sentido de que no se produzca el absurdo de que el mercado comunitario sea más para los pescadores extranjeros que para los propios comunitarios, repetimos que sin este control cualquier campaña para la promoción de estas especies se ve seriamente amenazada en su principio, en cuanto a su efectividad.

Ya hemos comentado que el caso de Canarias debe ser objeto de una seria reflexión. Pero no sólo lo es el caso de Canarias, sino que hay que examinar muy seriamente el caso de las Islas Faroe, que disfrutan de una total libertad de acceso al mercado europeo, sin someterse a ninguna de las reglas que nuestra política común impone. El caso de las Islas Faroe debe ser también revisado, porque entra en conflicto directo con algunos de los aspectos económicos de los nuevos Estados miembros. Por ello, no se puede quizá, ni es comprensible desde el punto de vista español al menos, que las Islas Faroe permanezcan en la situación en que se encuentran, cuando pertenecen, geográfica y económicamente, al ámbito de la Comunidad Económica Europea. La existencia de este tipo de situaciones no conduce más que a agujeros que pueden inducir a fracaso muchas de las medidas que la propia C.E.E. adopta.

Sorprende dentro de estos comentarios generales que estamos haciendo, el énfasis que se pone en la inversión de jóvenes pescadores en la construcción de buques. Esto si bien puede comprenderse el aspecto romántico que mueve a este tipo de financiación discriminatoria en base a la edad, puede entenderse muy difícilmente ya que parece que, por una parte, se trata de restringir la flota y, por otra, se anima a los jóvenes pescadores a que inviertan en la nueva construcción de buques. Muchas dudas se nos ofrecen sobre qué es un joven pescador, en qué condiciones se le puede permitir la construcción de un buque nuevo, y por qué, precisamente, una persona menor de 35 años va a tener un mayor beneficio financiero que una persona mayor de esta edad, que a lo mejor es, precisamente, la persona a la cual se debería de primar,

puesto que, como es en el caso español, es muy frecuente la existencia de Patronos de Pesca que durante muchos años de su vida se pasan ahorrando y trabajando en la mar, para que, cuando se acerca a una edad, alrededor de los cuarenta años, es cuando se transforman en propietarios de buques.

Se está desenfoando la realidad socio-económica de lo que son las cosas y de lo que es la realidad en el mundo pesquero y, por tanto, entendemos que no ha lugar, de ninguna manera, a este favorecer las inversiones de gente joven en una industria que se encuentra fuertemente limitada y en la que, precisamente, si alguien tiene que tener alguna preferencia, son las empresas que ya están en funcionamiento y que están manteniendo un nivel de empleo en unas condiciones ciertamente difíciles en muchos casos. Lo mejor que puede hacerse es suprimir este tipo de inspiración, que no conduce más que a una fuente permanente de injusticias y de irregularidades.

Haremos un último comentario en este apartado de "introducción generalizada" al proyecto, sobre lo que son las pescas experimentales. Creemos que se está desenfoando el problema.

Las pescas experimentales se financian hasta un máximo de un 30%, con lo cual se está precisamente incurriendo en un serio error. Parece la Comisión implicar que sólo se van a financiar aquellas pescas experimentales que ofrezcan claramente unas posibilidades de beneficio económico. Esto no es así en la actualidad. Todas las pesquerías que ofrecen una clara perspectiva económica, puede decirse que están perfectamente exploradas y explotadas. Precisamente son las únicas pescas exploratorias que interesan, las que ofrecen un altísimo riesgo, de las cuales —y de ello es conocedora la experiencia española— de cada diez prospecciones tan solo resulta una positiva. Financiar, por tanto, el 30% representa echar para atrás a los armadores y a los propietarios de las empresas armadoras, para que no entren en este tipo de pesca exploratoria. Citamos, por ejemplo, el reciente caso de la prospección que España va a efectuar a la Antártida, la cual, de antemano, sabemos que, por una parte, puede no tener resultados comerciales en cuanto al volumen de las capturas y, por otra, el que, además y aún en el caso de que las capturas fueran comercialmente importantes, resulta que las especies, por ser totalmente novedosas en el mercado español y europeo, pudieran carecer absolutamente de valor comercial en un principio. Una empresa no puede acometer una prospección en estas condiciones con una financiación, única y exclusivamente, del 30%. Quizá, vale más la pena matizar o hacer menos pescas exploratorias, y financiar la totalidad de los costos una vez que el proyecto se considere interesante, tanto por el Estado miembro como por la propia C.E.E.

Cuando nos referimos a financiar los costos, también decimos financiar lo que se conoce como "costo

de oportunidad", o sea, el beneficio que el armador pudiera haber alcanzado en la zona donde normalmente está operando, y que podría determinarse en un porcentaje fijo sobre los costos de explotación. Sin esto tenemos que decir que la realización de este tipo de campañas será un capítulo que no se use más que en contadas ocasiones y para aprovecharse de proyectos que ya, "a priori", está clarísimo que pueden ser de por sí plenamente inviables.

A continuación, procedemos a efectuar algunos comentarios al articulado de la citada propuesta.

#### COMENTARIOS AL ARTICULO 1º

En cuanto al artículo 1º, en general, no tenemos un desacuerdo básico con el mismo; pero, sin embargo, en el apartado 1-d), cuando habla de ajustar la capacidad de pesca por la retirada temporal o parcial de ciertos buques de las actividades pesqueras, está implicando que cualquier tipo de ajuste realizado en aguas comunitarias debe de hacerse hacia abajo, o sea, en el sentido de reducción de la flota.

Si bien, en estos momentos, ésta pudiera ser la situación, creemos que debería de matizarse más el citado texto, con una redacción alternativa que podría decir: "el ajuste de la capacidad pesquera, parcial o temporal, de ciertas actividades pesqueras, si ello hubiera lugar". Los ajustes en el sentido de incrementar la flota hacia arriba, tendrían que ser de acuerdo con las posibilidades de pesca de la C.E.E.

#### COMENTARIOS AL TITULO I

En el Artículo 2º. 2-a), nos gustaría que se incluyera alguna mención específica a la pesca de larga distancia, especialmente en aquellos casos en los que la citada flota tenga un impacto especial en la economía de las Regiones, como sucede en Galicia.

Esto podría hacerse incluyendo, detrás de la palabra "viable": "tanto para aguas internas de la C.E.E. como para aguas de terceros países, en línea con..."

En cuanto al Artículo 2º, párrafo tercero, el hecho de que el Estado miembro necesite cubrir para los programas multianuales la totalidad del sector pesquero, nos preocupa en el sentido de que pudiera esto retrasar el papeleo innecesariamente; por lo cual, debería de permitirse la revisión de propuestas parciales al respecto.

Referente al Artículo 6º del citado Título, cuando habla de que "la Comisión deberá preparar y tener al día un registro europeo de buques de pesca", no es que tengamos nada en contra del mismo, sino que nos suscita serias dudas. Parece deducirse de la redacción de dicho Artículo, que tal registro no existe, lo cual entra en serio conflicto con el Artículo 159º,

párrafo segundo, del Tratado de adhesión de España a la C.E.E., y que habla de las condiciones de sustitución de nuestra flota, cuando se dice que las condiciones de sustitución contempladas en el párrafo primero sólo aplicarían en la medida que la capacidad de la flota comunitaria no sea aumentada en las aguas comunitarias del Atlántico. El mero hecho de que los Estados miembros no hayan suministrado a la Comisión esta lista de buques, entendemos que viola gravemente las disposiciones del Tratado de Adhesión, puesto que, a partir del 1º de enero de 1986, dicho registro tenía que estar ya preparado.

Por tanto, el Artículo 6º no puede quedar redactado de esta manera, sino que habría que suprimir las palabras que la Comisión preparará, dejándolo simplemente en que la Comisión tendrá al día un registro europeo de buques de pesca. De todas formas, se solicita a la Administración española y a todas aquellas personas con competencia en el tema, que inicien una investigación sobre los motivos que han llevado a redactar así este Artículo.

#### COMENTARIOS AL TITULO II, SOBRE SUSTITUCION Y RENOVACION DE LA FLOTA PESQUERA.

En general, nos congratulamos de la desaparición del límite superior, como condicionante para las ayudas, de 33 metros. Creemos que ello supone corregir una seria discriminación que afectaba, de una manera muy especial, a nuestro país.

De todas formas, existen serias dudas sobre lo que respecta al Artículo 8º, que hace pensar que, quizá, lo mejor fuera proceder a su total desaparición. No se puede comprender el que se beneficie con cinco puntos más de intereses, por el mero hecho de que el beneficiario de las ayudas sea un pescador menor de 35 años. La edad, condición o sexo no puede ser objeto de discriminación para ningún tipo de cosas en la mayoría de los países europeos. Por lo tanto, el establecer este límite de edad, entendemos que no tiene el menor sentido ni se le encuentra ninguna lógica económica, por nuestra parte; el favorecer la existencia de armadores menores de 35 años, no representa más de una discriminación hacia los mayores de dicha edad.

Aparte de ello, hay que tener en cuenta que si lo que se está primando es, por ejemplo, que los Patronos de Pesca pasen a ser armadores, si bien ésta es una tendencia bastante normal en la flota española, esto no sucede cuando estos Patronos tienen menos de 35 años, sino que una persona llega a este cargo, normalmente, en torno a esta edad y puede aspirar a convertirse en armador e invertir en el campo pesquero en una fecha mucho más tardía. En consecuencia, lo que se hace es intentar implantar la realidad muy distinta de la existente. Aparte de todo ello, existen

serias dudas sobre las razones que motivan una discriminación de este tipo.

Por otro lado, y en lo que se refiere al apartado b), no se entiende por qué se ha de primar a los propietarios poseedores de más del cincuenta por ciento del buque objeto del proyecto. La estructura de propiedad en la pesca, como en otros muchos casos, está sujeta a la legislación normal y no pueden primarse a aquellas empresas que tengan un accionista que ostente la mayoría absoluta de las acciones. No encontramos el menor sentido, ni podemos encontrar ninguna base legal para ejercer una discriminación de este tipo.

Tampoco podemos comprender el sentido del apartado c), en cuanto que el armador en cuestión se comprometa a permanecer embarcado. La profesión de Armador y Patrón de Pesca está muy diferenciada en países como el nuestro y, en muchos casos, se ha demostrado negativo precisamente para la inversión que se realiza, el que el Armador permanezca embarcado en el buque, a pesar de ser un Patrón de Pesca de fama reconocida. Se ha dado en muchas ocasiones, el caso de que un excelente Patrón de Pesca, una vez transformado en Armador, por permanecer a bordo ha tenido serios problemas para llevar adelante su proyecto.

En consecuencia, no comprendemos este interés de favorecer la figura del Armador-Patrón, cuando en España se ha demostrado, de una manera exitosa, que la figura del Armador y Patrón están claramente diferenciadas, y no entendemos el porqué del deber de primar una estructura de propiedad y relaciones laborales en este sentido, totalmente distinta a la existente. Se propone pues la completa eliminación de este Artículo, que en su totalidad es en sí discriminatorio.

En el Artículo 9º, párrafo primero, encontramos también algunas dificultades, en el sentido de que cuando exige que los proyectos sean realizados por personas físicas o jurídicas que posean una capacidad profesional suficiente para el ejercicio de la actividad pesquera, teniendo en cuenta, y en particular en lo que se refiere a las personas físicas, su formación.

El citado párrafo nos ofrece asimismo serias dudas puesto que deja al criterio de la Comisión quién está y quién puede no estar formado para acometer un proyecto. Se viola igualmente un poco de libertad de inversión de las personas físicas o jurídicas en un determinado campo; en ninguna actividad económica, en ninguno de los países en general, se suele cuestionar quién invierte y quiénes son los accionistas para que un proyecto sea aprobado, sino que es el proyecto en sí y su capacidad financiera lo que es objeto de aprobación o desaprobación.

Lo mismo, en el Artículo 9º-2, se vuelve a la filosofía ya comentada, en cuanto a que se da una cierta preferencia prioritaria a aquellas personas que posean

mayoría de acciones y que sean además Patronos. En esto no podemos estar de acuerdo, de ninguna forma, por las razones anteriormente expresadas.

Por el contrario, sí podemos estar de acuerdo con que debe de estimularse y darse prioridad a la sustitución de buques con una edad superior a quince años.

En cuanto al Artículo 9º-2-b), también señalaremos que estamos de acuerdo con el contenido del mismo, pero habría que añadir una cláusula por la cual los buques reemplazados no vayan a interferir en actividades distintas de las del buque perdido: es decir, y ponemos como ejemplo, no sería lógico que un buque hundido de la flota que pesca en aguas comunitarias, fuese reemplazado por una embarcación destinada a la pesca en aguas de Namibia.

#### COMENTARIOS AL TITULO IV

Con respecto al Título IV, aunque el desarrollo de la acuicultura cae muy fuera de nuestro ámbito de actuación y nos reiteramos en lo dicho, en el sentido de que debe ser objeto de una política distinta y debe ser incluida en la política estructural de la pesca, por tratarse de sectores completamente distintos e independientes; sin embargo, sí tenemos algunas preocupaciones en cuanto a los trabajos estructurales en aguas costeras...

Concretamente preocupa el contenido del Artículo 12º-b), en el cual se habla de estructuras para proteger y utilizar las áreas marinas costeras. Este tipo de medidas, como las contempladas en el Artículo 12º-b) deben de estar mejor explicadas en cuanto bajo qué condiciones, qué es lo que pretenden estas instalaciones y qué tipo de proyectos son posibles al respecto, ya que, tal y como está redactado, parece más bien una acción de futuro, sobre la cual tenemos serias dudas y, en el caso de que no exista un claro objetivo, se pide la eliminación de este párrafo b).

También en el Artículo 12º-3 encontramos el mismo párrafo de corte corporativista y que, además, está sujeto a un alto grado de arbitrariedad, al que hemos hecho referencia con anterioridad, en cuanto a que las ayudas y los proyectos tengan que ser llevados a cabo por personas que tengan suficiente competencia ocupacional.

En el mismo Artículo 12º-5, también se plantean serias dudas, ya que se admite la existencia de proyectos que vengán acompañados de una prohibición de tres años de todas las actividades pesqueras en el área protegida. Cuando insistimos en que hay que detallar más este tipo de proyectos, es porque no nos consta que esta clase de experiencias tenga aplicación en las aguas europeas y, por tanto, entendemos que puede ser improcedente su inclusión en esta propuesta de Reglamentación. Quizá sería ello objeto de una discusión aparte y de unos reglamentos en su día,

después de haber justificado plenamente la bondad o la conveniencia de este tipo de experiencias.

En cuanto a la traducción española, por motivos puramente lingüísticos, proponemos que se suprima permanentemente la mención a los "recursos halieúticos", que es un galicismo sin tradición en el lenguaje castellano, sustituyéndolos a perpetuidad por los términos "recursos pesqueros" o "recursos marinos", que sí son conceptos implantados en nuestro lenguaje.

#### COMENTARIOS AL TITULO V, SOBRE LOS VIAJES EXPLORATORIOS.

En cuanto a este Título, hemos de hacer algunos comentarios al Artículo 15º-1, párrafos a) y b), en el sentido de que no entendemos el porqué la pesca exploratoria debe limitarse a aguas fuera de la jurisdicción comunitaria. A nuestro juicio, las aguas comunitarias deben de quedar incluidas.

En lo que hace referencia al Artículo 15º-2, párrafo b), y en lo que respecta a viajes que duren al menos sesenta días de pesca al año, habría que clarificar si estos sesenta días deben ser continuos o si, por el contrario, se permiten interrupciones en la campaña, de tal manera que ésta se realice en varios períodos que sumen, al menos, sesenta días de pesca. La experiencia que se viene adquiriendo en algunos caladeros, muestra que sería conveniente el que exista la posibilidad de una interrupción temporal de esta campaña, si bien no nos oponemos a que subsista un límite de días, pero que, sin embargo, sesenta días no es el más adecuado para todos los casos, ya que en las pesquerías que se pueden encontrar más o menos cercanas a las aguas de los países costeros o a las zonas comunitarias, pudieran ser suficientes con menos cantidad de días.

En cuanto al Artículo 15º-4, consideramos un tanto absurdo el conceder prioridad a los proyectos organizados por armadores que se asocien con vistas a dicha campaña. La tradición está siendo de que las campañas se organicen por las asociaciones pesqueras ya existentes y no, precisamente, por una asociación con vistas a realizar una campaña que implica que dicha campaña puede tener un interés comercial directo, cuando la experiencia muestra que de la realización de un número elevado de las mismas, tan sólo se obtienen resultados positivos en un porcentaje pequeño de ellas.

En este sentido, aparte de todo ello, no tiene el menor objeto el diferenciar los puntos a) y b), y creemos que esto debe sufrir una reforma fundamental, dejándolo únicamente en prioridad a lo que siempre la tiene, en términos comunitarios, que son: las Organizaciones de Productores y las Asociaciones de Armadores.

En cuanto al Artículo 16º, hemos de decir que la limitación de la ayuda a un 40% de los gastos, hace la totalidad del título absolutamente inservible. El concepto, en término empresarial, de "pesca experimental", es precisamente una pesca experimental; la pesca en la cual se prevén más costos que beneficios.

Por todo ello, sí entendemos que en este tipo de pesca por su interés y, además, por ser un interés que puede extenderse a todos los países comunitarios, debería de contemplarse la cobertura total de los costos, incluyendo además los costos de oportunidad, o sea, el beneficio que el armador estaría obteniendo en otra zona y al que renuncia por dedicarse a esta campaña. Si esto no es así, el presente Artículo haría totalmente inviable el título y, máxime, cuando estamos contemplando un plazo de diez años, por lo cual debemos de insistir en que se cubra al ciento por ciento entre el Estado miembro y la Comunidad, y, además, que se cubra un costo de oportunidad razonable, que puede estimarse en un tanto por ciento de los gastos en que incurra el barco.

Precisamente, en línea con lo que hemos mencionado anteriormente, se muestra la contradicción existente en el Artículo 18º. Supongamos que la pesquería experimental haya sido exitosa y, en ese caso, casi con objeto de no ofrecer la información requerida en el párrafo 1º del Artículo 18º, no compensaría el dar los datos correspondientes y que se solicitan en el citado Artículo. Si no se cubre al ciento por ciento, es muy probable que se realicen tan sólo aquellas prospecciones que prácticamente se conozca que tengan una rentabilidad segura. Si ello es así, no es probable que se recurra a la financiación comunitaria, a la vista de lo exigido en este Artículo 18º-b). Por lo tanto, abundamos sobre el hecho de que todo el Título referente a la "pesca experimental" necesita una absoluta reedición, en el sentido de lo anteriormente expresado.

#### COMENTARIOS AL TÍTULO VI, SOBRE ASOCIACIONES TEMPORALES DE EMPRESA.

En general, estamos de acuerdo con el espíritu existente de que las cooperaciones con países terceros deben de pasar por el marco de algún acuerdo entre la Comunidad y los países terceros. También nos alegramos de que no se introduzcan preferencias para el sistema legal español de empresas conjuntas, que entendemos no debe de ninguna manera tener trato preferencial, por estar en conflicto con los intereses de la flota con bandera comunitaria, propiamente dicha.

En este sentido, en el Artículo 19º, preferiríamos un tratamiento más formal, en cuanto a que la C.E.E. mantenga relaciones en materia de pesca, entendemos que debería decirse que tenga suscritos acuerdos de pesca, aunque el carácter de los mismos fuera

transitorio, pero estimamos que un marco jurídico serio y de respaldo por parte de la Comunidad se hace necesario.

En lo que hace referencia al Artículo 20º, entendemos que la concesión de una contribución financiera a proyectos de simple suministro de "know-how", no puede ser, evidentemente, materia de una subvención o contribución financiera comunitaria. En este sentido, nos gustaría que se especificara más que, obviamente, habría un respaldo al suministro de "know-how" a aquellos países con los cuales la C.E.E. mantuviera un acuerdo pesquero y que, además, este acuerdo permitiera el acceso, durante un período suficiente de tiempo, a los caladeros de ese país a los buques de bandera comunitaria.

En cuanto al Artículo 21º, tenemos que decir que la cantidad destinada, de 40 ecu/T.R.B., es una cifra extraordinariamente baja y que como en todas las cantidades absolutas, tal y como hemos hecho un comentario general en la introducción, debería permitir una cierta indexación de estas cantidades, puesto que comprometer 40 ecus por T.R.B., ya que de por sí es realmente bajo en el momento presente, puede llegar a ser una cantidad absolutamente ridícula dentro de diez años.

Por todo ello, en primer lugar, sugerimos que se deje abierta la revisión anual de estas cantidades, de igual manera que se revisa el presupuesto, y que, además, se parta de una cifra mucho más realista, como puede ser la de 370 ecus por T.R.B., ya que si se ponen las medidas tan extremadamente bajas, puede ocurrir que en la pesca experimental en un capítulo tan vital de las relaciones pesqueras internacionales.

#### COMENTARIOS AL TÍTULO VII, SOBRE AJUSTE DE CAPACIDADES

Al respecto, tenemos que decir, como único comentario, que, si bien en términos generales estamos de acuerdo, habría que considerar en el Artículo 24º la posibilidad de suministrar la prima por inmovilización a los buques menores de 18 metros que, en muchos casos, son frecuentes en las pesquerías costeras y donde puede existir un serio proceso de exceso de capacidad y, además, esto puede servir de iniciativa para la construcción de unidades de un tamaño más adecuado y más modernas, por lo cual se propone sustituir este límite por otro más idóneo.

En cuanto al Artículo 25º, hemos de proponer una puntualización en cuanto que las operaciones de paralización definitiva contempladas en el Artículo 23º, deben de realizarse cuando la aplicación definitiva del buque en cuestión sea a fines distintos de los de la pesca en las aguas de la Comunidad, o áreas donde la C.E.E. tenga suscrito un acuerdo pesquero. Como este se trata de evitar, el trasvase de un problema

existente por un hipotético exceso de capacidad en aguas comunitarias a otros caladeros que, por el mero hecho de pertenecer a terceros países, no quiere decir que puedan admitir un número ilimitado de unidades y, aparte de todo ello, se debe de primar precisamente la competencia en aguas que, ya de por sí, tienen su problemática propia.

En cuanto a la prima por paralización definitiva hacemos el mismo comentario en el Artículo 25º al que hacíamos anteriormente, referente al límite de 12 metros, que quizá sea más realista rebajarlo hasta 9 metros, lo mismo para el caso de 18 metros, por lo que hemos comentado anteriormente.

En el Artículo 25º-4, para tener consistencia con el Artículo 25º-1, c), al final del citado párrafo cuarto, habría que añadir después de "excluidos del ejercicio de la pesca en aguas de la Comunidad", o de aguas donde la Comunidad tenga suscritos acuerdos pesqueros.

En cuanto al Artículo 26º, después del párrafo segundo entendemos debe introducirse uno nuevo, en el que se señale que "las cantidades adicionales aportadas deberían ser prohibidas, a no ser que cumplan con el Artículo 25º", para evitar precisamente posibles trasvases de los caladeros comunitarios a otros que ya tienen una ocupación y una problemática propia.

En cuanto al Artículo 28º, demostrar nuestra total conformidad con la filosofía del mismo y que, quizá, deberían de introducirse más incentivos al respecto, con objeto de promover la renovación de la flota, ya que muchas veces la disposición del personal constituye uno de los problemas que pesa como una losa al respecto.

#### COMENTARIOS AL TÍTULO VIII

En este apartado, hemos de decir que estamos de acuerdo con la inclusión de facilidades portuarias, que por fin se ven reconocidas como un costo de la actividad pesquera; y, aunque quizá sea un poco pronto para estimar qué tipo de proyectos deben de ser primados, hemos de hacer constar nuestra total conformidad a los Artículos 29º y 30º.

Quizá debería añadirse una mayor flexibilidad al articulado, permitiendo posibles revisiones en un futuro próximo-cercano, para no caer en la inflexibilidad de una política que dura diez años, con todas las consecuencias, sean éstas positivas o negativas.

#### COMENTARIOS AL TÍTULO IX

Nuevamente tenemos que mostrar nuestra satisfacción porque la búsqueda para nuevos mercados y la posibilidad de subvencionar posibles campañas destinadas a aumentar el consumo de especies subutilizadas, bien sea

en aguas comunitarias o de terceros países, es algo que es totalmente satisfactorio.

No obstante, sugerimos que se deje un sitio para un ulterior desarrollo de este título, a medida que se vaya adquiriendo experiencia, y, aparte de todo ello, el insistir en que no es posible el desarrollo del consumo de las especies no tradicionales, a no ser que se controle el acceso al mercado de productos pesqueros procedentes de terceros países.

Insistimos pues en que la bilateralización del comercio pesquero es una necesidad, tanto para negociar los posibles con terceros países como para ordenar el propio consumo en el mercado interno, y creemos que ello puede hacerse sin violentar las disposiciones del G.A.T.T., que hablan sobre la liberación de excedentes mediante la restricción de productos iguales o similares al que existe en exceso.

#### COMENTARIOS AL TÍTULO X, SOBRE MEDIDAS ESPECÍFICAS.

En cuanto a este Título, lo único que tenemos que hacer es un comentario general, en el sentido de que no se comprende bien o, quizá, sí se entiende la finalidad del Artículo 34º, que parece dar una especie de mano libre a la Comisión para cualquier tipo de medida que pueda ser adoptada de cara al desarrollo de determinados proyectos. Quizá, el citado Artículo debería ser un poco más específico, ya que no se dice en el mismo quién tiene que contribuir a la eliminación de estos obstáculos estructurales; cuáles son los proyectos estructurales que engloban los problemas vinculados a la actividad pesquera en una región determinada; o, qué dificultades son las que afectan en un aspecto específico de la actividad pesquera.

Lo mismo cabe decir de las medidas jurídicas que deben aplicarse en armonía con posibles acciones simultáneamente emprendidas en los sectores distintos del pesquero. Este tipo de redacción parece lo suficientemente inconcreta como para que merezca una redacción más específica y con una mecánica más adecuada para, precisamente, favorecer o identificar los problemas determinados que necesitarían de estas medidas igualmente específicas. Entendemos que ello debe ser, bien a petición de las Organizaciones de Productores, o bien a petición de cada uno de los Estados miembros, pero no dejarlo con la inconcreción que tiene la presente redacción.

#### COMENTARIOS AL TÍTULO XI

En este Título nos gustaría, ya que el Artículo 37º se compromete a consultar al Comité Permanente de Estructuras de la Pesca, que se declare la posible discrepancia que pudiera aparecer entre las versiones española e inglesa, en el cual en una de ellas dice: "el Comité

Permanente para la industria pesquera", con lo cual está en total acuerdo; pero que, precisamente, se exijan unos períodos mínimos de consulta, que deberían de fijarse en, al menos, dos veces al año.

Sin embargo, no estamos de acuerdo con el Artículo 37º, párrafo segundo, en el sentido de que se haga una excepción para 1987, ya que no entendemos el motivo por el cual este año debe ser objeto de una sola revisión de estas aplicaciones.

En cuanto al Artículo 39º, nos preocupa la posibilidad de traslado de un año a otro, por una única vez, de los proyectos. Debería especificarse si estos proyectos que se llevan de un año a otro tienen algún tipo de prioridad; y, en caso afirmativo, hay que tener en cuenta que existe un notable peligro de acumulación y que ello puede producir que se apilen las peticiones de año en año. Quizá deberían ser más claramente especificados los términos de prioridad y que tal prioridad se revisara anualmente, sin necesidad de ningún tipo de traslado de un año para otro.

En cuanto al Artículo 40º, lo único que queremos hacer notar es nuestra profundo escepticismo a la capacidad de control para este término.

#### COMENTARIOS AL TÍTULO XII, SOBRE DISPOSICIONES FINANCIERAS Y GENERALES

En cuanto al Título XII, sobre Disposiciones Financieras y Generales, muy pocos comentarios cabe hacer, que no hayan sido hechos ya. En general, la cantidad de 850 millones de ecus para el período 1987-1991, nos parece totalmente falto de realismo, entre otras cosas, no por la escasez de la asignación sino, además, porque se compromete una cantidad absoluta en un período excesivamente largo, sin permitir indexación.

Somos partidarios de que las cantidades se asignen no por un período fijo de diez años, sino que éstas sean revisables año tras año, de acuerdo con los presupuestos comunitarios.

Nuevamente tenemos que llamar la atención a la diferencia existente entre lo que es el Comité Permanente para la industria pesquera en la versión inglesa, y el Comité Permanente de estructuras de la pesca en la versión española, que parece ser otro tipo de organismo totalmente distinto. Somos decididamente partidarios de las consultas directas a la industria, de una manera formal y jurídica.

Por todo ello, necesitaríamos una más detallada explicación en cuanto a qué Comité se trata y cómo va a funcionar el mismo. Somos, como es obvio, totalmente partidarios de las consultas a la industria pesquera.

En cuanto al Artículo 52º, existe una necesidad de articulación de la política aplicada a las Islas Canarias con la Política Común de Pesca y, especialmente, con la Política Externa de Pesca. Por ello, nos remitimos a los comentarios efectuados en nuestra introducción al presente informe.

#### COMENTARIOS A LOS ANEXOS

En lo que se refiere a los anexos, hemos de hacer un comentario a la escala de las primas a las inmovilizaciones contenidas en el anexo IV), señalando que este baremo debe ser precisamente invertido, puesto que es mucho más costoso el inmovilizar un barco de mayor tamaño que uno de menor tamaño. Por ejemplo, si dividimos las cantidades propuestas en la primera columna de 1.200 ecus para un buque de 500 T.R.B., y estableciendo esta razón, vemos que es muy superior para un buque de 500 T.R.B. que para uno de 1.000 T.R.B. Normalmente, la paralización de buques de gran porte es mucho más costosa que la de los buques de menor tamaño. Creemos, incluso, que la escala debería ser invertida.

Aparte de ello, queremos llamar la atención y efectuar una comparación en cuanto a que se paga mucho más por el que un buque paralice su actividad temporalmente, que lo que se da para que estos buques entren a formar parte de una asociación temporal de pesca ("joint-venture"). Si traducimos estas primas máximas por navío en ecus/día, vemos que, para un buque de 500 T.R.B., equivaldría a 222 ecus/día de "joint-venture"; y para uno de 1.000 T.R.B. a 444 ecus/día de "joint-venture", con lo cual, la cifra de 370 ecus, que proponíamos, muestra ser totalmente razonable.

En cuanto al anexo V), hacemos precisamente ver que la escala tendría que estar invertida, puesto que los buques de mayor edad son aquéllos que tienen más posibilidades para alargar su vida útil. Al mismo tiempo, son los que tienen una mayor capacidad de movilización de recursos, en el sentido del efecto multiplicador que tiene su construcción y, por tanto, la escala ciertamente se encuentra invertida o, por lo menos, nunca debería ser en disminución, en el sentido en que está en el anexo V).

REGLAMENTO (CEE) n° 2908/83 DEL CONSEJO, DE 4 DE OCTUBRE DE 1983.

REGLAMENTO (CEE) n° 2909/83 DEL CONSEJO, DE 4 DE OCTUBRE DE 1983.

DIRECTIVA DEL CONSEJO, DE 4 DE OCTUBRE DE 1983, REFERENTE A DETERMINADAS ACCIONES DE ADAPTACION DE LAS CAPACIDADES EN EL SECTOR DE LA PESCA.