



17(3)

La Evolución de la Flota de Altura al Fresco en el Contexto del Marco Legislativo Español



Raúl Pallezo

Prellezo, R., 2010. La Evolución de la Flota de Altura al Fresco en el Contexto del Marco Legislativo Español. *'Revista de Investigación Marina'* . 17(3): 21-27.

La serie *'Revista de Investigación Marina'*, editada por la Unidad de Investigación Marina de Tecnalia, cuenta con el siguiente Comité Editorial:

Editor: Dr. Ángel Borja

Adjunta al Editor: Dña. Mercedes Fernández Monge e Irantzu Zubiaur (coordinación de las publicaciones)

Comité Editorial: Dr. Lorenzo Motos
Dr. Adolfo Uriarte
Dr. Michael Collins
Dr. Javier Franco
D. Julien Mader
Dña. Marina Santurtun
D. Victoriano Valencia
Dr. Xabier Irigoien
Dra. Arantza Murillas
Dr. Josu Santiago

La *'Revista de Investigación Marina'* de Tecnalia edita y publica investigaciones y datos originales resultado de la Unidad de Investigación Marina de Tecnalia. Las propuestas de publicación deben ser enviadas al siguiente correo electrónico aborja@azti.es. Un comité de selección revisará las propuestas y sugerirá los cambios pertinentes antes de su aceptación definitiva.



Edición: 1.ª Febrero 2010

© AZTI-Tecnalia

ISSN: 1988-818X

Unidad de Investigación Marina

Internet: www.azti.es

Edita: Unidad de Investigación Marina de Tecnalia

Herrera Kaia, Portualdea

20010 Pasaia

Foto portada: © Iñigo Onandia (AZTI-Tecnalia)

La Evolución de la Flota de Altura al Fresco en el Contexto del Marco Legislativo Español

Raúl Prellezo^{1*}

Resumen

El declive de la flota de altura “al fresco” española, puede ser explicado por la evolución de la legislación española. Así, la gran reestructuración de la flota vino marcada por la posibilidad de recibir ayudas estructurales para el desguace a la vez que se mantenían los derechos, esto es, por la disociación entre derecho y barco. En la etapa posterior, la posibilidad de transferir los derechos, ha ordenado el sector, adecuando la capacidad de pesca y los derechos a realizarla, si bien no ha reducido de forma acusada el número de barcos. Por otro lado la legislación ha cambiado drásticamente el centro de gravedad regional de la flota.

Abstract

The decline of the off-shore Spanish fleet can be explained in the context of the evolution of the Spanish legislation. Thus, the big restructuration of the fleet occurred when the possibility of receiving structural funds, for scrapping and maintaining the fishing rights simultaneously, was allowed, that is when the separation between rights and vessels occurred. Later, in the period in which transferability of the fishing rights was allowed, the sector adapted the capacity to the fishing rights although the reduction in the number of vessels can be considered as small. Finally, all these changes in the legislation created a drastic change on the regional composition of the fleet.

Introducción

Las pesquerías mixtas son de gran tradición en el País Vasco. Estas pesquerías tienen a la merluza como la principal especie objetivo, pero son varias las especies buscadas y capturadas por la flota, como son las diferentes especies de rapés y gallos (AZTI ARRANTZA, 2009).

Durante siglos, la flota merlucera estaba circunscrita a aguas cercanas a la costa, sobre la plataforma continental y el cantil del mar Cantábrico. Gracias al avance de la tecnología pesquera aplicada a las embarcaciones, la mejora de la conservación de las capturas y el desarrollo de los sistemas de detección de cardúmenes, la flota pudo ampliar sus zonas de pesca y adentrarse en aguas más lejanas.

El golfo de Bizkaia (divisiones VIII a,b,d del Consejo Internacional para la Exploración del Mar -CIEM-) ha sido el lugar preferente de la actividad pesquera de la flota vasca dedicada a la merluza en su expansión y búsqueda de nuevos caladeros. Pero, desde inicios del siglo XX, esta flota fue asimismo accediendo progresivamente a aguas cada vez más alejadas, como los bancos de Gran Sol (división CIEM VII j), Mar Céltico (división CIEM VII g), banco de Porcupine (división CIEM VII c), aguas del oeste de Irlanda (división CIEM VII b), aguas del noroeste de Escocia (división CIEM VI a) e incluso banco de Rockall (división CIEM VI b) (ver Figura 1)¹. Esto les atribuyó la denominación coloquial de pesquerías y flota “de altura”, frente a la llamada “flota de

bajura”, así calificada por faenar en la proximidad de la costa y de sus puertos base. Dado que su pescado se descarga refrigerado, es decir ni salado ni congelado, se completa su apelación como pesquerías y flota de altura “al fresco”.

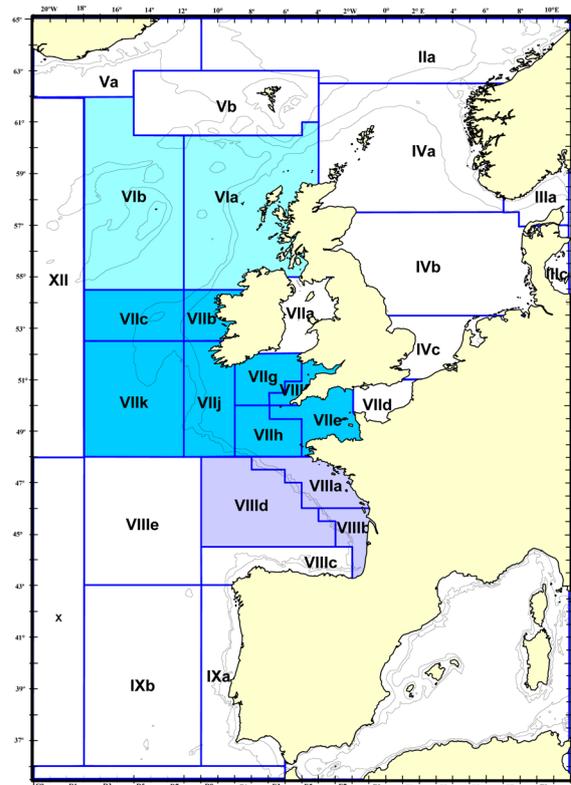


Figura 1. Mapa de zonas de pesca (sub-áreas y divisiones CIEM). Elaborado por Ane Iriondo.

¹ Una descripción de las áreas de pesca y de las razones para su selección de esta flota se puede encontrar en Prellezo *et al.*, 2009.

¹ AZTI-Tecnalia; Marine Research Division; Txatxarramendi Ugartea s/n; 48395 Sukarrieta; Spain, rprellezo@azti.es

* Corresponding author

Los artes de pesca usados por esta flota eran y siguen siendo diversos: El grueso de la flota se componía de arrastreros, baka y bou, si bien estos últimos desaparecieron al mismo tiempo que se desarrolló el arrastre a la pareja (primera mitad de la década de los 90 del siglo pasado), aunque también existían y siguen existiendo palangreros y rederos (Iriando *et al.*, 2008).

La flota pasó por su mayor esplendor a finales de la década de los 70 del siglo pasado, sin embargo actualmente se ha visto considerablemente reducida y circunscrita a un número pequeño de puertos (Ondarroa y Pasajes). Para entender esta reducción en el número de unidades es necesario plantear la evolución de esta flota desde la perspectiva del conjunto de la flota española y más concretamente en el conjunto del desarrollo del marco legislativo español.

De esta forma el presente artículo presenta la evolución de las normativas que afectan a los derechos de pesca de la flota de altura y gran altura española que opera dentro de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste (NEAFC). El esquema que se ha seguido es dividir la evolución en dos etapas. Estas dos etapas se han diferenciado en base al criterio de transferibilidad, esto es en la posibilidad abierta de que sea el propio mercado el que reasigne los derechos de pesca existentes. En la primera etapa la característica principal es que los derechos de pesca no son transferibles, y cubre desde el año 1981 hasta 1997. La segunda etapa va desde 1997 hasta la actualidad y viene marcada por la transferibilidad de los derechos de acceso.

El principal resultado que se obtiene es que la gran reestructuración de la flota vino marcada por la posibilidad de recibir ayudas estructurales para el desguace a la vez que se mantenían los derechos, esto es, por la disociación entre derecho y barco. La etapa posterior, la posibilidad de transferir ha ordenado el sector, adecuando progresivamente la capacidad de pesca y los derechos a realizarla, si bien no ha reducido de forma acusada el número de barcos. Por otro lado, las particularidades normativas, entre otros factores, han propiciado un drástico desplazamiento del centro de gravedad regional de esta flota.

El período de no transferibilidad

Antecedentes

Con el fin de situarnos en materia de evolución de la flota establecemos como el comienzo de la asignación de derechos de pesca la fecha del 1 de enero de 1977², día en el que las autoridades comunitarias establecieron la Zona Económica Exclusiva hasta las 200 millas para aguas atlánticas.

Debemos recordar que en aquella época aún no existía una Política Pesquera Comunitaria (nace en el año 1983) y los temas pesqueros eran tratados dentro de la Política Agraria Comunitaria (que consideraba el conjunto del sector primario, si bien la pesca estaba relegada a un segundo plano) y que no es

² Si bien tuvo efectos prácticos únicamente a partir del año 1978.

hasta ese mismo año (1977) cuando se crea la Dirección General de Pesca de la Comunidad Económica Europea (CEE).

Anteriormente el único marco de regulación existente era el conocido como “Convenio de Londres” (1964), que extendía la jurisdicción exclusiva a los estados ribereños a las primeras 12 millas, si bien reconociendo los derechos históricos de las flotas que hubieran faenado entre los años 1953 y 1963 en la franja que iba de las 6 a las 12 primeras millas.

La flota de altura del Estado Español en el año 1977 estaba compuesta por alrededor de 500 a 600 barcos. La pesca estaba regulada en base a licencias de pesca donde el incumplimiento de éstas estaba al orden del día por lo que se podía considerar que la pesca estaba basada en un sistema de libre acceso y de libre pesca. El “Convenio de Londres” favoreció esta práctica al tener los barcos españoles acceso sobre la franja de las doce millas tanto de la costa francesa como irlandesa.

Sin embargo, España se encontraba en plenas negociaciones para una futura incorporación a la CEE y en esas negociaciones la pesca era un escoyo importante, por lo que se realizó la firma de un acuerdo marco hispano-comunitario en el que explícitamente España renunciaba a la franja 6-12 millas de Irlanda (e implícitamente a la francesa), creando lo que hoy conocemos como “Box Irlandés” y que comprende (parcialmente) las divisiones CIEM VIa, VIIa,b,g,j (Figura 1). Todo ello llevó a la pérdida de caladeros históricos pero fundamentalmente a la necesidad de implementar un sistema de licencias que debían ser renovadas anualmente.

Sin embargo, el número de licencias en los caladeros fuera de la jurisdicción española era reducido (en comparación con la situación de cuasi-libre acceso anterior) y por lo tanto hacía necesaria una ordenación del sector, que fue realizada siguiendo los criterios que en su vertiente exterior estipuló el Real Decreto 681/1980.

En concreto se fijó el objetivo del rendimiento máximo sostenible³ (RMS) para la gestión de las pesquerías. Se exponía la posibilidad por parte del Estado de aumentar o disminuir el esfuerzo en función de si la pesquería estuviera infra o sobre explotada, respectivamente, desde el punto de vista del RMS. De esta forma se limitó el número de barcos a los ya existentes hasta la fecha (incluidos los que poseían un expediente de nueva construcción), en base a unos censos provisionales. Poco más se hizo para ordenar el esfuerzo pesquero.

La “foto fija” del sector

En 1981 se da el primer paso importante para regular el sector de altura y gran altura dentro de los límites geográficos de NEAFC. Para ello se realiza una “foto fija” de sector, publicando en la Orden de 12/06/1981, de ordenación de la actividad de las flotas de altura y gran altura que operen dentro de los límites geográficos de la Comisión del Atlántico

³ En cada revisión de la legislación en el marco español o comunitario se introduce el concepto RMS como objetivo a alcanzar y vemos como esto no es algo nuevo e incluso es anterior a la “Declaración de Río” de 1992, basada en el Convenio de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar.

Nordeste, el número de barcos operando tanto al fresco, como bacaladeros.

Se estableció que el número de buques con derecho de acceso a aguas comunitarias el 23 de abril de 1980 era de 416 barcos⁴, y su reparto por comunidad autónoma⁵ quedó como se presenta en la Figura 2.

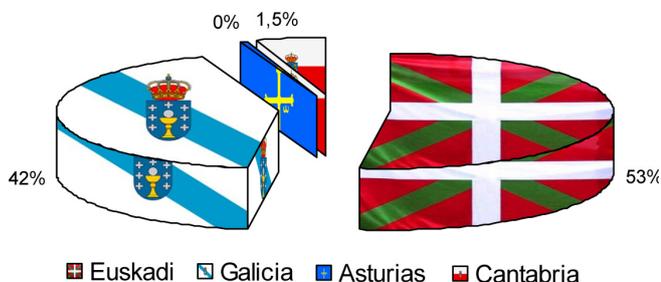


Figura 2. Reparto del número de buques por CCAA en 1980. Fuente: Elaboración propia.

A través de esta Orden se pretendía más que fijar el número de buques, fijar el número de derechos de acceso a la pesca (Figura 3). En función de ello, si bien el número de barcos podría disminuir, el número de derechos no, a través de la acumulación de los derechos de pesca de los barcos desguazados.

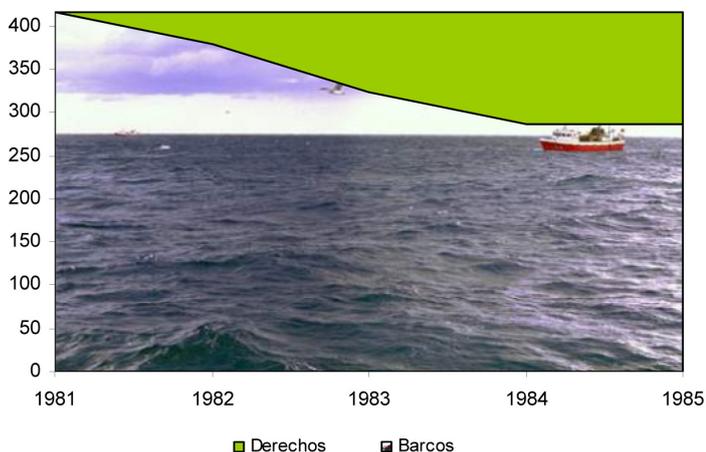


Figura 3. Evolución del número de barcos y los derechos de pesca. Fuente: Elaboración propia. Foto: Esteban Puente.

Los derechos de acceso estaban asociados al barco, lo que impedía la enajenación o cesión de derechos sin la correspondiente enajenación o cesión del buque. Por otra parte el desguace recibiendo prima o subvención del Estado, generaba la pérdida de estos derechos de acceso.

Es importante señalar que cuando se habla de “la foto fija de la flota de Gran Sol⁶”, se habla de 460 barcos. La razón es

³ En principio fueron 415 barcos por una omisión errónea que se corrigió más tarde.

⁴ Realizado por pertenencia de las asociación y no por puerto base del barco.

⁵ Gran sol⁷ en un contexto amplio referido a todos los bancos de pesca descritos en la sección introductoria.

que los buques palangreros no fueron incluidos en este censo hasta 1984 (44 buques). Señalar también que en un principio un buque palangrero equivalía en términos de licencia de pesca, a 1/3 de un arrastrero, lo que explica la reconversión de muchos arrastreros en palangreros.

La entrada de España en la UE

En 1987 la adhesión de España a las Comunidades Europeas, cambió el marco de regulación de esta flota⁷. En este año entró en vigor el Tratado de Adhesión de España a la CEE y se creó la conocida como “la lista de los 300”. Esta lista implicaba la existencia de 300 barcos de los cuales solo 145 barcos tipo⁸ podían operar simultáneamente. Por barco tipo se entendía a aquel con 700 CV (518 KW) y se crearon índices de conversión para los restantes (Tabla 1).

Tabla 1. Índices de conversión para obtener un barco “tipo”

Potencia (CV)	Coficiente	Potencia (CV)	Coficiente
<300	0,57	700-800	1
300-400	0,76	800-1000	1,07
400-500	0,85	1000-1200	1,11
500-600	0,90	>1200	2,25
600-700	0,96	Palangreros	*

*Para ciertos palangreros existían coeficientes distintos.

Existían, también, límites por zonas CIEM, lo que implicaba que el número de días totales por Divisiones era el que se muestra en la Tabla 2.

Tabla 2. Coeficientes de acceso

Divisiones CIEM	VI	VII	VIII, a,b,d	Total
Barcos tipo	18	70	57	145
Días	6.570	25.500	20.805	52.875

Si bien el Tratado no limitaba el número de barcos tipo, ya que este podía aumentarse en función de la evolución de los diferentes TAC, sí preveía un mecanismo de limitación de potencia, ya que todo barco sustituto debería tener como máximo la mitad de potencia del sustituido. Además, esta sustitución estaba supeditada a que la flota global comunitaria no aumentara de tamaño.

La Resolución 26/01/1987 fija los coeficientes de participación de las empresas en las pesquerías de la NEAFC con el fin de

⁷ En este artículo no se va a entrar en discutir las consecuencias que en materia pesquera tuvo el Tratado de Adhesión, si bien es importante recordar que en la pesca fue uno de los mayores escollos a superar y que fue relegado en la cronología de las negociaciones al último lugar, y por lo tanto con la imposibilidad de ofrecer contraprestaciones a través de otros sectores (ya negociados) que favorecieran al sector pesquero.

⁸ El acta permite la posibilidad de que faenen 150 barcos. Sin embargo cinco de ellos de la División CIEM Vb y Sub-área VI pueden dedicarse a especies distintas a las demersales.

esclarecer el entramado de acumulaciones y coeficientes tenidos en cuenta para elaborar los proyectos de listas periódicas de buques autorizados a faenar. Los derechos pasan a ser 460 (se incluyen los palangreros), repartidos entre las diferentes asociaciones y empresas. Entre todas el número de barcos sumaba 300.

Por otra parte y dado que en el propio tratado de adhesión estaba previsto la revisión de este sistema se pasa a establecer un sistema de limitación de esfuerzo por área de pesca. De esta forma se pasa a un sistema que regula el área la especie y los kilowatios (Kw) aplicables.

Para ello se establece el caballaje medio de la flota española en 750 CV (552 Kw) y se multiplica por el número de días totales (552*52.875=29.187.000 Kw). La transmisión de derechos implicaba que se conservaban los días pero se ajustaban los derechos.

Las características del sistema eran tales que si un barco de 1000 Kw vendía sus derechos de acceso a otro de 500 Kw, al tener este último menos potencia podría obtener los días de acceso transferidos por el otro barco, sin consumir íntegramente su coeficiente de Kw. Lo sobrante se repartía proporcionalmente entre todos. Esto generaba una situación en la que relativamente para un barco más potente sus derechos eran más caros.

La posibilidad de acumular y recibir prima de desguace

La Orden ministerial de 1992, permitió la posibilidad de acumular derechos de pesca aun habiendo recibido ayudas estructurales por paralización definitiva. Esto permitió mejorar la eficiencia (en algunos casos la eficiencia relativa) de las empresas, optando por aquellos barcos más eficientes.

En la evolución de la flota hasta 1997 (Figura 4) se distinguen claramente las tres etapas que se han diferenciado en el texto. Desde 1981 y hasta la entrada de España en la CEE, el número de barcos desciende un 25%, si bien los dos últimos años previos a la entrada, existe un pequeño incremento debido posiblemente a un ajuste de censos.

Con posterioridad a la entrada de España en la CEE, existe un período de mantenimiento del número de barcos, y no es hasta

el periodo en el que se permite la acumulación de derechos y la percepción de ayudas estructurales cuando el número de barcos cae drásticamente.

La Figura 5 muestra, para el año 1996, el reparto del número de barcos por región en la que está localizada la asociación a la que pertenece. En comparación con el año 1980, se ve como Asturias y Cantabria pierden sus asociaciones, mientras que el reparto entre Euskadi y Galicia no existen grandes cambios en el reparto regional del número de barcos. Desde Galicia, sin embargo, se tuvo entonces la percepción de que toda la normativa aplicada para la flota de altura al fresco había sido perjudicial para la flota gallega “en clara indefensión frente a sus otras competidoras nacionales” (Lopez Veiga *et al.*, 1993).

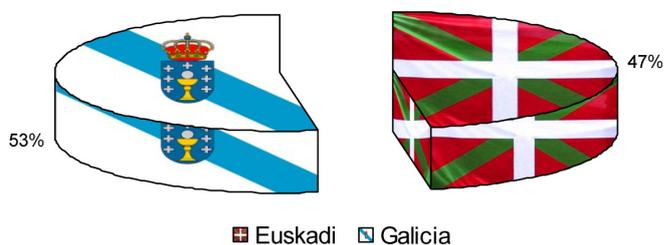


Figura 5. Reparto del número de buques por comunidad autónoma de su asociación en 1996. Fuente: Elaboración propia.

La transferibilidad de los derechos

En 1997, tras el cambio político producido en España en 1996, entra en vigor la Ley 23/1997 que modifica completamente el panorama existente. Los derechos pasan a ser completamente transferibles, de forma que se permite la venta de derechos sin la necesidad de vender al barco, si bien esta transmisión debía hacerse a barcos del mismo censo.

En sentencia del Tribunal Constitucional se matizó estas posibilidades de transferibilidad, obligando a que los derechos estuvieran afectados a un barco para que así el derecho estuviera siempre unido a una capacidad de pesca real.



Figura 4. Evolución del número de barcos de altura al fresco. 1981-1997. Fuente: Elaboración propia. Foto: AZTI-Tecnalia.

El desarrollo de la ley anterior se realizó en el Real Decreto 1915/1997, donde se estableció una limitación en la acumulación de derechos, lo cual iba en perfecta consonancia con las propuestas de consolidación de la flota de Gran Sol que se habían realizado desde Galicia (Lopez Veiga *et al.*, 1993). Así, se puso un mínimo de 210 días de pesca considerando todas las zonas (para que todo barco tenga una capacidad de pesca) y un máximo de 315 días. Esto hizo que aquellas empresas con una fuerte reestructuración anterior vieran la obligatoriedad de vender sus derechos ya que no podían seguir acumulándolos.

Estos límites fueron cambiados por el Real Decreto 1596/2004 donde se establece un mínimo de 0.5 posibilidades de pesca considerando todas las zonas. El límite máximo queda eliminado desde el punto de vista del barco, pero la empresa no puede acumular más del 30% de todas las posibilidades de pesca de la pesquería⁹.

El reparto por comunidades del número de buques ha quedado como se muestra en la Figura 6. Actualmente las asociaciones con base en Galicia tienen el 74% del total de barcos del censo.

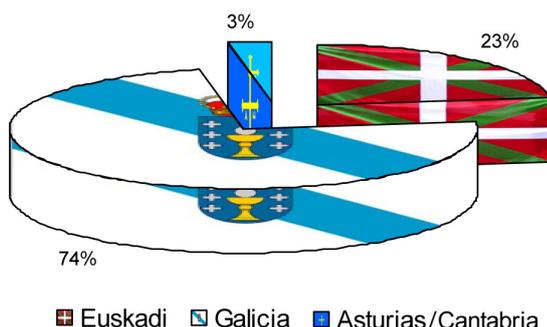


Figura 6. Reparto del número de buques por comunidad autónoma de su asociación en 2006. Fuente: Elaboración propia.

⁹ Un análisis muy interesante de los efectos de la transferibilidad de los derechos se puede encontrar en Laxe (2006).

El derecho de acceso convertido en cuota transferible.

A través de la Orden APA/3773/2006, se establece que cada buque perteneciente al censo de altura, gran altura o palangreros de más 100 TRB que opera en las divisiones CIEM Vb, VI, VII y VIIIabd, tiene reconocidas la distribución individual de especies demersales para esas zonas.

La existencia de los coeficientes de acceso suponía un límite dentro del esfuerzo total a ejercer, pero promovía una carrera por pescar aquellas especies cuya cuota española (incluyendo trasvases) se preveía se iba a agotar antes.

Al considerarse que la cuota es individual (aunque se admite la cuota por asociaciones) esta “carrera por pescar” desaparece y permite a la flota ajustar sus capturas a lo largo del año, pudiendo incluso mantener un remanente de cuota en las épocas del año que mayor precio alcanza (período navideño).

Por otra parte, el que no se considere el sistema de cuotas sobre una pesquería virgen, sino que se establezcan sobre una pesquería muy regulada y con unos derechos de acceso perfectamente definidos, permite que la asignación de las cuotas iniciales se base en estos derechos. En este sentido, todavía no se conoce el sistema de reparto final, ya que no es tan sencillo como aplicar una regla basada en estos derechos, puesto que éstos se refieren a las posibilidades de una pesca multispecifica.

Finalmente es preciso también comentar que existe la posibilidad de transferir estas cuotas o bien de adquirirlas de otros estados miembros.

Conclusiones

La evolución de la flota de los 300 desde la entrada de España en la UE (1986) se presenta en la Figura 7.

Parece claro que la posibilidad de acumular, aun recibiendo prima de desguace, provocó la reestructuración del sector (1993-1997). Una vez reestructurado, la legislación permite y fuerza una reasignación de los derechos para ajustar las

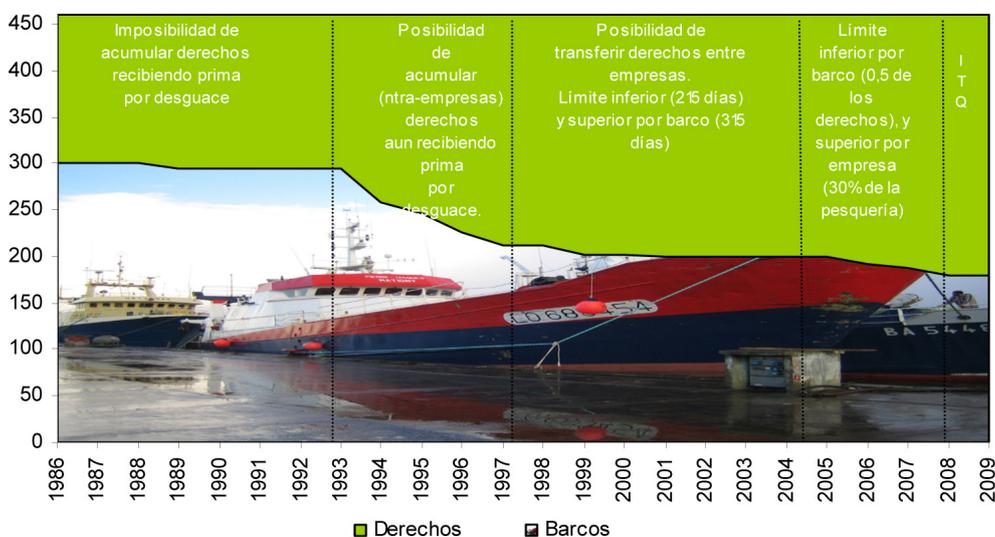


Figura 7. Evolución del número de barcos de la “flota de los 300” y del esquema de transferibilidad de los derechos. Fuente: Elaboración propia. Foto: AZTI-Tecnalia.

licencias a los barcos (1997-2007), lo que hizo que el número de éstos no se redujera, pero sí que se diera un claro flujo entre comunidades autónomas del Estado. Posteriormente, en 2004, la legislación buscó tanto que todos los barcos tengan asociada una capacidad de pesca, como evitar situaciones oligopolísticas en el sector.

En el año 2007 se estableció un sistema de cuotas individuales transferibles para esta flota asignando las cuotas iniciales a través de los derechos de acceso existentes en el año 2007.

Actualmente en el Anteproyecto de Ley de Pesca Sostenible se contempla la posibilidad de generar una Reserva Nacional de Posibilidades de Pesca, que contemplaría la cesión de una parte de las posibilidades de pesca para el caso de transmisión de las posibilidades de pesca entre buques de distintas empresas armadoras (en todo caso inferior al 10% de las posibilidades), para el caso de desguaces con ayuda pública (inferior al 15%) o bien para el caso en el que se de la aplicación de un plan de ajuste del esfuerzo pesquero aprobado por la Comisión Europea (inferior al 20%). El efecto directo de este anteproyecto se puede establecer en un decrecimiento de los derechos efectivos y por lo tanto en un incremento del precio de estos derechos, si bien sus consecuencias sobre la evolución de la flota son difíciles de determinar.

La evolución de la legislación también ha llevado, como se ha dicho, a una redistribución regional de la capacidad de pesca, donde ahora las asociaciones con base en Galicia disponen de tres cuartas partes del total de barcos. Nuevamente de la comparación del reparto por comunidades se obtiene que la no transferibilidad mantuviera el reparto prácticamente igual entre Euskadi y Galicia. Sin embargo, el esquema de transferibilidad que definió el Real Decreto 1915/1997 llevó a Galicia a mantener su capacidad de pesca, ya que con la compra de derechos podían ajustarla, mientras que la flota vasca cayó acusadamente. El sistema de cuotas individuales transferibles (ITQ) creado debería procurar una neutralidad en este sentido, si bien la base de distribución establecida ha sido profundamente condicionada por la evolución de la legislación.

En todo caso se recomienda la lectura de Laxe (2006) que completa la visión presentada aquí.

Agradecimientos

El trabajo ha sido parcialmente financiado por los proyectos de la Unión Europea TECTAC (DG Fish, contrato n.º. QLRT-2001-01291), CAFE (DG-Fish, contrato n.º. 022644) y el Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco. El autor quiere agradecer el trabajo realizado por Arantza Maceira en la elaboración de la base de datos, a Marina Santurtún, a Ane Iriondo, Paulino Lucio y a Martín Aguirre por el aporte de información. Finalmente, agradecer los comentarios y sugerencias recibidos del revisor Josu Santiago, así como del Editor y de un revisor anónimo. Este artículo es la contribución n.º 486 de AZTI-Tecnalia (Unidad de Investigación Marina).

Referencias

- AZTI ARRANTZA, 2009. <http://aztiarrantza.aztionline.com/>
- Iriondo, A., R. Prellezo, M. Santurtún, D. García, I. Quincoces, 2008. Basque trawl metier definition for 2003-2007 period. *Revista de Investigación Marina*, 3: 263-264.
- Laxe, F.G., 2006. Transferability of fishing rights: The Spanish case. *Marine Policy*, 30: 379-388.
- Ley 23/1997, de 15 de julio, de Ordenación del Sector pesquero de altura y gran altura que opera dentro de los límites geográficos de la Comisión de pesca del atlántico nordeste. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (BOE n. 169 de 16/07/1997).
- López Veiga, E., D. Carballeira, J. Caamaño, E. Penas, P. Aguirre, F. Fernández, S. Juárez, A.A Gallego, A. Pastor, 1993. La política pesquera de Galicia en el contexto comunitario. Área de Comunicación. Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura. Xunta de Galicia. 541 p.
- Orden de 12 de junio de 1981 por la que se ordena la actividad pesquera de las flotas de altura y gran altura que operan dentro de los límites geográficos de la comisión de pesca del atlántico nordeste (NEAFC). Ministerio de Agricultura y Pesca (BOE n. 157 de 2/7/1981).
- Orden de 12 de junio de 1992 por la que se modifica parcialmente la de 12 de junio de 1981 que ordena la actividad pesquera de las flotas pesqueras de altura y gran altura que operan dentro de los límites geográficos de la NEAFC. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (BOE n. 157 de 1/7/1992).
- Orden APA/3773/2006, de 7 de diciembre, por la que se establecen para el año 2007, las condiciones de distribución y gestión de las cuotas asignadas a España de especies demersales, en aguas comunitarias no españolas, de las subzonas V b, VI, VII y VIII a, b, d, e del Consejo Internacional para la Exploración del Mar.
- Prellezo, R., I. Lazkano, A. Iriondo, M. Santurtún, 2009. A Qualitative and Quantitative Analysis of Selection of Fishing Area by Basque Trawlers. *Fisheries Research*, 97: 24-31.
- Real Decreto 681/1980, de 28 de Marzo, sobre ordenación de la actividad pesquera nacional. Ministerio de Transportes y Comunicaciones (BOE n. 92 de 16/4/1980).
- Real Decreto 1915/1997, De 19 de Diciembre, por el que se desarrolla la ley 23/1997, de 15 de julio, de ordenación del sector pesquero de altura y gran altura que opera dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (BOE n. 14 de 16/01/1998).
- Real Decreto 1596/2004, de 2 de julio, por el que se regula la transmisión de posibilidades de pesca entre los buques pertenecientes al Censo de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros mayores de 100 toneladas de registro bruto, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (BOE n. 160 de 3/7/2004).
- Resolución de 26 de enero de 1987, de la Secretaría General de Pesca Marítima por la que se efectúa la revisión, al día 1 de enero de 1987, del censo de las flotas de altura y gran altura y buques palangreros de más de 100 TRB, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste (NEAFC). Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (BOE n. 29 de 3/9/1987).

