



ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES CONGELADORES DE PESCA DE MERLUZA

PUERTO PESQUERO APDO. 1.078 COD. POSTAL 36200 VIGO (ESPAÑA)

CIRCULAR INFORMATIVA

Número:	Tirada:	Referencia:	Departamento:	Fecha:
47/90	100	AN-TF/FG-11.	GERENCIA ADJUNTA	16-Mayo-1990

Asunto: PLATAFORMA CIUDADANA PARA LA DEFENSA DE LA FLOTA CONGELADORA.

Muy Sr(es) nuestro(s):

Como todos Uds. conocen, dado que así se viene informando en las últimas reuniones de la Asociación, desde la salida de la flota de Namibia a principios de abril, se ha constituido en Vigo una "PLATAFORMA CIUDADANA" para la defensa del sector pesquero congelador, formada por partidos políticos, centrales sindicales, asociaciones profesionales, Confederaciones de empresarios, Diputaciones, Ayuntamientos y otro tipo de entidades.

Esta Plataforma ha elaborado un documento de peticiones urgentes de soluciones para la flota congeladora, el cual ha sido consensuado por todos los grupos políticos, sindicatos y asociaciones de armadores afectados por la crisis de la flota. Dicho documento que está siendo la base de todas las reivindicaciones del sector pesquero, ha sido ya firmado y respaldado por 37 organismos, organizaciones o entidades con una amplia gama de representaciones de todo tipo.

Para su debida información, adjunto tengo el gusto de remitirle(s) copia del informe realizado para la presentación de la Plataforma Ciudadana, en el que se refleja el contenido de las peticiones concretas del documento acordado por todos los agentes asistentes a la Plataforma, bajo el título "MEDIDAS URGENTES DE VIABILIDAD PARA LA FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA DE MERLUZA Y CEFALOPODOS".

Esperando que dicha información sea de su agrado, reciba(n) un cordial saludo.


Fdo: JOSE RAMON FUERTES GAMUNDI
Gerente Adjunto

"PLATAFORMA CIUDADANA" PARA LA DEFENSA

DEL SECTOR PESQUERO CONGELADOR

C/ VELAZQUEZ MORENO, 22-1

TFNO.: (986) 43.25.33

FAX: (986) 43.56.59

36202-VIGO

- I N F O R M E -

MEDIDAS URGENTES DE VIABILIDAD PARA LA FLOTA
ARRASTRERA CONGELADORA DE MERLUZA Y CEFALOPODOS

VIGO, MAYO DE 1990

- I N F O R M E -

MEDIDAS URGENTES DE VIABILIDAD PARA LA FLOTA
ARRASTRERA CONGELADORA DE MERLUZA Y CEFALOPODOS

VIGO, MAYO DE 1990

- I N F O R M E -

MEDIDAS URGENTES DE VIABILIDAD PARA LA FLOTA
ARRASTRERA CONGELADORA DE MERLUZA Y CEFALOPODOS

C O N T I E N E

- 1) ANTECEDENTES Y EVOLUCION HACIA LA SITUACION ACTUAL
- 2) CARACTERISTICAS Y COMPOSICION ACTUAL DE LA FLOTA CONGELADORA.- SU IMPORTANCIA ECONOMICA Y SOCIAL
- 3) CAUSAS DE LA CRISIS Y PROBLEMATICA ACTUAL
 - 3.1. Falta de planificación y ordenación de la flota
 - 3.2. Regresivo acceso a los caladeros
 - 3.3. Desfavorable política de importaciones
- 4) NACIMIENTO Y TRABAJO DE LA "PLATAFORMA CIUDADANA"
- 5) EL DOCUMENTO "MEDIDAS URGENTES DE VIABILIDAD PARA LA FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA DE MERLUZA Y CEFALOPODOS"

1) ANTECEDENTES Y EVOLUCION HACIA LA SITUACION ACTUAL

En base a la Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera, del año 1961, se desarrolló en España una importante flota congeladora de pesca a larga distancia, de tecnología avanzada.

A finales de los 70 y principios de los 80, se llegó con una flota bien dimensionada, con caladeros suficientes y con un mercado de producto pesquero congelado en aumento.

Esta flota tomaba como base fundamental a varios puertos gallegos, principalmente el de Vigo, desarrollándose en su entorno una amplia y variada gama de industrias, instalaciones y servicios auxiliares.

La ampliación de las aguas jurisdiccionales de los Estados ribereños a 200 millas, marcó el inicio de una situación restrictiva. Ante ella, la Administración dictó una normativa incentivadora de la renovación y modernización que, aplicada correctamente, permitiría alcanzar una flota adecuada a los recursos disponibles.

La realidad fue distinta entre los años 85 al 89: se produjo un incremento en el total del tonelaje de registro bruto y de la capacidad extractiva de la flota, representando también un aumento similar de los puestos de trabajo.

El crecimiento de la flota no estuvo inspirado en una planificación y control adecuado a las perspectivas de futuro.

La entrada de España en la C.E., imperfectamente negociada en el capítulo pesquero, supuso un nuevo marco jurídico, que intensifica los problemas de la flota, tanto en lo que se refiere a la negociación en los caladeros tradicionales, como a la desprotección de nuestros productos en el mercado.

2) CARACTERISTICAS Y COMPOSICION ACTUAL DE LA FLOTA CONGELADORA. - SU IMPORTANCIA ECONOMICA Y SOCIAL

La flota está integrada, en la actualidad, por unas 190 unidades que faenan al "arrastre de fondo" o "semipelágico", conservando las capturas en bodegas de congelación. Tecnológicamente, los buques son modernos. Sus campañas de pesca tienen una duración entre los cinco y los siete meses.

Las características principales son las siguientes:

	<u>TOTAL</u>	<u>MEDIA</u>
Nº de unidades	190	--
Tonelaje (T.R.B.)	138.200	730
Potencia motor (H.P.)	304.600	1.603
Eslora entre p.p. (m)	--	50
Edad flota	--	11
Nº tripulantes	5.800	30

Casi el 90% de esta flota está radicada en Galicia, fundamentalmente en el puerto de Vigo, siendo sus tripulaciones también gallegas en su mayoría.

El valor de los buques de esta flota, en su conjunto, alcanza alrededor de los 130 mil millones de pesetas, y generan una facturación anual, en primera venta, de 50 mil millones de pesetas, aproximadamente.

La pesca es una actividad primaria, con un impacto socio-económico intenso en otros sectores, tales como la construcción naval, reparaciones, almacenes frigoríficos, salas de elaboración, industria conservera, electrónica-naval, fabricación y reparación de redes, efectos navales, suministros, transportes, comercializadores, etc...

En definitiva, se puede afirmar que este sector mantiene en Galicia alrededor de 52.000 puestos de trabajo. Su desprotección generaría sin duda una fuerte recesión económica, en una zona que la propia C.E. ha incluido en el catálogo de desfavorecida económicamente.

3) CAUSAS DE LA CRISIS Y PROBLEMATICA ACTUAL

El origen de la crisis radica en diversos y variados factores:

3.1. Falta de planificación y ordenación de la flota:

En los últimos años se abandonó, negligentemente, no sólo la planificación y el control sobre las estructuras sectoriales de la pesca, sino que, además, tampoco se abordó, con decisión y eficacia, la ordenación de la flota congeladora a los caladeros pesqueros en donde habitualmente faenaban.

Ciertamente, el capítulo pesquero del Acuerdo de Adhesión de España a la Comunidad Europea, resultó pobre e inadecuado a la realidad de nuestra flota pesquera, fruto de una mala negociación. Este error fue acompañado, agravando los negativos efectos de la mala negociación, en los años que siguieron a la Adhesión, por una falta de presión española ante las instituciones comunitarias, para que su ordenamiento, en materia pesquera, se adaptase a la

importancia real y a las nuevas características y necesidades de la pesca comunitaria, resultado del ingreso de España y Portugal.

3.2. Regresivo acceso a los caladeros:

El volumen de cupos y licencias de pesca en los caladeros tradicionales, descendió de la siguiente forma:

<u>AREAS DE PESCA</u>	<u>AÑO 1985</u>	<u>AÑO 1989</u>
República de Sudáfrica	2.000 TM.	1.000 TM.
Namibia	111.018 TM.	88.568 TM.
Islas Malvinas	Ilimitada	32 licencias
N.A.F.O.	25 permisos	15 permisos
Estados Unidos	26 permisos	ningún cupo ni licencia

Otros caladeros, tales como Noruega, Groenlandia, Canadá, etc..., se han cerrado para nosotros.

A partir del 1 de abril de 1990, el nuevo Gobierno de Namibia impide faenar en sus aguas, sin que el Estado Español supiera negociar previamente un acuerdo, o una situación transitoria, ni haya impulsado decididamente a la Comunidad Europea a que lo hiciera.

Esta dejadez española, que produce una insuficiente valoración del sector pesquero, conduce asimismo a una insuficiente negociación en Malvinas, N.A.F.O. y EE.UU.

3.3. Desfavorable política de importaciones:

Los productos de nuestra flota han sufrido, en los últimos años, un grave hundimiento de los precios en primera venta. Esto se potenció por una inadecuación de la política comunitaria de mercados pesqueros a la realidad surgida con

nuestra adhesión, y ante la escasa reacción mostrada por la Administración Española ante la avalancha de importaciones.

Todavía hoy, la merluza congelada carece de ayudas de almacenamiento en caso de crisis del mercado, así como de cláusulas de salvaguardia para frenar las importaciones.

El resultado de esta situación es que, entre 1986 y 1988, las importaciones en España de merluza entera se incrementaron en un 189% y las de filete en un 172%. Las de calamar, que en 1986 ascendían a 9.850 TM., en 1988 alcanzaron las 33.839 TM., un salto mortal del 343%.

Esto se ha producido por una falta de aplicación de los mecanismos reguladores del mercado pesquero, existentes en la normativa comunitaria, por parte de sus instituciones y por los responsables de la Administración española, acompañados por una omisión y descoordinación en el imprescindible control sobre las importaciones.

Mientras tanto, las cámaras frigoríficas permanecen saturadas de producto pesquero capturado por nuestros barcos, con los consiguientes costos de almacenamiento, y funesta repercusión a la baja en los precios de los productos pesqueros obtenidos por los productores en primera venta.

4) NACIMIENTO Y TRABAJO DE LA "PLATAFORMA CIUDADANA"

Profundamente preocupados los agentes sociales directamente implicados por la evolución de estos hechos, y alarmada la ciudadanía ante los primeros efectos de esta crisis, es fácil comprender el nacimiento de la "Plataforma".

Ante el sombrío panorama que se avecina, de pérdida de un volumen considerable de puestos de trabajo, por decaimiento de un sector que tiene una gran capacidad de movimiento y generación de riqueza, que confluye en un momento en el que se promueve un ajuste de las relaciones laborales a través de la negociación colectiva, las centrales sindicales, CC.OO. y U.G.T., invitan a

todas las organizaciones, instituciones y entidades a participar en un foro abierto, para estudiar y buscar soluciones.

La convocatoria tuvo una aceptación amplia, que aglutinaba organizaciones de todo tipo, mayoritariamente representativas de la ciudadanía, en los más variados ámbitos: partidos políticos con representación parlamentaria, centrales sindicales mayoritarias, todas las asociaciones de armadores de buques de pesca, la confederación de empresarios, cámaras de comercio, ayuntamientos de la zona, organizaciones empresariales, etc...

Esta amplia Asamblea delegó en los representantes de los partidos políticos y en los de los sindicatos y organizaciones de armadores de pesca afectadas, la redacción de un documento, en el que se plasmasen las actuaciones a seguir para dar solución a la crisis.

El documento, que recibió el título de "MEDIDAS URGENTES DE VIABILIDAD PARA LA FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA DE MERLUZA Y CEFALOPODOS", fue aceptado por la Asamblea, denominada "Plataforma Ciudadana para la defensa del sector pesquero congelador", el día 23 de abril de este año, mediante su firma por las siguientes organizaciones: el Bloque Nacionalista Galego (B.N.G.), Esquerda Unida (E.U.), Partido Popular (P.P.), Partido Socialista de Galicia-Esquerda Galega (PSG-EG), Coalición Galega (C.G.) y Partido Nacionalista Galego-Partido Galeguista (PNG-PG); las Centrales Sindicales, Comisiones Mariñeiras (CC.MM.-CC.OO.), Intersindical Nacional de Traballadores Galegos (I.N.T.G.) y la Confederación Xeral de Traballadores Galegos (C.X.T.G.); las asociaciones de armadores de pesca: Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza (ANAMER), Asociación de Sociedades Pesqueras Españolas (ASPE), Asociación Nacional de Arrastreros Congeladores-PESCAVIGO (ANAC), y la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesquerías Varias (ANAVAR); la Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI); los Ayuntamientos de Ribeira y de Noia; la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Vigo; la Cámara

de Comercio e Industria de Pontevedra; la Confederación de Empresarios de Pontevedra; la Asociación Española de Mayoristas, Importadores y Exportadores de Productos de la Pesca (CONXEMAR), la Asociación de Comercializadores de la Pesca de Vigo (ACOPEVI), la Asociación de Industriales Sidero-Metalúrgicos (ASIME), el Colegio de Abogados de Vigo, Colegio de Economistas de Pontevedra, la Asociación de Empresas Frigoríficas de Pontevedra (APEF), así como las Asociaciones de Vecinos-AVIPO y de Castrelos.

Asimismo, se recibió escrito o telegrama de adhesión y apoyo de la Confederación Española de Asociaciones Pesqueras (CEAPE), de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca (FEABP), de AGACOMAR, de la Confederación de Empresarios de La Coruña (C.E.C.), de los Ayuntamientos de Soutomaior, Bueu, Marín, Pontevedra y A Guarda.

También constan los apoyos del Consello Galego de Pesca y del Consejo de Cámaras de Comercio de Galicia.

Entre las primeras medidas adoptadas por la Comisión de Seguimiento de la "Plataforma Ciudadana", han sido la remisión del documento a las siguientes Autoridades: en el ámbito de las Comunidades Europeas, al Comisario de Pesca de la C.E., al Presidente de la Subcomisión de Pesca del Parlamento Europeo, al Vicepresidente de la citada Subcomisión, al Presidente del Consejo de Ministros de la C.E., al Presidente del Parlamento Europeo, al Presidente de la Comisión de la C.E., así como a los Comisarios de Asuntos Sociales y de Relaciones con América Latina.

A nivel de la Administración Central, fue remitido el citado documento al Presidente del Gobierno, a los Ministros de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Trabajo y Seguridad Social, al Director General de Puertos y Costas, al Presidente de la Comisión de Agricultura, Pesca y Alimentación en el Congreso de los Diputados, así como al Secretario General de Pesca Marítima.

En nuestra Comunidad Autónoma, se envió al Presidente de la Xunta de Galicia, a los Conselleiros de Pesca, Marisqueo e

Acuicultura y de Trabajo e Bienestar Social, así como al Presidente de la Comisión de Pesca en el Parlamento Gallego.

5) EL DOCUMENTO "MEDIDAS URGENTES DE VIABILIDAD PARA LA FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA DE MERLUZA Y CEFALOPODOS"

Las organizaciones y entidades que suscriben el siguiente documento, conscientes de la gravedad de la situación que afecta al sector pesquero congelador, instan a la Comunidad Europea, así como al Gobierno y Administración Central y a la Xunta de Galicia a considerar y gestionar las siguientes

MEDIDAS URGENTES DE VIABILIDAD PARA LA FLOTA ARRASTRERA CONGELADORA DE MERLUZA Y CEFALOPODOS

La flota congeladora española dedicada, principalmente, a la captura de merlúcidos y cefalópodos congelados, compuesta por 173 buques que emplean directamente a 5.500 tripulantes y cuya actividad incide y genera una amplia industria subsidiaria y auxiliar de gran importancia socio-económica, atraviesa en la actualidad una profunda crisis de actividad.

La política pesquera comunitaria no ha satisfecho las aspiraciones del sector pesquero congelador, coadyuvando por el contrario, a la afloración de los problemas críticos que en este momento atraviesa.

La solución de esta situación pasa necesariamente por la adopción de una serie de medidas que se sintetizan en los siguientes puntos:

1.- EN CUANTO A LOS CALADEROS Y RECURSOS

- 1.1. Urgir compromisos de la C.E. para la conclusión del mejor Acuerdo pesquero bilateral posible entre Namibia y la C.E., que favorezca la vuelta de los buques de

pabellón comunitario (gallegos en su mayor parte) a sus caladeros habituales.

- 1.2. Urgir la intervención directa de la C.E. en la negociación y obtención de las licencias de pesca, para la flota con pabellón comunitario, en la zona pesquera en torno a las Islas Malvinas.
- 1.3. Aplicación real y firme del principio comunitario "Acceso a mercados por Acceso a recursos" a todos aquellos países terceros con interés en la introducción de productos pesqueros en el mercado comunitario.
- 1.4. Urgir las negociaciones pesqueras con países con recursos de elevado interés para la flota congeladora con pabellón comunitario, como son los casos de Argentina y Chile. Asimismo, solicitar máximos esfuerzos de gestión comunitaria para recuperar zonas, en otro tiempo habituales, de sumo interés para esta flota; son los casos de Estados Unidos, Canadá, Groenlandia y Noruega.
- 1.5. Recabar de la C.E. el seguimiento de una política de TACs y cuotas no sometida a fuertes y negativos cambios, para que pueda hacerse asumible por la industria pesquera (p.ej. el caso del caladero de NAFO).
- 1.6. Reclamar la presencia activa del sector pesquero (empresarios y sindicatos) en los procesos de negociación de todos los acuerdos pesqueros que se aborden en los ámbitos de gestión de los mismos.
- 1.7. Urgir a la CEE y a la Administración del Estado la financiación de prospecciones intensivas de nuevos caladeros con suficientes barcos para hacerlas efectivas.

2.- EN CUANTO A LOS MERCADOS Y COMERCIALIZACION DE LOS PRODUCTOS

- 2.1. Urgir la reforma de la Política comunitaria de mercados y precios para que se apliquen eficazmente los mecanismos de regulación y equilibrio entre la oferta y la demanda en los productos pesqueros congelados.
- 2.2. Urgir la reforma del Reglamento Base de Mercados, de modo que se contemple la inclusión de la merluza congelada en el Anexo II del citado Reglamento, junto a los cefalópodos congelados (calamar y pota).
- 2.3. Urgir la aplicación inmediata (durante el presente primer semestre de 1.990) en el mercado comunitario de las cláusulas de salvaguardia para los productos calamar y pota congelados.
- 2.4. Urgir la creación de una industria transformadora y comercializadora propia, mediante subvenciones estatales y de los fondos estructurales comunitarios. Solicitar la creación de grupos de estudios dependientes de las distintas Administraciones que promuevan y activen proyectos consolidados dentro de la industria transformadora.
- 2.5. Fomentar y promover la orientación de los mercados hacia el consumo de los productos pesqueros de predominante captura por la flota pesquera gallega.

3.- EN CUANTO A LAS ESTRUCTURAS DEL SECTOR

- 3.1. Reclamar para el sector una urgente ordenación de la flota a los caladeros, orientándola bajo criterios de mantenimiento de los buques y de los puestos de trabajo.
- 3.2. Reconsideración, en un nuevo marco, de lo previsto en el Reglamento CEE 4028/86, y desarrollos posteriores, en

lo relativo a la Adaptación de las Capacidades y a las Asociaciones Temporales de Empresas, garantizando el nivel de puestos de trabajo en las condiciones de la normativa laboral española.

4.- EN CUANTO A LAS MEDIDAS EXTRAORDINARIAS DE TIPO COYUNTURAL

- 4.1. Solicitar para todos los trabajadores afectados por la obligada paralización de los buques, tanto sean tripulantes de éstos como personal de tierra y de las industrias auxiliares, los correspondientes subsidios en cuantía digna, hasta que se encuentren soluciones definitivas a dicha paralización, a través de fondos constituidos expresamente para cubrir dichas necesidades, de forma que no se haga uso, ni se agoten por tanto, ni total ni parcialmente, los períodos de cotización computables para el reconocimiento de prestaciones de desempleo. Estos períodos de subsidio tendrán el carácter de autocotizantes para generar futuras prestaciones de desempleo.
- 4.2. Solicitar para todas las empresas afectadas por la obligada paralización de los buques ayudas de inactividad temporal a través de los fondos estructurales comunitarios o en su caso de fondos expresamente constituidos por la Administración Central; contemplando un procedimiento ágil que facilite la anticipación del cobro de las mismas, a períodos mensuales de paralización vencidos. Mientras que dure este período de paralización y los trabajadores estén acogidos a las ayudas especiales indicadas en el punto 4.1., que se exonere a las empresas de las cuotas de la Seguridad Social.
- 4.3. Exonerar del pago a los Organismos portuarios correspondientes, de las tarifas G-1 entrada y estancia de barcos y G-2 atraque, durante el tiempo en que los buques estén afectados por la paralización.

- 4.4. Reclamar para las tripulaciones, la aplicación de las conclusiones de la Comisión de Estudio sobre la ampliación de los coeficientes reductores que permitan modificar la edad de jubilación.

5.- OTRAS MEDIDAS URGENTES DE TIPO SOCIO-ECONOMICO

- 5.1. Establecer la cobertura de desempleo para los trabajadores mayores de 52 años, que enlace con la jubilación, pensionada al 100% de la base reguladora. Ampliación de la consideración de enfermedades profesionales a aquéllas originadas directa o indirectamente por las condiciones de trabajo.
- 5.2. Solicitar un sistema de aplazamiento extraordinario del pago de las cuotas a la Seguridad Social, hasta un plazo de tres años, sin recargos, ni intereses.
- 5.3. Urgir programas de formación profesional y ocupacional dirigidos tanto al sector extractivo como a los demás sectores de la actividad laboral pesquera.

Dentro del marco de este documento, que se permita la consolidación de las empresas del sector afectadas mediante:

- 5.4. La adopción de medidas financieras correctoras, tocantes a las condiciones de los actuales créditos concedidos a las empresas del sector y establecimiento de ayudas o créditos oficiales en este sentido.
- 5.5. Dentro de las medidas de viabilidad que se especifican en este documento, las partes empresarial y sindical de la flota pesquera afectada, reconocen la necesidad de caminar hacia una normalización de las relaciones laborales dentro del sector, a través de la negociación colectiva.