

# La obligación de baja para construir buques

Por MAREIRO

En el número anterior de **INDUSTRIAS PESQUERAS** se ha anticipado un primer comentario, sobre el Decreto 2494/74. El que pudieramos llamar, en vista de la repetición, el Decreto de los tres cuatros.

Reiteraciones numerales y casuales a un lado, la disposición parece que trata de iniciar, o reiniciar si se quiere, una política pesquera de tipo restrictivo. Un giro radical de la apertura al cerrojo que comience por echarlo a las nuevas construcciones de buques. Y como una medida así, acertada o solo bien intencionada, corre el riesgo de levantar oposiciones, el preámbulo invoca en anticipado descargo, «las demandas sobre este particular del sector privado».

La trascendencia de la situación que el Decreto provoca salta a la vista. Es indudable que pretende poner un freno a la excesiva alegría constructiva, aunque se envuelva en el eufemismo de exigir un porcentaje de baja —hasta ahora no determinado— en el tonelaje registrado como activo —aunque en realidad no lo sea—, en la Lista 3.<sup>a</sup>

La idea de la contrapartida obligatoria de desguace, para dar acceso a la reconstrucción, tiene muchos años. Tomó estado en nuestra legislación en tiempos de la segunda República. ¿Es que en cuarenta años, los más acelerados de la historia en progreso tecnológico, no se hizo vieja? Parece que entre nosotros la respuesta debe ser negativa. Y de esta clase, no sería fenómeno único.

De cualquier modo, el Decreto de los tres cuatros, merece algún comentario.

## LA INVOCACION DE LA LEY MUERTA

La disposición, en su parte expositiva, comienza invocando la Ley 147/1961, de 23 de diciembre, sobre Renovación y Protección de la Flota Pesquera. Parece como si quisiera inspirarse en aquella pieza legislativa. Ajustarse a sus principios. Aplicar uno de ellos, concretamente, a la situación actual del sector pesquero español.

Nada estorba que dicha Ley sea invocada como antecedente histórico. De todos modos, en este caso parece olvidarse que se trataba de una ley de duración limitada y que al cumplirse los diez años de su entrada en vigor, el 12 de febrero de 1972, ha quedado como letra muerta.

En parte, esta situación le ha sido deparada aun dentro del decenio que se le había fijado al dictarla. El programa de inversiones en flota, financiado con crédito institucional a interés más alto y amortización más corta, fue rebasado holgadamente en la práctica, con un criterio de notoria clarividencia. De no haberse aprovechado el nivel de costos de la construcción naval en aquellos años y la libertad de acceso a caladeros de larga distancia, España no habría salido de la mediocridad como nación pesquera.

Las circunstancias que han sobrevenido después, y que ahora sumen en incertidumbre el porvenir industrial de la flota creada, no resta validez al juicio que tal proceso de inversión nos merece. Es posible que la amenaza que asoma en el horizonte, condene prácticamente al amarre de nuestra flota, pero el valor que ésta tiene en el mercado

internacional probablemente aumentará y no poco. Por tanto, la operación financiera, como tal, y haciendo abstracción de consideraciones de otro orden ha sido afortunadísima.

Además, en cuanto a los créditos concedidos al margen de la Ley 147/61, en condiciones de interés y amortización endurecidas, el Estado no tuvo necesidad de sentirse generoso. Ningún otro de los sectores de la producción nacional, comenzando por nuestro paternalizado sector agrario, ha reembolsado tan a tocateja capital, intereses, comisiones, etc.

## LA ETAPA DE MODERNIZACION

Basta esta primera consideración para revelar, que en el Decreto de los tres cuatros, la Ley caducada del 61 se pone como ejemplo de algo que precisamente no ha tenido, o tuvo solo parcialmente. La contrapartida de baja, si durante aquel período hubiese funcionado a fondo, habría acelerado definitivamente el proceso de modernización de la flota.

Ahora bien, para alcanzar este objetivo no basta con administrar por la vía de la coacción legal, la desteñida receta del desguace. Y conste que estamos hablando de algo que ha nacido en las páginas de esta Revista, y que desde ellas fue trasplantado a las de la antigua «Gaceta de Madrid». De algo que tuvo su momento, y que acaso puede tenerlo aún, aunque no como... purga de Benito, como curalotodo, en el sector de la pesca.

El preámbulo del Decreto sigue hablando de la cuestión, como si entre 1961 y 1974, en la flota pesquera española no

hubiera pasado nada. Recuerda la necesidad de orientar la política concerniente a la flota, con las mismas palabras que se manejaban al comienzo de la década pasada: «se precisa fomentar el desguace de embarcaciones inadecuadas y sustituirlas por otras que poseyendo las más modernas técnicas, tanto en los medios de captura como en los de la pesca, consigan aumentar el rendimiento por tonelada de arqueo y explorar nuevas zonas y playas, cualquiera que sea la distancia a nuestras costas».

El párrafo resulta un poco desconcertante. ¿Pero se ha hecho otra cosa en el sector perquero español desde 1961 hasta hoy, que desarrollar ese proceso de crecimiento y modernización para las pesquerías de larga distancia? ¿Y no es precisamente en este subsector donde más amenazadoramente se ciernen los riesgos exógenos, de todos conocidos?

Sin molestia para nadie resulta inevitable reconocer que las ideas inspiradoras del paso hacia la ... reestructuración —si realmente de esto se trata— no resulta muy coherente. Para defender el límite a la progresión incontrolada de buques existen argumentos, y bien sólidos, pero no parece que en esta ocasión hayan sido digeridos.

## EL ATRASO DE LA FLOTA DE SUPERFICIE

«Es necesario ... adecuar los medios pertinentes para obtener un ponderado desenvolvimiento y modernización de toda la flota pesquera»... Expresamente no se había aludido más que al subtitulación es radicalmente distinta que en el subsector de pesca de superficie. Es este donde puede hablarse de flota obsoleta y desguazable, no en el otro. Por tanto, las recetas han de ser distintas.

A pesar de la alusión implícita a la modalidad de corto radio y de la mención concreta a «embarcaciones viejas e inadecuadas cuya permanencia en activo, además de ofrecer un bajo rendimiento infuye en forma desfavorable en los caladeros del litoral de nuestras costas», lo cierto es que el Decreto no instrumenta medida positiva y específica para lograr tal objetivo. No baste con repetir la declaración teórica de que una parte de la flota, precisamente la de corto radio, resulta anticuada —calificación que en la práctica no siempre equivale a antieconómica—. Es necesario llegar a más. 1.

Llegar a lo que no han llegado ni la paternalista Ley de Crédito Naval de 1942; ni la recordada ahora de 1961. El coro para lamentar que la flota de bajura no haya evolucionado se organiza cada dos por tres, pero lo cierto es que nadie se atreva a ponerle el cascabel al gato.

En el mismo achaque, no hace falta decirlo, incurre el Decreto de recentísima hornada.

1. Al referirnos a la flota de superficie, y a su atraso técnico excluimos implícitamente, como es obvio, la moderna flota atunera del Cantábrico.

## ¿Y LAS EXENCIONES TRIBUTARIAS?

En la Ley del 23 de diciembre de 1961 la problemática de la flota pesquera se abordaba con un espectro mucho más amplio. Como tendrá que tener cualquier iniciativa realmente consistente que tienda a modificar o a enderezar la estructura del sector. Especialmente la estructura de sus diversos tipos de flota, concepto poco conciliable con el de «coyuntural» que el mismo preámbulo asocia.

Al quedar aquella ley sin vigencia se perdieron las exenciones fiscales que concedía, tanto en orden al contrato de obra naval, como a la escrituración del crédito hipotecario y en algún otro supuesto. Materia sobre la cual se ha escrito mucho desde hace varios años y sobre la cual se efectuaron repetidas promesas de restablecimiento, que no se han cumplido. La ley trata de resucitarse, por tanto, respecto a un objetivo que por fortuna no ha alcanzado. En cambio, no se invoca para establecer la vigencia de aquellos preceptos que

dados los costos actuales de la construcción naval, resultan más obstructivos, especialmente para la empresa modesta.

No somos partidarios de la política del parche. Y menos del parche tardío. Al horizonte pesquero español, si se quiere actuar con eficacia, hay que asomarse con ideas más avanzadas, menos simplistas, de mayor solvencia técnica y más ajustadas a la realidad.

## COMENTARIO

# El presidente, pesimista...

Como nuestros lectores saben, M. Shirley Amerasinghe, delegado permanente de Sri Lanka (Ceilán) en las Naciones Unidas, ha sido el Presidente de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, que en los últimos días de agosto cerró sus debates en Caracas. Cuando el ilustre diplomático, de tez aceitunada, se hallaba a punto de abandonar la trepidante capital de Venezuela, fue, una vez más, abordado por los periodistas.

Sus palabras, en tal oportunidad, fueron poco menos que un jarro de agua fría, para el optimismo de las plumas tropicales:

—“Si no se provee relativamente a un acuerdo sobre el derecho del mar, nuevas tensiones podrán ser provocadas por las medidas unilaterales que tomen ciertos países... El peligro persistirá mientras los participantes en esta Conferencia, divididos entre partidarios del “statu quo” actual y los que quieren un cambio en favor de una mayor igualdad, no acaben de ponerse de acuerdo”.

Palabras bastante significativas en cuanto revelan que el presidente respira en favor de sus congéneres del tercer mundo. Los cuales, ciertamente, en gran número, no han esperado a que se celebrara la Conferencia para tomar medidas unilaterales contrarias al supuesto “statu quo”.

El presidente ha mostrado su pesimismo respecto a que se obtengan mejores resultados en la Conferencia IV, convocada para Ginebra, en la primavera próxima.



—Estoy convencido de que será imposible acabar por establecer una nueva convención antes de que la próxima Conferencia termine. A la vista de lo que hemos presenciado en Caracas, yo no veo cómo podremos llegar a un acuerdo en ocho semanas. Sería inhumano el esfuerzo. Mientras los conservadores no se hallen dispuestos a modificar sus ideas será muy difícil llegar a un acuerdo...

Como se ve, el destacado ceilandés no resulta un modelo de imparcialidad, que lo consagre como presidente ideal para una Conferencia de esta clase. Le parece que los que llama “conservadores” no han cedido bastante al admitir, en principio, la concesión de zona económica, además del mar territorial, a los países ribereños. En el fondo viene a pronunciarse en favor del bando que pretende aguas territoriales de doscientas millas, sin más que un

cambio de nombre respecto a las añadidas ciento ochenta y ocho exteriores.

Resulta innegable que las dificultades señaladas por Mr. Amerasinghe son reales. Y que, probablemente, en la Conferencia de Ginebra no se llegará a resultados más efectivos que en la de Caracas. Pero no ha de ser a base de que unos lo cedan todo y otros nada como se obtenga una solución. Que, además, no se pretende imponer por la fuerza del número, sino aceptada por “consensus”.

De todos modos, cuando menos en el campo teórico, el avance de Caracas ha sido importante. No sólo los duros, antes de reñir la batalla esperada, se apuntaron el tanto de que la zona económica se admitiera, sino que en orden a su contenido las diferencias se han reducido notoriamente.

Fueron cerca de cuarenta las variantes que se han presentado en la Sección II de la Conferencia sobre el contenido jurídico de la zona económica. Después, los debates, las reuniones informales y las secretas entre los adheridos a posiciones en discordia, quedaron reducidas a dos o tres. Claro que aquí reside el nudo gordiano, y que no es fácil encontrar la espada de un nuevo Alejandro Magno que lo corte.