

# PIEZA Y TRABAJO

El director general de Pesca, Miguel Oliver, considera que los «derechos históricos» no son un argumento de negociación con la CEE

## «Hay que modernizar la flota vasca, no reducir su capacidad de captura»

Optimista por naturaleza, o a la fuerza, el director general de Pesca, Miguel Oliver, cree, en contra de las opiniones vertidas por los armadores vascos y el PNV, que los ajustes que habrá que realizar en este sector de cara a la entrada en la CEE están dirigidos a la modernización de la flota y no a reducir su capacidad de captura. A su entender, la

pesca, en el conjunto de las negociaciones, no es la «hermana pobre» que cede más de los necesario para conseguir buenos acuerdos en otros sectores. Los reiterados «derechos históricos» no tienen para él más valor que el de un argumento moral, que no legal, de difícil defensa.

### Manu Alvarez

Modernizar y transformar la flota pesquera española para que se ajuste a la realidad que imponen los países europeos son, junto a la extensión de los cultivos marinos, las obsesiones de un biólogo que, «coyunturalmente», ocupa la Dirección General de uno de los capítulos más controvertidos de la negociación comunitaria. El inevitable desguace de barcos y el período de transición, a la espera de que se produzca la integración plena en la CEE, se presentan como cesiones propias de cualquier negociación, con efectos menos demolidores de lo que algunas voces discordantes auguran.

Pocas horas después de que España presentase de forma oficial su contrapropuesta de acuerdo pesquero a los comunitarios, Miguel Oliver trató de quitarle «hiero» a la polémica sobre el período transitorio. «Entiendo —señaló— que es un período de adaptación para entrar en un conjunto de países con sus condicionantes, donde tenemos que ajustar nuestra forma de funcionamiento. A mí me gustaría que este plazo fuese lo más breve posible pero hay que entender que otras facetas de la propia negociación sobre pesca son las que nos van a decir, cuando se firme el acuerdo, si nuestras condiciones de entradas son buenas o malas».

La propuesta de reglamento presentada por los países de la Comunidad contempla la concesión de una ayuda económica para proceder al desguace de barcos hasta un total de 100.000 toneladas de registro bruto. El desguace, que afectaría a la flota vasca, no es, para el director general, una «mutilación» de la capacidad de pesca. «España tiene una política pesquera en marcha que contempla la modernización y reconversión de la flota, en base a una serie de ayudas para el desguace y nueva construcción. Los temores argumentados por el Partido Nacionalista Vasco, de que la flota vasca puede quedar reducida de una forma drástica, son infundados. Las ayudas para el desguace que ofrecerá la Comunidad no están dirigidas de una forma exclusiva a los barcos que fanean en aguas comunitarias, como es el caso de una parte importante de los pesqueros del Cantábrico, sino al conjunto de la flota nacional. Se reducirán y se desguazarán en Vascongadas, Galicia y en donde sea, aquellos buques obsoletos, de muchos años,



Miguel Oliver.

de técnicas anticuadas, no rentables, que serán sustituidos por un número menor de buques adaptados a la nueva tecnología».

### Una flota sobredimensionada

El último decreto ministerial en el que se recogen las ayudas a las que pueden optar los armadores para «modernizar y reconvertir la flota pesquera», tiene, además, una clara intencionalidad de reducir el número de toneladas. Para tener acceso a estas ayudas, por cada tonelada de nueva construcción es obligatorio desguazar entre 1,10 y 1,50 toneladas, según los casos. «En algunas facetas» —aseguró ayer el director general— tenemos una flota sobredimensionada, que, lógicamente va ligada a un envejecimiento de los barcos. En la flota costera, si somos capaces de regular y mentalizar a los armadores de que hay que respetar las zonas, las características de las redes, etc., estas pesquerías se recuperarán y no será necesario una reducción. Es posible que, si se cumplen estas premisas, sea necesario ampliarla». Como anticipo, está en preparación una reforma de las sanciones para aquellos barcos que incumplan la legislación vigente. «La flota intermedia, la que pesca en aguas nuestras y en países vecinos, tiene un envejecimiento muy fuerte y necesita una reducción. La que fanea en mares lejanos debe ser reducida en tonelaje pero para conseguir una mayor rentabilidad, con buques más pequeños pero tecnológicamente más avanzados».

### Derechos históricos

El pasado, la tranquilidad que se vivía en los barcos antes de que se instaurasen las 200 millas y no fueran necesarias las licencias, en definitiva los «derechos históricos» sobre la afirmación «yo pescaba aquí», son el puntal de las reivindicaciones que esgrimen los armadores vascos. Según Oliver, «cuando se está en una sociedad de derecho hay que montarse la vida dentro de las leyes y no sirve decir que ya la tenías montada antes de que se dictasen las normas. La legislación, la historia, ha ido cambiando condiciones y circunstancias y hay que adaptarse a ellas. Los «derechos históricos», que son un tema de discusión con la Comunidad, para ser reclamados, tienen que apoyarse en decretos y leyes. El derecho del acuerdo del 67, con Francia, o el del 69 con Portugal, afectan exclusivamente a la franja que se encuentra entre las seis y doce millas. Fuera de ahí serán derechos de presencia, derechos morales de un tiempo en que no existía regulación, que no tienen fuer-

za. Hay que ajustarse a las condiciones reales. Si me limitan a diez barcos las posibilidades de pesca y tengo doce, lo que debo hacer es intentar ajustar mi flota a esas condiciones. Lo que en ningún momento debo hacer es ampliar mi flota a 16 barcos, porque se acrecentarían los problemas».

La posibilidad de que los países comunitarios se hagan con una parte importante del mercado español no parece preocupar a la Administración, ya que la considerable cifra que alcanza el consumo nacional —39 kilos de pescado al año por habitante, que duplica el consumo en Francia—, permite las importaciones al no haber autoabastecimiento. Del optimismo de Miguel Oliver nacían expectativas de desarrollo: «En contra de lo que se pueda pensar, nuestra entrada en el Mercado Común puede suponer una ampliación del mercado nacional con un incremento de las exportaciones. Los franceses, por ejemplo, no consumen merluza y quizá podamos demostrarles, aunque cambiar los gustos es difícil, que es un producto exquisito».