



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL

24 ENE. 2023 16:50:41

Entrada **252743**

Pregunta sobre la regularización definitiva de la flota pesquera gallega

Competencia	Competencias de la Cámara
Subcompetencia	Control e información
Tipo Expediente	184-Pregunta al Gobierno con respuesta escrita.

Fdo.: Néstor REGO CANDAMIL

Diputado



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado del **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, adscrito al **GRUPO PLURAL**, formula las siguientes **preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta escrita**.

A raíz de la entrada del Estado español en la Unión Europea, por imperativo legal desde hace ya más de 20 años, diversas normativas han intentado regularizar las embarcaciones de la flota pesquera gallega, una regularización que se lleva a cabo desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, por no tener Galicia competencias sobre la ordenación del sector pesquero, sin que se adecúen las distintas normas a la realidad de la flota, todo lo contrario, regulando de forma contraria a la misma.

El primer procedimiento fue iniciado en el año 1999 cuando se marcaron los criterios, competencias y objetivos de la regulación. Posteriormente, la Ley 9/2007, de 22 de junio, impuesta por Bruselas, establecía criterios, actuaciones y plazos para que las embarcaciones pesqueras y empresas navieras se inscribieran en el registro de buques y en el Censo de la Flota Pesquera Operativa.

La norma pretendía que el nuevo procedimiento administrativo de regularización fuera impulsado por las Comunidades Autónomas, ampliaba el plazo de regularización e instauraba la cancelación de oficio de aquellas embarcaciones que no se hubieran acogido a la regularización. Pretendía regularizar 2.442 embarcaciones pesqueras pendientes de regularización por razones de distinto tipo (dimensiones, arqueado bruto, materiales y fundamentalmente potencia propulsora), estableciendo un plazo de 2 años para su regularización.





Más tarde, a través de la Ley 35/2011, de 4 de octubre, sobre titularidad compartida de las explotaciones agrarias, en su Disposición Adicional Quinta, se modifica la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, añadiéndole el Título VI sobre la “Regularización de buques pesqueros en el Censo de la Flota Pesquera Operativa y en el Registro de Buques y Empresas Navieras”.

A este nuevo procedimiento podían acogerse aquellos armadores y propietarios cuyos expedientes no habían sido admitidos a trámite en la inscripción prevista por la Ley 9/2007 y que habían presentado solicitud antes de 31 de diciembre de 2007.

Aun así, esta nueva medida tampoco fue suficiente y se publicó, en menos de un año, el Real Decreto 1081/2012, de 13 de julio, que establecía una nueva regularización para las solicitudes aún pendientes, pero únicamente para aquellas que se habían presentado en plazo con la Ley 9/2007 y que no habían sido admitidas por no aportar las bajas y para las que no habían presentado la solicitud según la misma Ley antes de 31 de diciembre de 2007 y no habían sido admitidas.

El procedimiento se demostró engorroso y tan limitado que no recogía gran parte de las múltiples casuísticas existentes y, finalmente, no acabó resolviendo la mayor parte de las solicitudes.

El pasado 29 de diciembre se publicó el Real Decreto 1044/2022, de 27 de diciembre, de ordenación de la flota pesquera, que pretende refundir todos los procedimientos anteriores y unificar toda la normativa anterior y que ya está causando una honda preocupación entre la flota gallega, especialmente su artículo 5, sobre la potencia de los buques de pesca, así como la prohibición de faenar con un buque de pesca equipado con un motor cuya potencia exceda la establecida en su licencia.

El sector asegura que existen a día de hoy muchas embarcaciones con mayor potencia de la que legalmente le pertenece lo que, evidentemente, de ser así, representaría un problema más a añadir a los muchos que ya tienen en la actualidad. Sin embargo, se desconoce cuál es la situación real y si se ha



realizado algún estudio que permita conocer de forma rigurosa cual ha sido la evolución de nuestra flota a lo largo de los distintos períodos de regularización de embarcaciones o si desde el Ministerio, se ha elaborado algún informe que contribuya a comprender la realidad actual de la flota.

Sería de gran importancia y de mucha utilidad tener datos reales, saber que parte de la flota supera el caballaje por motivos de seguridad, para mejorar las condiciones de trabajo a bordo, la eficiencia energética, etc. Datos que servirían para evaluar la necesidad de una regularización adaptada a la realidad de la flota gallega y a las condiciones de trabajo de sus buques, que pudiera evitar males mayores, como los que ahora amenazan su medio de vida.

En el Real Decreto también se recogen diversos aspectos relacionados con la capacidad de la flota pesquera. A este respecto, sería muy aclaratorio conocer con exactitud la capacidad de la que dispone el Estado, en GT y en CV, y, sobre todo, se va a desarrollar alguna actuación para que esa capacidad sirva para la regularización de las embarcaciones que ahora pueden estar comprometidas o si se va a persistir en el modelo actual que viene dando pie a la especulación sobre la compra de caballaje y capacidad en los últimos años.

Por los motivos expuestos, el BNG formula las siguientes preguntas al Gobierno:

1. ¿Qué valoración hace el Gobierno del Estado, y más concretamente el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de los últimos procesos de regularización de la flota pesquera?
2. ¿Cuál es la situación real resultante del proceso de regularización de embarcaciones pesqueras en Galiza?
3. ¿Cuál es la situación real de determinados segmentos de la flota (percebe y marisqueo a frote, etc.) que se vieron obligados a aumentar su caballaje por seguridad o por mejora de las condiciones de la vida a bordo?



4. ¿Cuál es el número de embarcaciones pesqueras gallegas afectadas por el RD 1044/2022?
5. ¿Qué valoración hace del hecho de que la no coincidencia de la potencia real con la que figura en el registro del buque se solventa con la paralización de la embarcación y el consecuente perjuicio para el armador, propietario y trabajadores?
6. ¿Está en disposición el Gobierno de transferir a la Xunta de Galiza las competencias en materia de ordenación pesquera de las embarcaciones que faenan en aguas interiores y exteriores y de las que faenan exclusivamente en aguas exteriores?
7. ¿Cuál es la capacidad que tiene el Estado en GT y CV y que medidas se van a tomar para ponerla al servicio de la regularización del sector?
8. ¿Regulará la compra de caballaje y capacidad para que no continúe la especulación que se viene dando en los últimos años? De ser así, ¿Cómo será esta regulación?
9. ¿Rectificará el Gobierno y adoptará las medidas necesarias para evitar que la prohibición de faenar con un buque de pesca equipado con un motor cuya potencia real exceda la establecida en su licencia, recogida en el Real Decreto 1044/2022, afecte de forma negativa a la flota pesquera gallega?

Madrid, a 24 de enero de 2023

Néstor Rego Candamil



Diputado del BNG en el Congreso