



ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES CONGELADORES DE PESCA DE MERLUZA

PUERTO PESQUERO APDO. 1.078 COD. POSTAL 36200 V I G O (ESPAÑA)

CIRCULAR INFORMATIVA

Número:	Tirada:	Referencia:	Departamento:	Fecha:
62/90	100	AN-TF/EU-ou	GERENCIA-ADJUNTA	12-JULIO-90
Asunto: PRIMER CONGRESO GALEGO DE PESCA				
Anexo: Ponencia presentada por la Asociación				

Muy Sres. nuestros:

Como será de su conocimiento, durante los pasados días 2 y 3 de Julio se celebró en el Pazo de Congresos de la Coruña, el 1er Congreso Galego de Pesca, organizado por la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia.

Tal y como adelantábamos en nuestra circular nº 29/90 de fecha 25.05.90 del Servicio Informativo Conjunto, el Congreso ha examinado detalladamente la situación del sector pesquero, debatiéndose de forma intensa en el mismo, todos y cada uno de los puntos abordados por los diferentes ponentes en sus intervenciones.

En este sentido, es preciso reseñar la destacada participación de nuestra Asociación en la exposición de la COMUNICACION que se presentó en la mesa correspondiente. En la citada ponencia, que se adjunta como anexo a la presente circular, se han recogido las conclusiones y vías de solución fundamentales, que esta entidad considera prioritarias para lograr una salida válida a los principales problemas que afectan al subsector.

Estas soluciones, que serían convenientemente defendidas por los representantes de ANAMER en el Congreso, han servido de base para la elaboración de unas conclusiones globales, adoptadas para cada una de las mesas sectoriales; esta síntesis de soluciones, que tanto el propio sector como la Administración Gallega consideran más perentorias y urgentes, serán publicada en próximas fechas por la Consellería de Pesca.

Sin otro particular, les saluda atentamente,

Fdo.: JOSE RAMÓN FUERTES GAMUNDI
Gerente-Adjunto



ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES CONGELADORES DE PESCA DE MERLUZA

PUERTO PESQUERO · APDO. 1078 · COD. POSTAL 36200 · V I G O (ESPAÑA)

PRIMER CONGRESO GALEGO DE PESCA

COMUNICACION SOBRE:

"LA PROBLEMATICA DE LA FLOTA CONGELADORA DE
MERLUZA Y CEFALOPODOS. PROPUESTAS DE VIABILIDAD"

PRESENTADA POR LA

ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES
CONGELADORES DE PESCA DE MERLUZA (ANAMER)

LA CORUÑA, JULIO DE 1990



ASOCIACION NACIONAL DE ARMADORES DE BUQUES CONGELADORES DE PESCA DE MERLUZA

PUERTO PESQUERO · APDO. 1078 · COD. POSTAL 36200 · V I G O (ESPAÑA)

PROBLEMATICA DE LA FLOTA CONGELADORA DE MERLUZA Y CEFALOPODOS.- PROPUESTAS DE VIABILIDAD

1) INTRODUCCION

La Ley de Renovación y Protección de la Flota Pesquera del año 1961, ha permitido desarrollar en España una importante flota congeladora para la pesca a largas distancias, mediante la aplicación de tecnología muy avanzada, con sofisticados sistemas de congelación y conservación del pescado.

En las décadas de los sesenta y aún en los setenta, las características y condiciones, tanto de las aguas jurisdiccionales como de los barcos de pesca y de los caladeros, eran tales, que apenas suponían restricciones en el volumen de capturas de nuestros buques, pudiéndose considerar a los mares en que se faenaba como de libre acceso.

Así llegamos a finales de la década de los setenta y principios de los ochenta, con una flota congeladora bien dimensionada, con caladeros suficientes y con un mercado 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.

Sin embargo, la ampliación de las aguas jurisdiccionales de los Estados ribereños a 200 millas, a partir de 1976, 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) COMPOSICION Y CARACTERISTICAS DE LA FLOTA

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. Sus capturas se sitúan en torno a las 250.000 toneladas anuales.

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) PROBLEMATICA ACTUAL

El origen de la crisis actual, 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.

La falta de planificación en la política de nuevas construcciones, concretada, principalmente, en un erróneo

sistema de sustitución de buques en el proceso de renovación abordado por la Administración Pesquera, ha originado una situación de sobredimensión de la flota en relación a las posibilidades de los recursos accesibles en este momento.

Por otra parte, 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>	<u>AÑO 1990</u>
Repub. Sudáfrica	2.000 TM.	1.000 TM.	1.000 TM.
Namibia	111.018 TM.	88.568 TM.	14.500 TM.
Islas Malvinas	Ilimitada	32 permis.	23 permisos
N.A.F.O.	25 permis.	15 permis.	15 permisos
Estados Unidos	26 permis.	ningún cupo ni permiso	0 TM.

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

A partir del 1 de abril de 1990, el nuevo Gobierno de Namibia impide faenar en sus aguas, sin que el Estado Español supiera propiciar 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, que representa el 70% de nuestras capturas, 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%.

De igual forma, el mercado y la comercialización de los cefalópodos congelados (calamar y pota), padecen una falta de ordenación y regulación, lo que origina, frecuentemente, fuertes desequilibrios entre la oferta y la demanda, que producen fuertes perturbaciones en los precios al nivel productor, provocando graves perjuicios económicos a la economía del sector.

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 con frecuencia 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) CONCLUSIONES.- PROPUESTAS DE VIABILIDAD

Como conclusión de lo hasta aquí expuesto, se hace patente la necesidad de actuar, de forma urgente, hacia la mejor resolución de la situación actual. No podemos seguir viendo cómo, año tras año, esta flota va perdiendo sus caladeros tradicionales, sin acceder a nuevas áreas de pesca. Tampoco podemos esperar, por más tiempo, a que se aborde una reforma de la Organización Común de Mercados, que incluya adecuadamente al pescado congelado. Debemos insistir en que está en juego no sólo la supervivencia del sector extractivo, sino también la del sector de transformación de la C.E., así como la de otros sectores derivados o subsidiarios de la pesca.

Por todo ello, el sector pesquero estima necesario reconducir la situación actual, mediante la adopción de las siguientes medidas:

4.1. Política de Caladeros y Recursos:

- 1a) Instar a la Administración Central para que presione a la C.E., constante e insistentemente, con el fin de lograr firmes compromisos para la conclusión del mejor Acuerdo pesquero bilateral posible entre Namibia y la C.E., que favorezca la vuelta de los buques a sus caladeros habituales.

- 2ª) Solicitar un cambio en la actitud del Gobierno español, ante la gestión pesquera del caladero de las Islas Malvinas, de forma que se propicie, tanto la intervención de nuestra Administración Pesquera como la intervención directa de la C.E. en la negociación y obtención de las licencias de pesca para la flota comunitaria, en la zona pesquera en torno a las citadas Islas.
- 3ª) Reclamar la aplicación, real y firme, del principio comunitario "acceso a mercados por acceso a recursos", a todos aquellos países Terceros poseedores de caladeros importantes y con interés en la introducción de productos pesqueros en el mercado comunitario.
- 4ª) Urgir los procesos de negociación pesquera de la C.E. con los países poseedores de recursos de elevado interés para la flota congeladora comunitaria, como son los casos de Argentina y Chile.
- 5ª) Demandar un incremento de la gestión comunitaria, orientada a recuperar zonas en otro tiempo habituales, de sumo interés para esta flota; son los casos de Estados Unidos, Canadá, Groenlandia y Noruega.
- 6ª) Recabar de la C.E. el seguimiento de una política de TACs y cuotas no sometida a bruscos y negativos cambios, para que pueda hacerse asumible por la industria pesquera (p.ej.: el caso del caladero de N.A.F.O.).
- 7ª) Reclamar la presencia activa del sector pesquero en los procesos de negociación de todos los acuerdos pesqueros comunitarios.

4.2. Política de Mercados:

- 1ª) 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 de los productos pesqueros congelados.

- 2ª) Urgir la reforma del Reglamento Base de Mercados (Reg. n.º 3799/81), de modo que se contemple la inclusión de la merluza congelada en el Anexo III del citado Reglamento, al ser los productos considerados en este Anexo los que disfrutaran de un régimen adecuado y eficaz de la regulación del mercado.*
- 3ª) Reclamar un cambio en el actual mecanismo de aplicación, en el mercado comunitario, de las cláusulas de salvaguardia para los cefalópodos congelados (calamar y pota), de modo que produzca efectos rápidos y eficaces en la regulación del mercado, en los momentos de deterioro y perturbación del mismo.*
- 4ª) Solicitar la revisión de los Reglamentos de aplicación de las ayudas al almacenamiento, con el fin de que se haga más ágil y flexible la concesión de estas ayudas.*
- 5ª) Fomentar y promover la orientación de los mercados hacia el consumo de los productos pesqueros de predominante captura por la flota congeladora comunitaria.*
- 6ª) Propiciar las oportunas gestiones ante la C.E. para la consideración, en la normativa comunitaria, de la venta a granel de ciertos productos elaborados a bordo de los buques.*

4.3. Política de Estructuras:

- 1ª) Promover la puesta en vigor de mecanismos efectivos de regulación de la actividad, que favorezcan la adaptación de la capacidad de pesca a los recursos, a través de:*
 - a) La ordenación de la flota, mediante la elaboración de censos de buques, adaptados a los caladeros existentes, de forma que se favorezcan tanto a la*

regulación de la actividad de los buques, como a la estabilidad del mercado.

- b) La aceptación de planes programados de inactividad temporal de la flota congeladora, contemplando las correspondientes primas o indemnizaciones, tanto a las empresas como a los trabajadores.

La aplicación de esta medida temporal tendrá efectos positivos, tanto en los caladeros como en el mercado, por lo que su desarrollo deberá coordinarse, simultáneamente, a las acciones de la Política de Recursos y Mercados. La duración de las paralizaciones temporales de la flota, dependerá directamente de los progresos en estos dos aspectos.

- c) La incentivación de la paralización definitiva de las unidades más obsoletas, mejorando las actuales primas comunitarias. En tal sentido, la normativa comunitaria debería establecer las mejores ayudas financieras a las empresas que decidan el desguace o destrucción del barco.

Pese a que acudir a la reducción de la flota no parece la medida más adecuada en el marco del abultado déficit comercial de los productos pesqueros congelados que padece la C.E., si pudiera representar una buena opción para aquellos buques de la flota que pudieran ir quedando obsoletos, y ante la falta de caladeros que en la situación actual se sufre.

- 29) Fomentar la realización de campañas de pesca experimental y prospecciones a nuevas áreas de pesca, mejorando, ostensiblemente, las ayudas que contempla la actual legislación comunitaria al respecto. Las campañas que lleven consigo un alto riesgo económico, deberían disponer de ayudas que cubriesen el cien por cien de sus costos.

3a) En la medida en que las posibilidades de acceso a los caladeros, mediante la consecución de acuerdos pesqueros bilaterales, no alcancen a cubrir todas las necesidades de la flota, se deberá apoyar y financiar la constitución de Sociedades Pesqueras Conjuntas con Terceros países, las cuales favorezcan la actividad de nuestros buques, a través de la aportación de unidades en activo de la flota comunitaria, sin que ello suponga el establecimiento de mecanismos que promuevan la competencia desigual entre estas Sociedades y la propia flota comunitaria.

Considerando la constitución de estas Sociedades Conjuntas con Terceros países, como una baza a ofrecer por la C.E. al desarrollo y evolución de la industria pesquera de estos países, sería interesante que la constitución de este tipo de Sociedades se desarrollara en el marco de Acuerdos de Pesca Bilaterales; lo que, sin duda, reforzaría y consolidaría el funcionamiento de estas Sociedades Conjuntas.

En todo caso, la C.E. deberá considerar y propiciar la concesión de beneficios aduaneros arancelarios a los productos provenientes de estas Sociedades Conjuntas, como contrapartida al acceso de la flota comunitaria a los recursos de los países Terceros, en el marco de un Convenio o Acuerdo de Pesca, que reporten mutuos beneficios a ambas partes.

4.4. Medidas especiales de tipo coyuntural:

Mientras las propuestas anteriores no se lleven a la práctica y se produzca una normalización en la actividad de la flota congelada, deberán adoptarse medidas de tipo coyuntural, como son:

1a) Solicitar la exoneración 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.

2ª) Solicitar la implantación de un sistema de aplazamiento extraordinario del pago de las cuotas a la Seguridad Social, hasta un plazo de tres años, sin recargos ni intereses.

3ª) Demandar la adopción de medidas financieras correctoras, con el fin de mejorar las condiciones de los actuales créditos concedidos a las empresas del sector, así como el establecimiento de ayudas o créditos oficiales, que conduzcan a alcanzar la estabilidad económica en el sector pesquero.

La Coruña, julio de 1990