



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

VII LEGISLATURA

Serie D:
GENERAL

9 de mayo de 2003

Núm. 535

ÍNDICE

	Páginas
Composición y organización de la Cámara	
PERSONAL	
299/000004 Personal eventual como asistente para la atención del señor Presidente de la Comisión de Educación, Cultura y Deporte. <i>Nombramiento</i>	5
Control de la acción del Gobierno	
PROPOSICIONES NO DE LEY	
Pleno	
162/000717 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre condena a los actos de represión contra la oposición democrática en Cuba. <i>Enmiendas</i>	5
	6
162/000719 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre las detenciones, juicios sumarios y sentencias condenatorias contra periodistas independientes y opositores en Cuba. <i>Retirada, enmienda formulada y rechazo de texto transaccional</i>	6
162/000721 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre actuaciones del Gobierno en relación con la muerte de dos periodistas españoles en la guerra de Irak. <i>Rechazo por el Pleno de la Cámara así como enmiendas formuladas</i>	8
162/000722 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la investigación y sanción de los responsables de la muerte del periodista gallego José Couso y de las violaciones graves del Derecho Internacional Humanitario cometidas durante la agresión armada a Irak. <i>Rechazo por el Pleno de la Cámara así como enmiendas formuladas</i>	9
162/000724 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, relativa a las medidas que el Gobierno debe poner en marcha tras la muerte de dos periodistas españoles en la guerra de Irak. <i>Rechazo por el Pleno de la Cámara, así como enmiendas formuladas</i>	10
162/000725 Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre la actitud del Gobierno español ante el asesinato de periodistas y las vulneraciones de la Convención de Ginebra en la guerra de Irak. <i>Rechazo por el Pleno de la Cámara, así como enmiendas formuladas</i>	11

	Páginas
162/000728	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre condena de los últimos acontecimientos en Cuba. <i>Retirada, enmienda formulada y rechazo de texto transaccional</i> 6
162/000729	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, relativa a la defensa de los derechos humanos en Cuba. <i>Retirada, enmiendas formuladas y rechazo de texto transaccional</i> 6
162/000739	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, sobre concesión de la Gran Cruz de Isabel la Católica al Papa Juan Pablo II 12
162/000741	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa al cumplimiento por parte del Gobierno español de los acuerdos firmados con los trabajadores de SINTEL en agosto de 2001 y de la moción aprobada por unanimidad del Congreso de los Diputados el 17 de abril de 2001 13
162/000742	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la reorganización de la estructura y los medios del Estado para la atención de a seguridad marítima ... 14
	Comisión de Justicia e Interior
161/002125	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a que incremente el número de Juzgados de Menores en la Comunidad Valenciana, aumentando los medios materiales y personales correspondientes a los Juzgados de Menores y las Fiscalías provinciales, con el fin de dar cumplimiento real a la Ley de Responsabilidad Penal del Menor 43
161/002126	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la ampliación de plazas para nuevos jueces en la Comunidad Autónoma de Andalucía 44
	Comisión de Educación, Cultura y Deporte
161/001546	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el deporte en edad escolar. <i>Desestimación</i> 45
161/001572	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a integración de la enseñanza de la lengua y cultura catalana, gallega y vasca dentro de la acción educativa española en el exterior. <i>Desestimación así como enmiendas formuladas</i> 45
161/001728	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la cesión en uso a la Fundación «Casa Ducal de Medinaceli» del Palacio Ducal de Cogolludo (Guadalajara). <i>Aprobación con modificaciones así como enmienda formulada</i> 46
161/002019	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el Plan Director de la Muralla de León. <i>Aprobación con modificaciones así como enmienda formulada</i> ... 47
161/002044	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre medidas para garantizar la conservación y restauración del patrimonio histórico español. <i>Aprobación</i> 47
161/002059	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al impulso de la declaración de la Red Nacional de Vías Pecuarias como itinerario de Patrimonio Cultural Europeo por el Consejo de Europa. <i>Aprobación</i> 48
161/002061	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la exposición conmemorativa del quinto centenario de la fundación de la Casa de la Contratación 1503-1790. <i>Aprobación con modificaciones</i> 48
161/002121	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la implantación de la especialidad de Dolçaina en la enseñanza de música 48
161/002122	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al impulso de convenios científicos y académicos entre la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) y entidades públicas y privadas 49
161/002123	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa al incremento de los acuerdos del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte con las Comunidades Autónomas para informar sobre las consecuencias de la ablación 50

	Páginas
Comisión de Economía y Hacienda	
161/002120	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la tramitación de un crédito extraordinario para la catástrofe del «Prestige» 51
161/002132	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa al Plan de Dinamización Turística de la Costa da Morte (A Coruña)..... 52
Comisión de Infraestructuras	
161/002128	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el paso del AVE por la ciudad de Teruel 53
Comisión de Política Social y Empleo	
161/002127	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa al cumplimiento por parte del Gobierno español de los acuerdos firmados con los trabajadores de SINTEL en agosto de 2001 y de la moción aprobada por unanimidad del Congreso de los Diputados el 17 de abril de 2001 57
Comisión de Sanidad y Consumo	
161/001912	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, para elaborar un Programa Nacional sobre mejora de la gestión del tiempo en las consultas de atención primaria del Sistema Nacional de Salud. <i>Desestimación</i> 58
161/001916	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el cumplimiento del Real Decreto 1475/2001, de 27 de diciembre, sobre el traspaso a la Comunidad Autónoma de Aragón de las funciones y servicios del Instituto Nacional de la Salud. <i>Desestimación</i> 58
161/002007	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la inclusión de fármacos de vitamina D para suministrar a los bebés de Galicia dentro de las prestaciones farmacéuticas de la Seguridad Social. <i>Desestimación</i> 58
161/002016	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la no inclusión en publicidad de armas detonadoras, de fogeo e imitaciones en catálogos de juguetes y de fácil acceso para los más jóvenes. <i>Aprobación con modificaciones</i> ... 58
161/002028	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el cumplimiento del Real Decreto 1477/2001, de 27 de diciembre, sobre el traspaso a la Comunidad Autónoma de Extremadura de las funciones y servicios del Instituto Nacional de la Salud. <i>Desestimación</i> 59
161/002119	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, sobre la distribución del producto Bio-Bac por parte del Ministerio de Sanidad y Consumo como producto de uso compasivo 59
161/002131	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la situación por la que atraviesan los consumidores de Bio-Bac 59
Comisión de Medio Ambiente	
161/002118	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a los intentos del Gobierno de acabar con la participación de los voluntarios en los trabajos de recuperación del litoral afectado por la marea negra del «Prestige» 60
161/002124	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre el dragado de la ría de Punta Umbría en la provincia de Huelva 62
Comisión de Control Parlamentario de RTVE	
161/001960	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a adoptar las medidas y gestiones necesarias para exigir al Director General de RTVE el cese del Director de los Servicios Informativos de TVE (Televisión Española), don Alfredo Urdaci. <i>Desestimación</i> 63
161/002046	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la recepción de TVE en la isla de Lanzarote (Canarias). <i>Aprobación</i> 63
161/002083	Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, relativa a la recepción de emisiones de RTVE en Fuerteventura. <i>Aprobación</i> 63

INTERPELACIONES

Urgentes		
172/000274	Interpelación formulada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la recuperación de los ejes directores de la política exterior española	63
172/000275	Interpelación formulada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, sobre las repercusiones que supone para España la nueva fase de la guerra contra Irak	64
172/000276	Interpelación formulada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre la nueva cultura del agua y el Plan Hidrológico Nacional	64

MOCIONES CONSECUENCIAS DE INTERPELACIONES

Urgentes		
173/000197	Moción consecuencia de interpelación urgente presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre las medidas de carácter general que piensa adoptar el Gobierno para mejorar la Red de Carreteras del Estado en Cataluña. <i>Rechazo por el Pleno de la Cámara, corrección de error, así como enmiendas formuladas</i>	65
173/000198	Moción consecuencia de interpelación urgente presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre las consecuencias económicas de la guerra en Irak. <i>Rechazo por el Pleno de la Cámara, así como enmiendas formuladas</i>	67
173/000199	Moción consecuencia de interpelación urgente presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, para que el Gobierno explique las razones para mantener el apoyo logístico, político y militar de España en una guerra ilegal e ilegítima contra Irak que está generando una masacre. <i>Rechazo por el Pleno de la Cámara, así como enmienda formulada</i>	68

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión de Asuntos Exteriores		
181/003510	Pregunta formulada por el Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz (GS), sobre actuaciones para localizar a Isidoro Arias, marino malagueño perdido en el Atlántico Sur cuando estaba a punto de finalizar la vuelta al mundo en velero en solitario	69
Comisión de Política Social y Empleo		
181/003507	Pregunta formulada por el Diputado don Jesús Cuadrado Bausela (GS), sobre explicación del aumento espectacular del paro y el descenso de los ocupados en la provincia de Zamora, en los últimos datos de la Encuesta de Población Activa (EPA)	70
Comisión de Medio Ambiente		
181/003509	Pregunta formulada por el Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz (GS), sobre previsiones acerca de la retirada de la totalidad de los pararrayos radioactivos existentes en España	70
Comisión de Cooperación Internacional para el Desarrollo		
181/003508	Pregunta formulada por la Diputada doña Rosa Delia Blanco Terán (GS), sobre perspectivas de España como miembro del grupo consultivo para Guatemala «Minigua» del próximo mes de mayo	71

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

184/051989	Pregunta para respuesta escrita formulada por el Diputado don Francisco Contreras Pérez (GS), sobre regeneración de la playa de El Toyo, en Almería. <i>Conversión en pregunta para respuesta oral en la Comisión de Medio Ambiente</i>	71
184/051990	Pregunta para respuesta escrita formulada por el Diputado don Francisco Contreras Pérez (GS), sobre ayudas a los agricultores con motivo de la virosis agrícola. <i>Conversión en pregunta para respuesta oral en la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca</i> ...	71

COMPOSICIÓN Y ORGANIZACIÓN DE LA CÁMARA

PERSONAL

299/000004

En virtud de lo acordado por la Mesa del Congreso de los Diputados en su reunión de 17 de septiembre de 2002, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 del Estatuto del Personal de las Cortes Generales, he tenido a bien nombrar a doña Elvira Manso Rebollo,

a propuesta del Excmo. Sr. don Eugenio Nasarre Goicoechea, con efectos de 1 de mayo de 2003 y con carácter de personal eventual, para el cargo de asistente para la atención del Presidente de la Comisión de Educación, Cultura y Deporte.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—La Presidenta del Congreso de los Diputados, **Luisa Fernanda Rudi Úbeda**.

CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

PROPOSICIONES NO DE LEY

Pleno

162/000717

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de las enmiendas formuladas a la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre condena a los actos de represión contra la oposición democrática en Cuba (núm. expte. 162/000717), publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 528, de 25 de abril de 2003.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente enmienda a la Proposición no de Ley, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre la condena a los actos de represión contra la oposición democrática de Cuba.

Enmienda

De modificación.

El texto quedará redactado como sigue:

«El Congreso de los Diputados constata las reiteradas violaciones de las libertades individuales y colectivas infligidas a la sociedad cubana por el régimen dictatorial de Fidel Castro, condena enérgicamente la reciente ejecución de tres ciudadanos cubanos y expresa su preocupación por la muy grave intensificación de la política de represión en Cuba de la que son aciagos testimonios las detenciones de disidentes políticos y periodistas independientes. Así mismo esta Cámara insta al Gobierno a seguir promoviendo cuantas acciones sean precisas —tanto en el ámbito bilateral como en el marco de los diversos organismos internacionales— orientadas a lograr que la actual dictadura castrista asuma de manera urgente e inequívoca el pleno respeto a los derechos humanos y a las libertades civiles, proceda a la liberación inmediata de todos los presos políticos y de conciencia y facilite definitivamente el tránsito pacífico de este régimen a un sistema democrático que garantice al pueblo cubano la irrenunciable potestad de administrar por sí mismo su futuro.»

Justificación

Actualización del texto original a la situación creada por los fusilamientos ejecutados recientemente en Cuba y posteriores a la presentación en Registro de la presente Proposición no de Ley.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Xavier Trias i Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta una enmienda de sustitución a la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Popular sobre condena a los actos de represión contra la oposición democrática en Cuba (núm. expte. 162/000717).

Redacción que se propone.

«El Congreso de los Diputados:

1. Condena la ola de represión iniciada en Cuba contra la oposición democrática, materializada en detenciones y juicios sumarios y gravísimas sentencias condenatorias contra opositores por el ejercicio de los derechos fundamentales de asociación, expresión, información y manifestación o reunión, y exige la inmediata puesta en libertad de todos los condenados por delitos políticos en la isla.

2. Reitera su rechazo a la aplicación de la pena de muerte en cualquier tiempo y lugar, y condena la reciente ejecución de ciudadanos cubanos por su participación en actividades de secuestro.

3. Insta al Gobierno a transmitir formalmente al Gobierno de la República de Cuba su más firme protesta por los hechos referidos en los párrafos anteriores.

4. Reitera su oposición al actual embargo sobre la isla y a las diversas medidas económicas y jurídicas de carácter extraterritorial.

5. Insta al Gobierno a promover acciones bilaterales, en el ámbito de la Unión Europea, y en el marco multilateral que promuevan la defensa de los derechos humanos, el Estado de Derecho y las libertades civiles en Cuba, tal como rigen en todos los países democráticos, y faciliten las transformaciones que, de forma pacífica, permitan al pueblo cubano disfrutar de un régimen homologable a los que existen en la Unión Europea y en el resto de los países de la Comunidad Iberoamericana.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**Xavier Trias i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

162/000717

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, con motivo del debate de la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre condena a los actos de represión contra la oposición democrática en Cuba (núm. expte. 162/000717), publicada en el «BOCG. Congreso de los

Diputados», serie D, núm. 528, de 25 de abril de 2003, ha acordado lo siguiente:

«El Congreso de los Diputados constata las reiteradas violaciones de las libertades individuales y colectivas infligidas a la sociedad cubana por el régimen dictatorial de Fidel Castro, condena enérgicamente la reciente ejecución de tres ciudadanos cubanos y expresa su preocupación por la muy grave intensificación de la política de represión en Cuba de la que son aciagos testimonios las detenciones de disidentes políticos y periodistas independientes. Así mismo, esta Cámara insta al Gobierno a seguir promoviendo cuantas acciones sean precisas —tanto en el ámbito bilateral como en el marco de los diversos organismos internacionales— orientadas a lograr que la actual dictadura castrista asuma de manera urgente e inequívoca el pleno respeto a los derechos humanos y a las libertades civiles, proceda a la liberación inmediata de todos los presos políticos y de conciencia y facilite definitivamente el tránsito pacífico de este régimen a un sistema democrático que garantice al pueblo cubano la irrenunciable potestad de administrar por sí mismo su futuro.»

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

162/000719, 162/000728 y 162/000729

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, con motivo del debate acumulado de la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre las detenciones, juicios sumarios y sentencias condenatorias contra periodistas independientes y opositores en Cuba (núm. expte. 162/000719), publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 528, de 25 de abril de 2003, y de la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre condena de los últimos acontecimientos en Cuba (núm. expte. 162/000728), publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 528, de 25 de abril de 2003, y de la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, relativa a la defensa de los derechos humanos en Cuba (núm. expte. 162/000729), publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 528, de 25 de abril de 2003, ha acordado tener por retiradas las citadas iniciativas y someter a votación la enmienda transaccional suscrita por los autores de éstas, habiendo resultado rechazada.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Asimismo se publican las enmiendas presentadas a dichas Proposiciones no de Ley.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Xavier Trias i Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta una enmienda de sustitución a la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre las detenciones, juicios sumarios y sentencias condenatorias contra periodistas independientes y opositores en Cuba (núm. expte. 162/000719).

Redacción que se propone.

«El Congreso de los Diputados:

1. Condena la ola de represión iniciada en Cuba contra la oposición democrática, materializada en detenciones y juicios sumarios y gravísimas sentencias condenatorias contra opositores por el ejercicio de los derechos fundamentales de asociación, expresión, información y manifestación o reunión, y exige la inmediata puesta en libertad de todos los condenados por delitos políticos en la isla.

2. Reitera su rechazo a la aplicación de la pena de muerte en cualquier tiempo y lugar, y condena la reciente ejecución de ciudadanos cubanos por su participación en actividades de secuestro.

3. Insta al Gobierno a transmitir formalmente al Gobierno de la República de Cuba su más firme protesta por los hechos referidos en los párrafos anteriores.

4. Reitera su oposición al actual embargo sobre la isla y a las diversas medidas económicas y jurídicas de carácter extraterritorial.

5. Insta al Gobierno a promover acciones bilaterales, en el ámbito de la Unión Europea, y en el marco multilateral que promuevan la defensa de los derechos humanos, el Estado de Derecho y las libertades civiles en Cuba, tal como rigen en todos los países democráticos, y faciliten las transformaciones que, de forma pacífica, permitan al pueblo cubano disfrutar de un régimen homologable a los que existen en la Unión Europea y en el resto de los países de la Comunidad Iberoamericana.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**Xavier Trias i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Xavier Trias i Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta una enmienda de sustitución a la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Mixto sobre condena de los últimos acontecimientos en Cuba (núm. expte. 162/000728).

Redacción que se propone.

«El Congreso de los Diputados:

1. Condena la ola de represión iniciada en Cuba contra la oposición democrática, materializada en detenciones y juicios sumarios y gravísimas sentencias condenatorias contra opositores por el ejercicio de los derechos fundamentales de asociación, expresión, información y manifestación o reunión, y exige la inmediata puesta en libertad de todos los condenados por delitos políticos en la isla.

2. Reitera su rechazo a la aplicación de la pena de muerte en cualquier tiempo y lugar, y condena la reciente ejecución de ciudadanos cubanos por su participación en actividades de secuestro.

3. Insta al Gobierno a transmitir formalmente al Gobierno de la República de Cuba su más firme protesta por los hechos referidos en los párrafos anteriores.

4. Reitera su oposición al actual embargo sobre la isla y a las diversas medidas económicas y jurídicas de carácter extraterritorial.

5. Insta al Gobierno a promover acciones bilaterales, en el ámbito de la Unión Europea, y en el marco multilateral que promuevan la defensa de los derechos humanos, el Estado de Derecho y las libertades civiles en Cuba, tal como rigen en todos los países democráticos, y faciliten las transformaciones que, de forma pacífica, permitan al pueblo cubano disfrutar de un régimen homologable a los que existen en la Unión Europea y en el resto de los países de la Comunidad Iberoamericana.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**Xavier Trias i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo del artículo 194.2 del Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, presenta la siguiente enmienda de sustitución a la Proposición no de Ley en Pleno (núm. expte. 162/000729).

1. Que transmita la protesta del Gobierno de España por la oleada de detenciones, juicios sumarios y sentencias condenatorias contra opositores políticos que se han producido en Cuba y que dificulta la plena normalización de las relaciones entre la Unión Europea y Cuba, pidiendo la liberación de estas personas.

2. Reafirmar el rechazo a la pena de muerte cualquiera que sea el lugar y circunstancias en las que se aplique, por lo que rechaza de forma concreta la condena a muerte y ejecución de tres ciudadanos cubanos acusados de secuestro y terrorismo.

3. Rechazar los secuestros de personas, aviones y embarcaciones, las actividades de los representantes de EE.UU., en la Habana y su intento de desestabilización de las instituciones cubanas, así como exigir a las autoridades norteamericanas que los cinco ciudadanos cubanos detenidos en los EE.UU., fuera de toda legalidad, tengan derecho a un proceso justo y con garantías procesales, y a unas condiciones de detención humanas y dignas, así como exigir el fin del bloqueo que sufre el Estado cubano por parte de los Estados Unidos trasladando a éste la urgente necesidad de su terminación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**José Luis Centella Gómez**, Diputado.—**Felipe Alcaraz Masats**, Portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Xavier Trias i Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta una enmienda de sustitución a la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida relativa a la defensa de los derechos humanos en Cuba (núm. expte. 162/000729).

Redacción que se propone.

«El Congreso de los Diputados:

1. Condena la ola de represión iniciada en Cuba contra la oposición democrática, materializada en detenciones y juicios sumarios y gravísimas sentencias condenatorias contra opositores por el ejercicio de los derechos fundamentales de asociación, expresión, información y manifestación o reunión, y exige la inmediata puesta en libertad de todos los condenados por delitos políticos en la isla.

2. Reitera su rechazo a la aplicación de la pena de muerte en cualquier tiempo y lugar, y condena la reciente ejecución de ciudadanos cubanos por su participación en actividades de secuestro.

3. Insta al Gobierno a transmitir formalmente al Gobierno de la República de Cuba su más firme protesta por los hechos referidos en los párrafos anteriores.

4. Reitera su oposición al actual embargo sobre la isla y a las diversas medidas económicas y jurídicas de carácter extraterritorial.

5. Insta al Gobierno a promover acciones bilaterales en el ámbito de la Unión Europea, y en el marco multilateral que promuevan la defensa de los derechos humanos, el Estado de Derecho y las libertades civiles en Cuba, tal como rigen en todos los países democráticos, y faciliten las transformaciones que, de forma pacífica, permitan al pueblo cubano disfrutar de un régimen homologable a los que existen en la Unión Europea y en el resto de los países de la Comunidad Iberoamericana.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 25 de abril de 2003.—**Xavier Trias i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

162/000721

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, rechazó la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre actuaciones del Gobierno en relación con la muerte de los periodistas españoles en la guerra de Irak (núm. expte. 162/000721), publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 528, de 25 de abril de 2003.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Asimismo se publican las enmiendas presentadas a dicha Proposición no de Ley.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y ss. del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente enmienda a la Proposición no de Ley, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre actuaciones del Gobierno en relación con la muerte de dos periodistas españoles en la guerra de Irak.

Enmienda

De modificación.

El texto quedará redactado como sigue:

«El Congreso de los Diputados lamenta profundamente la muerte en Iraq de los periodistas españoles don Julio Anguita Parrado y don José Couso Permuy e insta al Gobierno a seguir desarrollando cuantas iniciativas resulten oportunas a fin de lograr el más completo esclarecimiento de las circunstancias que ocasionaron tan luctuosos sucesos. Igualmente el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar acentuando las medidas de seguridad destinadas a proteger a los ciudadanos españoles que desarrollan o vayan a desarrollar tareas profesionales en Iraq bien sean éstas de carácter periodístico o bien estén afectas a labores de ayuda humanitaria o de reconstrucción del país.»

Justificación

Mejora técnica.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Xavier Trías y Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència y Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta una Enmienda de Substitución a la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre actuaciones del Gobierno en relación con la muerte de dos periodistas españoles en la guerra de Irak (núm. expte. 162/000721).

Redacción que se propone

«El Congreso de los Diputados:

1. Lamenta la muerte en Irak de los periodistas españoles don Julio Anguita Parrado y don José Couso Permuy, y condena en particular la acción militar que condujo a la muerte de este último junto con otros periodistas, en circunstancias no aclaradas, en clara violación de las Convenciones de Ginebra y sus Protocolos en materia de protección de los periodistas en zona de conflicto.

2. Insta al Gobierno:

A) A exigir de los Estados Unidos una investigación exhaustiva sobre las circunstancias de la muerte de este ciudadano español y la determinación de las responsabilidades de todo orden que puedan derivarse, así como a solicitar la más amplia investigación sobre los demás actos de guerra que han desembocado en

muerte indiscriminada de civiles sin justificación militar de ninguna clase;

B) A poner todos los medios políticos y diplomáticos a su alcance para garantizar la seguridad de los ciudadanos españoles residentes en Irak o que actualmente desarrollan allí su actividad profesional;

C) A informar a la Cámara de cuantas gestiones lleve a cabo, así como de cuantas explicaciones reciba de los Estados Unidos o del Reino Unido en relación con esta materia.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**Xavier Trías i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

162/000722

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, rechazó la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto (Sres. Aymerich, Rodríguez y Vázquez), relativa a la investigación y sanción de los responsables de la muerte del periodista gallego José Couso y de las violaciones graves del Derecho Internacional Humanitario cometidas durante la agresión armada a Irak (núm. expte. 162/000722), publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 528, de 25 de abril de 2003.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Asimismo se publican las enmiendas presentadas a dicha Proposición no de Ley.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente enmienda a la Proposición no de Ley, del Grupo Parlamentario Mixto (Sres. Aymerich, Rodríguez y Vázquez), relativa a la investigación y sanción de los responsables de la muerte del periodista gallego José Couso y de las violaciones graves del Derecho Internacional Humanitario cometidas durante la agresión armada a Irak.

Enmienda

De modificación.

El texto quedará redactado como sigue:

«El Congreso de los Diputados lamenta profundamente la muerte en Iraq de los periodistas españoles don Julio Anguita Parrado y don José Couso Permuy e insta al Gobierno a seguir desarrollando cuantas iniciativas resulten oportunas a fin de lograr el más completo esclarecimiento de las circunstancias que ocasionaron tan luctuosos sucesos. Igualmente el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar acentuando las medidas de seguridad destinadas a proteger a los ciudadanos españoles que desarrollan o vayan a desarrollar tareas profesionales en Iraq bien sean éstas de carácter periodístico o bien estén afectas a labores de ayuda humanitaria o de reconstrucción del país.»

Justificación

Mejora técnica.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Xavier Trías y Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència y Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta una Enmienda de Substitución a la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Mixto relativa a la investigación y sanción de los responsables de la muerte del periodista gallego José Couso y de las violaciones graves del Derecho Internacional Humanitario cometidas durante la agresión armada a Irak (núm. expte. 162/000722).

Redacción que se propone

«El Congreso de los Diputados:

1. Lamenta la muerte en Irak de los periodistas españoles don Julio Anguita Parrado y don José Couso Permuy, y condena en particular la acción militar que condujo a la muerte de este último junto con otros periodistas, en circunstancias no aclaradas, en clara violación de las Convenciones de Ginebra y sus Protocolos en materia de protección de los periodistas en zona de conflicto.

2. Insta al Gobierno:

A) A exigir de los Estados Unidos una investigación exhaustiva sobre las circunstancias de la muerte de este ciudadano español y la determinación de las

responsabilidades de todo orden que puedan derivarse, así como a solicitar la más amplia investigación sobre los demás actos de guerra que han desembocado en muerte indiscriminada de civiles sin justificación militar de ninguna clase;

B) A poner todos los medios políticos y diplomáticos a su alcance para garantizar la seguridad de los ciudadanos españoles residentes en Irak o que actualmente desarrollan allí su actividad profesional;

C) A informar a la Cámara de cuantas gestiones lleve a cabo, así como de cuantas explicaciones reciba de los Estados Unidos o del Reino Unido en relación con esta materia.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**Xavier Trías i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

162/000724

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, rechazó la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, relativa a las medidas que el Gobierno debe poner en marcha tras la muerte de dos periodistas españoles en la guerra de Iraq (núm. expte. 162/000724), publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 528, de 25 de abril de 2003.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Asimismo se publican las enmiendas presentadas a dicha Proposición no de Ley.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente enmienda a la Proposición no de Ley, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, relativa a las medidas que el Gobierno debe poner en marcha tras la muerte de dos periodistas españoles en la guerra de Iraq.

Enmienda

De modificación.

El texto quedará redactado como sigue:

«El Congreso de los Diputados lamenta profundamente la muerte en Iraq de los periodistas españoles don Julio Anguita Parrado y don José Couso Permuy e insta al Gobierno a seguir desarrollando cuantas iniciativas resulten oportunas a fin de lograr el más completo esclarecimiento de las circunstancias que ocasionaron tan luctuosos sucesos. Igualmente el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar acentuando las medidas de seguridad destinadas a proteger a los ciudadanos españoles que desarrollan o vayan a desarrollar tareas profesionales en Iraq bien sean éstas de carácter periodístico o bien estén afectas a labores de ayuda humanitaria o de reconstrucción del país.»

Justificación

Mejora técnica.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Xavier Trías y Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta una Enmienda de Substitución a la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida relativa a las medidas que el Gobierno debe poner en marcha tras la muerte de dos periodistas españoles en la guerra de Irak (núm. expte. 162/000724).

Redacción que se propone

«El Congreso de los Diputados:

1. Lamenta la muerte en Irak de los periodistas españoles don Julio Anguita Parrado y don José Couso Permuy, y condena en particular la acción militar que condujo a la muerte de este último junto con otros periodistas, en circunstancias no aclaradas, en clara violación de las Convenciones de Ginebra y sus Protocolos en materia de protección de los periodistas en zona de conflicto.

2. Insta al Gobierno:

A) A exigir de los Estados Unidos una investigación exhaustiva sobre las circunstancias de la muerte de este ciudadano español y la determinación de las responsabilidades de todo orden que puedan derivarse, así como a solicitar la más amplia investigación sobre los demás actos de guerra que han desembocado en

muerte indiscriminada de civiles sin justificación militar de ninguna clase;

B) A poner todos los medios políticos y diplomáticos a su alcance para garantizar la seguridad de los ciudadanos españoles residentes en Irak o que actualmente desarrollan allí su actividad profesional;

C) A informar a la Cámara de cuantas gestiones lleve a cabo, así como de cuantas explicaciones reciba de los Estados Unidos o del Reino Unido en relación con esta materia.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**Xavier Trías i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

162/000725

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, rechazó la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto (Sra. Lasagabaster), sobre la actitud del Gobierno español ante el asesinato de periodistas y las vulneraciones de la Convención de Ginebra en la guerra de Irak (núm. expte. 162/000725), publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 528, de 25 de abril de 2003.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Asimismo se publican las enmiendas presentadas a dicha Proposición no de Ley.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente enmienda a la Proposición no de Ley, del Grupo Parlamentario Mixto (Sra. Lasagabaster), sobre la actitud del Gobierno español ante el asesinato de periodistas y las vulneraciones de la Convención de Ginebra en la guerra de Irak.

Enmienda

De modificación.

El texto quedará redactado como sigue:

«El Congreso de los Diputados lamenta profundamente la muerte en Iraq de los periodistas españoles

don Julio Anguita Parrado y don José Couso Permuy e insta al Gobierno a seguir desarrollando cuantas iniciativas resulten oportunas a fin de lograr el más completo esclarecimiento de las circunstancias que ocasionaron tan luctuosos sucesos. Igualmente el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a continuar acentuando las medidas de seguridad destinadas a proteger a los ciudadanos españoles que desarrollan o vayan a desarrollar tareas profesionales en Iraq bien sean éstas de carácter periodístico o bien estén afectas a labores de ayuda humanitaria o de reconstrucción del país.»

Justificación

Mejora técnica.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Xavier Trías y Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta una Enmienda de Substitución a la Proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Mixto sobre la actitud del Gobierno español ante el asesinato de periodistas y las vulneraciones de la Convención de Ginebra en la guerra de Irak (núm. expte. 162/000725).

Redacción que se propone

«El Congreso de los Diputados:

1. Lamenta la muerte en Irak de los periodistas españoles don Julio Anguita Parrado y don José Couso Permuy, y condena en particular la acción militar que condujo a la muerte de este último junto con otros periodistas, en circunstancias no aclaradas, en clara violación de las Convenciones de Ginebra y sus Protocolos en materia de protección de los periodistas en zona de conflicto.

2. Insta al Gobierno:

A) A exigir de los Estados Unidos una investigación exhaustiva sobre las circunstancias de la muerte de este ciudadano español y la determinación de las responsabilidades de todo orden que puedan derivarse, así como a solicitar la más amplia investigación sobre los demás actos de guerra que han desembocado en muerte indiscriminada de civiles sin justificación militar de ninguna clase;

B) A poner todos los medios políticos y diplomáticos a su alcance para garantizar la seguridad de los ciudadanos españoles residentes en Irak o que actualmente desarrollan allí su actividad profesional;

C) A informar a la Cámara de cuantas gestiones lleve a cabo, así como de cuantas explicaciones reciba de los Estados Unidos o del Reino Unido en relación con esta materia.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**Xavier Trías i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

162/000739

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(162) Proposición no de Ley ante el Pleno

AUTOR: Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Proposición no de Ley sobre concesión de la Gran Cruz de Isabel la Católica al Papa Juan Pablo II.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa ante el Pleno, admitirla a trámite como Proposición no de Ley conforme al artículo 194 del Reglamento, disponer su conocimiento por el Pleno de la Cámara, dando traslado al Gobierno, y publicarla en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, así como notificarlo al Grupo proponente.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento del Congreso de los Diputados, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre concesión de la Gran Cruz de Isabel la Católica al Papa Juan Pablo II, para su defensa ante el Pleno.

La visita del Papa Juan Pablo II en los próximos días a España, nos recuerda el papel relevante que el representante de la cristiandad ha jugado frente a los últimos acontecimientos internacionales.

Su enérgica condena de la guerra contra Iraq, sus deseos de paz, sus oraciones buscando una solución pacífica, su exhortación a los jefes de Gobierno de España, Reino Unido y al Presidente de EE.UU. de Norteamérica ha representado un punto de referencia para los ciudadanos de los distintos países de la Tierra.

Sería conveniente, desde la máxima representación del pueblo español reconocer estas actuaciones y mostrar su agradecimiento mediante la concesión de la Gran Cruz de Isabel la Católica para Juan Pablo II.

Por todo lo anterior se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de la Nación a iniciar el procedimiento reglado para la concesión de la Gran Cruz de Isabel la Católica al Papa Juan Pablo II, por su enérgica condena a la guerra contra Iraq y la permanente demanda de paz y resolver los conflictos internacionales desde la Diplomacia.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—**Luis Carlos Rejón Gieb**, Diputado.—**Felipe Alcaraz Masats**, Portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

162/000741

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

(162) Proposición no de Ley ante el Pleno

AUTOR: Grupo Parlamentario Mixto.

Proposición no de Ley relativa al cumplimiento por parte del Gobierno español de los acuerdos firmados con los trabajadores de SINTEL en agosto de 2001 y de la moción aprobada por unanimidad del Congreso de los Diputados el 17 de abril de 2001.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa ante el Pleno, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme el artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por el Pleno de la Cámara, dando traslado al Gobierno, y publicarla en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, así como notificarlo al Grupo proponente.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del Diputado Carlos Aymerich Cano (BNG), Diputado del Grupo Mixto (BNG), al amparo de lo dispuesto en los artículos 190 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formula Proposición no de Ley, relativa al cumplimiento por parte del Gobierno español de los acuerdos firmados con los trabajadores de SINTEL en agosto de 2001 y de la moción aprobada por unanimidad del Congreso de los Diputados el 17 de abril de 2001, para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

El pasado martes 22 más de 1.100 trabajadores de Sintel, 200 de ellos gallegos, iniciaron una marcha desde diferentes puntos del Estado para confluír el 1 de mayo en Madrid, participando en la manifestación convocada en esta ciudad para conmemorar el día internacional de la clase trabajadora y para reclamar con diversos actos el cumplimiento íntegro de los acuerdos de agosto de 2001. Estos trabajadores se encuentran en la actualidad sin trabajo y a punto de agotar el disfrute de las prestaciones por desempleo.

Una vez más, los trabajadores de Sintel reclaman el cumplimiento íntegro de los acuerdos firmados en agosto de 2001 entre el Gobierno, Telefónica y las centrales sindicales, a consecuencia del cual se desconvojó la huelga indefinida en la empresa y se levanto el campamento de la esperanza del paseo de la Castellana en Madrid.

A dos años de la aprobación por unanimidad del Congreso de los Diputados de una moción en la que se instaba al Gobierno a atender las reclamaciones de la plantilla de Sintel, el Gobierno sólo ha prejubilado a 415 trabajadores y anticipado, a través del FOGASA, los salarios debidos por la empresa hasta el momento de suscripción de los mencionados acuerdos. Pero sigue sin cumplirse el compromiso más importante: aquél en cuya virtud el Gobierno se comprometía a recolocar la plantilla restante en empresas del sector de las telecomunicaciones con solvencia y que garantice los derechos de los trabajadores y la continuidad de los contratos.

Las escasas ofertas que recibieron algunos trabajadores de Sintel no contemplaban ni la garantía de los contratos, ni el cumplimiento de la jornada laboral, ni el pago de las retribuciones recogidas en los convenios

provinciales ni tampoco la condición exigida por los trabajadores de disgregar la plantilla en, como máximo, cuatro empresas. Es decir, que contrariamente a lo que sostienen el Gobierno y las centrales sindicales CC.OO. y UGT, la parte fundamental del acuerdo sigue sin cumplirse.

Hay que concluir pues que a los trabajadores de Sintel les sobran razones para protestar y para exigir el cumplimiento de los compromisos pendientes. Y que el Gobierno debe comprometerse de forma efectiva y emplear las energías que, ilegalmente, ha dedicado a apoyar la guerra de agresión y posterior ocupación militar de Irak, en un fin mucho más loable: el de solucionar definitivamente y de forma justa un conflicto que el propio Gobierno español provocó el vender Sintel al señor Mas Canosa.

Así pues, con el fin de conseguir estos objetivos, se formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a dar inmediato, íntegro y efectivo cumplimiento al acuerdo firmado en agosto de 2001 con Telefónica y con los representantes de los trabajadores de la empresa Sintel y, en su virtud, a recolocar la plantilla en empresas solventes del sector de las telecomunicaciones con garantía de los derechos de estos trabajadores y de la continuidad de sus contratos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—**Carlos Aymerich Cano**, Diputado.—**Guillermo Vázquez Vázquez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

162/000742

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

(162) Proposición no de Ley ante el Pleno

AUTOR: Grupo Parlamentario Socialista.

Proposición no de Ley relativa a la reorganización de la estructura y los medios del Estado para la atención de la seguridad marítima.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa ante el Pleno, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme el artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por el Pleno de la Cámara, dando traslado al Gobierno, y publicarla en el BOLETÍN OFI-

CIAL DE LAS CORTES GENERALES, así como notificarlo al Grupo proponente.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en los artículos 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley relativa a la reorganización de la estructura y los medios del Estado para la atención de la seguridad marítima, para su debate en Pleno.

Motivación

A. Comentarios generales:

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las Islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo, el 31 de octubre de 1970 el buque Erkowitz colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano, produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó importantes daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir, el 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado como Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegá hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, acciden-

tes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano Ievoli Sun que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de Alderney, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con seis mil toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales cuatro mil toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), mil toneladas de propanol y otras mil de metilcetona que quedaron a unos setenta metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige, ha evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidente y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Cierto es que existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los produce casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes que van desde fallos en el propio buque, a deficiencias en la preparación de la tripulación pasando por condiciones climáticas y otras muchas más. Los

fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la OMI constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumanas, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 los EE.UU. a raíz del accidente del Exxon Valdez aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo.

Las costas de Europa sufren la amenaza del tráfico marítimo de baja calidad y de otros muchos tipos de tráfico, pero en el flanco sur de España (Islas Canarias y Andalucía muy singularmente) además de ello se sufren los fenómenos crecientes de la inmigración ilegal y el narcotráfico.

La respuesta que se ha instrumentalizado a nivel mundial (Estados Unidos, Canadá, Japón, Australia, Reino Unido) es la creación de un Servicio de Guardacostas (Coast Guard) que integre todos los recursos operativos y actúe en estrecha coordinación con la Armada, a la que se debe potenciar adecuadamente.

Hay buques específicos de auxilio (actuación en riesgo nuclear, buques para operar en sucesos catastróficos de contaminación como el del Prestige) que solo se ven obligados a actuar durante períodos muy limitados de tiempo en situaciones puntuales; pero que deben estar bien mantenidos, perfectamente atracados en lugar adecuado; y que han de estar en condiciones de colaboración con otros Estados. Solo un modelo de Guardia Costera, conectado con la Armada a la que se

asigna funciones civiles con un protocolo detallado y explicitado, puede ser operativamente adecuado a un coste razonable.

Impulsada la iniciativa a nivel europeo, el modelo español debería adaptarse adecuadamente, acoplando sus actuales efectivos a la estructura que se acordara. Suecia, por ejemplo, siguió hace diez años idéntico proceso, y cuenta en la actualidad con una Guardia Costera plenamente eficaz e implantada, partiendo de un modelo, muy similar al actual español.

Este Servicio de Guardacostas debería integrar, además de los medios de los que actualmente dispone Sasemar y Remasa, a los otros cuerpos civiles con competencia marítima, integrados actualmente en los Ministerios de Hacienda, Agricultura y Pesca; y a través de la fórmula adecuada, a los elementos militares (Armada, Ejército del Aire y Guardia Civil) que se considere oportuno.

Bajo la óptica exclusiva del Salvamento Marítimo, las actuaciones puntuales prioritarias han de ser las de:

— Racionalizar el programa de Buques de Salvamento. Aumentar unidades, y aumentar capacidades; recurriendo incluso a fletar provisionalmente las embarcaciones necesarias en el mercado internacional. Se estima que remolcadores de unos 20.000 Hp y más de 250 toneladas de tiro a punto fijo deberían estar estacionados en Galicia, en el Estrecho, en Canarias y en la zona de Baleares con cobertura anticipada a todo el litoral del Levante peninsular.

— Racionalizar el programa de Centros Coordinadores. Tecnificando el número, y dedicando los efectivos humanos de que se dispone a tareas más eficientes.

— Impulsar la enseñanza de lucha anticontaminación en el Centro de Formación de SASEMAR en Asturias, procedido a un programa de cursos a usuarios potenciales del litoral, que se financiara con recursos públicos.

— Crear otros dos Centros específicos de formación en materia de contaminación marítima: uno en Galicia, y otro en Canarias; estando justificadas dichas ubicaciones tanto en la peligrosidad como en la lejanía.

— Iniciar con urgencia el programa de construcción de buques y equipos para recoger hidrocarburos y otros contaminantes flotantes; utilizando la experiencia y tecnología ya desarrollada y experimentada en otros países de la UE.

— Adquirir e instalar en los Centros actuales de Sasemar el equipamiento necesario para el eficiente control sobre buques que hayan sido identificados como de riesgo, que se realizará con apoyo de unidades navales y aéreas.

— Desarrollar un programa de unidades aéreas de ala fija para vigilancia marítima. Una vez más, la colaboración con el Ministerio de Defensa se muestra inexcusable si pretendemos racionalizar el gasto; el proyecto puede estar acompasado al desarrollo del proyecto de la Agencia Nacional de Guardacostas.

— Establecer un auténtico sistema de cooperación de medios y de recursos financieros con aquellas industrias y complejos petroquímicos situados en el litoral, con el fin de que dispongan y se equipen con los más modernos y mejores medios de actuación ante emergencias en materias de prevención y lucha contra la contaminación marina. Debiéndose poner especial atención en aquellas zonas del litoral español en las que se enclavan los complejos petroquímicos con potenciales mayores riesgos de siniestros como son: Barcelona, Tarragona, Castellón, Cartagena, Carboneras, Algeciras, Huelva, A Coruña, Bilbao y Santa Cruz de Tenerife.

— Potenciar el Centro de Salvamento y Seguridad Marítima Integral Jovellanos con el objeto de mantener y extender sus actividades de homologación, investigación y enseñanzas en todas sus componentes.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista de las Cortes Generales hemos seguido con gran interés y responsabilidad todos aquellos acontecimientos que han tenido lugar alrededor del intento de salvamento del B/T Prestige, cuyo hundimiento se ha erigido en una de las catástrofes marinas de mayor importancia de la reciente historia de España. El impacto social y emotivo que ha supuesto para la población gallega y para toda la ciudadanía española ha tenido un intenso y fidedigno reflejo en todos los medios de comunicación. El fracaso de la Administración Marítima, la carencia de medios, la falta de criterio, la descoordinación y la débil personalidad institucional de la misma, nos obliga a plantearnos la necesidad de modernizar la estructura del salvamento marítimo español y dotarle de una vertebración moderna con capacidad de afrontar todos aquellos futuros retos que a buen seguro volverán a plantearse en nuestras costas y en consecuencia procurar que se convierta en realidad el deseo de Nunca Más.

Con el compromiso que voluntariamente adquirimos desde aquellos días en los que, aturridos por la magnitud de la catástrofe ecológica, decidimos entregarnos responsablemente a la exigencia a la Administración de un nuevo órgano de salvamento en la mar, hemos venido analizando, consultando a los expertos en las variadas componentes de esta temática y hemos llegado a la conclusión de que en España es preciso dar un paso al frente en la línea de la mejora tecnológica y organizativa del salvamento de la vida humana en la mar y en la lucha contra la contaminación marina. Por ello es por lo que nos hemos decidido a elaborar la presente iniciativa parlamentaria, con la intención de hacer una aportación a la sociedad española para defender el bien público de la vida del profesional de la mar y de la naturaleza marina en su conjunto.

Con ese cometido e intención es con el que hemos decidido elaborar todo un nuevo modelo de vertebración y ejecución del Plan de Salvamento Marítimo, alternativo al actual y con una concepción mucho más avanzada, que expondremos más adelante en la pro-

puesta de resolución número 1 que sigue a esta exposición de motivos.

Hemos estimado oportuno describir la evolución y medios de que ha venido disponiendo la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) que es bueno recordar el hecho de que se creó en la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tratándose de un Ente Público Empresarial al que se asignan las funciones instrumentales de la gestión de medios marinos del Ministerio de Fomento, pero que carece de la competencia y responsabilidad de dirección del mecanismo nacional de respuesta a los accidentes marítimos.

La Constitución Española dispone que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de Marina Mercante. El marco jurídico español (Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la lucha contra la Contaminación del Medio Marino) en el ámbito del salvamento marítimo y protección del medio ambiente marino, conformado tanto por normas de elaboración interna como por normas de origen internacional integradas en nuestro ordenamiento por los cauces prescritos en el artículo 96 de la Constitución, determina que el Reino de España habrá de adoptar las medidas que resulten necesarias para procurar un servicio de búsqueda y salvamento marítimo y de protección del medio ambiente marino adecuado y eficaz.

El Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino cuya aprobación, a propuesta del Ministro de Fomento, corresponde al Gobierno, contiene dos servicios públicos diferenciados: el salvamento de vidas en la mar y la protección del medio ambiente marino. Si bien, debido a su imbricación, la redacción del Plan Nacional comprende ambos servicios. La entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) es el organismo encargado de la prestación de los servicios para llevar a cabo dicho Plan Nacional.

En materia de salvamento de vidas humanas en la mar, los compromisos de origen internacional asumidos por el Estado Español proceden sustancialmente del Convenio sobre Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS 74/78), del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento (SAR 79), y de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS 1982).

Por lo que se refiere a las disposiciones de origen internacional en materia de lucha contra la contaminación del medio marino, las obligaciones básicas se contienen en el Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78), en el Convenio Internacional para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, de 1976, en el Convenio para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico del Nordeste (OSPAR 1992) y en el Convenio Inter-

nacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990).

Asimismo, la Unión Europea ha mostrado su preocupación por mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación marina de las aguas bajo jurisdicción de los Estados Miembros, preocupación que se tradujo en la aprobación de la Directiva 93/75/CEE, del Consejo, de 13 de septiembre, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Unión Europea o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes, modificada por las Directivas de la Comisión 96/39/CE, de 19 de junio, y 97/34/CE, de 6 de junio, directivas que obligan a los Estados miembros a instrumentar los mecanismos y medidas adecuadas para su cumplimiento.

Posteriormente, con el naufragio del buque Erika el 12 de diciembre de 1999 como referencia, la Unión Europea, y por ende sus Estados miembros, han decidido seguir profundizando en las medidas de seguridad marítima, no solo de carácter preventivo, como la retirada anticipada de buques petroleros de casco único, medida propiciada ante la OMI, sino también de carácter operativo, como la próxima Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo, en la que se prevén medidas a tomar en caso de mal tiempo o incluso la definición e implantación de lugares de refugio.

Las leyes de origen interno que desarrollan la competencia atribuida al Estado por la Constitución, en materia de Marina Mercante, son principalmente dos: la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, prescribe que, al objeto de coordinar las operaciones de salvamento de la vida humana en la mar y lucha contra la contaminación marina, el Gobierno elaborará y aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino, servicios calificados como públicos en la propia Ley. Finalmente, los diferentes Estatutos de Autonomía otorgan, a las Comunidades Autónomas litorales competencias de ejecución de la legislación del Estado en materia de Salvamento Marítimo. Tales competencias son recordadas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El esquema competencial previsto en nuestro ordenamiento jurídico ha sido validado por el Tribunal Constitucional en dos importantes Sentencias, la 149/1991, de 4 de julio, resolviendo diferentes recursos de inconstitucionalidad contra la Ley de Costas y la 40/1998, de 19 de febrero, asimismo resolutoria de varios recursos de inconstitucionalidad contra la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

B. Obligación del Reino de España sobre la tutela de la seguridad y salvamento marítimo.

Marco normativo

1. Nacional

1.1 Normativa con rango de ley:

— Ley Orgánica 3/1979, Estatuto de Autonomía del País Vasco.

— Ley Orgánica 4/1979, Estatuto de Autonomía de Cataluña.

— Ley Orgánica 1/1981, Estatuto de Autonomía de Galicia.

— Ley Orgánica 6/1981, Estatuto de Autonomía de Andalucía.

— Ley Orgánica 4/1982, Estatuto de Autonomía de Baleares.

— Ley Orgánica 5/1982, Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana.

— Ley Orgánica 2/1983, Estatuto Autonomía de Murcia.

— Ley Orgánica 1/1994 de reforma del Estatuto de Autonomía de Asturias.

— Ley Orgánica 2/1994 de reforma del Estatuto de Autonomía de Cantabria.

— Ley Orgánica 2/1994 de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias.

— Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

1.2 Reglamentos:

— Real Decreto 1056/1995, de 23 de junio, por el que se modifica parcialmente la estructura del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

— Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, por el que se regula la constitución y creación de las Capitánías Marítimas.

— Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica básica de los Ministerios de Asuntos Exteriores, Justicia, Defensa, Fomento, Educación y Cultura, Trabajo y Asuntos Sociales, Industria y Energía, Agricultura, Pesca y Alimentación, Administraciones Públicas, Sanidad y Consumo, y Medio Ambiente.

— Orden Comunicada de 19 de julio de 1991 sobre colaboración en el salvamento de vidas humanas en la mar y lucha contra la contaminación marina, entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Ministerio de Economía y Hacienda.

— Orden Comunicada de 16 de septiembre de 1992, sobre colaboración en situaciones de grave riesgo o catástrofe, en materia de seguridad y salvamento marítimos y lucha contra la contaminación marina, entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Ministerio del Interior.

2. Convenios y acuerdos

2.1 Convenios de colaboración (art. 6 de la ley 30/1992):

— Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Xunta de Galicia, para el salvamento de la vida humana en el mar y la lucha contra la contaminación marina (23 de enero de 1991).

— Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Generalitat Valenciana, para el salvamento de la vida humana en el mar y la lucha contra la contaminación marina (20 de abril de 1991).

— Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Junta de Andalucía, para el salvamento de la vida humana en el mar y la lucha contra la contaminación marina (20 de abril de 1991).

2.2 Otros Convenios y Acuerdos:

— Convenio de Colaboración para el salvamento de la vida humana en el mar y la lucha contra la contaminación marina entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (mayo 1992).

— Convenio Marco de Colaboración Ente Público Puertos del Estado y SASEMAR (julio 1995).

— Convenio Marco de Cooperación entre SASEMAR y Cruz Roja Española (diciembre 1995).

— Plan Anual de Acción Conjunta 1997 entre SASEMAR y Cruz Roja Española (1997).

— Convenio de Colaboración para el establecimiento en el Puerto de Melilla de una unidad menor de lucha contra la contaminación y limpieza, Ciudad Autónoma de Melilla-Autoridad Portuaria de Melilla-SASEMAR (junio 1996).

— Convenio de Colaboración entre el Ente Público Radiotelevisión Española y la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (junio de 1997).

— Acuerdo de colaboración entre la Secretaría General de Pesca Marítima y la Dirección General de la Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina (octubre 1989).

3. Internacional

— Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (en sus distintas enmiendas). España es parte en el Convenio desde 1962.

— Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (en sus distintas enmiendas). España es parte desde 1978.

— Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques (en sus distintas enmiendas). España es parte desde 1984.

— Convenio Internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una

contaminación por hidrocarburos 1969. España es parte desde 1973.

— Convenio Internacional sobre Búsquedas y Salvamento Marítimo, 1979. España es parte desde 1993.

— Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990. España es parte desde 1994.

— Convenio sobre la protección del Medio ambiente marino del Atlántico Nordeste, hecho en París en 1992 y autorizado por el Consejo de Ministros el 27 de agosto de 1993.

— Convenio Internacional para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación, 1976. España es parte desde 1976.

— Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972. España es parte desde 1974.

— Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, de 1978 (STWC-78/95).

— Acuerdo de cooperación de lucha contra la contaminación y salvamento marítimo entre el Reino de España y el de Marruecos del 6-2-96.

— Memorándum de entendimiento entre el Reino de España y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte sobre los servicios de búsqueda y salvamento en Atlántico Norte del 28-11-95.

C. Historia de Sasemar.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima nace por mandato legal contenido en el artículo 89 y siguientes (sección 3.^a, del Capítulo III «Administración Marítima», del Título III «De la Marina Mercante») de la vigente Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997 de 26 de diciembre.

Su objeto es la prestación de los servicios de salvamento y lucha contra la contaminación en la mar, así como «de aquellos complementarios de los anteriores» (artículo 90 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

En el momento de su creación, a Sasemar se le adscriben los medios que el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, había utilizado para cumplir dichos fines.

¿Cuáles eran dichos medios?

— A 31-11-92, la Dirección General de la Marina Mercante, Centro Directivo encargado de ejecutar las políticas indicadas competencia del Departamento, operaba los siguientes medios:

— 10 Buques de Salvamento, con base en Barcelona, Palma de Mallorca, Cartagena, Málaga, Algeciras, Vigo, La Coruña, Gijón, Bilbao y Las Palmas de Gran Canaria. Solamente uno (el Alonso de Chaves) era propiedad de la Administración; los otros 9 eran arrendados.

— 6 embarcaciones de Salvamento, con base en Alcudia, Algeciras, Porto de Son, Burela, Gijón y Santa Cruz de Tenerife.

— 4 embarcaciones de limpieza y anticontaminación, con base en Barcelona, Valencia, Algeciras y Las Palmas de Gran Canaria. Sólo aptas para trabajar en puerto.

— 2 Centros de coordinación de emergencia en la costa, y de control de Dispositivos de Separación de Tráfico; uno en Tarifa para controlar el Estrecho de Gibraltar, y otro en Monte Enxa, en Porto de Son, para controlar el Dispositivo de Finisterre, que se había modificado en 1991 alejando el anterior de 1990, que reemplazó a uno previo de 1972 que apenas se utilizó.

— 3 centros en construcción, en Barcelona, Gijón y Santa Cruz de Tenerife.

— 1 Centro Nacional de Coordinación de Salvamento en Madrid, con comunicaciones puntuales con los Centros de Telefonía en las Radiocosteras que cubrían todo el litoral; con la Armada Española, que desde siempre colaboró totalmente con la tutela del bien jurídico protegido, y con los órganos de la Administración sensibles (Pesca, Interior, Aduanas, etc.), así como con los homónimos Internacionales.

— 1 helicóptero, con base en Galicia.

— 1 centro de Enseñanza y Formación en Asturias, en construcción.

El presupuesto con que se gestionaba todo este conjunto figuraba en el Presupuesto de la Dirección General de la Marina Mercante, en el oportuno capítulo presupuestario, y existía una Intervención del Estado delegada en el Centro Directivo, que ejercía el control sobre el gasto público.

A través de los contratos con las Compañías que operaban los Buques de Salvamento (Remolques Marítimos S.A. o Remasa, Boluda off Shore y Remolcanosa) se ingresaba en Tesoro la parte correspondiente de los premios de salvamento que ingresaban los buques. El salvamento de personas era gratuito, en aplicación del Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento en Alta Mar (Convenio SAR) del que España es parte contratante.

El punto de la partida presupuestaria destinada, era aproximadamente de tres mil millones de pesetas; y la partida fundamental del gasto era el pago del alquiler de los buques de salvamento y sus tripulaciones.

— Evolución de los medios de Sasemar - Los Planes de Salvamento.

El ejecutivo apuesta decididamente por el desarrollo de Sasemar, impulsado sin duda por el accidente del Aegean Sea (Mar Egeo) en La Coruña el mes de diciembre de 1991, y a través del mecanismo previsto en la Ley (artículo 87.2 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante), el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar, y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Mari-

no, desarrolla los medios propios de Sasemar, de manera que a finales de 1993, Sasemar cuenta con:

- 11 Buques de Salvamento, es decir, uno más que el año precedente.
- 12 embarcaciones de salvamento, un aumento de once.
- Las mismas 4 embarcaciones de limpieza y anti-contaminación.
- 4 helicópteros, un aumento de dos; que se posicionan en el Cantábrico y el Estrecho, además de mantener el de Galicia y el de Canarias.
- 9 centros. Además de mantener los Centros de Tarifa, Finisterre y el Centro Nacional en Madrid, se encuentran operativos parcialmente los de Gijón, Barcelona, Santa Cruz de Tenerife, Palma de Mallorca, Las Palmas y La Coruña; todos con personal, pero con equipamiento precario.
- El centro de Enseñanza y Formación en Asturias ya está operativo.

El presupuesto se aumentó hasta una subvención de 5.067 millones de pesetas, y la sociedad generó unos ingresos fruto de sus servicios de 120 millones de pesetas.

Se realizaron 2.143 intervenciones, de las que 113 fueron intervenciones en lucha contra la contaminación, 485 accidentes marítimos y 323 actuaciones de radiobalizas, señales de socorro automáticas que el 90% de los casos resultan ser falsas alarmas, pero que es preciso comprobar desplazando medios marítimos o aéreos.

Los Centros de Finisterre y Tarifa controlan el paso de 5.359 y 30.314 buques, respectivamente, sin que exista dato de control de los otros centros reseñados.

El número de alumnos que siguieron cursos en el Centro de Formación en Asturias fue de 925 alumnos.

Los sucesivos Planes de Salvamento, tres hasta la fecha, han seguido potenciando Sasemar, que el 2001 contaba con:

- 14 Buques de Salvamento.
- 34 embarcaciones de salvamento, más 30 operadas a través de convenio con Cruz Roja Española.
- 5 unidades de lucha contra la contaminación, siendo la nueva unidad de inferiores características incluso que las anteriores.
- 2 equipos de apoyo de asistencia técnica, en salvamento y lucha contra la contaminación.
- 5 helicópteros, con base en Galicia, Asturias, Valencia, Estrecho y Canarias.
- 22 Centros de Salvamento y ayuda al tráfico marítimo, incluido el Centro Nacional.
- El Centro de Formación en Asturias continúa operativo y ha ampliado su actividad.

El esfuerzo presupuestario ha aumentado proporcionalmente: para el período 2002/2005, se cifra en 77.705 millones de pesetas el importe de la subvención que el Estado destinará a Sasemar.

Como resultado de este aumento de medios, los resultados han crecido:

En 2001 se atendieron 4.279 emergencias de las que 238 estuvieron relacionadas con la protección del medio marino, 2.168 emergencias relacionadas con buques y/o sus tripulaciones, y 602 actuaciones de radiobalizas, llamada selectiva digital o Inmarsat, de las que 549 han sido radiobalizas, confirmándose únicamente 23 de ellas como emergencias reales, con el consiguiente desperdicio de medios empleados en su verificación.

El número de buques controlados creció espectacularmente, pasando a 300.470, de los que 147.516 corresponde a buques identificados a su paso por los Dispositivos de Separación de Tráfico de Finisterre, Tarifa y Cabo de Gata, y el resto controlados en las entradas/salidas de puertos españoles. Estos «controles» se realizan vía radio, sin presencia física a bordo, y se limitan a conocer el nombre del buque, sus características y medidas (eslora, manga, tonelaje...) declaradas, y si transportan carga peligrosa o contaminante que decidan comunicar.

Análisis técnico de la evolución de los medios de Sasemar.

— Buques de Salvamento: los mayores son técnicamente buques de apoyo a plataformas off shore, aunque se les menciona con «Remolcadores de Salvamento». En realidad, no son remolcadores de salvamento.

Los motivos son los siguientes:

El núcleo principal de estos buques (10) proviene de 1991; y en su casi totalidad eran los buques de apoyo a las plataformas petrolíferas españolas en los campos de perforación marinos de Tarragona y País Vasco. Este negocio, floreciente en los años ochenta, se terminó abruptamente al finalizar la década; y una decisión política recolocó estos buques, y sus tripulaciones, al servicio del Estado y del Salvamento. La excepción es el B/S «Alonso de Chaves» que se construyó ex profeso para el Salvamento por el Estado, sin ser tampoco exactamente un remolcador de altura.

Han realizado una actuación meritoria, en especial por la cualificación de sus tripulaciones, que provienen de un mundo profesional exigente. Pero son todos buques viejos, con más de veinte años de edad (casi como el propio «Prestige», irónicamente), y sus características de maniobra, equipo de remolque, condiciones marinerías, etc., están alejados de los de un remolcador de salvamento «de verdad».

¿Qué otras opciones hubieran sido posibles?

Citamos dos ejemplos: Francia y el Reino Unido.

En Francia se constituyó una Empresa estatal, «Les Abeilles», a la que se concedió la explotación del re-

molque portuario en los puertos de titularidad estatal; y se impuso la obligación de constituir una serie de tres remolcadores de salvamento oceánicos, que se estacionaron en los puntos críticos del litoral.

Estos buques dedicados son plenamente efectivos; tienen más de 20.000 HP, más de 260 Toneladas de tiro a punto fijo (la referencia para conocer la capacidad real de remolque de un buque) y equipo para intervención de emergencia en la mar. Se gestionan a través de la Marina de Guerra Francesa. Los remolcadores portuarios de «Les Abeilles» tienen la obligación de servicio público de atender emergencias adecuadas a sus características. Son más de cincuenta.

Por contrapartida, los 10 buques de salvamento españoles, tienen unas potencias medias de 8.000 HP, y unas 80 Toneladas de tiro a punto fijo. El de mayor potencia es el «Ría de Vigo», que alcanza 11.000 HP y 120 Toneladas de tiro, y que es el que actuó con el «Prestige», aunque partió reiteradamente el cable de remolque, porque estos buques no son remolcadores y no tienen las condiciones ideales en situaciones extremas como era el día 13/14-11-02 en la Costa de Galicia.

Posteriormente, el nuevo Gobierno del Partido Popular en el año 1997 en el nuevo Plan nacional de Salvamento Marítimo de aquel Gobierno pretendió cambiar el modelo español, disminuyendo alguna de las 14 unidades plenamente dedicadas que se disponía hasta aquel momento, pero todos antiguos y poco adecuados, complementarlos con más unidades en puertos para atender las emergencias próximas y dedicar los recursos generados a construir remolcadores de altura modernos y operativos, y buques antipolución adecuados.

Pero por diversas circunstancias, el proyecto se truncó y los buques de salvamento de Sasemar, han continuado hasta 2002 con una estructura similar a la que tenían en 1991; sólo que con once años más en sus cuernas.

El Reino Unido contrata, anualmente, tres remolcadores de altura, del tipo y potencia de Les Abeilles; y tiene a disposición del UK Coast Guard los remolcadores portuarios y de off shore, muy numerosos por el campo de petróleo del Mar del Norte.

— Lanchas de salvamento: su evolución ha sido progresiva. Después de una primera adquisición de lanchas de poliéster, en 1989, se decidió la constitución en aluminio y un diseño específico originario de Noruega. Se pasó de un tamaño inicial de 14 metros a otro posterior de 21 metros, pero ambos tipos han dado un resultado satisfactorio, y han sido una herramienta eficaz que ha salvado incontables vidas.

— Helicópteros: se ha usado el tipo Sikorsky Sea-King, de servicio en numerosas Marinas. Se ha mejorado su equipamiento progresivamente, se han operado por empresa especializada, con personal idóneo, y han dado excelente resultado.

— Lanchas anticontaminación: sin duda, el otro punto flaco de los Planes. Sólo hay cuatro de principio de los 90, de tamaño adecuado sólo para la limpieza de puertos, y una de adquisición posterior, todavía de inferiores características.

Los catorce buques de salvamento, que teóricamente se «publicitaron» en el plan como «buques anticontaminación» no tienen características técnicas adecuadas, y son inútiles ante un derrame de hidrocarburos en alta mar. No disponemos de buques que pudieran hacer frente a un derrame de productos tóxicos químicos, y menos a una emergencia nuclear. Será preciso planificar adecuadamente este apartado, dando una gran importancia a la colaboración internacional, para complementar nuestro esfuerzo y no mantener recursos ociosos; sería ideal poder contar con Defensa como co-operador.

— Sobre los Centros de Salvamento:

Los dos centros iniciales (Tarifa y Finisterre) se han convertido en 22, de los que sólo otro (Gata) tiene funciones de Control de tráfico marítimo y dispositivo asociado; y Madrid que actúa como Relaciones Internacionales y coordinación con la Administración Central.

Los otros 18 actúan como Centros de Salvamento con un dominio restringido, y hacen ciertas labores portuarias.

Parece un número excesivo de Centros, que detraen la mayor parte de los Recursos Humanos de Sasemar (358 personas) y además, un personal muy cualificado, que aparentemente está infrautilizado o dedicado a labores de competencia portuaria, pero financiados a costa de los Presupuestos Generales del Estado. Parecería adecuado estudiar y corregir esta situación, cuando se ha puesto de manifiesto que en una catástrofe de contaminación faltan técnicos «a pie de obra» que puedan dirigir a los equipos humanos de voluntarios que aportan una solución real, pero carecen de los conocimientos y la guía necesaria.

Por relación a otros países (Francia, Alemania, Italia...) con seis centros costeros, tendríamos una cobertura similar al resto de países.

— Sobre la empresa Remasa:

Aparece explícitamente citada en el artículo 100 de la LPEMM, que dispone que Sasemar suscriba su capital, y en su apartado segundo parece indicar que Remasa estuviera abocada en una «integración» en Sasemar, cosa que no se ha producido.

En 1992, Sasemar desembolsó el capital con cargo a la subvención que al efecto recibió del Estado (620 millones de pesetas), a la Compañía Transmediterránea, y desde entonces es el único cliente de Remasa, que opera una parte de la flota de Sasemar en especial la totalidad de lanchas de salvamento y limpieza.

Remasa tiene en la actualidad en propiedad y arrendados a Sasemar 2 buques de Salvamento, y le opera el Alonso de Chaves (propiedad de Sasemar); posee 40 lanchas de salvamento y 4 de limpieza, y cuenta con una plantilla de 294 personas. Como hemos dicho, trabaja en exclusiva para Sasemar, y tiene sus propios órganos de gobierno (Presidencia, Consejo de Administración, etc.).

En alguna ocasión Sasemar ha pretendido integrar a Remasa, como parece sugerir el artículo 100 de la LPEMM, pero finalmente siempre se ha descartado la opción.

El principal activo de Remasa es el capital humano que ha generado, que tiene una excelente preparación y realiza su trabajo de manera profesional y abnegada.

D. Análisis del vigente Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2002-2005.

Este Plan fue aprobado por el Consejo de Ministros a propuesta del Ministro de Fomento en el mes de julio de 2002 y explicado en la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados en los primeros días del mes de abril de 2003. En él se afirma que sobre la estructura ya consolidada tras los planes anteriores de 1994-1997 y 1998-2001, toda actuación que se plantee deberá atender a una mejora progresiva en la calidad del servicio. Plantea una serie de objetivos y entre ellos el de la construcción y puesta en servicio de cuatro buques polivalentes de nuevo diseño, especializados en salvamento marítimo y lucha contra la contaminación. Se pretende que el diseño de los buques cumpla con las siguientes características básicas: tanques con capacidad para recoger hasta 200 toneladas de hidrocarburos en sucesos de lucha contra la contaminación, eslora en torno a 40 metros, capacidad de tiro de 50 toneladas, aproximadamente, para remolque de buques, dotación de 10 personas en servicio permanente y operatividad en condiciones meteorológicas adversas.

Siendo formalmente correcto, tiene graves carencias:

No inspira su funcionamiento en normativa comunitaria recientemente elaborada e implementada tal como ha sido la reciente creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, una de las prioridades de la Unión Europea en la materia. El esquema de la Agencia, que enfatiza la función inspectora y preventiva, señala la primera carencia: en Sasemar no existe la función preventiva, a través de la inspección, tanto de los buques españoles, por medio de la Inspección General Marítima, como de los buques extranjeros a través del MOU, o Memorándum de París.

En el esquema actual español, la inspección está residenciada en la Dirección General de la Marina Mercante, que es Administración Central del Estado, mientras que Sasemar es una Entidad Pública Empresarial.

Esta diferencia hace que, de una parte, el Plan carezca de la función preventiva, y de otra, que este valioso personal inspector, con experiencia y conocimientos a bordo, en especial en todo lo ligado a la estructura y propulsión del buque, no esté integrado en Sasemar, que es el gestor real del Plan; sino en la Dirección General y con un estatus funcional diferente del personal de Sasemar. En la práctica, hace que uno y otro personal no se mezcle ni coopere adecuadamente, perdiendo así el Plan parte de sus recursos, y limitando su eficacia.

Tampoco menciona con la necesaria precisión a la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo, órgano de Coordinación que define el artículo 87 de la LPEMM (Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante), encargado de la coordinación con las Administraciones Públicas competentes.

A pesar de enfatizar reiteradamente en la Introducción del Plan que el principio de coordinación es clave, sin embargo no se asignan cometidos ni se desarrolla este vital órgano legalmente establecido, y que jamás ha funcionado desde la promulgación de la Ley hasta ahora. En especial, es fundamental para vehiculizar las competencias de las Comunidades Autónomas en la materia, muy singularmente en la lucha contra la contaminación marina. La experiencia nefasta del Prestige señala que la falta de este vehículo formal de participación, reiteradamente señalada por el Partido Socialista, ha causado una total ausencia de conciencia y preparación en las Comunidades Autónomas afectadas.

Por último, señalar que el Plan es absolutamente continuista. Con mínimas modificaciones, presenta una estructura y propone unos objetivos y programas, en todo similares a los anteriores Planes.

Si no se hubiera producido la catástrofe del Prestige, el análisis crítico no hubiera sido tan evidente. Ahora, la opinión pública es consciente de que el sistema preventivo y de respuesta a los accidentes marítimos existente no es el adecuado.

Constituye un clamor ciudadano la demanda de un cambio real en el mecanismo de respuesta a catástrofes marítimas.

Por tanto, sin someter a discusión lo que se expone en el apartado 11 de la memoria justificativa del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2002-2005 referido a los Antecedentes, y valorando positivamente lo hasta aquí hecho desde comienzos de la década pasada, entendemos que fue adecuado para poner las bases de una organización de respuesta a accidentes marítimos, de la que se carecía en España, pero que es insuficiente a la luz de lo sucedido, y por eso es preciso una propuesta innovadora, y se rechaza el apartado III «Principios generales», en cuanto propone «una mejora continuada, flexible y eficiente...». Sostenemos que con la actual estructura, que es dispersa y fuerza a utilizar recursos que están ubicados en organismos diferentes y que simplemente deben coordinarse cuando surge el

accidente, no es posible dar respuesta a siniestros de magnitud, como ha quedado patente.

Es precisa una integración de medios, con una estructura que asegure una respuesta a los accidentes, contundente y eficaz, en línea con los países más avanzados del mundo. La dinámica del accidente no permite pérdidas de tiempo, se compromete irremediablemente la eficacia. Es preciso aprender de los errores, para construir el futuro.

Por eso, es necesaria la crítica antes de exponer los principios generales que mas adelante se propondrán. Resulta evidente que:

— El mecanismo de toma de decisión ante catástrofes marítimas es inadecuado. Carece de la base científica, técnica y operativa necesaria. Este país, con mas de 8.000 kilómetros de costa y tres de las vías navegables más transitadas y conflictivas del mundo (Finisterre, Estrecho y Canarias), por las que circulan más de medio millón de buques anualmente, creciendo y con cargas progresivamente mayores y más potencialmente peligrosas como consecuencia del imparable desarrollo industrial nacional y europeo, precisa de un órgano de decisión competente, que pueda asesorar conjuntamente al poder político.

— El organismo competente en coordinar la respuesta (Sasemar) es muy limitado; es una mera Sociedad (Ente Público Empresarial) que puede ser adecuada para instrumentar la mera gestión de medios, pero no para tomar la responsabilidad de dirigir el mecanismo nacional de respuesta a accidentes marítimos. Simplemente recordar que las aguas de jurisdicción del Estado español son 1.5 millones de kilómetros cuadrados: tres veces el territorio nacional. Ya vemos las consecuencias de ignorar esta realidad. Y el análisis de riesgos marítimos, tiene escenarios mucho más preocupantes que el fuel; los cargamentos de productos químicos altamente tóxicos, y los nucleares, son dos hechos para los que no tenemos respuesta.

— No existe en España una Comisión de Investigación de Accidentes marítimos con rigor, nivel técnico e independencia funcional. Como consecuencia, los accidentes no se analizan con rigor ni imparcialidad, y no se extraen consecuencias preventivas con fundamento.

— Pese a que Sasemar ha recibido subvenciones de Capital Público muchas veces millonarias en euros desde su creación, no ha cumplido un cometido con eficacia, puesto que hoy mismo:

— Carece de una flota propia de remolcadores de altura, que sean adecuados para grandes unidades. Los buques de salvamento de gran tonelaje que contrata mediante alquiler, son anticuados (edad media mayor de 20 años) y de características limitadas, pues no son eficaces en mal tiempo con grandes buques; es la lamentable realidad.

— Carece de buques recogedores de contaminantes en alta mar.

— Carece de un centro de evaluación y seguimiento de dispersión contaminantes, con contenido y personal científico y técnico. El Cedre francés tiene elementos técnicos y científicos que aquí ni soñamos.

— Carece de una flota de aviones, con capacidades de detección y lucha contra la contaminación.

— Continúa gestionando los buques de salvamento con unos contratos que permiten la utilización comercial de los medios, creando unas situaciones que han producido confusión y denuncias en el pasado y en la actualidad. Es preciso reformar estos contratos, deslindando con total claridad la primacía de la defensa del interés público sobre la posibilidad de lucro comercial.

— Ha usado su Centro de Formación (centro de excelencia) para impartir cursos mayoritariamente de contenido terrestre, para obtener ingresos, privando al mundo marítimo del único Centro con potencial de formación específico existente en España.

La experiencia ha puesto en evidencia que la clave del éxito de un Plan Nacional de Salvamento reside en la coordinación e integración, tanto entre los órganos de la Administración General del Estado como Guardia Civil, Armada, Ejército del Aire, Protección Civil, Servicio de Vigilancia Aduanera, etc., además del propio Ministerio de Fomento, en concreto la Dirección General de la Marina Mercante y la Entidad Pública Empresarial Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), como entre los anteriores y las Comunidades Autónomas con competencias en la materia.

Con el objetivo de coordinar e integrar la participación de las diferentes Administraciones Públicas con competencias en materia de Salvamento Marítimo en la planificación y su posterior seguimiento y conforme establecen la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, es necesario potenciar y mejor regular en su funcionamiento a la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo, creada por la propia Ley 27/1992 y recientemente constituida.

En este sentido, el vigente Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2002-2005 aprobado por el Gobierno en el mes de julio del 2002, que contempla los objetivos y medios a aportar por el Gobierno de la Nación, deberá enriquecerse con los diferentes planes y recursos que, dentro del ejercicio de sus competencias aporten otras Administraciones Públicas distintas de las del Estado.

Estos elementos son de la suficiente seriedad como para proponer un enfoque novedoso de la Planificación del Salvamento Marítimo en España, acorde con las nuevas directrices impulsadas por la Unión Europea y es el que a continuación sometemos como propuestas de resolución.

En consecuencia, se someterá a la consideración del Pleno del Congreso de los Diputados la propuesta global de:

— Reorganización de la estructura y los medios del Estado para la atención de la seguridad marítima integrada por siete puntos que a continuación referenciamos a modo de índice:

1. Propuesta de nuevo modelo de gestión de Seguridad y Salvamento marítimo en España (creación de la Agencia de Guardacostas Española).
2. Propuesta de modificación del dispositivo de separación de tráfico marítimo existente junto al Cabo Finisterre en Galicia.
3. Establecimiento de una zona de especial protección en las Islas Canarias, así como medidas de ordenación de la navegación en dicha zona.
4. Programa específico para la Bahía de Algeciras.
5. Programa específico para las Islas Baleares.
6. Programa específico para el litoral peninsular del Mediterráneo.
7. Recomendaciones al Gobierno ante el obligado posicionamiento en la Organización Marítima Internacional (OMI) y en las instituciones comunitarias al objeto de la configuración de «zonas de refugio» en el litoral comunitario.

El Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a desarrollar una nueva línea de estructuración y gestión del salvamento marítimo español según las directrices generales que a continuación se referencian:

1. Propuesta de nuevo modelo de gestión de Seguridad y Salvamento Marítimo en España.

1.a. Introducción

La competencia que la Constitución atribuye al Estado en materia de Marina Mercante, en el marco interpretativo que el Tribunal Constitucional ha diseñado con sus Sentencias al efecto de 4 de julio de 1991 y de 19 de febrero de 1998, implica que en materia de salvamento en la mar, el Estado tiene atribuida en exclusiva la planificación y la ejecución, mientras que las Comunidades Autónomas litorales cuentan con competencias de ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo, en las aguas que le son propias.

Asimismo, diversos Organismos del Estado, tanto civiles como de Defensa, tienen capacidades y tradición para actuar en la mar en situaciones de emergencia.

Siendo fundamental la integración de respuesta en las situaciones que fundamentan la necesidad de un sistema de salvamento marítimo, el nuevo modelo que se propone supera a los anteriores, que se basaban en la coordinación de recursos que se mantenían dentro de sus propios esquemas organizativos y funcionales, y propugnamos un nuevo sistema integrado, con capacidades y esquemas más dinámicos, en búsqueda de la respuesta ágil, eficaz, certera y completa.

La necesaria coordinación competencial con las Comunidades Autónomas, se realizará en el marco de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo, creada por el artículo 87 de la vigente Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Además de su función coordinadora, la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo delimitará las aguas territoriales de cada Comunidad Autónoma, y establecerá el catálogo de transferencias que permita asumir la competencia legalmente atribuida.

Habida cuenta de la reciente creación de la Agencia Europea para la Seguridad Marítima, el modelo propuesto debe ser coherente con la política europea al respecto, con el marco europeo definido, y su vocación será marcadamente europea. En ningún espacio territorial de la Unión Europea es mas evidente la ausencia de fronteras que en la mar; ni tampoco en cualquier otro son los procedimientos, el idioma y la problemática tan comunes como en la mar.

En especial, la vigilancia de la frontera exterior común de la Unión, para detectar e inspeccionar buques potencialmente en falta de cumplimiento de las normas de seguridad, hace que sean misiones operativamente homogéneas con la detección de otras conductas que suponen el quebrantamiento de normas o infracciones a principios comunes: la vigilancia sobre la contaminación marina, el narcotráfico, la emigración en condiciones inhumanas, etc. La vigilancia de los recursos pesqueros y el cumplimiento de la normativa específica, también es un campo, en principio, integrable.

1.b. Antecedentes

La Planificación en el Salvamento desde la administración civil del Estado, comienza con la presentación del Primer Plan Nacional, el 20 de octubre de 1989; siendo el órgano gestor la Dirección General de la Marina Mercante, del entonces Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Los años anteriores, desde el año 1984, habían visto la construcción del Primer Centro de Coordinación de Tráfico Marítimo, en Tarifa; y la contratación de los primeros Buques de Salvamento y anticontaminación.

Previamente, la Armada Española había tenido una abnegada y meritoria labor con escasos medios y presupuesto; además del socorro que los hombres de la mar siempre han prestado por solidaridad a sus compañeros.

A mediados de los ochenta del pasado siglo, la Comintmar (Comisión Interministerial para Asuntos Marítimos) constató que la dispersión administrativa era una causa fundamental de ineficiencia en lo marítimo, y propuso un modelo administrativo integrador que nunca se llevó a la práctica. Con ser ciertas en lo administrativo las conclusiones de aquella Comisión, en la faceta operativa es mucho más evidente que la dispersión es enemiga de la eficacia.

Los últimos planes, de 1994 y 1998, dentro del vigente marco normativo, han consolidado una estructura con elementos positivos, como la generación de un capital humano profesional altamente especializado en las unidades operativas de mar y aire, y en la gestión del salvamento desde los centros coordinadores; pero a la vez, han sido incapaces de renovar los primitivos buques, que actúan desde 1984, de desarrollar un programa de medios anticontaminación coherente, ni de ofrecer al Estado una estructura con capacidad decisoria de suficiente nivel.

También, han mantenido un modelo de contratos que son ambiguos en la utilización de medios de salvamento, y que es preciso clarificar para salvaguardar con nitidez la defensa del interés público general.

1.c. Principios Generales del nuevo Plan

Tomando en consideración la experiencia adquirida, los Principios Generales que vertebrarán el Plan son:

- Principio de precaución y de prevención.
- El principio del respeto competencial. Asegurando la participación de las Administraciones competentes a través de la Comisión Nacional, tras haber delimitado el espacio territorial, los medios de intervención, y aprobado los protocolos y procedimientos operativos de actuación.
- El principio de Integración. Mediante la creación de un Servicio Nacional de Guardacostas, con medios propios y capacidad de decisión en la gestión de siniestros legalmente atribuida.
- El principio de vocación Internacional. Que se dirige a la máxima cooperación y vocación de integración supranacional en el marco de la Unión Europea.
- El principio crítico. Mediante la aplicación de las conclusiones que sancione la Comisión Nacional de Investigación de Accidentes Marítimos, órgano técnico jurídico independiente.
- El principio de la primacía de la defensa del interés público. En ningún caso los contratos de los medios operativos podrán permitir una utilización comercial que comprometa la tutela de la seguridad de la navegación y la protección del medio ambiente marítimo y costero.

1.d. Objetivos Generales del nuevo Plan

- Creación de una Agencia Nacional de Guardacostas, que integre la respuesta del Estado a los riesgos

marítimos, con amplia capacidad ejecutiva y de toma de decisión en situaciones de emergencia o accidente marítimo.

Integrará, al menos, las áreas funcionales de Seguridad e Inspección marítima, prevención y lucha contra la contaminación marítima, investigación y restauración de fondos marinos; vigilancia de fronteras marítimas, incluyendo protección frente al contrabando, narcotráfico y seguimiento de la inmigración clandestina por vía aeromarítima. Salvamento marítimo. Vigilancia y protección de la pesca, así como las complementarias actuaciones en comunicaciones, investigación y formación.

Una comisión interministerial de máximo rango, en la que estén representados todos los Ministerios implicados, deberá elaborar en el plazo de seis meses el proyecto, que implicará la integración de los elementos materiales y humanos necesarios.

De manera no exhaustiva, tendrán presencia, al menos: Defensa, con implicación de la Armada, Hacienda e Interior por los temas de contrabando y narcotráfico, Agricultura por los asuntos de Pesca, Ministerio de Medio Ambiente por sus competencias en la conservación del litoral, de los espacios marinos y sobre el Instituto Nacional de Meteorología, Fomento por los temas de Inspección de Buques, el salvamento y la lucha contra la Contaminación.

— La Comisión Nacional de Seguridad Marítima además de marcar las directrices que le atribuye la legislación, ejercerá el control y marcará las directrices de la Agencia Nacional de Guardacostas. Será el órgano político de dirección y control de la Agencia, con el fin de implicar adecuadamente a todas las Comunidades y Administraciones con intereses marítimos.

— Creación de una Comisión de investigación de accidentes e incidentes marítimos, con garantía de independencia y recursos adecuados. Será presidida por un Magistrado o Juez Togado del Tribunal Supremo de la Sala de lo Civil o de lo Contencioso Administrativo, oído el Consejo General del Poder Judicial elegido por 2/3 partes del Congreso de los Diputados, elegido por consenso por el Congreso cada cinco años.

Entenderá en todos los accidentes marítimos con resultado de muerte, desaparición, lesiones, etc., de las personas en la mar; así como accidentes o incidentes con vertidos, averías, varadas, colisiones, etc., a buques. Asimismo, analizará las situaciones de riesgo reportadas en el medio marítimo y las consecuencias ambientales.

Emitirá informes y estadística de manera regular, proponiendo recomendaciones para evitar la repetición de los sucesos analizados. Mantendrá relación con los oportunos organismos nacionales e internacionales.

El Gobierno determinará sus competencias y dispondrá reglamentariamente su estructura y funcionamiento, de entre las que se encontrarían las de:

— Gestionar todas las comunicaciones de socorro y emergencia marítimas a través de la Agencia Nacional de Guardacostas, revisando la planificación actual y de futuro con criterios de protección de la seguridad: con la prestación del servicio del sistema Navtex en idioma castellano para la transmisión de mensajes y avisos de seguridad a la navegación, dentro del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) propugnado por la Organización Marítima Internacional, impulsando la implantación del Sistema de Identificación Automática de Buques (AIS), implantación coherente en España del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), etc.

— Participación en el Programa Europeo de vigilancia de la contaminación marina a escala Europea.

Actualmente no existen en Europa satélites diseñados exclusivamente para la vigilancia del medio ambiente marino. Los que se han utilizado para este cometido son el ERS-1, ERS-2 y últimamente el ENVISAT. Ninguno es válido para este tipo de vigilancia porque son satélites de órbita polar, su información se recibe cada 3 ó 5 días y sus datos una vez procesados no son del todo fiables.

Existen satélites en Canadá y Estados Unidos para estos cometidos y con las prestaciones siguientes:

- Satélites Geoestacionarios.
- Cubren una superficie de 1.500 km. × 1.500 km.
- Imágenes en tiempo real.
- Discriminación menos de un metro.
- Capaces de identificar un buque y de realizar su seguimiento.

Con estos satélites se pueden identificar y hacer el seguimiento de todos los buques que naveguen las aguas europeas.

I.e. Una aplicación sobre el concepto de las funciones a desempeñar por la Agencia Nacional de Guardacostas.

La organización de las administraciones marítimas de los Estados litorales no es homogénea ni en los países del mundo, ni en los de la Unión Europea.

Por causas muy variadas, ligadas a los desarrollos tanto políticos como administrativos, cada país ha ido configurando una Administración marítima que aportara respuestas a los problemas planteados; la tradición del mundo marítimo en los países que la tienen, ha provocado una transformación sucesiva de modelos precedentes, mientras que el nacimiento de administraciones más jóvenes ha configurado modelos ex novo.

De manera genérica los problemas marítimos se configuran en bloques de actividad diferenciados, aunque con evidentes conexiones:

— El mantenimiento de la soberanía nacional en el mar. Usos del mar. Aguas jurisdiccionales, ordenación de la navegación en las aguas de soberanía o jurisdicción. Protección del Estado para regular las actividades lícitas o ilícitas en la zona marítima.

— La actividad comercial, que pasa por el servicio a las comunicaciones propias, y al comercio exterior. Puede incluir los puertos.

— El tratamiento del buque: su construcción, certificación, inspección y control de actividad.

— La formación de las tripulaciones, y profesiones conexas con el mundo marítimo.

— La actividad preventiva; fuertemente condicionada por el ámbito internacional de la navegación. Conlleva una amplia actuación normativa, y puede incluir la actividad sancionadora.

— La protección y vigilancia del medio ambiente marino. Puede incluir la actividad comercial extractiva: pesca y acuicultura.

— La actividad reactiva ante el accidente: el salvamento de vidas y bienes en la mar.

Toda esta actividad, tiene una gran componente internacional y las regulaciones nacionales deben adaptarse a los Convenios acordados internacionalmente, así como recoger la actividad reguladora de la Organización Marítima Internacional, Órgano de Naciones Unidas competente en asuntos del Mar, que produce Recomendaciones y Resoluciones pertinentes en la materia.

Para canalizar la actividad normativa, nacional e internacional, así como la capacidad inspectora y sancionadora, las Administraciones se dotan de un Órgano de la Administración en el que se residen las competencias. En España, es la Dirección General de la Marina Mercante, y la Secretaría General de Pesca y el Ente Puertos del Estado, tienen también las específicas y propias. Esto es común a la mayoría de Estados.

Para canalizar las capacidades reactivas, tanto en Salvamento y ejercicio de la soberanía, es donde surge una divergencia de modelos:

a) El modelo de Coordinación Institucional. Es el modelo español. Simplemente, es una copia del modelo francés, pero carece de una figura francesa fundamental: el Prefecto Marítimo. En efecto, en Francia, el Prefecto detenta los poderes del Presidente de la República para el mar, y depende directamente del Presidente. Es un Almirante, pero con competencias de coordinación en el mundo civil marítimo, atribuidas por Ley Orgánica. Hay tres Prefectos: Mediterráneo, Atlántico y Canal de la Mancha. Es el responsable en caso de accidente, inmigración, narcotráfico, terrorismo...

El modelo español atribuye la coordinación en emergencia al Director General de la Marina Mercante, que es el Presidente de Sasemar, órgano técnico especializado.

b) El modelo de Guardacostas: integra todos los medios del Estado en un operativo, que tiene los medios y ofrece la respuesta. Es el modelo USA, Japón, Reino Unido, Italia, Suecia, etc.

¿Cómo se constituiría la Agencia Nacional de Guardacostas y el correspondiente servicio en España?

Es preciso un estudio de detalle y firme decisión gubernamental para su puesta en marcha, pero conceptualmente no presenta problemas. Los principales, probablemente, devienen de la falta de resolución adecuada de las situaciones del personal que se pueda integrar en el mismo, puesto que en nuestro modelo de Coordinación ya tenemos casi todos los elementos que pueden configurar un Guardacostas, sólo que están en diferentes regímenes laborales, que sería preciso armonizar sin tensiones:

— La Armada: es muy importante, porque un Guardacostas tiene que ofrecer una imagen uniformada, eficaz y disciplinada; y la Armada cuenta con la base adecuada. La Armada acaba de hacer una reforma interna, separando la Flota de la Acción Marítima. La Flota es todo lo que tiene una actividad y una orientación para la Defensa. La Acción Marítima es todo lo demás: los patrulleros de apoyo a misiones de pesca y de vigilancia, las comandancias de marina sin interés estratégico, las bases que no tienen un interés para la Defensa pero que ocupan enclaves insustituibles en la costa; el Instituto Hidrográfico de la Marina, con instalaciones, buques y medios de comunicaciones y cartografía... en conjunto: 3.000 efectivos humanos, 54 buques, 38 Comandancias y Ayudantías en la costa, bases, centros de buceo..., etc. Posee elementos irremplazables, como las bases: si se perdiera la Base de Mahón, sería imposible adquirir algo semejante en el Mediterráneo; lo mismo vale para zonas enteras de costa donde se podrían ubicar medios, reparar y almacenar equipos, hacer ejercicios de adiestramiento...

Evidentemente, habría que buscar la fórmula para que todo este conjunto tuviera una utilización conjunta, para seguir apoyando específicamente la actividad de la Flota Naval en lo necesario, pero para apoyar la actividad civil desde el Guardacostas. El actual personal es de Defensa.

— La Guardia Civil del Mar: es un efectivo también muy importante; fundamental para el ejercicio de la soberanía. Se ignora el número de efectivos humanos, que deben ser unos mil, y unas treinta unidades de superficie. Además, tienen puestos de vigilancia, etc. Las funciones son de vigilancia, policía, inmigración, etc. Igualmente que la Armada, deberían mantener una coordinación con Interior, a través de su cadena de mando. Es personal de Defensa.

— Aduanas: cuenta con un órgano especializado, su Servicio de Vigilancia, que tiene unos ochocientos hombres y cuarenta lanchas, además de cinco aviones y

seis helicópteros, vehículos e instalaciones en la costa. La función es de vigilancia marítima, en temas de contrabando y narcotráfico, funciones que comparten con la Guardia Civil del Mar. Son funcionarios de la Administración Central del Estado, muy especializados, pero que provienen en su mayoría del mundo de la Marina Mercante o de Pesca.

— La inspección general marítima: son los inspectores de Marina Mercante, y tiene dos vertientes: los de los buques nacionales, que también inspeccionan su construcción, además de la operativa, y los del MOU, que solo inspeccionan los buques extranjeros en nuestros puertos. En conjunto, son unos doscientos. Son funcionarios de la Administración Central del Estado. Su concurso en un Guardacostas es fundamental, por el control de la inspección en la ejecución de la normativa in situ, y la capacidad técnica especializada. Pueden ser unos excelentes formadores de inspectores operativos, que materialicen la presencia a bordo en la mar. La inspección, ahora, solamente se hace en puerto, y generalmente en forma documental: falta la presencia viva a bordo, imprescindible para aportar realidad a la presencia del Estado en la mar.

— El ISM. Instituto Social de la Marina: tiene inspectores que comprueban las condiciones laborales a bordo. También tiene barcos hospitales, y policlínicas para control de la salud laboral en los buques, y el Servicio Radiomédico. También tiene Centros especializados de Formación, en Bamio (Galicia) y otros puntos de la costa. Tiene unos trescientos elementos humanos especializados, además del personal administrativo. Son funcionarios civiles del Estado.

— El servicio de Pesca: tiene tres aviones; para la inspección a flote, utiliza los patrulleros de la Armada, cuya construcción financia. Tiene unos trescientos efectivos humanos, funcionarios del Estado.

— Sasemar: tiene casi cuatrocientos efectivos humanos propios, y gestiona otros tantos a través de contratos de gestión con empresas especializadas. Tiene 34 lanchas de salvamento, 14 buques, cinco helicópteros (todos estos medios, arrendados), y Centros en la costa. El personal no es funcionario, y no ejerce en los barcos, sólo en oficinas o en los Centros. Tiene una relación laboral ordinaria indefinida con la Sociedad, que es una Entidad Pública Empresarial.

— Las empresas contratadas por Sasemar: en especial Remasa, cuyo capital es 100% de Sasemar. Son las propietarias de los medios que opera Sasemar, y le proporcionan los buques, helicópteros y el personal de flota, los tripulantes de los barcos y helicópteros de salvamento. Al igual que el personal de Sasemar, tiene relación laboral con su empresa; en el caso de Remasa, con contratos indefinidos; en el caso de las otras empresas, con contratos por tiempo finito. En conjunto, unos cuatrocientos efectivos humanos.

Es muy difícil aventurar una fórmula integradora; pero los antecedentes que se han materializado (Ente

Público Puertos del Estado, AENA, Correos, etc.) para integrar funcionarios, siempre que se ha garantizado la estabilidad en el empleo, se ha previsto una fórmula de voluntariedad, y se han ofrecido perspectivas de proyección personal, realización laboral, etc., han sido positivas. Sería la laboralización, en un Ente Público, adscrito al Departamento que se decidiera.

1.f. Programas del Nuevo Plan

La propuesta creación de un nuevo Órgano de Gestión Integrado del Plan, que se ha designado (provisionalmente) como Agencia Nacional de Guardacostas, con competencias y estructura de nueva planta, fuerza a enunciar los programas de actuación concretos de manera meramente tentativa.

Una vez constituida, la Agencia deberá formular en el plazo más breve un programa detallado de actuación, previendo la necesaria dotación de medios para cubrir los cometidos asignados, y utilizando los recursos asignados de forma idónea para evitar las actuales redundancias operativas; de manera que la gestión integrada de medios existentes que inspira la propuesta, genere la deseada eficacia dentro de la más racional asignación de recursos y utilización conjunta del potencial existente concentrado a través de una gestión unitaria.

Con esta fundamental premisa, se enuncian los siguientes programas:

1.f.1 Programa de formación Interna:

— Dirigido a adecuar la formación de todo el personal que se integrará en la Agencia, completar su formación, marcar los criterios y objetivos de actuación, etc. Tendrá como finalidad implicar de manera activa a todo el personal en los fines de mejora que se proponen, y motivar adecuadamente al elemento humano que constituirá su realidad de trabajo.

Se materializará a través de la Escuela de la Agencia, que estará situada en Comunidad Autónoma de Asturias, en el actual Centro Jovellanos.

La Escuela diseñará los programas formativos; con un primer énfasis en la formación “in situ”, a través de equipos de formadores y apoyo en la infraestructura local.

Superada la fase inicial, la Escuela se implicará en la doble vertiente de la selección y formación de los nuevos equipos humanos que se incorporen a la Agencia, y en la promoción y desarrollo de la carrera profesional de los trabajadores de la Agencia, en especial de los que tengan actividad en las unidades marítimas operativas y en la Inspección Marítima.

1.f.2 Programa de coordinación institucional:

Definirá el marco de actuación y relaciones de la Agencia con la Comisión Nacional y con las diferentes Administraciones.

Su objetivo será el diseño, implantación, verificación y actualización de los Planes de Contingencia ante accidentes marítimos que cubran toda la casuística que se identifique.

Los Planes serán claros, comprensibles, operativos y asegurarán la coordinación del conjunto de elementos actuantes o susceptibles de mobilizarse. La Agencia los evaluará, verificará y actualizará a intervalos reguladores.

1.f.3 Programa de desarrollo normativo:

En estrecha coordinación con las Administraciones competentes, impulsarán la producción normativa en los ámbitos:

— Nacional, como materialización de las recomendaciones de la Comisión Nacional de Investigación Marítima, y cuantas fuentes operativas y técnicas motiven la generación de normativa o reglamentos técnicos.

— Internacional, mediante los adecuados canales, para completar las normas técnicas y operativas en el ámbito marítimo. Asimismo, servirá de apoyo a la Administración del Estado en su presencia técnica en los foros internacionales pertinentes y en las comisiones, grupos, convenios, etc., que precisen de apoyo técnico marítimo específico.

1.f.4 Programas de Centros:

Existen en la actualidad veintiún Centros de Coordinación de Salvamento: 3 con responsabilidad en Dispositivos de Separación de Tráfico en Galicia, Estrecho y Cabo de Gata; 1 en Madrid con funciones de coordinación, y 17 en Puertos de interés del Estado.

Ningún otro país del mundo tiene tal densidad de Centros de Salvamento especializados en relación a la longitud de su costa.

Además, los restantes Organismos que se integrarían en la Agencia tienen representación y presencia en casi la totalidad del litoral español. El número de estos otros “Centros” es indeterminado, como lo es su tipología. Sin embargo, no se posee una cobertura de comunicaciones unitaria, ni los Centros están interconectados informáticamente ni dialogan con el mismo software; carecen de Intranet y no es posible un seguimiento en tiempo real de unidades, porque tampoco hay una cobertura real de la costa.

Es preciso integrar esta dispersión y racionalizar los efectivos, dirigiendo el esfuerzo de medios técnicos y humanos a un objetivo común: la posibilidad de ofrecer al Estado el control de la zona marítima, del que ahora carece.

En consecuencia, se propone:

— Mantener, convenientemente adecuado, el Centro Nacional para ejercer funciones de coordinación operativa sobre el conjunto de misiones que se asignen.

Se dimensionará proporcionalmente en recursos humanos y técnicos.

— Concentrar la Red de Centros Coordinadores de Salvamento en seis ubicaciones litorales, tres coincidentes con los actuales que tienen tareas de supervisión de tráfico marítimo situados en Tarifa, Finisterre y Almería, más dos similares con idéntica función que coincidirán con los actuales de Las Palmas y Tenerife, y a los que se les dotará de competencias y equipos para realizar dicha función de control en el Archipiélago, como más adelante se explicará y otro en el Cantábrico coincidente con el actual de Gijón.

En estos Centros habrá servicios independientes pero interconectados, para el Control de Tráfico Marítimo y para el Servicio de Salvamento; y concentrarán el apoyo operativo y de comunicaciones en sus respectivas fachadas marítimas y zonas de responsabilidad segunda de salvamento.

Los restantes catorce Centros de Salvamento actuales, que están situados en puertos, y no tienen la necesaria cobertura de comunicaciones ni de radar; deberán entrar en un proceso de racionalización conjunto con el resto de ubicaciones de la Agencia y se utilizarán como Centros de la Agencia.

Cada Centro de la Agencia, localizado en el lugar o lugares que sean adecuados a los fines propuestos, integrarán los elementos técnicos y de comunicaciones necesarios para los fines asignados.

Todos los Centros de la Agencia, y los Centros de Salvamento, estarán unidos con el mismo sistema informático y de comunicaciones. Tendrán bases de datos específicos que se podrán consultar en red interna.

Para las funciones específicas de salvamento asignadas, contarán al menos con los siguientes elementos técnicos:

— Sistema AIS, Sistema de Identificación Automática de buques previsto en la normativa internacional SOLAS de la Organización Marítima Internacional.

— Sistema de Gestión Informática y Base de Datos.

— Estaciones remotas telemandadas para control radar de las zonas de costa y mar territorial con suficiente grado de conflictividad para precisar cobertura en tiempo real.

— Sistema de comunicaciones INMARSAT que permita la comunicación vía satélite a cualquier buque mercante.

— Sistema de llamada selectiva digital y conexión de red de escucha de emergencia.

1.f.5 Programa de Bases Logísticas:

Aprovechando las existentes de Organismos que se pueda integrar en la Agencia, se estudiará la constitución de Bases Logísticas propias para mantener los medios navales, los equipos especializados y, en su

caso, los medios anticontaminación; además de asegurar el entrenamiento del personal especializado.

El mantenimiento es pieza fundamental de la operativa. En especial, y en función de la integración de la Armada en el esquema propuesto para la Agencia Nacional de Guardacostas, se evaluará su enorme potencial logístico para colaborar en el fin propuesto.

1.f.6 Esfuerzo presupuestario:

El plan integrador que se propone no debe suponer incremento del gasto público previsto. La suma de las asignaciones presupuestarias a los organismos que se integren en la Agencia deberá ser adecuada inicialmente.

La supresión de redundancias en equipos, medios operativos y de la erradicación de duplicidades operativas, generarán a medio plazo más eficacia que permitirán reducir el esfuerzo que en estos momentos se asigna, lo que debe constituir un objetivo de la Agencia con la premisa de mantener y potenciar los niveles de protección actuales.

1.f.7 Programa de medios de salvamento, y lucha contra la contaminación:

Para materializar la actuación específica de salvamento en la mar, se propone el siguiente programa:

1.f.7.1 Subprograma de Buques de Salvamento.

Remolcadores de altura con capacidad adecuada de respuesta al tamaño de los buques y características del tráfico que sostiene nuestro litoral.

Se irán construyendo siete nuevas unidades, con las características que se indican, pero habida cuenta de su actual necesidad y la demora de nuevas construcciones, se procederá de inmediato a contratar cuatro unidades adecuadas en el mercado internacional, dando de baja otras tantas de las existentes, habida cuenta de su ineficacia. Las tripulaciones se recomienda que continúen, tras el cursillo de adaptación al nuevo Buque.

El número total (probablemente nueve, como sugiere el vigente Plan) y las ubicaciones, se establecerá por la nueva Agencia Nacional de Guardacostas. Tendrán capacidades para lucha contra productos químicos tóxicos, y equipos y capacidad operativa en ambiente radioactivo. Deberán cumplir con las siguientes características básicas:

— Tanques con calefacción y capacidad de recogida y autobombeo para 500 toneladas de hidrocarburo, eslora superior a 60 metros, capacidad de tiro superior a 120 toneladas para el remolque de buques, y operativa todo tiempo.

De las siete nuevas unidades, dos se situarán en Canarias, una en Gran Canaria y la otra en Tenerife, una en el Cantábrico, dos en Galicia, otra en el Estrecho. Las restantes tres hasta el total propuesto de nueve, estarán en el Mediterráneo y una de ellas concretamente en Baleares.

1.f.7.2 Subprograma de prevención y lucha contra la contaminación:

1.f.7.2.a. Buques recogedores de contaminantes. Cuatro unidades, una por fachada marítima y Canarias, de adecuado porte y características. Igual norma sobre productos químicos y radioactivos. Hasta la entrega de las unidades precisas de nueva construcción, se transformarán al menos dos buques adecuados existentes, mediante la conveniente obra de transformación.

Características básicas: eslora superior a 100 metros. Capacidad de recogida propia superior a 500 Tms/hora. Capacidad de almacenamiento, superior a 5.000 toneladas. Calefacción en tanques. Elementos propios de propulsión. Decantado y bombeo de hidrocarburos en y desde tanques.

1.f.7.2.b. Bases de actuaciones:

Cuatro bases con elementos de lucha contra la contaminación, situadas en:

- Galicia.
- Canarias (en 2 ubicaciones en islas separadas).
- Mediterráneo (preferentemente con sede en Tarragona).
- Bahía de Algeciras.

Contarán, como mínimo, con el siguiente equipamiento:

- 12 Barreras Oceánicas (600 metros).
- 24 Barreras de Puerto.
- 24 Bombas Skimmer.
- Equipos de limpieza de rocas por chorro de agua y otros.
 - Absorbentes, dispersantes homologados, tanques flotantes, etc.
 - Equipos personales de recogida (transporte, botes, palas, rascadores, etc.).
 - 50 tanques de almacenamiento fijos y plegables.
 - Todos estos equipos de las Bases, serán complementados por los exigibles a las Empresas que manipulen hidrocarburos.

1.f.7.3 Subprograma de Unidades de salvamento (lanchas):

Se enfatizará la utilización de las unidades procedentes de los otros organismos y cuerpos que se integren en la Agencia, para disponer de una flota moderna y eficaz adecuada a las misiones integrales de la Agencia.

1.f.7.4 Subprograma de Flota aérea:

En principio, se utilizarán los aparatos de los organismos que se integren en la Agencia, pero se instalará

en las aeronaves los aparatos, elementos de detección y seguimiento de contaminantes. Además de su actuación en accidentes, se potenciará el factor disuasorio de las fuentes de contaminación marina operativa (vertidos) mediante la detección y sanción de infracciones. Evidentemente, se les asignarán las misiones del conjunto de competencias de la Agencia.

1.f.8 Programa de Formación externa e Investigación:

1.f.8.1 Marítima:

Se potenciará en el Centro Jovellanos como escuela de formación del personal de la Agencia, Centros de Salvamento de las Comunidades Autónomas, y para formar en las técnicas del salvamento y la lucha contra la contaminación a todo el personal de la flota mercante y pesquera, así como a los ayuntamientos litorales. Desarrollará y pondrá a disposición del conjunto de la sociedad los elementos de cultura, formación y conocimiento específico necesario, con el objetivo de introducir en la enseñanza escolar el conocimiento de esta problemática, los elementos de protección y control, la vehiculización de las respuestas, etc. Es preciso conseguir que la sociedad conozca y comprenda los problemas marítimos, que son consustanciales a nuestra identidad física y geográfica.

1.f.8.2 Formación en lucha contra la Contaminación Marina:

Se creará un centro específico de investigación y formación para proporcionar respuesta en formación e investigaciones sobre la contaminación marítima derivada no solamente de accidentes marítimos, sino la generada desde tierra, con cuatro sedes en el territorio nacional: Galicia, Islas Canarias, Bahía de Algeciras y Tarragona. Con modelo en el Cedre, tendrá la necesaria capacidad técnica, personal científico y formativo, etc., para desarrollar un acervo de conocimiento español en la materia, fundamental para poder planificar adecuadamente la reacción a estas situaciones.

1.f.9 Programas específicos de la Agencia:

En función de las misiones finalmente atribuidas (contaminación, inmigración, contrabando, delincuencia, seguridad marítima, inspección de buques, vigilancia pesquera, etc.) se desarrollarán los programas complementarios que resulten.

La economía de escala generada con la integración de funciones, en todos los países donde se ha implantado el modelo de Guardacostas (Estados Unidos, Reino Unido, Japón, Australia, Suecia, Grecia, Noruega, etc.) siempre ha permitido una mejora en la respuesta, puesto que las funciones asignadas (vigilancia de pesca y detección de contaminación por ejemplo) a las unida-

des marítimas, eliminan redundancias y permiten potenciar su eficacia funcional.

1.f.10. Financiación:

Será pública, mediante subvención a la explotación, y dotación para inversiones. Para las inversiones en buques de salvamento y anticontaminación, se solicitará financiación comunitaria; hay numerosos precedentes de ayudas de Bruselas en este capítulo. A priori, la suma de las subvenciones a todos los Organismos que se pretende integrar, debería ser igual a la necesaria, no debiendo a priori prever un aumento en el gasto, mas que derivado de la creación de los Centros tecnológicos anticontaminación de nueva creación de Galicia y Canarias, que son totalmente imprescindibles.

1.f.11. Objetivo de futuro:

Por último, se propone como Objetivo el propugnar en la Unión Europea la creación de una Agencia de Guardacostas Europea con la que se coordinaría la Agencia Nacional de Guardacostas española. La dimensión del problema, en su conjunto, es supranacional, y así debería ser la respuesta. En la mar no hay fronteras.

Actuaciones puntuales complementarias al plan:

2. Propuesta de modificación del dispositivo de separación de tráfico marítimo existente junto al Cabo Finisterre en Galicia.

El Cabo Finisterre, es una de las zonas de mas alta densidad de tráfico a escala mundial, al ser dicho punto de obligada recalada para todos los buques que se dirigen o proceden de puertos del Mediterráneo, Sudamérica, África Occidental, Asia y África Oriental, su destino está en los puertos del Norte de Europa, las Islas Británicas, el Canal de la Mancha, el Cantábrico, y viceversa.

El conjunto del tráfico mercante que ha notificado su paso por el actual Dispositivo, situado frente al Cabo Finisterre, ha sido el que figura en el cuadro a continuación.

Año	Total buques	Transportando MM.PP
1998	35.518	10.559
1999	41.289	11.717
2000	44.568	12.834
2001	44.331	12.604
2002	43.209	12.446

Pero es de reseñar que esto, con ser importante, no es mas que una fracción del tráfico mercante; toda vez

que la notificación no es obligatoria mas que para los buques que transporten mercancías peligrosas, definidas en el Código IMDGC (International Maritime Dangerous Goods Code) o Código de Mercancías Peligrosas como habitualmente se le conoce, editado por la Organización Marítima Internacional; por lo que el total de buques que cursan o atraviesan el dispositivo, es de más del doble de los que comunican su paso.

Además, la zona es habitualmente frecuentada por los buques pesqueros, en especial gallegos, que faenan a los caladeros de la zona, muy ricos y que proporcionan medio de vida a las economías de la zona. Este paso de buques mercantes constituye un factor adicional de riesgo para esta, ya de por sí, arriesgada actividad pesquera.

La naturaleza de muchos de los accidentes sucedidos en la zona, indica que si el tráfico mercante discurre a mayor distancia de la costa, las consecuencias del accidente se podrían evitar o disminuir. En efecto, una parada de máquinas por cualquiera de las causas que la pueden originar, hace que los buques sin gobierno se dirijan a la costa a una velocidad de deriva de casi tres nudos, a causa de la corriente y los vientos dominantes del tercer y cuarto cuadrante en la zona, y provoca la necesidad de actuar en un plazo breve de tiempo, de escasas horas antes de que el buque se precipite en la costa y provoque una tragedia.

Si el tráfico estuviera más separado, los servicios de rescate dispondrían de más tiempo para actuar; e incluso los responsables de planificar la reacción podrían contar con un plazo de tiempo que es vital para poder valorar las opciones y tomar la acción más favorable.

Adicionalmente, el tráfico pesquero podría beneficiarse de una zona en calma, que le permitiría realizar su actividad en la zozobra constante de un tráfico de mucho mayor porte que pone en peligro la actividad, y las vidas de los pescadores que tienen este modo de procurarse el sustento como única actividad.

Pero la modificación de un Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo como este, que está situado fuera del mar territorial español, no es competencia del Gobierno, sino que la función de éste es la de proponer su modificación ante el órgano Internacional competente, la Organización Marítima Internacional; y planificar y cumplir un detallado trámite que se inicia ante el Subcomité de Navegación y que sigue ante el Comité de Seguridad Marítima, ambos del indicado órgano de Naciones Unidas.

El cometido de estos Comités y Subcomités se centra en examinar la propuesta, en este caso española, y comprobar que está suficientemente fundada en razones de procedencia y oportunidad, y asimismo que cumple con los requisitos técnicos internacionalmente exigibles.

Entre otros, estos requisitos obligan al Estado costero, España, a proporcionar a los buques un medio de situación adicional o alternativo a los medios de situa-

ción a bordo; de manera que quede suficientemente garantizado que los buques pueden determinar con precisión su situación en el dispositivo, aun en el hipotético caso de un fallo en los sistemas propios de situación.

Hay que tener en cuenta, que a la distancia a la que circulan estos buques mercantes, y a la que se solicita que lo hagan en el futuro, no es visible la costa a simple vista; por lo que la navegación se apoya solo en medios electrónicos y radioeléctricos, y la norma internacional exige una alternativa redundante basada en tierra, para garantizar el hipotético pero posible fallo de los sistemas propios.

Pues bien; los sistemas basados en tierra que existen en la actualidad para el Dispositivo frente a Cabo Finisterre, se encuentran al límite de sus capacidades con el actual Dispositivo; que desgraciadamente ha demostrado que se encuentra demasiado próximo a tierra, y que es muy conveniente su alejamiento si queremos evitar en el futuro situaciones similares a la que ha provocado el «Prestige».

Además, el actual Dispositivo solo cuenta con dos vías, una para los buques que proceden hacia el Norte, y la otra para los buques que se dirigen al Sur. Todos los buques mercantes deben circular por ellas; cuando la prudencia aconseja que haya una separación entre los que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, y aquellos otros cuyas cargas no suponen un riesgo mayor que el derivado del común accidente marítimo.

Habida cuenta de la peligrosidad de las cargas tipificadas en el antes reseñado Código de Mercancías Peligrosas, nuestro criterio es que procede separarlos de los otros buques, y que circulen incluso más alejados que los que llevan cargas ordinarias, en sus propias vías; con lo que se salvaguardará con mayor eficacia la seguridad de la navegación en la zona.

En consecuencia, el Gobierno español deberá adoptar las siguientes decisiones:

1. Modificar las ayudas a la navegación en tierra en la zona de Cabo Finisterre, adecuándolas para que permitan a los buques determinar con precisión su posición a mayor distancia de tierra que en la actualidad; de manera que se puedan cumplir las prescripciones al efecto que previene el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la Mar de 1972, en su forma actual, en conformidad con el Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el Mar-SOLAS. El sistema de señalización marítima seguirá las recomendaciones de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM-IALA).

2. Asimismo, a que eleve a la Organización Marítima Internacional, organismo de Naciones Unidas competente en la materia, a través de sus Comités especializados, un Proyecto conforme con las Disposiciones Generales sobre organización del Tráfico Marítimo, que aleje más hacia el Oeste el actual Dispositivo

de Separación de tráfico marítimo frente a Finisterre, hasta donde sea técnicamente posible en función de las antes mencionadas ayudas a la navegación, aunque siempre dentro de nuestra Zona Económica Exclusiva; y además, a que dote a dicho Dispositivo de cuatro vías diferentes de circulación; dos hacia el Norte y otras dos hacia el Sur; y cada una de ellas canalice de forma separada el tráfico de los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, de las que no las llevan. Circularán más hacia el Oeste, los buques que porten mercancías peligrosas o contaminantes.

3. Establecimiento de una zona de especial protección en Canarias, así como medidas de ordenación de la navegación en dicha zona.

España es parte contratante del Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, que está incorporado a nuestro ordenamiento y publicado en el BOE núm. 39, de 14 de febrero de 1997. También se le conoce internacionalmente, como el Convenio de Jamaica; o más gráficamente, como la Ley del Mar.

Entre otras previsiones, su artículo 65, titulado «Mamíferos Marinos» dice textualmente:

«Los Estados cooperarán con miras a la conservación de los mamíferos marinos y, en el caso especial de los cetáceos, realizarán, por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, actividades encaminadas a su conservación, administración y estudio».

Y el Artículo 194 del mismo texto, titulado «Medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino», dice:

«1. Los Estados tomarán, individualmente o conjuntamente según proceda, todas las medidas compatibles con esta Convención que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, utilizando a estos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, y se esforzarán por armonizar sus políticas al efecto...»

3.b La contaminación producida por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar, prevenir la evacuación intencionada o no y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques;

5. Entre las medidas que se tomen de conformidad con esta parte figurarán las necesarias para proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezgadas, amenazadas o en peligro».

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, con sus enmiendas y Protocolos adicionales, firmado por España en 1979 y ratificado mediante Instrumento de ratificación de 22 de junio de 1984 (BOE núms. 249 y 250, de 17 y 18 de octubre de 1984), comúnmente denominado MARPOL (abreviatura de Marine Pollution), define en sus Anexos I, II y V a determinadas áreas marítimas como «áreas especiales»; en las que, por razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas así como el tráfico marítimo que soportan, se exige la adopción de disposiciones obligatorias para la prevención y control de la contaminación marítima.

Bajo este Convenio Internacional, estas áreas especiales tienen un nivel de protección más elevado que el resto de áreas marítimas.

El Mar Mediterráneo, por ejemplo, es un «área especial», y como tal goza de normas específicas más severas que el resto de los mares, así como el Báltico, el Mar Negro, el Rojo, el Atlántico Noroccidental, el Golfo de Adén, el Océano Antártico, etc.

Una «Zona marítima Especialmente Sensible» (PSSA: Particularly Sensitive Sea Area), es un área que requiere de una especial protección a través de actuación específica acordada en la Organización Marítima Internacional (OMI), a causa de su relevancia por razones ecológicas científicas o socioeconómicas; y que puede ser vulnerable al daño causado por la actividad marítima internacional.

Los criterios para identificación de Zonas Marítimas Especialmente Sensibles (PSSA), y los criterios para designar «áreas especiales» no son incompatibles. En muchos casos, una Zona Marítima Especialmente Sensible puede entrar dentro de un área especial, y viceversa.

Existen en la actualidad cinco Zonas Marítimas Especialmente Sensibles en el mundo: La Gran Barrera Australiana; el Archipiélago cubano de Sabana-Camagüey; la Isla Colombiana de Malpelo; la zona de los Cayos de Florida en Estados Unidos, y el Mar de Wadden en Europa del Norte, que ha sido calificado como tal recientemente, en octubre de 2002.

Cuando un área se aprueba en la Organización Marítima Internacional, como Zona Marítima Especialmente Sensible, se pueden implantar de forma compatible con el Derecho Internacional medidas para controlar la actividad marítima en dicha zona; como por ejemplo, medidas de organización del tráfico marítimo (dispositivos de separación), aplicación estricta de equipos y control de descargas MARPOL en los buques, especialmente en los petroleros; y la instalación de Centros para el Control de Buques (VTS).

El procedimiento y criterios para la designación de una tal Zona Marítima, está publicado en la Resolución A 720 de la 17 Asamblea de la OMI; y garantiza que todos los intereses en juego están contemplados: los del Estado Costero, los países de Pabellón, la comuni-

dad marítima y los intereses ecológicos, en base a la información científica, técnica y económica que es preciso aportar para obtener la aprobación Internacional en dicho órgano especializado de Naciones Unidas.

La Zona Marítima de Canarias, que en la actualidad carece de cualquier protección especial, tiene sin duda más que sobrados méritos para merecer la consideración de cualquiera de las indicadas figuras internacionales.

Tiene localizadas en su Zona Marítima varias colonias de cetáceos marítimos, en especial de la familia de los globicéfalos, que están en clara regresión si no en vías de extinción en el mundo, y que constituyen además un factor de interés para la comunidad científica y de explotación de un turismo ecológico y de calidad; en el marco de los Artículos 65 y 194 de la Ley del Mar.

Canarias está en la ruta de los petroleros que proceden del Cabo de Buena Esperanza y transportan el petróleo para Europa, y viceversa; lo que genera un factor de riesgo, y produce además una contaminación operacional endémica, por los vertidos operacionales que estos buques hacen en la zona, que al carecer de una protección especial al amparo de las previsiones de MARPOL, no puede limitarse ni vigilarse adecuadamente.

Además de los treinta mil buques que anualmente visitan el conjunto de los puertos canarios, hay un tráfico de paso entre las islas que genera una contaminación de todo tipo: de hidrocarburos por las causas descritas, de contaminación acústica por el ruido de máquinas y propulsores marinos; de emisiones atmosféricas, etc.; y además suponen un potencial de accidente con consecuencias incalculables.

Habida cuenta de la obligación que el Estado tiene de proteger estas costas, en las que existen tanto la citada diversidad biológica especial, como una fuerte dependencia económica de los recursos generados en la costa, resulta pertinente que el Gobierno español impulse el:

1. Estudiar y documentar, con los criterios internacionalmente aceptados en la Resolución A720 (17) de la OMI, las especificidades existentes en la Zona Marítima de Canarias, para elevar la correspondiente solicitud a la Organización Marítima Internacional, en la que se proponga la designación de la Zona Marítima de Canarias como Área Especial o como Zona Marítima de Especial Protección, o ambas habida cuenta de su complementariedad, de conformidad con el Convenio Internacional MARPOL y demás Disposiciones Internacionales relevantes.

2. Incluir en dicha petición a la OMI las medidas de especial protección que sean procedentes para evitar, disminuir y controlar la contaminación marina con fuente de emisión en los buques, no inferiores a los que ya existen en las otras zonas especiales marítimas del mundo.

3. En especial, solicitar la exclusión de la navegación por dicha zona a los buques petroleros, y a todo buque que transporte mercancías peligrosas o contaminantes, que naveguen en tránsito; y que se impongan especiales medidas de control sobre los buques que porten dichas mercancías y se dirijan o salgan de los puertos canarios.

4. Que dentro de las facultades para disponer medidas de organización del tráfico marítimo (dispositivos de separación) que tiene el Estado, y conjuntamente con el Expediente de designación de Zona de Especial Protección que se ha indicado, España proponga a la OMI el establecimiento de un Dispositivo de Separación de tráfico situado al Oeste de Canarias, alejado al menos veinte millas más al Oeste de las costas más occidentales insulares, y que sea de uso obligado por todos los buques que transporten hidrocarburos o mercancías peligrosas y contaminantes como definidas en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), que naveguen en tránsito por la zona; es decir, que no se dirijan ni procedan de puertos situados en el Archipiélago.

5. Ordenar la construcción instalación y puesta en funcionamiento de un Centro de Control de Tráfico Marítimo, con elementos técnicos para controlar el citado Dispositivo; y con adecuados medios técnicos y aeromarítimos (buques y aeronaves) para controlar, y actuar según sea procedente con el tráfico marítimo que lo utilice, incluyendo facilitar el Salvamento de personas y bienes implicados.

Habida cuenta de la peculiaridad del Archipiélago, se propone el siguiente programa específico:

El litoral peninsular son líneas de costas continuadas en donde cada Centro de Salvamento enlaza o conecta con el vecino, pudiéndose movilizar en caso necesario medios aéreos, marítimos y de Lucha contra la Contaminación (LCC) pertenecientes a Centros cercanos.

En Canarias no hay conexión entre los dos Centros existentes y los medios hay que tenerlos en Canarias, no se puede esperar a que lleguen refuerzos que están a más de 800 millas, ya que llegarían tarde.

La zona S.A.R. CANARIAS de responsabilidad española en Salvamento Marítimo, asignada por la OMI es la zona más extensa del Estado, más de 1.000.000 Km².

Es atravesada por más de 35.000 buques mercantes (datos oficiales) cada año y muchos de ellos son Petroleros, buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes, buques con residuos nucleares, etc.

En la cifra de 35.000 buques citada no están los buques de Pesca ni los de Recreo, actividad ésta última en constante aumento (son unas 12.000 las embarcaciones de Recreo y siguen aumentando).

También hay un tráfico importante de embarcaciones deportivas a vela, que recalán por Canarias en la época de los vientos Alisios favorables para después atravesar el Atlántico hasta América.

Hay un importante tráfico de Buques Cruceros con unas 3.000 personas a bordo entre pasajeros y tripula-

ciones. Cada año estos buques requieren unas veinte operaciones de evacuación de heridos o enfermos que realiza Salvamento marítimo.

El tráfico portuario generado por las dos Autoridades Portuarias, la de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, suman aproximadamente otros 35.000 buques más.

Por el hecho de no tener delimitada la Zona Económica Exclusiva de 200 millas, al tener consideración de Archipiélago de Estado, en Canarias hay dificultades para intervenir en aguas entre las Islas, que son aguas internacionales con el «derecho de paso inocente» de todos los buques.

La falta de vigilancia y no disponer de un medio de «alerta temprana» para la lucha contra la contaminación deliberada de los buques petroleros, hace que no se puedan controlar las operaciones de «limpiezas de tanques» que realizan estos buques incumpliendo el Convenio Marpol que realizan vertidos ilegales de petróleo.

Cuando los buques-tanques de Crudo finalizan la descarga en los puertos del Norte de Europa y del Mediterráneo, comienzan las operaciones de limpieza al rebasar Finisterre y a la salida del Estrecho. Cualquier vertido que se realice, de noche casi siempre, en la zona del Estrecho de Gibraltar a más de 700 millas de las Islas, llega indefectiblemente tiempo después a Canarias en forma de «bolas de piche» flotantes arrastradas por los vientos Alisios dominantes y por la corriente marina de Canarias de dirección Sudoeste, fija casi todo el año.

No se puede saber varias semanas después del vertido, ni qué barco lo hizo ni cuándo y dónde lo realizó, solo se sabe que viene del Norte.

Las costas insulares abiertas al Norte, están expuestas a los vientos Alisios y soportan una mar tendida o mar de fondo con olas de varios metros de altura y esta situación marítima en las vertientes abiertas al Norte dura casi todo el año.

Por el contrario las costas insulares de la vertiente Sur, están a sotavento y por lo menos cerca de la costa son más abrigadas.

Hace falta más embarcaciones «todo tiempo» y de «intervención rápida» debido al clima marítimo y a las grandes distancias que hay que recorrer para atender una llamada de socorro y llegar a tiempo. Supongamos una embarcación de salvamento con base en S/C de La Palma. Si se produce una llamada de auxilio en Tazacorte, al oeste de la Isla, para llegar a la zona se tardaría más de una hora. Llega muy tarde y de su rápida intervención puede depender una vida.

Por consiguiente, deberá disponerse en Canarias de:

— Dos buques de Salvamento de nueva tecnología, en permanencia.

— Una embarcación de Salvamento «todo tiempo» en cada isla.

— Dos Bases de lucha contra la contaminación, con el material que se indicó.

— Se asegurará la cobertura radar y comunicaciones, con seis estaciones remotas que integrarán la señal en los actuales Centros de Las Palmas y Tenerife, que estarán interconectadas informáticamente. Los Centros contarán con operadores diferentes para Control del Tráfico y para la gestión del Salvamento.

— Además, se someterá a aprobación internacional un Plan de Navegación que regule el tráfico entre islas, con los necesarios Dispositivos de separación del Tráfico, para canalizar el tráfico mercante en seguridad.

4. Programa específico para la Bahía de Algeciras

La Bahía de Algeciras es un espacio singular, situado en una zona marítima única en nuestro Estado, el Estrecho de Gibraltar, que soporta un tráfico marítimo de primer orden a escala mundial, y en el que se producen de manera cotidiana episodios conectados con la seguridad de la navegación, la seguridad del Estado, la emigración en la Unión Europea, etc.

Por no ser repetitivos, obviaremos las cifras que se han barajado innumerables veces, de tránsito de buques mercantes, de transporte de sustancias peligrosas y contaminantes, de materiales radioactivos, etc.

La presencia en la Bahía de diversas empresas que vierten sus residuos al mar, amén de la actividad de suministro de combustible a flote (bunkeriner), supone un foco de contaminación que ha producido 42 vertidos detectados en las últimas temporadas, amén de un número estimado en el triple de otros de los que no se ha dado cuenta ni razón.

Como es sobradamente conocido, las aguas de la Bahía soportan una situación de facto, que no de derecho: a pesar de las previsiones acordadas en el Tratado de Utrech, hay un reconocimiento español a unas aguas de uso privativo del Peñón, que lo circundan a una distancia variable pero conocida; y que en la Bahía, ocupan casi la mitad de su superficie.

En esta zona, tiene lugar una intensa actividad de suministro de combustible a buques mercantes, casi el triple de la que se desarrolla en la zona española; y en condiciones de ausencia de control que han quedado patentes en el accidente del «Prestige»; y que ocasiona una contaminación endémica que constituye un indeseable factor que es preciso erradicar; y que solo depende de la voluntad de las autoridades de la roca por hacer cumplir en aguas de la Bahía, la normativa internacionalmente acordada en OMI por el Gobierno del Reino Unido.

La persistencia del problema local, la inevitable existencia de las causas de accidente potencial derivadas de la existencia del Estrecho, y la extrema singularidad de la zona, mueven a la necesidad de avanzar un Plan específico que permita aportar soluciones y avanzar en la corrección de los problemas existentes.

El Plan se vertebrará a través de los siguientes mecanismos:

— La confección de un Plan de Emergencias Integral, que asegure una respuesta al conjunto de situaciones potencialmente peligrosas, derivadas de la actividad marítima. El Plan contendrá un estudio de la tipología de riesgos, identificará la Autoridad Competente, definirá los medios preventivos y operativos, y establecerá los mecanismos de respuesta.

Explícitamente, identificará los mecanismos de coordinación con la Administración local, así como con la Comunidad Autónoma; definiendo los necesarios Comités de Coordinación, su composición, activación y los medios aportados.

El Plan contendrá los elementos para facilitar la formación especializada, los mecanismos de coordinación del voluntariado, y los medios de respuesta.

Definirá los lugares para recuperación de fauna y especies amenazadas por los vertidos, y potenciará la conservación de la vida animal.

Contendrá los elementos de protección estable de las zonas identificadas como de mayor protección: estuarios, humedales, lugares de reproducción de aves y otras especies particularmente sensibles.

Implicará a la Industria local con actividad marítima, tanto con medios humanos especializados, como definiendo su concreta aportación en equipamiento y medios de transporte; y le asignará funciones en los ejercicios y en el procedimiento de respuesta.

El Plan definirá los mecanismos de actualización, mediante ejercicios periódicos y programados.

Una Autoridad superior externa ejercerá la Alta Inspección del Plan, y garantizará su vigencia operativa y funcional, reportando anualmente a las Administraciones competentes en el Estado y la Comunidad de Andalucía.

— Realizar una propuesta motivada para situar una zona o puerto de refugio, en el ámbito del Estrecho, para proporcionar respuesta eventual a los buques con problemas. Dicha zona, que se estudiará en coordinación con los Estados de la zona, cumplirá los criterios que al efecto se establezcan en la Organización Marítima Internacional; y se dotará de medios técnicos y efectivos humanos, para proporcionar respuesta a los accidentes marítimos. Se asociará a la Unión Europea, a través de la Agencia para la Seguridad Marítima, en la materialización de este proyecto, por la componente internacional intrínseca.

— Reforzar las medidas de control del suministro de combustible a buques a flote, en coordinación con el Reino Unido. Potenciar la construcción de un tipo de instalación flotante que permita abrigar esta actividad, y contener los derrames que se suceden; amén de reforzar la actividad inspectora a flote, y los medios de vigilancia marítima.

— Reforzar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación en la zona. En especial, se sustituirán los actuales Buques de salvamento, teóricos remolcadores de altura y buques anticontaminación pero que han demostrado unas capacidades muy limitadas; y se situarán verdaderos buques especializados: dos remolcadores de altura en el Estrecho, certificados para remolcar en situación de temporal a los grandes petroleros que transitan el Estrecho cuando navegan a plena carga; y dos buques anticontaminación con capacidad operativa y de almacenamiento superior a las mil toneladas. Al menos uno de ellos, tendrá capacidad para actuar en riesgo nuclear, habida cuenta que existe dicho transporte en el Estrecho.

— Situar en Bahía una Base logística con medios de lucha anticontaminación: barreras, skimmers, unidades de limpieza de playas y rocas, trajes, palas, tanques de almacenamiento, vehículos con bombas de succión... etc; con el fin de posibilitar la rapidez de actuación. El Plan de Emergencias designará los potenciales utilizadores, y planificará la familiarización con el equipo.

— Potenciar los medios de Inspección de la Administración Marítima en la zona, tanto en Algeciras como en los puertos en la zona de influencia del Estrecho, con el fin de aumentar la acción preventiva, y realizarla tanto en el puerto o puertos, como a flote, en los buques fondeados en Bahía. Diseñar un Programa de Colaboración con el Reino Unido, similar al que ya tiene España para los buques pesqueros gallegos con pabellón británico, para coordinar o delegar la inspección a flote indistintamente del punto de fondeo del buque en Bahía, e indistintamente de la supuesta competencia reclamada por razón de territorio.

— Diseñar e implantar un Plan de formación de la sociedad al efecto; explicando los riesgos y las medidas correctoras y preventivas; y divulgarlo ampliamente en los medios, en las escuelas, centros de formación etc.

5. Programa específico para Baleares

España es parte contratante del Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, que está incorporado a nuestro ordenamiento y publicado en el «BOE» núm. 39, de 14 de febrero de 1997. También se le conoce internacionalmente, como el Convenio de Jamaica; o más gráficamente, como la Ley del Mar.

Entre otras previsiones, su artículo 65, titulado «Mamíferos Marinos» dice textualmente:

«Los Estados cooperarán con miras a la conservación de los mamíferos marinos y, en el caso especial de los cetáceos, realizarán, por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, actividades encaminadas a su conservación, administración y estudio».

Y el artículo 194 del mismo texto, titulado «Medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino», dice:

«1. Los Estados tomarán, individualmente o conjuntamente según proceda, todas las medidas compatibles con esta Convención que sean necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, utilizando a estos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, y se esforzarán por armonizar sus políticas al efecto...

3. b) La contaminación producida por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar, prevenir la evacuación intencionada o no y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques;

5. Entre las medidas que se tomen de conformidad con esta parte figurarán las necesarias para proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmadas, amenazadas o en peligro.»

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, con sus enmiendas y Protocolos adicionales, firmado por España en 1979 y ratificado mediante Instrumento de ratificación de 22 de junio de 1984 («BOE» núms. 249 y 250, de 17 y 18 de octubre de 1984), comúnmente denominado MARPOL (abreviatura de Marine Pollution), define en sus anexos I, II y V a determinadas áreas marítimas como «áreas especiales»; en las que, por razones técnicas relacionadas con sus condiciones oceanográficas y ecológicas; así como el tráfico marítimo que soportan, se exige la adopción de disposiciones obligatorias para la prevención y control de la contaminación marítima.

Bajo este Convenio Internacional, estas áreas especiales tienen un nivel de protección más elevado que el resto de áreas marítimas.

El Mar Mediterráneo, por ejemplo, es un «área especial», y como tal goza de normas específicas más severas que el resto de los mares, así como el Báltico, el Mar Negro el Rojo, el Atlántico Noroccidental, el Golfo de Adén, el Océano Antártico, etc.

Una «Zona Marítima Especialmente Sensible» (PSSA: Particularly Sensitive Sea Area), es un área que requiere de una especial protección a través de actuación específica acordada en la Organización Marítima Internacional (OMI), a causa de su relevancia por razones ecológicas, científicas o socio-económicas; y que puede ser vulnerable al daño causado por la actividad marítima internacional.

Los criterios para identificación de Zonas Marítimas Especialmente Sensibles (PSSA), y los criterios

para designar «áreas especiales» no son incompatibles. En muchos casos, una Zona Marítima Especialmente Sensible puede entrar dentro de un área especial, y viceversa.

Existen en la actualidad cinco Zonas Marítimas Especialmente Sensibles en el mundo: La Gran Barrera Australiana; el Archipiélago cubano de Sabana-Camagüey; la Isla Colombiana de Malpelo; la zona de los Cayos de Florida en Estados Unidos, y el Mar de Wadden en Europa del Norte, que ha sido calificado como tal recientemente, en octubre de 2002.

Cuando un área se aprueba en la Organización Marítima Internacional, como Zona Marítima Especialmente Sensible, se pueden implantar de forma compatible con el Derecho Internacional medidas para controlar la actividad marítima en dicha zona; como por ejemplo, medidas de organización del tráfico marítimo (dispositivos de separación), aplicación estricta de equipos y control de descargas MARPOL, en los buques, especialmente en los petroleros; y la instalación de Centros para el Control de Buques (VTS).

El procedimiento y criterios para la designación de una tal Zona Marítima, está publicado en la Resolución A 720 de la 17 Asamblea de la OMI; y garantiza que todos los intereses en juego están contemplados: los del Estado Costero, los países de Pabellón, la comunidad marítima y los intereses ecológicos, en base a la información científica, técnica y económica que es preciso aportar para obtener la aprobación Internacional en dicho órgano especializado de Naciones Unidas.

El Convenio Internacional para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación, y protocolos anejos, hecho en Barcelona el 16 de Febrero de 1976 («BOE» núm. 44, de 21 de febrero de 1978), y conocido mundialmente como «El Convenio de Barcelona», representa el complemento a la anterior protección, y trata de las fuentes de contaminación que inciden en el Mediterráneo, pero que cuyo origen es terrestre, en lugar de ser de origen marítimo; es decir, precedente de los buques.

Sabido es que la contaminación marina tiene su origen en tierra en un 80-90%, principalmente por la ausencia de depuración y los aportes fluviales; y solo el resto proviene de la actividad marítima.

El Convenio de Barcelona, en su preámbulo, explica las razones de todo orden que mueven a la necesidad de acordar una superior protección para el Mediterráneo; y en su articulado regula los vertidos, sustancias, permisos y demás particularidades con el fin de materializar el objetivo propuesto. Encarga las labores de secretariado al Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

La Zona Marítima de Baleares, que en la actualidad carece de cualquier protección especial, tiene sin duda más que sobrados méritos para merecer la consideración de cualquiera de las indicadas figuras internacionales.

Tiene localizadas en su Zona Marítima áreas de reproducción y concentraciones migratorias de mamíferos marinos, en especial diversas especies de delfines, y de las escasísimas ballenas que todavía habitan el Mediterráneo; y que constituyen además un factor de interés para la comunidad científica, otro de actividad para la explotación de un turismo ecológico y de calidad; en el marco de los artículos 65 y 194 de la Ley del Mar.

Baleares está en la ruta de los petroleros que proceden del Canal de Suez y transportan petróleo y productos derivados para Europa, en concreto para las concentraciones industriales portuarias de Marsella, Barcelona y Tarragona, y viceversa; lo que genera un factor de riesgo, y produce además una contaminación operacional endémica, por los vertidos operacionales que estos buques hacen en la zona; que aunque está teóricamente protegida con la designación de área especial común a todo el Mediterráneo, carece en la práctica de una vigilancia real y material que permita tener al Estado un control sobre la realidad de la situación, y en especial, detectar y sancionar a los infractores, que es público y notorio que existen y son numerosos: las concentraciones de contaminantes flotantes, que continuamente se ven en la zona de altamar, y que ocasionalmente arriban a la costa, así lo atestiguan, y producen una incesante mortandad en las especies animales.

Además de los casi nueve mil buques mercantes que anualmente visitan el conjunto de los puertos de Baleares (8.493 en el año 2001), hay un tráfico de paso entre las islas que genera una contaminación de todo tipo: de hidrocarburos por las causas descritas, de contaminación acústica por el ruido de máquinas y propulsores marinos; de emisiones atmosféricas etc.; y además suponen un potencial de accidente con consecuencias incalculables.

Frente a este tráfico mercante, los puertos deportivos de Baleares reciben y acogen cada año más de 250.000 embarcaciones de recreo, que se mueven entre islas y que precisan de la mayor protección que sea compatible con la estricta observación del Derecho Marítimo Internacional; porque generan una actividad turística, económica y de prestigio como destino de calidad, que es vital para la economía de las Islas Baleares.

Habida cuenta de la obligación que el Estado tiene de proteger estas costas, en las que existen tanto la citada diversidad biológica especial, como una fuerte dependencia económica de los recursos generados en la costa, resulta pertinente que el Gobierno español impulse el:

1. Estudiar y documentar, con los criterios internacionalmente aceptados en la Resolución A720 (17) de la OMI, las especificidades existentes en la Zona Marítima de Baleares, para elevar la correspondiente solicitud a la Organización Marítima Internacional, en

la que se proponga la designación de la Zona Marítima de Baleares como Zona Marítima de Especial Protección (PSSA), dentro del Área Especial del Mediterráneo, y habida cuenta de la complementariedad de ambas figuras jurídicas internacionales de protección frente al tráfico marítimo potencialmente contaminante, de conformidad con el Convenio Internacional MARPOL y demás disposiciones internacionales relevantes.

2. Incluir en dicha petición a la OMI las medidas de especial protección que sean procedentes para evitar, disminuir y controlar la contaminación marina con fuente de emisión en los buques, no inferiores a los que ya existen en las otras Zonas Marítimas de Especial Protección (PSSA) en el mundo.

3. En especial, solicitar la exclusión de la navegación por dicha zona a los buques petroleros, y a todo buque que transporte mercancías peligrosas o contaminantes, que naveguen en tránsito; y que se impongan especiales medidas de control sobre los buques que porten dichas mercancías y se dirijan o salgan de los puertos de Baleares.

4. Que dentro de las facultades para disponer medidas de organización del tráfico marítimo (dispositivos de separación) que tienen el Estado, y conjuntamente con el Expediente de designación de Zona de Especial Protección que se ha indicado, España proponga a la OMI el establecimiento de un Dispositivo de Separación de tráfico situado al Norte de la Isla de Menorca, alejado al menos veinte millas de la costa más al Norte; y otro al Sur de Formentera y a la misma distancia; y que ambos sean de uso obligado por todos los buques que transporten hidrocarburos o mercancías peligrosas y contaminantes como definidas en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), que naveguen en tránsito por la zona; es decir, que no se dirijan ni procedan de puertos situados en el Archipiélago.

Asimismo, que se disponga una restricción a la navegación de buques mayores de 500 GT por el freu o estrecho, entre la isla de Ibiza y la de Formentera.

5. Ordenar la instalación y puesta en funcionamiento de un Centro de Control de Tráfico Marítimo, con elementos técnicos para controlar los citados Dispositivos; y con adecuados medios técnicos y aeromárítimos (buques y aeronaves) para controlar y actuar según sea procedente, con el tráfico marítimo que lo utilice, incluyendo facilitar el salvamento de personas y bienes implicados.

Que se redacte y apruebe reglamentariamente un Plan de Emergencias Integral, que asegure una respuesta al conjunto de situaciones potencialmente peligrosas, derivadas de la actividad marítima.

El Plan contendrá un estudio de la tipología de riesgos, identificará la Autoridad Competente, definirá los medios preventivos y operativos, y establecerá los mecanismos de respuesta.

Explícitamente, identificará los mecanismos de coordinación con la Administración local, así como con la Comunidad Autónoma; definiendo los necesarios Comités de Coordinación, su composición, activación y los medios aportados.

El Plan contendrá los elementos para facilitar la formación especializada, los mecanismos de coordinación del voluntariado, y los medios de respuesta.

Definirá los lugares para recuperación de fauna y especies amenazadas por los vertidos, y potenciará la conservación de la vida animal.

Contendrá los elementos de protección estable de las zonas identificadas como de mayor protección: estuarios, humedales, lugares de reproducción de aves y otras especies particularmente sensibles.

Implicará a la industria local con actividad marítima, tanto con medios humanos especializados, como definiendo su concreta aportación en equipamiento y medios de transporte; y le asignará funciones en los ejercicios y en el procedimiento de respuesta.

El Plan definirá los mecanismos de actualización, mediante ejercicios periódicos y programados.

Una Autoridad superior externa ejercerá la Alta Inspección del Plan, y garantizará su vigencia operativa y funcional, reportando anualmente a las Administraciones competentes en el Estado y la Comunidad de Baleares.

6. Reforzar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación en la zona. En especial, se sustituirán los actuales buques de salvamento, teóricos remolcadores de altura y buques anticontaminación pero que han demostrado unas capacidades muy limitadas; y se situarán verdaderos buques especializados: un remolcador de altura en Baleares, certificado para remolcar en situación de temporal a los grandes petroleros cuando navegan a plena carga, que transiten los dispositivos mencionados en el punto 4 anterior; y un buque anticontaminación con capacidad operativa y de almacenamiento superior a las mil toneladas. También se contará con la vigilancia y teledetección satelitaria precisa, para poder monitorizar toda la Zona Especial de manera permanente.

7. Situar en Baleares una base logística con medios de lucha anticontaminación: barreras, skimmers, unidades de limpieza de playas y rocas, trajes, palas, tanques de almacenamiento, vehículos con bombas de succión... etc; con el fin de posibilitar la rapidez de actuación, en atención al inevitable retraso que el hecho de la insularidad comporta respecto de cualquier base situada en la Península. La base tendrá depósitos especializados en cada isla, de acuerdo con el programa específico de detalle que se apruebe. El Plan de Emergencias designará los potenciales utilizadores, y planificará la familiarización de los usuarios con el equipo.

8. Potenciar los medios de Inspección de la Administración Marítima en la zona, con el fin de maximizar la acción preventiva, y realizarla tanto en el puerto o

puertos, como a flote. Las Capitanías Marítimas de Baleares están muy escasamente dotadas de inspectores; y es fundamental que los puertos de la zona cuenten con el imprescindible control que erradique los buques subestándar de este tráfico, y transmita la imagen de respeto al medio ambiente inherente a la imagen universal de las Islas Baleares.

9. Diseñar e implantar un Plan de formación de la sociedad al efecto; explicando los riesgos y las medidas correctoras y preventivas; y divulgarlo ampliamente en los medios, en las escuelas, centros de formación etc.

6. Programa específico para el litoral peninsular del mar Mediterráneo y de las Islas Baleares.

El Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo hecho en Londres el 17 de febrero de 1978 («BOE» núms. 249 y 250, de 17 y 18 de octubre de 1984), ratificado por España el 22 de junio de 1984; es un extenso Instrumento Jurídico, que se ha ido adaptando al paso del tiempo y a los avances tecnológicos, de acuerdo con el procedimiento de modificación internacionalmente acordado en la Organización Marítima Internacional órgano de Naciones Unidas competente en asuntos del mar. Mundialmente, es conocido como MARPOL 73/78; y regula detalladamente los equipos de los buques, el transporte de mercancías contaminantes, en particular el petróleo y sus derivados, la emisión de gases, la posibilidad de emitir efluentes desde los buques etc.

En sus anexos I, II y V, define a determinadas áreas marítimas como «zonas especiales», en las que se exige la adopción de medidas técnicas especiales a los buques que por ellas navegan, con objeto de proteger adecuadamente ecosistemas marinos definidos, especialmente sensibles a la contaminación marina.

El Mar Mediterráneo es un «área especial» definida en el convenio; y como tal, mundialmente reconocida como merecedora de especial protección contra la contaminación procedente de los buques, por su singularidad y vulnerabilidad, a través del indicado Instrumento, que los Estados Parte, como España, deben implantar eficientemente para materializar la voluntad acordada en Naciones Unidas.

El Convenio Internacional para la protección del Mar Mediterráneo contra la contaminación, y protocolos anejos, hecho en Barcelona el 16 de febrero de 1976 («BOE» núm. 44, de 21 de febrero de 1978), y conocido mundialmente como «El Convenio de Barcelona», representa el complemento a la anterior protección, y trata de las fuentes de contaminación que terminan en el Mediterráneo, pero que se originan en tierra en lugar de los buques. Sabido es que la contaminación marina tiene su origen en tierra en un 80-90%, principalmente por la ausencia de depuración y los aportes fluviales; y sólo el resto proviene de la actividad marítima.

El Convenio de Barcelona, en su preámbulo, explicita las razones de todo orden que mueven a la necesidad de acordar una superior protección para el Mediterráneo; y en su articulado, regula los vertidos, sustancias, permisos y demás particularidades con el fin de materializar el objetivo propuesto. Encarga las labores de secretariado al Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

Toda esta atención y cuidado internacionales en relación con el Mediterráneo, no se ha visto adecuadamente reflejado en la planificación española específica.

En efecto, el vigente Plan Nacional de Salvamento, no hace mención especial alguna al Mediterráneo, ni dispone una vigilancia, tratamiento o singularidad que muestre que el planificador nacional ha sido sensible a cuanto en Naciones Unidas se ha recogido con tal detalle, y que permita materializar con la deseable eficacia los fines que mundialmente se persiguen, y que nuestros ciudadanos, en especial los que viven en el Mediterráneo, demandan.

En consecuencia, se proponen los siguientes puntos, que deben servir para constituir un Plan específico singular, en el marco del Plan Nacional:

- Se confeccionará un detallado inventario de recursos naturales, zonas de especial interés y espacios que precisen un nivel de protección singular. Igualmente, se realizará un inventario de zonas de riesgo, y se definirá la tipología de los riesgos.

- Se confeccionará un Plan de Emergencias Integral, que asegure una respuesta al conjunto de situaciones potencialmente peligrosas, derivadas de la actividad marítima. El Plan contendrá un estudio de la tipología de riesgos, identificará la Autoridad competente, definirá los medios preventivos y operativos, y establecerá los mecanismos de respuesta.

Explícitamente, identificará los mecanismos de coordinación con la Administración local, así como con las Comunidades Autónomas; definiendo los necesarios Comités de Coordinación, su composición, activación y los medios aportados.

El Plan contendrá los elementos para facilitar la formación especializada, los mecanismos de coordinación del voluntariado, y los medios de respuesta.

Definirá los lugares para recuperación de fauna y especies amenazadas por los vertidos, y potenciará la conservación de la vida animal.

Contendrá los elementos de protección estable de las zonas de competencia estatal identificadas como de mayor protección: estuarios, humedales, lugares de reproducción de aves y otras especies particularmente sensibles.

Implicará a la Industria local con actividad marítima, tanto con medios humanos especializados, como definiendo su concreta aportación en equipamiento y medios de transporte; y le asignará funciones en los ejercicios y en el procedimiento de respuesta.

El Plan definirá los mecanismos de actualización, mediante ejercicios periódicos y programados.

Contendrá las indicaciones precisas para facilitar la consecución de compensaciones por los afectados, tanto particulares, como Organizaciones.

Una Autoridad superior externa ejercerá la Alta Inspección del Plan, y garantizará su vigencia operativa y funcional, reportando anualmente a las Administraciones competentes en el Estado y las Comunidades con costa en el Mediterráneo.

- De conformidad con los procedimientos internacionalmente adoptados en OMI, se diseñará un Plan de Navegación frente a las costas del Mediterráneo. Adicionalmente al Dispositivo de separación de tráfico, situado en la actualidad frente a Cabo de Gata; la Administración Marítima española tramitará la aprobación de similares dispositivos:

- Frente a los Cabos de Palos, Nao, y Creus; obligando a notificar obligatoriamente el paso de los mercantes con mercancías peligrosas al Centro de Control que se asocie a cada Dispositivo.

- Impulsará asimismo el control de la navegación, mediante el seguimiento por los procedimientos de radio-navegación y radiocontrol, de todos los buques mercantes que transiten esta vía navegable, definida por la derrota que une el paso entre los indicados Dispositivos.

- Asimismo, en cumplimiento de los procedimientos internacionalmente acordados en OMI, la Administración Marítima tramitará la declaración de Zona Especialmente Sensible (PSSA), para toda la zona marítima que circunda las Islas Baleares, y propondrá restricciones al tráfico marítimo «de paso» entre las islas, limitando en la medida de lo posible la navegación mercante al servicio de las necesidades de abastecimiento de las islas, de manera que se atenga a la conformidad con el Derecho Marítimo Internacional y el Convenio de Naciones Unidas del Derecho del Mar.

En particular, se propondrá una exclusión especialmente rigurosa y sujeta a autorización puntual, a la navegación mercante en el freu o estrecho entre Formentera e Ibiza.

- Se potenciarán las medidas internacionalmente reconocidas como de apoyo a la seguridad de la navegación, en particular:

- La utilización anticipada de las «cajas negras».
- La erradicación anticipada de petroleros de edad avanzada, y de casco sencillo.

- Se aumentará el número de inspecciones en los buques que accedan a los puertos del Mediterráneo.

- Se asegurará un servicio de practica regulado de conformidad con la buena práctica internacional, en todos los puertos abiertos al tráfico mercante.

- Se verificará mediante inspección la adecuada cualificación de las tripulaciones de los buques.

- La Administración Marítima ampliará y potenciará las plantillas de las Capitanías Marítimas en el Mediterráneo, en especial en el área de inspección, con el fin de dotarlas de suficientes elementos humanos que permitan materializar los niveles de inspección y control que se determine.

- El Gobierno revisará los programas que ha diseñado en el vigente Plan Nacional gestionado por Sase-mar, con el fin de eliminar los buques de salvamento de edad superior a diez años, y sustituirlos por unidades modernas, así como posicionar buques recogedores de contaminantes, aumentar las capacidades ante riesgos químicos (Cataluña y Cartagena-Murcia, concentran una industria petroquímica de primer orden, que se surte de materia prima por vía marítima), y situar al menos una base logística con material específico anti-contaminación en la costa peninsular, y otra en las Islas Baleares.

- Realizar una propuesta motivada para situar una zona o puerto de refugio, en el ámbito del Mediterráneo, para proporcionar respuesta eventual a los buques con problemas. Dicha zona, que se estudiará en coordinación con los Estados de la zona, cumplirá los criterios que al efecto se establezcan en la Organización Marítima Internacional, y se dotará de medios técnicos y efectivos humanos para proporcionar respuesta a los accidentes marítimos. Se asociará a la Unión Europea, a través de la Agencia para la Seguridad Marítima, en la materialización de este proyecto, por la componente internacional intrínseca.

- Diseñar e implantar un Plan de formación de la sociedad al efecto, explicando los riesgos y las medidas correctoras y preventivas, y divulgarlo ampliamente en los medios, en las escuelas, Centros de formación, etc.

7. Recomendaciones al Gobierno ante el obligado posicionamiento en la Organización Marítima Internacional (OMI) y en las Instituciones Comunitarias al objeto de la configuración de «zonas de refugio» en el litoral comunitario.

La Directiva Comunitaria 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo en su art. 20 sobre Lugares de refugio establece literalmente que: «Los Estados miembros, previa consulta a las partes interesadas, elaborarán, teniendo en cuenta las directrices pertinentes de la OMI, planes para albergar, en las aguas bajo su jurisdicción, buques en peligro. Dichos planes contendrán las disposiciones necesarias y los procedimientos que tengan en cuenta las limitaciones operativas y medioambientales para garantizar que los buques en peligro puedan dirigirse inmediatamente a un lugar de refugio sujeto a la autorización de la autoridad competente. Cuando los Estados

miembros lo consideren necesario y factible, dichos planes incluirán disposiciones para facilitar los recursos y equipos adecuados para la asistencia, el salvamento y las operaciones de intervención en caso de contaminación. Los planes para acoger buques en peligro deberán estar disponibles a petición del interesado. Los Estados miembros informarán a la Comisión, a más tardar el 5 de febrero de 2004, de las medidas adoptadas en aplicación del primer párrafo».

La aparición de este Artículo 20 en la Directiva 2002/59/CE vino impulsada por las circunstancias vividas en el salvamento del Buque CASTOR en aguas del Mediterráneo en los primeros días del año 2001 ante la negativa de las Autoridades españolas de permitirle el fondeo en zonas portuarias e imposibilitarle el trasvase de la mercancía en condiciones de seguridad a otros buques.

Concretamente en mayo de 2002 el Comité de Seguridad de la OMI empezó a trabajar en el establecimiento de lo que se ha dado en denominar lugares de refugio para Buques en situaciones comprometidas, así como a otras acciones paralelas referentes a los criterios de evaluación del riesgo y a las medidas que debían ser adoptadas por el capitán del Buque y por los Estados afectados en tales circunstancias.

Los estudios llevados a cabo determinaron que el modo más eficaz para prevenir la contaminación de un Buque petrolero que se encuentra en una situación comprometida, es la realización del trasvase de la mercancía y del combustible con la mayor brevedad. E igualmente se determinó que los lugares más adecuados para realizar tal operativa lo constituirían los llamados lugares de refugio, si bien la utilización de los mismos podría comprometer la economía y el medio ambiente del Estado de acogida; todo ello porque lugar de refugio implica cualquier ubicación donde se pueda realizar el trasvase en condiciones de seguridad, incluyendo como no podía ser de otro modo, bahías, radas y aguas portuarias de los Estados costeros y que lógicamente ofrecen mayor protección frente a las inclemencias marítimas. De hecho, pese a la decisión de alejamiento del PRESTIGE adoptada posteriormente por las autoridades españolas, el simulacro realizado en aguas de Galicia el 19 de septiembre de 2001 por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, con origen en un supuesto abordaje a 60 millas al noroeste de la torre de Hércules, contemplaba la introducción en el puerto de A Coruña de un Buque petrolero que había vertido previamente mil toneladas de crudo (medidas similares habían sido tomadas anteriormente en los casos de los buques ARAGÓN y SEA WIND II, e incluso nuestro Tribunal Supremo reprendió a las autoridades españolas por decidir el alejamiento del buque Urquiola fuera del puerto de A Coruña).

Por otro lado, la precipitación de las Autoridades españolas en la elaboración de Real Decreto-Ley 9/2002 de cuya aplicación estricta se desprende la

prohibición de entrada en aguas portuarias de buques que pudieran necesitar la entrada en un puerto de refugio para realizar el trasvase de la mercancía y el combustible. Produciéndose la incongruencia derivada de la aplicación de dicho Real Decreto-Ley que supondría el obstaculizar con esta medida preventiva las posibles actuaciones de minoración de un siniestro. Por ello, es preciso que la Administración española reconsidere el contenido de tal Real Decreto-Ley con un posterior desarrollo. De hecho, el artículo 8 del Reglamento 417/2002/CE prevé que los Estados miembros autoricen a Buques en dificultades su arribada a puerto, pero las autoridades españolas ya han tomado una decisión drástica a este respecto, elevando a rango de Real Decreto-Ley su decisión de expulsar el PRESTIGE de las aguas españolas (pese a que incluso el reciente Real Decreto 91/2003, de 24 de enero, relativo a las inspecciones de buques extranjeros, contemple en su art. 14.5 la posibilidad de que nuestras autoridades puedan permitir la entrada en puerto de un buque «para reducir o minimizar el riesgo de contaminación» siempre que se garantice la entrada segura del mismo).

Es cierto que la Comisión Europea, en la Comunicación al Parlamento y al Consejo adoptada el 3 de diciembre de 2002 decidió proponer un reglamento prohibiendo el transporte de heavy fuel oil en buques petroleros monocascos con destino o salida de puertos europeos (y que además adelanta la fecha de eliminación de los petroleros de categoría uno al año 2005 y la de los de categoría dos al año 2010), pero el reglamento aún no ha sido promulgado. Y ello porque previamente habrán de ser tenidas en cuenta las recomendaciones de la misma Comisión para la llamada Agencia de Seguridad Marítima Europea relativas al fomento en los Estados miembros de Planes Nacionales para acoger buques siniestrados en lugares de refugio, así como las iniciativas que la OMI emprenda sobre variación de las fases de eliminación de buques tanque monocasco, con el fin de evitar riesgos de conflicto entre las enmiendas de los instrumentos internacionales y la legislación comunitaria o la política comunitaria en materia de seguridad marítima y de prevención de contaminación.

Debemos de tener presente que la definición de una política comunitaria de «lugares de refugio» para buques averiados o afectados por siniestro marítimo viene siendo tratada escrupulosamente por parte de la OMI. Tanto el Convenio de Londres de Salvamento 1989 (art. 11) como el Convenio de NN.UU. de Derecho del Mar (UNCLOS) de 1982 (arts. 17,18 y 21) han previsto la regulación interna de establecimiento de puertos o zonas de refugio en los que por razones de fuerza mayor o de siniestro los Buques puedan detenerse, fondear y recibir ayuda. Hasta el momento sólo han adoptado disposiciones para la admisión de Buques averiados en lugares de refugio si existe amenaza de contaminación marina: Australia, Dinamarca, Alemania y Nueva Zelanda.

También debemos de tener en cuenta que las Autoridades españolas, siempre dentro de los poderes preventivos que les confiere el art. 107 de la vigente Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, pueden actuar dentro de puertos y de aguas territoriales españolas, para retirar, destruir o hundir un Buque que amenace causar daños a la navegación o a la riqueza pesquera cuando su dueño no actuase según se le ordenase.

De hecho el borrador de una Directiva Comunitaria en preparación, en su artículo 17, exigirá a los países miembros, entre ellos España, la creación de lugares de refugio y el establecimiento de planes específicos para atender a Buques averiados dentro de sus aguas jurisdiccionales. Por ello, con las cautelas adecuadas parece razonable pensar que ya ha llegado el momento del establecimiento y ordenación reglada de estos «lugares de refugio», con planes de asistencia técnica a Buques afectados por siniestro, que se complementaría adecuadamente con la vigilancia y monitorización de Buques de «Alto Riesgo» en su tránsito por la ruta internacional de tráfico y en su paso inocente por nuestro mar territorial.

Asimismo, no podemos dejar de tener en cuenta que el Consejo de la UE, con fecha de 30 de noviembre de 2002 ha formulado diversas conclusiones: en primer lugar, la de invitar a la Comisión a examinar las medidas para limitar la presencia de petroleros monocasco de más de 15 años de edad que transporten fuel-oil denso dentro de la zona económica exclusiva de los Estados Miembros o, cuando sea apropiado y de acuerdo con el Derecho internacional, dentro de las doscientas millas de su línea costera. En segundo lugar, urgir a los Estados miembros a alcanzar un acuerdo con sus respectivas industrias para asegurar la calidad del transporte marítimo y eliminar los monocascos más antiguos para el transporte de fuel-oil más denso, invitando a la Comisión a desarrollar un modelo de acuerdo a tal fin. Y finalmente en tercer lugar, a apremiar a los Estados miembros a establecer lo antes posible, pero no más tarde del 1 de julio de 2003, planes para la identificación de lugares de refugio para Buques con problemas según se prescribía en el artículo 20 de la Directiva 2002/59/CE.

Parece razonable pensar en la conveniencia de avanzar de forma coordinada en Europa en la localización de «zonas de refugio» acordadas bajo acuerdos supranacionales en el seno de la Unión Europea. Por ello parece conveniente recordar y sintetizar todas aquellas referencias que se hayan producido al respecto, tal como lo hacemos a continuación:

1. La falta de puertos o lugares de refugio para buques en peligro ha sido fuertemente criticada en el seno de la OMI y por organizaciones internacionales varias con motivo de los accidentes del CASTOR y del PRESTIGE.

2. La creación de LUGARES DE REFUGIO está contemplada en la normativa internacional:

— Convenio de Londres sobre Salvamento Marítimo 1989 (art. 11).

— Convenio NN.UU. sobre Derecho del Mar (UNCLOS) 1982 (arts. 17, 18 y 21).

— Directiva 2002/59/CE por la que se establece un sistema de información y de vigilancia del tráfico de buques.

3. La creación de Puertos de Refugio es impulsada por la UE:

— Comunicado del Consejo, Bruselas 30-11-02.

(8) Urge a los Estados Miembros a establecer lo antes posible, pero no más tarde del 1 de julio de 2003 planes para la identificación de lugares de refugio para buques con problemas. Sin esperar a la fecha prevista de trasposición de la Directiva 2002/59/CE (febrero 2004).

— Consejo de Ministros de Transportes, Copenhague 6-12-02. Realizar esfuerzos preventivos en el marco de la OMI.

— Resolución del Parlamento Europeo sobre la catástrofe del PRESTIGE:

(14) Los Estados Miembros deben estar obligados a acoger a los buques en peligro; se insta a la comisión a que refuerce la legislación en vigor presentando, tan pronto como sea posible, una propuesta para la creación de un sistema obligatorio de acogida de los buques en peligro en puertos de refugio o zonas protegidas en todos los Estados miembros costeros; pide que esta propuesta vaya acompañada de un sistema obligatorio de indemnización por los daños resultantes.

— La designación de puertos de refugio es una de las prioridades para EMSA 2003.

4. La creación de Puertos de Refugio está en proceso de elaboración por el Comité Jurídico de la OMI con el asesoramiento del Comité Marítimo Internacional (CMI). La Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM) participa en dicho asesoramiento técnico del CMI a la OMI.

5. La Xunta de Galicia ha declarado estar estudiando la construcción en Galicia de un Puerto de Refugio (7-3-2003).

6. La creación de Puertos de Refugio reviste la siguiente estructura funcional-normativa:

a) A cargo del Estado (y CC. AA.).

— Diseño técnico.

— Elección lugar.

- Presupuesto y financiación.
- Dotación de medios.
- Gestión y control.
- Reglamentación especial.

b) A cargo del buque en avería (su Armador y Asegurador).

- Responsabilidad continuada por daños.
- A terceros y al medio ambiente.
- Obediencia y seguimiento frente a la Autoridad Marítima.
- Seguros de casco-máquina y P&I en orden.
- Obligación y compromiso de indemnización por daños resultantes (Certificado de solvencia).

c) A cargo de los remolcadores, de la Autoridad Marítima.

- Sometimiento absoluto a las órdenes.
- Mantenimiento de seguros y certificados de solvencia.
- Obligación de indemnizar por daños resultantes de su actuación.

7. La creación de Puertos de Refugio podría ser competencia de la Comisión Nacional de Salvamento (Comisión Nacional de Seguridad Marítima). La gestión y control de los Puertos de Refugio debería corresponder a la futura Agencia Nacional de Guardacostas.

8. En la fase actual es conveniente esperar a la iniciativa europea sobre este particular. Trasposición de la Directiva 2002/59/EC y de otra posterior que se adoptará en coordinación con la OMI. España puede adelantarse, no obstante, de forma unilateral mediante un R.D. Ley».

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**José Segura Clavell**, Diputado.—**Jesús Caldera Sánchez-Capitán**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión de Justicia e Interior

161/002125

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Socialista.

Proposición no de Ley por la que se insta al Gobierno a que incremente el número de juzgados de menores en la Comunidad Valenciana, aumentando los medios materiales y personales correspondientes a los juzgados de menores y las Fiscalías provinciales, con el fin de dar cumplimiento real a la Ley de Responsabilidad Penal del Menor.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Justicia e Interior. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley para su debate en la Comisión de Justicia e Interior.

Motivación

Los fiscales y los jueces de Menores en Alicante están profundamente inquietos, tal y como se refleja en los medios de comunicación de la ciudad, a causa de la «elevada prescripción de asuntos que no se tramitan por falta de personal y medios en los juzgados». Esta situación genera en los menores una sensación de impunidad que se convierte en un problema real cuando se analizan las estadísticas de la Policía Nacional, dado que el 48 por 100 de los detenidos en la provincia por robo son menores de edad.

Los fiscales sólo han podido instruir, por una carencia absoluta de funcionarios adscritos a este fin, el 16 por 100 de los delitos graves cometidos durante 2002. El problema de esta carencia de personal es que sólo puede tramitarse una parte mínima de los procedimientos, lo que ha supuesto que en el 2001 hayan prescrito un elevado número de asuntos. Del mismo modo, los jueces consideran que la plantilla de los juzgados de Menores es claramente insuficiente para la resolución

del elevado número de asuntos que se producen en la provincia.

Un estudio conjunto de Fiscalía y de los jueces de Menores alerta de que las previsiones para 2003, dada la escasez de los actuales recursos humanos, «harán ineficaz la Ley de Responsabilidad Penal de Menor». De hecho, el colapso del equipo técnico está frenando actualmente 550 juicios en la provincia de Alicante, ya que no se pueden elaborar los informes que legalmente son necesarios para enjuiciar a los menores.

Hay que tener en cuenta que, efectivamente, los delitos cometidos por menores de edad han crecido un 55 por 100 en la Comunidad Valenciana entre los años 1996 y 2001. Por provincias, este incremento fue del 202 por 100 en Castellón; seguida de Alicante, con un 60 por 100, y de Valencia, con un 25 por 100.

En España hay 68 juzgados de menores, y las previsiones del Gobierno son crear tres más en Zaragoza, Bilbao y Las Palmas de Gran Canaria. Sin embargo, aun considerando estas medidas correctas, debemos señalar que cada uno de los actuales juzgados de Zaragoza tiene 749 casos al año y que los de Bilbao suman 867, mientras que los de Alicante, por ejemplo, resuelven, según los datos de 2001, 908 casos anuales.

Según referencias del Ministerio de Justicia, en el año 2001, primero de aplicación de la Ley del Menor, en Alicante se pasó de 934 a 1.917 delitos, y en Castellón de 283 a 508. Y tal aumento no puede atribuirse a la propia Ley del Menor tal y como suele decir el Gobierno; pues en Valencia, por ejemplo, se pasó de los 1.443 delitos anuales del año 1998 a 4.358 del año 1999.

Dado que el Gobierno no tiene previsto crear más juzgados de menores en la Comunidad Valenciana; que se ha producido un incremento notable de delitos de menores de 2002 y que las plantillas de personal son totalmente escasas.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«Se insta al Gobierno a que incremente el número de juzgados de menores en la Comunidad Valenciana, aumentando los medios materiales y personales correspondientes a los juzgados de menores y las Fiscalías provinciales, con el fin de dar cumplimiento real a la Ley de Responsabilidad Penal del Menor».

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de abril de 2003.—**Juana Serna Masiá**, Diputada.—**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/002126

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Socialista.

Proposición no de Ley relativa a la ampliación de plazas para nuevos jueces en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Justicia e Interior. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la ampliación de plazas para nuevos jueces en la Comunidad Autónoma de Andalucía para su debate en la Comisión de Justicia e Interior.

Exposición de motivos

Hace dos años se firmó con el Gobierno un Pacto de Estado con la finalidad de dar respuesta a los problemas de los ciudadanos que se enfrentan a la Administración de Justicia.

Que la justicia funcione tiene una importancia social decisiva, sobre todo para las personas con menos recursos, ya que suelen ser las menos beneficiadas.

Durante este tiempo, han transcurrido dos ejercicios presupuestarios, el Gobierno se ha preocupado de otras cosas que no tenían nada que ver con el objetivo de dicho Pacto de Estado.

La financiación que tenía que haber estado presente en cada ejercicio para modernizar la justicia, no ha existido o, al menos, ha sido claramente insuficiente.

Los ciudadanos no han apreciado sustanciales mejoras en el funcionamiento de este imprescindible servicio público.

El Gobierno creará en el año 2003 tan sólo 30 plazas nuevas para jueces en todo el país, cuando en Comunidades Autónomas como Andalucía se necesitan 88 nuevos órganos judiciales.

Esta situación ha sido puesta de manifiesto por parte del Consejo General del Poder Judicial, quien, a su vez, la ha puesto en conocimiento del Gobierno para que éste realice un esfuerzo presupuestario que amplíe el número de plazas nuevas para jueces, al tiempo que reclama más medios para la Administración de Justicia.

El día 17 de diciembre de 2002, en la ciudad de Granada, en el último pleno del año en la Sala de Gobierno del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, se señala que la creación de sólo 30 nuevos órganos judiciales en todo el país supone una fuerte reducción en relación con la que se ha creado en los últimos años. También se le recomienda al Gobierno que se mentalice que en Andalucía hay que crear 88 órganos judiciales. El mismo Vicepresidente del Consejo General del Poder Judicial, don Fernando Salinas, no pudo precisar cuántas de las 30 plazas de jueces se van a ubicar en Andalucía, como también puso de manifiesto que serían muy pocas.

Por otra parte, el propio Tribunal de Justicia de Andalucía y la Consejería responsable del Gobierno de la Junta de Andalucía manifiestan, en la Memoria del citado Tribunal, que no se deben congelar los nuevos órganos judiciales, teniendo en cuenta que sólo en Andalucía la media es de un juez por cada 14.000 habitantes, cuando la media europea está en un juez por cada 8.000 habitantes. Considerando, además, que la población en Andalucía ha seguido creciendo.

Hay que recordar que en las competencias que, desde hace cinco años, tiene la Junta de Andalucía, se ha incrementado el presupuesto en Justicia en un 30 por 100 en el año 2003, respecto del 2002.

Hay que tener en cuenta que en Andalucía existen sitios concretos en los que confluyen circunstancias especiales, como son la inmigración, zonas turísticas, etc.

Otro asunto a tener en cuenta es el índice de litigiosidad. En el año 2002 ingresaron en los juzgados andaluces 1.461.617 asuntos, con una tasa de 17.136,29 casos por cada 100.000 habitantes, con los que se supera la media española que se incrementa en 15.369,94.

Por ello el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Que amplíe las plazas, en el año 2003, para nuevos jueces, que el Gobierno ha previsto en 30, y se cubran

las 88 plazas de órganos judiciales, que son imprescindibles en la Comunidad Autónoma de Andalucía, entre el año 2003, 2004 y 2005.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de marzo de 2003.—**María José López González**, Diputada.—**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión de Educación, Cultura y Deporte

161/001546

La Comisión de Educación, Cultura y Deporte en su sesión del día 29 de abril de 2003, adoptó el acuerdo de desestimar la Proposición no de Ley sobre el deporte en edad escolar (núm. expte. 161/001546), presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados, serie D, núm. 390, de 25 de julio de 2002.

Lo que se publica de conformidad con el artículo 97 del Reglamento del Congreso.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

161/001572

La Comisión de Educación, Cultura y Deporte en su sesión del día 29 de abril de 2003, adoptó el acuerdo de desestimar la Proposición no de Ley relativa a integración de la enseñanza de la lengua y cultura catalana, gallega y vasca dentro de la acción educativa española en el exterior (núm. expte. 161/001572), presentada por el Grupo Parlamentario Mixto y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados, serie D, núm. 399, de 6 de septiembre de 2002.

A dicha Proposición no de Ley se formularon dos enmiendas, cuyo texto se inserta a continuación.

Lo que se publica de conformidad con el artículo 97 del Reglamento del Congreso.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa de la Comisión de Educación, Cultura y Deporte

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso al amparo de lo dispuesto en el artículo 194 del Reglamento del Congreso de los Diputados tiene el honor de presentar la siguiente enmienda a la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto relativa a la integración de la enseñanza de la lengua y la cultura catalana, gallega y vasca dentro de la acción educativa española en el exterior.

Enmienda

De modificación.

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a seguir impulsando la labor desarrollada por la Comisión de Programas Internacionales para la puesta en marcha de acciones y proyectos de colaboración entre el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y las Administraciones Autonómicas para introducir gradualmente la oferta de estudios, con carácter optativo, de Lengua y Literatura de las lenguas cooficiales de las Comunidades Autónomas en los centros españoles en el extranjero.»

Justificación

Mejora técnica.

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

A la Mesa de la Comisión de Educación, Cultura y Deporte

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 194.2 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente enmienda de sustitución a la Proposición no de Ley, del Grupo Parlamentario Mixto (BNG) relativa a integración de la enseñanza de la lengua y la cultura catalana, gallega y vasca dentro de la acción educativa española en el exterior (161/1572).

Enmienda

De sustitución.

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. De acuerdo con el reconocimiento constitucional de la realidad pluricultural y plurilingüística del

Estado español (art. 3.3 C.E.), y para dar el debido cumplimiento a las reiteradas recomendaciones del Consejo Escolar del Estado, incorporar en los diferentes programas de la educación en el exterior elementos y programas específicos de las diferentes culturas y lenguas existentes en el Estado español.

2. Con el objetivo de adaptar la acción educativa del Estado español en el exterior a su realidad lingüística y cultural plural, así como contribuir al mantenimiento de los vínculos culturales y lingüísticos de los residentes españoles en el exterior de reconocida naturaleza plural, realizar las modificaciones legales pertinentes de acuerdo con las Comunidades Autónomas implicadas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/001728

La Comisión de Educación, Cultura y Deporte en su sesión del día 29 de abril de 2003, ha acordado aprobar con modificaciones la Proposición no de Ley relativa a la cesión en uso a la Fundación «Casa Ducal de Medinaceli» del Palacio Ducal de Cogolludo (Guadalajara) (núm. expte. 161/001728), presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados, serie D, núm. 435, de 8 de noviembre de 2002, en los siguientes términos:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a formalizar un convenio con el Ayuntamiento de Cogolludo para la cesión del uso del Palacio Ducal de Cogolludo (Guadalajara) con fines culturales, que incluyera un compromiso de dotación presupuestaria por parte del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte para llevar a cabo, por la Fundación «Casa Ducal de Medinaceli», las actuaciones necesarias para su restauración, conforme a los criterios y autorizaciones que establece la normativa de protección de patrimonio histórico.»

A dicha Proposición no de Ley se formuló una enmienda, cuyo texto, asimismo, se inserta.

Se ordena su publicación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa de la Comisión de Educación, Cultura y Deporte

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso al amparo de lo dispuesto en el artículo 194 del Reglamento del Congreso de los Diputados tiene el honor de presentar la siguiente enmienda a la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre cesión en uso a la Fundación «Casa Ducal de Medinaceli» del Palacio Ducal de Cogolludo (Guadalajara).

Enmienda

De modificación.

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a formalizar un convenio con el Ayuntamiento de Cogolludo para la cesión del uso del Palacio Ducal de Cogolludo (Guadalajara), con fines culturales, que incluyera un compromiso de dotación presupuestaria por parte del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte para llevar a cabo, por la Fundación “Casa Ducal de Medinaceli”, las actuaciones necesarias para su restauración, conforme a los criterios y autorizaciones que establece la normativa de protección de patrimonio histórico.»

Justificación

Mejora técnica.

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/002019

La Comisión de Educación, Cultura y Deporte, en su sesión del día 29 de abril de 2003, ha acordado aprobar con modificaciones la Proposición no de Ley sobre el Plan Director de la Muralla de León (núm. expte. 161/002019), presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 509, de 21 de marzo de 2003, en los siguientes términos:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en colaboración con la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de León, dote a la Muralla de León de un Plan director para su conservación.»

A dicha Proposición no de Ley se formuló una enmienda, cuyo texto, asimismo, se inserta.

Se ordena su publicación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa de la Comisión de Educación, Cultura y Deporte

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso al amparo de lo dispuesto en el artículo 194 del Reglamento del Congreso de los Diputados tiene el honor de presentar la siguiente enmienda a la Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre el Plan Director de la Muralla de León.

Enmienda

De modificación.

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en colaboración con la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de León, dote a la Muralla de León de un Plan director para su conservación.»

Justificación

Mejora técnica.

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/002044

La Comisión de Educación, Cultura y Deporte, en su sesión del día 29 de abril de 2003, aprobó la Proposición no de Ley sobre medidas para garantizar la conservación y restauración del patrimonio histórico español (núm. expte. 161/002044), presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 518, de 4 de abril de 2003, en sus propios términos:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que estudie, en colaboración con las Administraciones Locales y Autonómicas y el sector, la posibilidad de adoptar medidas que, atendiendo a la naturaleza de los bienes culturales, garanticen el cumplimiento efectivo de conservación de los bienes de Patrimonio Histórico Español.»

Se ordena su publicación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

161/002059

La Comisión de Educación, Cultura y Deporte, en su sesión del día 29 de abril de 2003, aprobó la Proposición no de Ley relativa al impulso de la declaración de la Red Nacional de Vías Pecuarias como itinerario de Patrimonio Cultural Europeo por el Consejo de Europa (núm. expte. 161/002059), presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 518, de 4 de abril de 2003, en sus propios términos:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que se impulse la declaración de la Red Nacional de Vías Pecuarias como itinerario de Patrimonio Cultural Europeo por el Consejo de Europa, así como al impulso de cuantas actuaciones necesarias que permitan dar a conocer al mayor número de personas posibles las cañadas y vías pecuarias, su valor ecológico, histórico y cultural.»

Se ordena su publicación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

161/002061

La Comisión de Educación, Cultura y Deporte, en su sesión del día 29 de abril de 2003, ha acordado aprobar con modificaciones la Proposición no de Ley relativa a la exposición conmemorativa del quinto centenario de la fundación de la Casa de la Contratación 1503-1790 (núm. expte. 161/002061), presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 518, de 4 de abril de 2003, en los siguientes términos:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que organice y planifique desde el Archivo General de Indias, la Exposición conmemorativa del quinto centenario de la fundación de la Casa de la Contratación y la edición del correspondiente libro conmemorativo.»

Se ordena su publicación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

161/002121

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión.

AUTOR: Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Proposición no de Ley relativa a la implantación de la especialidad de Dolçaina en la enseñanza de música.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Educación, Cultura y Deporte. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la implantación de la especialidad de Dolçaina en la enseñanza reglada de música, para su debate en la Comisión de Educación, Cultura y Deporte.

Exposición de motivos

La música, en su diversidad de formas y manifestaciones, ha sido una de las artes más cultivadas de la Comunidad Valenciana, y con el transcurso de los años ha pasado a ser uno de los aspectos más característicos de su cultura y de los que más identifican al pueblo valenciano, siendo la Dolçaina su instrumento más representativo, un instrumento que en la actualidad pasa

por uno de sus mejores momentos, por su gran aceptación y por la demanda creciente de la que es objeto.

La Dolçaina ya no es un instrumento minoritario, sino que es tan accesible y atractivo como cualquiera de los instrumentos normalizados. El considerable aumento del alumnado y la creación de nuevas escuelas es un hecho cada vez más patente gracias a una mayor sensibilización de la sociedad valenciana. Por otra parte, la Dolçaina empieza a tener una consideración social análoga a la que disfrutaban los instrumentos normalizados, con unas características propias bien definidas, y abierta a la investigación y a posibilidades de evolución. En la actualidad disponemos de técnicas y recursos que nos permiten adaptar el aprendizaje de la Dolçaina a las exigencias de una sociedad en evolución. Por tanto, resulta imperiosa la regulación docente del instrumento para poder asegurar la calidad y el prestigio que se merece. Sólo la superación de un plan de estudios específico para la Dolçaina puede garantizar un nivel de calidad, prestigio y reconocimiento a los futuros intérpretes y al profesorado de este instrumento.

El Real Decreto 756/1992, de 26 de junio, por el que se establecen los aspectos básicos del currículo de los grados elemental y medio de música, determina el catálogo de especialidades instrumentales que pueden impartirse en los centros de enseñanza reglada de música, en los grados elemental y medio.

La disposición adicional primera del citado Real Decreto contempla la posibilidad de que las comunidades autónomas puedan incorporar otras especialidades, que por su raíz tradicional o grado de interés etnográfico y complejidad de su repertorio, o por su valor histórico en la cultura musical europea y grado de implantación en el ámbito territorial correspondiente, requieran el tratamiento de especialidad formulándose para ello ante el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, la correspondiente propuesta comprensiva de estos méritos.

La Generalitat Valenciana ya se ha dirigido al Ministerio de Educación, Cultura y Deporte para proponer la creación de la especialidad de Dolçaina en los estudios musicales reglados.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso de los Diputados presenta la siguiente

Proposición no de Ley:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, atendiendo a la petición formulada por la Generalitat Valenciana, cree la especialidad de Dolçaina en las especialidades musicales regladas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**.—Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/002122

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión.

AUTOR: Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Proposición no de Ley relativa al impulso de convenios científicos y académicos entre la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) y entidades públicas y privadas.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Educación, Cultura y Deporte. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente Proposición no de Ley, relativa al impulso de convenios científicos y académicos entre la UNED y entidades públicas y privadas, para su debate en la Comisión de Educación, Cultura y Deporte.

Exposición de motivos

La Universidad Nacional de Educación a Distancia, UNED, da servicio a más de 210.000 alumnos por los 60 centros asociados, y cuenta en la actualidad con 1.200 docentes de la sede central, cerca de 5.000 profesores y tutores y 1.100 personas de Administración y Servicios.

Las funciones de la UNED tienen como reto dar un servicio de calidad: facilitando el acceso a la enseñanza universitaria y la continuidad de sus estudios a todas las personas que, estando capacitadas para seguir estudios superiores, no puedan frecuentar las aulas universitarias por diversas razones; cuenta con el establecimiento y

desarrollo de programas de educación permanente, promoción cultural y perfeccionamiento profesional; con la utilización de técnicas y experiencias más idóneas de enseñanza a distancia, y con el ensayo de nuevos modelos educativos; con la creación de una comunidad universitaria amplia y plural; con el desarrollo de la investigación científica en todos los ámbitos y niveles e impulso de la formación permanente, actualización y promoción del personal de la Universidad.

Los Presupuestos Generales del Estado para el año 2003, dentro del programa de enseñanzas universitarias, destina una de las partidas más importantes por su cuantía a la UNED, para subvencionar sus gastos de funcionamiento, de personal e inversiones que permitirán ir mejorando la actual financiación por alumno de la Universidad.

Y se ha tramitado en el Congreso de los Diputados un marco legal de mecenazgo que contribuirá a incrementar la participación de la sociedad civil mediante incentivos en la Universidad, abriendo más posibilidades para mejorar la Universidad.

Pero a ello deben sumarse también convenios de carácter académico y financiero, que permitan el proceso de expansión de la UNED, con ayudas a la investigación, al desarrollo tecnológico y para becas.

Por todo lo anterior, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso propone la siguiente Proposición no de Ley, para su debate en Comisión:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que promueva convenios de colaboración académicos y financieros entre entidades públicas y privadas, y la Universidad Nacional de Educación a Distancia, UNED, que le permita a ésta liderar la investigación y docencia entre las universidades que siguen el modelo de enseñanza a distancia.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

161/002123

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Proposición no de Ley relativa al incremento de los acuerdos del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte con las Comunidades Autónomas para informar sobre las consecuencias de la ablación.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Educación, Cultura y Deporte. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente Proposición no de Ley, relativa al incremento de los acuerdos del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte con las Comunidades Autónomas para informar sobre las consecuencias de la ablación, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

El movimiento migratorio que se ha producido hacia España, en los últimos años se caracteriza por una importante presencia de las mujeres.

La evolución de la situación de la mujer y su incorporación al mercado laboral que se está produciendo en muchos países han originado unos sectores en los que la demanda de su mano de obra ha originado que ésta se traslade de su país de origen al lugar donde pueda mejorar la situación social y económica de su familia.

La reagrupación familiar es uno de los objetivos de la mujer inmigrante por lo que, o bien trae a sus hijos en este desplazamiento, o viene joven y forma su familia en este país.

Según datos facilitados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) más de 132 millones de mujeres y niñas han sido víctimas de mutilación genital. Cada año, dos millones de menores, 6.000 al día, pasan por esta experiencia que les produce trastornos físicos y psíquicos independientemente del riesgo grave de infección que puede conducir a posteriores complicaciones.

Esta práctica se lleva a cabo en 28 estados africanos y en cerca de 40 países de todo el mundo. Los inmigrantes que llegan a España procedentes de estos países están practicando esta costumbre.

La modificación del Código Penal tipifica la mutilación genital femenina como delito específico de lesiones con penas de hasta doce años de cárcel para proteger a las menores indefensas ante esta brutal agresión.

En nuestro país se han denunciado algunos casos de mutilación genital en Cataluña (Barcelona y Girona). Los esfuerzos constantes de los equipos sociales, médicos y profesores para evitar esta práctica han impedido que se realice con más frecuencia, aunque se tiene información de que se realiza de forma clandestina o se envía a las niñas a su país para practicar dicha mutilación.

Es conveniente que además de las medidas punitivas anunciadas, se ponga en marcha una campaña de información y sensibilización hacia esta mutilación de la mujer en los centros de enseñanza para que los menores de ambos sexos tengan un conocimiento de lo que la ablación genital implica.

Por todo lo que el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso presenta la siguiente

Proposición no de Ley:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a promover acuerdos con las Comunidades Autónomas para intensificar los medios a fin de divulgar en los centros de enseñanza los perjuicios y consecuencias de la ablación genital.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Comisión de Economía y Hacienda

161/002120

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Socialista.

Proposición no de Ley relativa a la tramitación de un crédito extraordinario para la catástrofe del «Prestige».

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Economía y Hacienda. Asimismo, dar traslado del acuerdo al

Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley, relativa a la tramitación de un crédito extraordinario para la catástrofe del Prestige para su debate en Comisión de Economía y Hacienda.

Motivación

La mala gestión del accidente del Prestige provocó una gran catástrofe ecológica con efectos económicos y sociales que aún no es posible evaluar.

La recuperación del medio físico, costas, playas y fondos marinos es un trabajo en marcha que aún no tiene plazo, ni garantías. La recuperación de los recursos y de su cadena reproductora no está abordada aún con rigor.

La recuperación económica y social de las zonas afectadas depende en gran medida de la recuperación del medio físico y de los recursos, por ello no hay señales de revitalización a pesar de que hay mecanismos de apoyo que funcionarían en circunstancias normales. En todo caso, es responsabilidad del Gobierno actuar ya para intentar corregir la situación poniendo los medios para devolver la confianza a los ciudadanos.

Actuar requiere medios, medios económicos fundamentales en este momento. El Gobierno se negó en su día a contemplar la corrección de la catástrofe en los Presupuestos de 2003. El Gobierno argumentó que una economía pública saneada como la española podía con el problema sin modificar los Presupuestos y además estaba la ayuda comprometida de la UE.

La realidad indica que la Administración está procediendo a un recorte rápido del gasto: se bloquean para algunos colectivos los créditos ICO, se acelera la apertura de los caladeros para disminuir y eliminar el coste de la ayuda a los afectados etc.

Por último la financiación suplementaria de la UE salió mal, muy mal. La gestionaron mal y tenemos un mal resultado. Nos vendieron que en el Consejo de Copenhague de diciembre se atendieron las demandas de España, pero no fue así. En el Consejo de diciembre

se autorizó únicamente la reprogramación de los fondos comunitarios asignados a España (Galicia fundamentalmente) y de los fondos IFOP para el sector pesquero. Las medidas adicionales específicas, para paliar los efectos de la catástrofe, se aplazaron hasta marzo, y ahora se nos dice que la UE no va a contribuir con fondos adicionales, que el tema no es grave.

Está claro que el Gobierno no hizo bien los deberes, no presentó el tema con claridad, no lo presentó bien en diciembre y por ello se aplazó la solución hasta marzo.

Por otra parte el intento del Gobierno de minimizar el problema a nivel interno sirvió para convencer a la UE de que el tema no era grave, además marzo no era ya el mejor tiempo para pedir solidaridad desde el Gobierno de España a la UE. En el tema de la financiación comunitaria puede que estemos pagando la falta de rigor del Gobierno y los efectos colaterales de la guerra.

En todo caso, fracasada la aportación extraordinaria de fondos europeos es necesario arbitrar fondos propios extraordinarios para hacer frente a los gastos derivados de la marea negra del Prestige, no sólo los de recuperación medioambiental sino también aquellos que permiten recuperar la actividad económica del entorno afectado.

La financiación extraordinaria es necesaria para no seguir prometiendo proyectos sin fondos para el 2003. Al fallar la financiación comunitaria si no hay financiación adicional del Estado Español se dará la razón a la Comisión de la UE de que el problema no es grave y se dificultará cualquier intento de renegociar nuevos fondos comunitarios.

Por todo lo anterior es por lo que se presenta la siguiente Proposición no de Ley para su debate en Comisión:

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Tramitar un crédito extraordinario para el año 2003 de 200 millones de euros para hacer frente a los gastos destinados a recuperar y revitalizar la actividad económica del entorno afectado por el Prestige.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de abril de 2003.—**Manuel Ceferino Díaz Díaz**, Diputado.—**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

161/002132

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Mixto.

Proposición no de Ley relativa al Plan de Dinamización Turística de la Costa da Morte (A Coruña).

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Economía y Hacienda. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del Diputado Carlos Aymerich Cano (BNG), al amparo de lo dispuesto en los artículos 190 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formula Proposición no de Ley para su debate en Comisión, relativa al Plan de Dinamización Turística de la Costa da Morte (A Coruña).

Exposición de motivos

El pasado 20 de diciembre de 2002, en plena crisis del «Prestige», la Conferencia Sectorial de Turismo —órgano integrado por los consejeros de turismo de las diferentes CC.AA. y por los responsables de turismo del Gobierno estatal— aprobó veintidós nuevos planes de dinamización y excelencia turística (en adelante, PDT), entre ellos el de la Costa da Morte, que comprende los municipios coruñeses de Cabana, Camariñas, Carballo, Carnota, Cee, Corcubión, Coris-tanco, Dumbría, Fisterra, Laracha, Laxe, Malpica, Muros, Muxía, Ponteceso, Vimianzo y Zas, dotado con 5 millones de euros y con una vigencia temporal de cuatro años (2003 a 2006).

Este programa, ampliamente publicitado por el PP y sus medios afines, constituye sin embargo una grave discriminación para una de las comarcas gallegas más duramente golpeadas por la catástrofe del «Prestige», como el importante descenso de la afluencia de visitantes en la pasada Semana Santa ha demostrado. Una grave discriminación porque si la inversión media por habitante de los planes aprobados para el resto del Esta-

do (excluida Galicia) asciende a 182,93 euros (203,57 euros si excluimos las capitales provinciales o autonómicas en que la financiación vía PDT es menor al contar estas poblaciones con otros instrumentos de promoción turística como los Patronatos o Consorcios turísticos), la inversión por habitante del PDT de la Costa da Morte es de sólo 37,71 euros. Dicho de otro modo, por cada euro/habitante que recibe el PDT Costa da Morte, los demás PDT reciben 4,8.

En definitiva, si por algo es especial el PDT Costa da Morte no es por constituir una reacción especial para una comarca gravemente afectada por la catástrofe del «Prestige» —como ya se apuntó, fue aprobado junto con otros 22 PDT para el conjunto del Estado— sino por ser el que cuenta con una financiación proporcionalmente menor de todos los aprobados el pasado 20 de diciembre de 2002. Por si los anteriores ejemplos no fuesen suficientes, el PDT Costa da Morte recibe una financiación por habitante nueve veces menor que otras comarcas similares como la de Oscos-Eo en Asturias o diez veces menor que la establecida para el PDT de Santo Domingo de la Calzada en La Rioja.

Así pues, a la vista de estos datos, se formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a revisar la dotación financiera prevista para el PDT Costa da Morte, con el fin de que la inversión por habitante establecida para el mismo sea, cuando menos, igual a la media de la establecida para los PDT aprobados el 20 de diciembre de 2002 para el resto del Estado, es decir, 182,93 euros/habitante.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2003.—**Carlos Aymerich Cano**, Diputado.—**Francisco Rodríguez Sánchez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

Comisión de Infraestructuras

161/002128

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Socialista.

Proposición no de Ley sobre el paso del AVE por la ciudad de Teruel.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento y disponer su conocimiento por la Comisión de Infraestructuras. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre el paso del AVE por la ciudad de Teruel, para su debate en la Comisión de Infraestructuras.

Exposición de motivos

Es una afirmación comúnmente aceptada que el disponer de una estación del AVE en una ciudad multiplica por muchos enteros sus posibilidades de desarrollo y crecimiento. Esto es especialmente visible en las ciudades pequeñas que, disponiendo de la alta velocidad, quedan a una hora o menos de distancia de una gran urbe. Este es el caso de Ciudad Real o de Puertollano (proximidad a Madrid) en el único trazado AVE que existe en servicio en España y al que hay que referir, por tanto, las experiencias.

La Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de Castilla-La Mancha (en adelante ETSICCP) editó el año pasado el segundo volumen de la colección Cuadernos de Ingeniería y Territorio, titulado «El AVE en Ciudad Real y Puertollano. Notas sobre su incidencia en la movilidad y el territorio» que viene a confirmar la afirmación hecha en el párrafo anterior.

Este estudio realizado por tan prestigiosa institución comenta en su «Introducción» que Ciudad Real quedó fuera del eje de conexión del centro del país con Andalucía cuando, a finales del siglo XVIII, se abrió el camino carretero por Despeñaperros. El ferrocarril siguió este corredor en su acceso a Andalucía, también por Despeñaperros en el último tercio del siglo XIX, dejando de nuevo a Ciudad Real y Puertollano lejos del eje principal de comunicación ferroviaria entre Madrid

y Andalucía. Esta tendencia se repetirá a lo largo del siglo XX, en el que la carretera por La Mancha será paulatinamente mejorada hasta convertirse en una auto-
vía al comienzo de los años noventa.

Por este motivo, tanto Ciudad Real como Puertollano han estado fuera de los corredores de las grandes infraestructuras de transporte de calidad. Esta situación comenzó a cambiar en los años ochenta cuando se abrió un nuevo acceso ferroviario a Andalucía por Brazator-
tas y lo hizo de manera definitiva cuando se construyó la nueva infraestructura ferroviaria capaz para la circula-
ción de trenes a 300 Km/h y en ancho internacional. El resultado final fueron 471 kilómetros de nueva línea entre Madrid y Sevilla, con estaciones en Córdoba, Ciudad Real y Puertollano. De esta manera, estas dos últimas ciudades pasaban de estar fuera del mapa de las grandes vías de comunicación a ser las primeras ciuda-
des españolas de pequeño tamaño con trenes de alta velocidad.

El estudio de la ETSICCP afirma, entre otras cosas, que la evolución urbana de Ciudad Real, consecuencia de la aparición del ferrocarril de alta velocidad, puede resumirse en los siguientes puntos (sólo transcribo los más generales):

- Liberalización de una gran cantidad de suelo relativamente céntrico.

- El desarrollo urbano de los alrededores de la estación, con la total construcción del suelo previsto, y la aparición de nuevos equipamientos así como de procesos de sustitución en los barrios más antiguos.

- El desplazamiento de la centralidad hacia la estación y la universidad.

En otro apartado el estudio continua diciendo: «Si se fomenta la intermodalidad, es válido decir que la presencia de una estación de alta velocidad no sólo afecta a la localidad en la que se sitúa, sino que su influencia se extiende sobre el territorio que la rodea. La atracción que produce supera el ámbito local, generando un área de influencia cuya extensión va a depender de numerosos aspectos: la red de carreteras, desarrollo práctico de la intermodalidad, las alternativas existentes a la alta velocidad, la presencia de otras paradas de alta velocidad, etc.». La mayoría de los usuarios de la estación AVE de Ciudad Real vive en un radio aproximado de 30 kilómetros en torno de la ciudad.

Entre las reflexiones finales del estudio figuran algunas como las siguientes:

- A causa del escaso número de paradas con que se presta el servicio de alta velocidad Madrid-Sevilla y su muy buena calidad en términos de tiempo de recorrido, las estaciones de Ciudad Real y Puertollano se han convertido en núcleos de atracción para el intercambio modal en las relaciones con Madrid. El alcance de este efecto atractor sorprende por su entidad.

- No es posible definir un perfil tipo de los usuarios de los trenes lanzadera, aunque hay un predominio de viajeros con un nivel de estudios universitarios que se desplazan todos los días desde su localidad de residencia a la de trabajo, ida y vuelta diaria, o que realizan muy frecuentemente viajes profesionales o de negocios. Este grupo constituye aproximadamente el 50 por ciento de los viajeros de los trenes lanzadera.

- Son tres los aspectos que favorecen la existencia de commuters entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano: la importante reducción en los tiempos de viaje, la elevada frecuencia de los trenes lanzadera y una política tarifaria adecuada por parte de AVE, en particular la oferta de abonos mensuales (los commuters son viajeros, trabajadores o estudiantes que utilizan el tren AVE con una frecuencia muy elevada, generalmente diaria, ya que se desplazan desde su localidad de residencia a la de trabajo o estudio mediante trenes lanzadera. Por tanto viven en una ciudad distinta a la que trabajan o estudian aprovechando la existencia de la alta velocidad ferroviaria).

- Los residentes en Madrid deciden trabajar en Ciudad Real o Puertollano porque el AVE les permite vivir en Madrid.

- En contraposición, a los residentes en Ciudad Real lo que les interesa es el foco de trabajo que ofrece Madrid, decidiendo vivir en Ciudad Real porque hay AVE.

- El AVE ha hecho que Ciudad Real se convierta en un centro atractor de residencia respecto de los núcleos de la provincia. En consecuencia, hay commuters en los que el AVE ha influido para trabajar en Madrid y para cambiar su residencia a Ciudad Real.

- Al hacer un balance aproximado del efecto económico de las rentas de los commuters, el saldo de Ciudad Real resulta favorable respecto a Madrid.

Los párrafos anteriores, excepto el primero, son un extracto del estudio de la ETSICCP de la Universidad de Castilla-La Mancha, mencionado. De su simple lectura se deriva una conclusión clara: una ciudad media como Ciudad Real, tradicionalmente fuera de los ejes de comunicación entre el centro y el sur de España, resulta beneficiaria de una línea AVE entre Madrid y Andalucía y pasa de ser una ciudad que languidece a conocer un desarrollo urbanístico, económico, social y cultural que la catapulta hacia el futuro con una pujanza impensable hace sólo doce años. No sólo consigue acrecentar su población sino que, gracias a la alta velocidad, hay muchos titulados medios y superiores que aceptan trabajos en ella porque les permite seguir viviendo en Madrid y hay empresarios que radican sus empresas en Ciudad Real porque tienen asegurada la mano de obra cualificada que necesitan. Paralelamente, el AVE ha conseguido que muchos vecinos de Ciudad Real y de su entorno puedan trabajar en Madrid sin dejar de vivir en su ciudad, sin desarraigarse y sin tener

que emigrar. De igual manera muchos estudiantes residentes en Madrid pueden cursar sus estudios en la Universidad de Castilla-La Mancha y muchos de Ciudad Real, de Puertollano y de sus entornos pueden hacerlo en Madrid, residiendo en estas dos ciudades manchegas y esperando la oportunidad de encontrar un trabajo acorde con sus estudios en su tierra.

Por lo expuesto, puede perfectamente entenderse porqué los turolenses seguimos luchando por conseguir que el AVE Madrid-Valencia pase por Teruel y tenga en nuestra ciudad una estación. Los turolenses no podemos comprender porqué todas las capitales de provincia que nos rodean van a tener, o ya tienen, línea y estación AVE y Teruel no. Las capitales a que hago referencia son: Guadalajara, Zaragoza, Lleida, Tarragona, Castellón, Valencia y Cuenca.

Cuando se estudió el trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa no se incluyó su paso por Lleida. Sin embargo, se modificó la primera decisión para hacer que el AVE pase por esta ciudad catalana, algo que parece muy lógico y sensato.

Cuando se estudió el trazado de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia no se incluyó su paso por Cuenca, sin embargo, el Ministro de Fomento reunió en Murcia, el día 8 de enero de 2001, a los Presidentes de las Comunidades Autónomas de Murcia, Madrid, Castilla-La Mancha y Valencia y pactaron un nuevo trazado que incluyó a la ciudad de Cuenca. El Ministro de Fomento no convocó a esa reunión al Presidente de la Comunidad Autónoma de Aragón porque había decidido que la ciudad de Teruel quedara fuera del trazado de esta infraestructura ferroviaria tan importante y porque el Gobierno de la Nación no había asimilado el pacto de gobierno en Aragón entre el PSOE y el PAR que dejaba fuera del ejecutivo al PP.

Llegados a este punto cabe preguntarse: ¿Qué razón objetiva tiene el Ministerio de Fomento para dejar fuera de la línea AVE, entre Madrid y Valencia, a la ciudad de Teruel? Cuando la coordinadora ciudadana ¡Teruel existe! le solicita que se prolongue la línea AVE desde Cuenca a Valencia por Teruel, que supone recorrer 27 kilómetros más y emplear cinco minutos más que por el trazado acordado en Murcia, responde que se ha llegado tarde.

¿Por qué llega tarde Teruel y no Cuenca? ¿Por qué llega tarde Teruel y no Lleida?

¿Por qué es Teruel la única ciudad, capital de provincia, del cuadrante centro-este de España que no va a tener AVE?

Hay que repetir de nuevo la pregunta primera: ¿Qué razón objetiva tiene el Ministerio de Fomento para dejar fuera de la línea AVE, entre Madrid y Valencia, a la ciudad de Teruel?

El Gobierno de Aragón presentó, en el trámite de información pública al que fue sometido el nuevo trazado de la línea Madrid-Valencia (19 de septiembre de 2000), un escrito de alegaciones (24 de noviembre

de 2000) propugnando un trazado Madrid-Cuenca-Teruel-Valencia/Castellón. Ello al margen de que desde Cuenca se conectara con Albacete y esta ciudad con Alicante y Murcia.

El citado trazado se propuso con base en los siguientes argumentos:

- La línea Madrid-Cuenca-Teruel-Valencia/Castellón es un proyecto del siglo XIX (año 1865) que no llegó a ejecutarse.
- La necesidad de consolidar las fuertes relaciones que existen entre Teruel y Levante, superándose el «efecto frontera» que supone la pertenencia de Teruel a una Comunidad Autónoma que nunca se asocia al arco mediterráneo sino a otros ámbitos como los Pirineos y el Valle del Ebro. La ciudad de Teruel, una de las del citado arco mediterráneo, es la única de éstas que ni está unida con Madrid ni lo está con el Levante (sólo de forma muy precaria).

La alternativa propuesta por el Gobierno de Aragón suponía y exigía una confrontación entre el tramo Motilla del Palancar-Valencia (147,5 kilómetros) y el de Cuenca-Teruel (108 kilómetros), necesaria comparación que ya se señalaba expresamente en el escrito de alegaciones suscrito por el Gobierno de Aragón.

Para ello, y para el estudio de otros diversos aspectos, se adjuntaron al escrito de alegaciones los dos siguientes estudios:

1. Un estudio de viabilidad de la línea de alta velocidad Cuenca-Teruel-Valencia/Castellón (septiembre de 2000), elaborado por «Ibérica de Estudios e Ingeniería, Sociedad Anónima» (IBERINSA), por encargo de la Cámara de Comercio e Industria de Teruel, con financiación por terceras partes del Gobierno de Aragón, del Ayuntamiento de Teruel y de la Diputación Provincial de Teruel.
2. Un estudio socioeconómico y de estrategia territorial titulado «El Tren de Alta Velocidad y las medianas y pequeñas ciudades: impacto socioeconómico y estrategias urbanas. Las experiencias en España. El caso de Teruel», elaborado por la mercantil «Territorio y Recursos, Sociedad Limitada» (TEYRE), también por encargo de la Cámara de Comercio e Industria de Teruel y con idéntica financiación tripartita.

Con base en tales estudios elaborados «ad hoc», el Gobierno de Aragón planteaba al Ministerio de Fomento una seria alternativa de trazado de la línea de alta velocidad Cuenca-Teruel-Valencia/Castellón en vez del tramo Motilla del Palancar-Valencia.

Entre las razones favorables a la alternativa propuesta del paso del AVE por Teruel, se daban las siguientes:

- Incremento del número de viajeros en la línea.
- Integración en el corredor Norte de Europa-Pirineo Central-Sureste Mediterráneo (eje norte-sur).

- Integración en el nuevo corredor ferroviario de ancho europeo de conexión Portugal-España-Francia.
- Mejor servicio a Teruel y Castellón en sus relaciones radiales, sin afección significativa a ninguna de las otras relaciones a atender, en especial la conexión Madrid-Valencia.
- Indudables ventajas socioeconómicas y territoriales para Teruel, sin restar funcionalidad a la línea de alta velocidad en sus objetivos principales.

Tras lo dicho: ¿Cuál es la razón objetiva que tiene el Ministro de Fomento para dejar a Teruel fuera de la línea AVE, entre Madrid y Valencia? La desconocemos. El resultado del estudio encargado por las instituciones aragonesas y turolenses concluye que el paso del AVE por Teruel es posible técnicamente. Y también nos preguntamos: ¿Por qué noviembre de 2000, con el estudio concluido y enviado al Ministro de Fomento, es tarde? No lo sabemos, no hay respuesta.

Tras lo dicho, es evidente que no hay razones objetivas para la cerrazón del Gobierno de don José María Aznar para con el AVE por Teruel. Razones debe haberlas, pero de otra índole.

Teruel siempre ha quedado fuera de los grandes ejes de comunicaciones españoles, por eso, a pesar de estar situada entre dos grandes ciudades (Zaragoza y Valencia) y entre dos amplias zonas con gran desarrollo (el corredor del Ebro y la costa levantina), nunca ha despegado como ciudad ni como provincia. Esta es una oportunidad histórica para Teruel que no volverá a repetirse si la perdemos. Si no se lleva el AVE hasta Teruel ahora, como se hace con todas las demás capitales de provincia que la rodean, nunca se llevará y los turolenses volveremos a quedar relegados, de una manera definitiva, de las grandes infraestructuras de calidad. Pasaremos de ser una provincia del interior, lo que hoy representa estar entre las subdesarrolladas de España a ser una provincia del interior del interior. Es decir, más subdesarrollo allí donde ya hay subdesarrollo.

Nuestra reivindicación no perjudica a nadie. A Valencia se tardaría cinco minutos más. En cambio se beneficiaría a Teruel y también a Castellón que quedaría entre quince y veinte minutos más cerca de Madrid.

Estamos convencidos que los efectos positivos que para Ciudad Real y Puertollano ha tenido y sigue teniendo el AVE, lo serán también para todas las ciudades por donde pase y tenga estación. ¿No tenemos derecho los turolenses a recibir también esos beneficios que irán a Cuenca, a La Encina, a Albacete, a Murcia, a Alicante, a Castellón, etc., etc.?

Somos una provincia que ha perdido la mitad de su población en el último siglo. No se da otro caso igual en España. Somos una ciudad que tiene estancada su población desde hace muchos años. Los pequeños incrementos que tiene son disminuciones mayores en los pueblos cercanos. Necesitamos revulsivos impor-

tantes para evitar el estancamiento económico que tenemos y la despoblación que padecemos.

Si Ciudad Real dista de Madrid 171 kilómetros y el AVE la ha puesto a cincuenta minutos, Teruel dista de otra gran urbe, Valencia, 140 kilómetros y el AVE nos pondría en la ciudad del Turia y en el Mediterráneo en mucho menos de una hora. Los efectos que se producen en Ciudad Real donde mucha gente trabaja en Madrid y reside en la ciudad manchega y viceversa, se producirían también entre Teruel y Valencia. Las sierras y los bosques de Teruel son el pulmón natural de Valencia. La relación económica, turística, cultural, social, de todo tipo es enorme con la comunidad valenciana. Con el AVE se multiplicaría por muchos enteros.

Por eso no comprendemos qué extraño designio nos deja fuera del progreso y nos convierte en una isla desde el punto de vista de las infraestructuras ferroviarias de calidad.

Queremos respuestas a las preguntas que formulamos. No nos vamos a resignar si se nos ignora. Si nuestra pretensión no es lógica, no es realizable, es descabellada ¿por qué no se nos explica? Los turolenses somos gente razonable. Si se nos explica por qué no y lo que se nos dice tiene sentido y es justo lo comprenderemos, pero no vamos a aceptar que se nos ignore.

El pasado 19 de marzo de 2003, en el «Boletín Oficial del Estado» número 67, se publica una «Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras por la que se aprueba el expediente de información pública y definitivamente el “Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo: Madrid-Albacete/Valencia. Subtramo: Motilla del Palancar-Valencia”».

Esta decisión del Ministerio de Fomento de aprobar el estudio informativo del subtramo Motilla del Palancar-Valencia cierra definitivamente las posibilidades de que el AVE pase por Teruel, ya que este subtramo es el alternativo al Cuenca-Teruel-Valencia.

Esta decisión se ha tomado tras negarse el Ministro de Fomento a valorar siquiera la posibilidad de encarar un estudio alternativo de trazado por Teruel ni querer tener en cuenta el enviado por las instituciones turolenses. Este escándalo rayano en la prevaricación debe corregirse. Los recursos públicos deben utilizarse con mayor rigor y dando a todos la misma posibilidad de recibir sus beneficios, puesto que de todos son.

Es por todo lo expuesto que el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, con toda urgencia, proceda a estudiar la alternativa de trazado del AVE Madrid-Valencia a partir de la ciudad de Cuenca, del tramo Cuenca-Teruel-Valencia,

antes de poner en marcha ninguna obra en el tramo Motilla del Palancar-Valencia.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—**Gerardo Torres Sahuquillo**, Diputado.—**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión de Política Social y Empleo

161/002127

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Mixto.

Proposición no de Ley relativa al cumplimiento por parte del Gobierno español de los acuerdos firmados con los trabajadores de SINTEL en agosto de 2001 y de la moción aprobada por unanimidad del Congreso de los Diputados el 17 de abril de 2001.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Política Social y Empleo. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del Diputado Carlos Aymerich Cano (BNG), Diputado del Grupo Mixto (BNG), al amparo de lo dispuesto en los artículos 190 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formula Proposición no de Ley, relativa al cumplimiento por parte del Gobierno español de los acuerdos firmados con los trabajadores de SINTEL en agosto de 2001 y de la moción aprobada por unanimidad del Con-

greso de los Diputados el 17 de abril de 2001, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

El pasado martes 22 más de 1.100 trabajadores de SINTEL, 200 de ellos gallegos, iniciaron una marcha desde diferentes puntos del Estado para confluír el 1 de Mayo en Madrid, participando en la manifestación convocada en esta ciudad para conmemorar el día internacional de la clase trabajadora y para reclamar con diversos actos el cumplimiento íntegro de los acuerdos de agosto de 2001. Estos trabajadores se encuentran en la actualidad sin trabajo y a punto de agotar el disfrute de las prestaciones por desempleo.

Una vez más, los trabajadores de SINTEL reclaman el cumplimiento íntegro de los acuerdos firmados en agosto de 2001 entre el Gobierno, Telefónica y las centrales sindicales, a consecuencia del cual se desconvocó la huelga indefinida en la empresa y se levantó el campamento de la esperanza del paseo de la Castellana, en Madrid.

A dos años de la aprobación por unanimidad del Congreso de los Diputados de una moción en la que se instaba al Gobierno a atender las reclamaciones de la plantilla de SINTEL, el Gobierno sólo ha prejubilado a 415 trabajadores y anticipado, a través del FOGASA, los salarios debidos por la empresa hasta el momento de suscripción de los mencionados acuerdos. Pero sigue sin cumplirse el compromiso más importante: aquel en cuya virtud el Gobierno se comprometía a recolocar la plantilla restante en empresas del sector de las telecomunicaciones con solvencia y que garantice los derechos de los trabajadores y la continuidad de los contratos.

Las escasas ofertas que recibieron algunos trabajadores de SINTEL no contemplaban ni la garantía de los contratos, ni el cumplimiento de la jornada laboral, ni el pago de las retribuciones recogidas en los convenios provinciales, ni tampoco la condición exigida por los trabajadores de disgregar la plantilla en, como máximo, cuatro empresas. Es decir, que contrariamente a lo que sostienen el Gobierno y las centrales sindicales CC.OO. y UGT, la parte fundamental del acuerdo sigue sin cumplirse.

Hay que concluir, pues, que a los trabajadores de SINTEL les sobran razones para protestar y para exigir el cumplimiento de los compromisos pendientes. Y que el Gobierno debe comprometerse de forma efectiva y emplear las energías que, ilegalmente, ha dedicado a apoyar la guerra de agresión y posterior ocupación militar de Irak, en un fin mucho más loable: el de solucionar definitivamente y de forma justa un conflicto que el propio Gobierno español provocó al vender SINTEL al señor Mas Canosa.

Así pues, con el fin de conseguir estos objetivos, se formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a dar inmediato, íntegro y efectivo cumplimiento al acuerdo firmado en agosto de 2001 con Telefónica y con los representantes de los trabajadores de la empresa SINTEL y, en su virtud, a recolocar la plantilla en empresas solventes del sector de las telecomunicaciones con garantía de los derechos de estos trabajadores y de la continuidad de sus contratos.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—**Carlos Aymerich Cano**, Diputado.—**Guillermo Vázquez Vázquez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

Comisión de Sanidad y Consumo

161/001912

La Comisión de Sanidad y Consumo, en su sesión del día 29 de abril de 2003, adoptó el acuerdo de desestimar la Proposición no de Ley para elaborar un Programa Nacional sobre mejora de la gestión del tiempo en las consultas de Atención Primaria del Sistema Nacional de Salud (núm. expte. 161/001912), presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados» D-487, de 17 de febrero de 2003.

Lo que se publica de conformidad con el artículo 97 del Reglamento del Congreso.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

161/001916

La Comisión de Sanidad y Consumo, en su sesión del día 29 de abril de 2003, adoptó el acuerdo de desestimar la Proposición no de Ley sobre el cumplimiento del Real Decreto 1475/2001, de 27 de diciembre, sobre el traspaso a la Comunidad Autónoma de Aragón de las funciones y servicios del Instituto Nacional de la Salud (núm. expte. 161/001916), presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados» D-491, de 21 de febrero de 2003.

Lo que se publica de conformidad con el artículo 97 del Reglamento del Congreso.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

161/002007

La Comisión de Sanidad y Consumo, en su sesión del día 29 de abril de 2003, adoptó el acuerdo de desestimar la Proposición no de Ley relativa a la inclusión de fármacos de vitamina D para suministrar a los bebés de Galicia dentro de las prestaciones farmacéuticas de la Seguridad Social (núm. expte. 161/002007), presentada por el Grupo Parlamentario Mixto y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados» D-509, de 21 de marzo de 2003.

Lo que se publica de conformidad con el artículo 97 del Reglamento del Congreso.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

161/002016

La Comisión de Sanidad y Consumo, en su sesión del día 29 de abril de 2003, ha acordado aprobar con modificaciones la Proposición no de Ley sobre la no inclusión en publicidad de armas detonadoras, de fogeo e imitaciones en catálogos de juguetes y de fácil acceso para los más jóvenes (núm. expte. 161/002016), presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados» D-509, de 21 de marzo de 2003, en los siguientes términos:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a tomar las medidas oportunas para impedir la publicidad de armas detonadoras e imitaciones de armas de fuego en catálogos de juguetes y artículos destinados a menores, y a permitir dicha publicidad exclusivamente en catálogos especializados y específicamente de armas sujetas a lo dispuesto en el vigente Reglamento de Armas.»

Lo que se publica de conformidad con el artículo 97 del Reglamento del Congreso.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

161/002028

La Comisión de Sanidad y Consumo, en su sesión del día 29 de abril de 2003, adoptó el acuerdo de desestimar la Proposición no de Ley sobre el cumplimiento del Real Decreto 1477/2001, de 27 de diciembre, sobre el traspaso a la Comunidad Autónoma de Extremadura de las funciones y servicios del Instituto Nacional de la Salud (núm. expte. 161/002028), presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados» D-509, de 21 de marzo de 2003.

Lo que se publica de conformidad con el artículo 97 del Reglamento del Congreso.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

161/002119

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Proposición no de Ley sobre la distribución del producto Bio-Bac por parte del Ministerio de Sanidad y Consumo como producto de uso compasivo.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Sanidad y Consumo. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara se presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la distribución del producto Bio-Bac por parte del Ministerio de Sanidad y Consumo como producto de uso compasivo, para su debate en la Comisión de Sanidad.

Desde que el producto Bio-Bac fue incautado por una orden judicial de un Juzgado de El Escorial, los pacientes, enfermos de cáncer y otras enfermedades crónicas, están sufriendo una doble agresión: por una parte, hacer frente a su enfermedad y, por otra, la imposibilidad de acceder a un producto que, si bien no tiene la categoría de medicamento, aseguran que les estaba proporcionando una mejor calidad de vida y una mejora sustancial de su enfermedad.

Al margen del proceso judicial en curso, el Ministerio de Sanidad y Consumo debe de dar una respuesta inmediata a las decenas de personas que con anterioridad a la retirada de la venta del producto por Internet, y en algunos casos enfermos terminales, decidieron tomar Bio-Bac y siguen mostrando su voluntad de seguir tomándolo. Con independencia del reconocimiento o no del producto como medicamento, competencia de las autoridades sanitarias y con trámites que, en todo caso, se alargarían en el tiempo, lo que los afectados llevan solicitando al Ministerio de Sanidad desde hace tiempo es que les devuelva su derecho a medicarse con ese producto que, no siendo nocivo para la salud, tiene un efecto placebo positivo para su salud.

Por todo ello se presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Sanidad y Consumo a liberar todas las unidades incautadas del Bio-Bac para distribuir las, bajo el control sanitario de ese Ministerio y como producto con uso compasivo, entre los pacientes que ya lo estaban tomando antes de su retirada.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Marisa Castro Fonseca**, Diputada.—**Felipe Alcaraz Masats**, Portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

161/002131

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Mixto.

Proposición no de Ley relativa a la situación por la que atraviesan los consumidores de Bio-Bac.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Sanidad y Consumo. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del Diputado Carlos Aymerich Cano (BNG), al amparo de lo dispuesto en los artículos 190 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formula Proposición no de Ley, relativa a la situación por la que atraviesan los consumidores de Bio-Bac, para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

Desde que en el pasado mes de octubre el Ministerio de Sanidad decidió prohibir el Bio-Bac e incautarse de sus existencias, los consumidores de este producto decidieron asociarse para defender lo que entienden su derecho de acceder al mismo al considerar que sus propiedades mejoraban su calidad de vida e incluso, según algunos testimonios, producen la curación de ciertas dolencias. Reséñese que aunque los consumidores de este producto padecían diversas enfermedades en su gran mayoría eran personas afectadas de cáncer que recurrían a Bio-Bac cuando la enfermedad se encontraba precisamente en su fase de máxima gravedad.

Así las cosas, las informaciones transmitidas desde el Ministerio de Sanidad resultan, cuando menos, contradictorias. La decisión de prohibición e incautación se adopta a instancias de la Agencia del Medicamento impulsada, según los afectados, por las multinacionales farmacéuticas, y estuvo precedida de una aparatosa operación policial denominada «Operación Brujo». Sin embargo, a la hora de evaluar las propiedades del Bio-Bac, el Ministerio entra a calificar sus propiedades curativas calificándolo únicamente como inocuo.

En la actualidad, muchos de los consumidores gallegos de Bio-Bac se encuentran encerrados en la iglesia parroquial de Visantofña (Santiso, A Coruña), coincidiendo con otros cierres que se están realizando en el resto del Estado. Los afectados denuncian que su estado de salud empeora al no poder consumir el Bio-Bac y no pueden entender que las autoridades les prohíban acceder al mismo si, según el Ministerio de Sanidad, el producto es inocuo.

Este Diputado no pretende entrar en un debate científico, sino, más modestamente, traer a la Cámara la problemática social del colectivo de consumidores de Bio-Bac y de sus familiares. En cualquier caso, conocedor de la existencia de estudios y ensayos clínicos del FR-91, comercializado con el nombre de Bio-Bac (Hospital Universitario de Amberes, Hospital Universitario de Gante, Instituto de Reumatología de Tíblisi, centro Kiss Curatorium con autorización del Gobierno alemán) y también de ensayos preclínicos en diversos laboratorios españoles, y constatando el hecho de que el Ministerio de Sanidad ha calificado al producto como inocuo, se formula la siguiente

Proposición no de Ley

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno:

1. A impulsar urgentemente las gestiones tendentes a alcanzar un acuerdo con los afectados que suponga el levantamiento de la incautación que en este momento afecta al producto Bio-Bac y permita de forma urgente el acceso al mismo de sus antiguos consumidores.

2. A impulsar urgentemente los estudios y ensayos clínicos necesarios que permitan certificar las supuestas propiedades benefactoras para la salud del FR-91, conocido como Bio-Bac, y oficialicen su comercialización.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de mayo de 2003.—**Carlos Aymerich Cano**, Diputado.—**Francisco Rodríguez Sánchez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

Comisión de Medio Ambiente

161/002118

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Mixto.

Proposición no de Ley relativa a los intentos del Gobierno de acabar con la participación de los voluntarios en los trabajos de recuperación del litoral afectado por la marea negra del «Prestige».

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Medio Ambiente. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancias del Diputado don Carlos Aymerich Cano (BNG), al amparo de lo dispuesto en el artículo 190 y siguientes del Reglamento de la Cámara, formula Proposición no de Ley, relativa a los intentos del Gobierno de acabar con la participación de los voluntarios en los trabajos de recuperación del litoral afectado por la marea negra del «Prestige», para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

Ya parecen lejanos los tiempos en los que el Gobierno español intentó apropiarse del compromiso solidario de los voluntarios y voluntarias que participan en la limpieza y recuperación del litoral gallego afectado por la marea negra del «Prestige». Las favoritas del poder son ahora las grandes constructoras españolas. Éstas actúan en silencio, mientras que los voluntarios hacen de su trabajo una protesta contra los responsables de la catástrofe, protesta que a su vuelta a su lugar de estudio o de trabajo ayudan a expandir.

Seguramente por esta razón, pero también porque la presencia de voluntarios perturba la falsa sensación de normalidad que el PP quiere transmitir, desde todas las instituciones gobernadas por este partido —Xunta, ayuntamientos como el de Muxia— y, por tanto, también desde el Gobierno español se ponen todo tipo de obstáculos y de impedimentos para que los voluntarios puedan participar en la limpieza de la costa gallega.

Así pues mientras el alcalde de Muxia acusa a un grupo de voluntarios catalanes de indeseables y les

conmina a no aparecer por dicho municipio (debe recordarse que Muxia queda en la Costa da Morte gallega y no es ningún villorrio del oeste norteamericano), el Gobierno retira a los militares de esa localidad de modo que, a partir de ahora, tendrán que desplazarse por su cuenta a las zonas afectadas. Súmese a lo anterior la práctica imposibilidad de que los pequeños grupos o los voluntarios que acudan a título individual puedan participar en las labores de limpieza y tendremos todos los elementos de una maniobra perfectamente orquestada de desmantelamiento del voluntariado, tal y como denuncia la asociación ecologista gallega ADEGA.

Y ello a pesar de que, en contra del interesado triunfalismo gubernamental, aún queda mucho por limpiar en la costa gallega. Una costa a la que sigue llegando el fuel vertido por el «Prestige» y en la que las playas turísticas y de más difícil acceso siguen con fuel, bien en su superficie o bien enterrado. Igualmente sigue habiendo numerosas zonas rocosas muy sucias contiguas a estas playas. Es decir, que sigue habiendo trabajo para los voluntarios que, convenientemente formados, dirigidos, asegurados y seguidos sanitariamente quieran participar en la lucha contra el fuel.

Pero, como ya se ha señalado, el Gobierno parece preferir a las grandes constructoras. No hay dinero para los voluntarios, pero sí parece haberlo para pagar a unas empresas que carecen de experiencia alguna en este tipo de trabajos y que están limpiando el litoral gallego de forma incorrecta (por ejemplo, con hidrolimpiadoras sin cumplir los protocolos al respecto, o empleando maquinaria pesada dentro de arenales para una labor perfectamente sustituible por trabajadores voluntarios).

En definitiva, el Gobierno quiere sustituir una marea de solidaridad que intentó sin éxito manipular por otra de ventajismo y lucro a mayor ganancia de las grandes constructoras españolas.

Así pues, a la vista de cuanto se viene de indicar, se formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Favorecer la participación del voluntariado en la limpieza del litoral afectado por la marea negra del «Prestige» colaborando activamente en su mantenimiento, formación, seguimiento sanitario, alojamiento, aseguramiento y desplazamiento a los lugares en que hayan de desarrollar su trabajo.

2. Garantizar que las grandes constructoras que han sido contratadas para limpiar el litoral gallego afectado por los vertidos del «Prestige» respeten los protocolos aprobados para el uso de máquinas hidrolimpiadoras y en general para evitar que estas operaciones de

limpieza no produzcan un impacto ambiental negativo en las zonas afectadas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Carlos Aymerich Cano**, Diputado.—**Guillermo Vázquez Vázquez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

161/002124

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Socialista.

Proposición no de Ley sobre el dragado de la ría de Punta Umbría, en la provincia de Huelva.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión de Medio Ambiente. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley sobre el dragado de la ría de Punta Umbría, en la provincia de Huelva, para su debate en la Comisión de Medio Ambiente.

Exposición de motivos

La localidad onubense de Punta Umbría cuenta con uno de los puertos más importantes de Andalucía, con

un censo de embarcaciones pesqueras superior al centenar.

Igualmente Punta Umbría pretende convertirse en un punto de atracción turística, de calidad en el contexto andaluz, en virtud de sus magníficas playas, sus recursos medioambientales y sus instalaciones turísticas.

Municipio concededor de sus potencialidades sabe que para desarrollarlas tiene antes de solventar un importante problema que la naturaleza le crea, ya que la falta de calado y la extraordinaria acumulación de arenas, provocados por procesos naturales de la dinámica del litoral onubense, impiden la entrada de los barcos al puerto.

Todo ello evidencia que Punta Umbría necesita para el normal desenvolvimiento de su sector primario y turístico un canal de acceso a su puerto que cuente con las condiciones mínimas de anchura y calado para que tanto la flota pesquera como la de ocio puedan acceder al mismo con normalidad y seguridad.

Desde hace unos años se viene denunciando este problema por parte de diferentes sectores onubenses y, en el 2002, fue objeto de atención de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente con la redacción de un proyecto que contemplara la regeneración de alguna playa del litoral de la provincia de Huelva con la arena procedente de la ría de Punta Umbría, proyecto que, aunque iniciado después de bastantes contratiempos, no fue ejecutado en su totalidad, originando el descontento y la preocupación en autoridades locales, sector pesquero, agentes sociales y económicos y ciudadanía en general, quienes no conocen, a estas alturas, por qué el proyecto quedó paralizado.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Proceder de inmediato al dragado de la ría de Punta Umbría para evitar la peligrosidad que entraña la navegación marítima de esta zona y el enorme perjuicio económico que esta situación ocasiona al sector pesquero y turístico de este municipio.

2. Proceder posteriormente a la legalización de la navegabilidad del canal de Punta Umbría.

3. Declarar la zona como de extracción de arena para la regeneración de playas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de abril de 2003.—**María Teresa del Carmen Camacho Vázquez**, Diputada.—**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Comisión de Control Parlamentario de RTVE**161/001960**

La Comisión de Control Parlamentario de RTVE en su sesión del día 24 de abril de 2003, adoptó el acuerdo de desestimar la Proposición no de Ley por la que se insta al Gobierno a adoptar las medidas y gestiones necesarias para exigir al Director General de RTVE el cese del Director de los Servicios Informativos de TVE (Televisión Española), don Alfredo Urdaci (núm. expte. 161/0001960), presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, y publicadas en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 502, de 10 de marzo de 2003.

Lo que se publica de conformidad con el artículo 97 del Reglamento del Congreso.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

161/002046

La Comisión de Control Parlamentario de RTVE en su sesión del día 24 de abril de 2003, aprobó la Proposición no de Ley relativa a la recepción de TVE en la isla de Lanzarote (Canarias) (núm. expte. 161/0002046), presentada por el Grupo Parlamentario Popular, y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 518, de 4 de abril de 2003, en sus propios términos.

«El Congreso de los Diputados insta a la Dirección General del Ente Público RTVE a llevar a cabo, en el plazo de tiempo más breve posible, una evaluación de las condiciones de recepción de sus emisiones de televisión en la isla de Lanzarote, incorporando las soluciones técnicas y la cuantificación de los recursos necesarios para su corrección.»

Se ordena su publicación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

161/002083

La Comisión de Control Parlamentario de RTVE en su sesión del día 24 de abril de 2003, aprobó la Proposición no de Ley relativa a la recepción de emisiones de

RTVE en Fuerteventura (núm. expte. 161/002083), presentada por el Grupo Popular, y publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 529, de 28 de abril de 2003, en sus propios términos.

«El Congreso de los Diputados entiende necesario que por la Dirección General del Ente Público RTVE se lleve a cabo, en el plazo de tiempo más breve posible, la evaluación de las condiciones de recepción de las emisiones de Televisión Española en la isla de Fuerteventura, incorporando las soluciones técnicas y la cuantificación de los recursos necesarios para su corrección.»

Se ordena su publicación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

INTERPELACIONES**Urgentes****172/000274**

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, debatió la interpelación urgente del Grupo Parlamentario Socialista, sobre la recuperación de los ejes directores de la política exterior española (núm. expte. 172/000274), cuyo texto se inserta a continuación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 180 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente interpelación urgente al Gobierno sobre la recuperación de los ejes directores de la política exterior española.

Exposición de motivos

La posición adoptada por el Gobierno en relación con la guerra de Irak, desde el inicio de la crisis, no sólo ha carecido del apoyo de los ciudadanos españoles

y del soporte de ningún otro grupo parlamentario de la Cámara, sino que además ha supuesto la ruptura de los ejes y principios que caracterizaban la política exterior española desde la transición democrática.

En efecto, desde la Constitución de 1978, todos los Gobiernos, sin perjuicio de su ideario político y de su programa electoral, habían desarrollado una política exterior basada en el respeto a la legalidad internacional y la promoción de los derechos humanos, con unas áreas de interés prioritario perfectamente definidas, en torno a la Unión Europea, la comunidad iberoamericana y el espacio mediterráneo, sin perjuicio de la existencia de vínculos de cooperación con los Estados Unidos y otros países.

Sin embargo, el Gobierno, con su actuación en el origen y el desarrollo de la guerra de Irak, ha apostado claramente por patrocinar un ataque militar unilateral y preventivo, al margen del sistema de Naciones Unidas y renunciando a desarrollar una política exterior común europea.

Es necesario que España vuelva a situarse en el núcleo de países que impulsan el proceso de profundización en la integración europea y que recupere la aplicación de aquellos principios de política exterior que le permitían ser percibido por la comunidad internacional como un país comprometido con la búsqueda de soluciones pacíficas a los conflictos y el multilateralismo, que aceptaba la labor de Naciones Unidas como sistema para encontrar una solución pacífica a los conflictos y controversias, y no apoyaba operaciones militares unilaterales, un país capaz, además, de facilitar compromisos entre las naciones, especialmente en los ámbitos europeo, iberoamericano y mediterráneo.

Por todo ello, el Grupo Socialista formula la presente interpelación urgente al Gobierno sobre la recuperación de los ejes directores de la política exterior española.

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de abril de 2003.—**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

172/000275

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, debatió la interpelación urgente del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, sobre las repercusiones que supone para España la nueva fase de la guerra contra Irak (núm. expte. 172/000275), cuyo texto se inserta a continuación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento del Congreso de los Diputados, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida presenta la siguiente interpelación urgente para que explique las repercusiones, de todo tipo, para España, que supone la nueva fase de la guerra contra Irak, para su debate en el Pleno de la Cámara.

La nueva situación generada tras la guerra contra Irak, hace que nuestro país pretenda transformar su pretendida presencia humanitaria en otra de distinto nivel, más ligada a la acción policial y la seguridad, con el posible despliegue de legionarios y de guardias civiles y personal sanitario retirando buques y batallones españoles hoy presentes en Irak. El apoyo político, logístico y militar del Gobierno de nuestro país a una ocupación fuera del derecho internacional y del protagonismo de la ONU, parece que será con presencia en el Gobierno provisional, mientras se realizan las consultas democráticas y la participación en las tareas de la reconstrucción de distinto tipo.

La pérdida de vidas humanas, la destrucción de un país, la marginación de la ONU y la ruptura de las relaciones con el mundo árabe, ha generado ya una situación económica diferente y con unas posibilidades de negocio y comercio en un país sometido a los intereses de las tropas de ocupación y un posible marco presupuestario con modificaciones sustantivas en las prioridades de gasto y en el volumen del mismo y la reducción de otros gastos no precisados por el Gobierno en la aprobación de los presupuestos de este ejercicio y en el marco presupuestario obligado hasta el 2006, para todas las administraciones.

En consecuencia el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida presenta la siguiente interpelación urgente al Gobierno para que explique las repercusiones, de todo tipo, para España, que supone la nueva fase de la guerra contra Irak.

Palacio del Congreso de los Diputados, 23 de abril de 2003.—**José Luis Centella Gómez**, Diputado.—**Felipe Alcaraz Masats**, Portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

172/000276

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, debatió la interpelación urgente del Grupo Parlamentario Mixto, sobre la nueva cultura del agua y el Plan Hidrológico Nacional (núm. expte. 172/000276), cuyo texto se inserta a continuación de conformidad con lo previsto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento, el Grupo Mixto presenta la siguiente interpelación urgente sobre la nueva cultura del agua y el Plan Hidrológico Nacional, para su debate en el Pleno de la Cámara, a instancia del Diputado Joan Saura Laporta, de Iniciativa per Catalunya Verds.

En estos momentos, se está ejecutando el proyecto de interconexión de redes entre Tarragona y el Área Metropolitana de Barcelona, conocido como minitrasvase del Ebro, englobado en las obras previstas por el Gobierno dentro del Plan Hidrológico Nacional. ICV ha manifestado su rechazo a esta obra con la presentación de alegaciones.

La oposición que ICV mantiene en contra del PHN tiene una base jurídica y ecológica clara. El PHN vulnera las directivas 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por las que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas; 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres; y 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

La conservación de los ecosistemas acuáticos es un aspecto relevante para el cumplimiento de la Directiva Marco del Agua, ya que ésta presta mucha atención a los principios de no deterioro de los medios fluviales y de gestión integrada de los recursos hídricos en una misma cuenca.

La Comisión Europea recordó al Estado español, en un escrito enviado en diciembre de 2002, que la Directiva Marco empezará a tener efectos a finales del año 2003.

Hay que tener en cuenta la entrada en vigor de la Directiva Marco, ya que la ejecución del PHN se prolongará años, lo que supone que ya estará vigente durante las obras. Por ello, la Dirección General de Medio Ambiente de la UE ha considerado que el Estado español está obligado a cumplir con las previsiones de la citada Directiva de forma que las decisiones que se adopten actualmente resulten compatibles con su cumplimiento futuro.

Las reacciones contrarias al Plan Hidrológico Nacional y, en concreto, al trasvase del río Ebro han comportado la consolidación de una idea: la Nueva Cultura del Agua, presente también en el espíritu de las citadas directivas.

La Nueva Cultura del Agua (NCA) supone, a grandes rasgos, una gestión basada en el uso eficiente de los recursos hídricos y la salvaguardia del funcionamiento de los ecosistemas acuáticos. Es una gestión de la demanda centrada en la oferta del agua independientemente de su uso. La NCA propone que las funciones ecológicas no resulten alteradas por un uso excesivo de los recursos hídricos por el ser humano. Por lo tanto,

debe preservarse el estado de las aguas continentales en condiciones óptimas y, a un mismo tiempo, deben recuperarse los espacios deteriorados.

En este sentido, las predicciones alarmistas de los años 60 del siglo XX, vaticinaban restricciones de agua para la década de los 80 si no se realizaban trasvases del Ebro en el Área Metropolitana de Barcelona. Sin embargo, el consumo de agua se encuentra estabilizado desde hace unos años, producto de que la desalación, la reutilización y la eficiencia se han convertido en una alternativa viable. Este es el momento en el que las administraciones públicas deben dar un nuevo paso para consolidar la NCA, dada la innecesidad de cualquier trasvase de cuencas externas. Por ello, la solución del trasvase del río Roine, que requiere por su viabilidad económica un caudal transportado de 10 m³/segundo, supondría una práctica contraria a la NCA.

En resumen, la política hidrológica debe olvidar los criterios de la vieja cultura del agua. En este sentido, la directiva europea del agua plantea la necesidad de una nueva cultura sostenible del agua, totalmente contraria a la defendida por el Gobierno. La sostenibilidad y la necesidad de nuevas políticas ecológicas requieren abordar la solidaridad con proyección de futuro. Hay que tener en cuenta que el trasvase momentáneo de agua de un punto de la geografía a otro es una solución temporal que no resuelve la cuestión para un futuro. El Plan Hidrológico Nacional está, desde su redacción, abocado al fracaso. Las entidades ecologistas no lo aceptan y la Unión Europea no aprobará su financiación, porque está en contra de la nueva política de aguas que quiere desarrollar.

Finalmente, debemos contraponer la política hidrológica del Gobierno, contraria a la nueva cultura del agua, al reconocimiento internacional a Pedro Arrojo, que acaba de recibir el premio Goldman de Medio Ambiente. Este premio, conocido como el Nobel de Ecología, le ha sido concedido por su oposición al PHN y por la conjunción de la tarea académica de este profesor de la Universidad de Zaragoza con su compromiso social desde la no-violencia a favor del desarrollo sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados 24 de abril de 2003.—**Joan Saura Laporta**, Diputado.—**Guillermo Vázquez Vázquez**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACIONES

Urgentes

173/000197

El Pleno de la Cámara, en su sesión del día de hoy, rechazó la moción consecuencia de interpelación

urgente presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre las medidas de carácter general que piensa adoptar el Gobierno para mejorar la Red de Carreteras del Estado en Cataluña (núm. expte. 173/000197), publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm 528, de 25 de abril de 2003.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Asimismo se inserta corrección de error al texto de la iniciativa, y enmiendas formuladas a la misma.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Xavier Trias i Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), presenta la siguiente corrección de error en la moción consecuencia de interpelación Urgente presentada el 10 de abril de 2003, y con número de Registro 129548:

En el punto 4 de la citada moción, referente a la autovía Tarragona-Montblanc, donde dice «Actualmente se realiza...», debe decir «Actualmente se realizará...» (resto ígual).

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Xavier Trias i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 184 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas a la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario Catalán CiU, sobre las medidas de carácter general que piensa adoptar el Gobierno para mejorar la Red de Carreteras del Estado en Cataluña (núm. expte. 173/000197).

Enmienda

De sustitución del punto 4.

La autovía Tarragona-Montblanc forma parte de una infraestructura fundamental en la conexión del litoral tarraconense con el interior de Cataluña, al poder enla-

zarlo con el Eje Transversal, lo que significará a la vez, la conexión del puerto y del polígono químico de Tarragona con el interior peninsular. Por este motivo se considera necesario:

- Acelerar los trabajos de redacción del proyecto constructivo, según el trazado recomendado por el estudio del impacto ambiental aprobado en julio de 2001 y que coincide a su paso por la ciudad de Valls con el previsto en el actual Plan de Carreteras de la Generalitat de Catalunya.

Enmienda

De adición. Del punto 1.

- El desdoblamiento y la variante de Figueres.
- La construcción del desdoblamiento Figueres-Vilajuiga.
- La construcción del tramo Colera-Portbou.

Enmienda

De adición. Nuevo.

La N-240 Tarragona-Alcolea es una vía de comunicación fundamental entre la provincia de Tarragona y el bajo Aragón. Si bien el primer tramo Tarragona-Falset ha sido renovado y ampliado, desde Falset hasta los confines de la Comunidad Autónoma, sigue siendo una carretera estrecha y envejecida, que hasta el momento está padeciendo importantes retrasos en su ritmo de ejecución. Por ello se debe incluir:

- La licitación y el inicio de las obras de la variante de Riudecols.
- La licitación y el inicio de las obras de la variante de Falset.
- La licitación y el inicio de las obras de la ampliación del puente del río Asma.
- La licitación y el inicio de las obras de la variante de Corberó.
- La licitación y el inicio de las obras de la variante de Gandesa.
- La licitación y el inicio de las obras de la ampliación del tramo del Coll del Moro.

Enmienda

De adición. Nuevo.

Establecer un convenio entre el Ministerio de Fomento y el Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya, que tenga como objetivo fijar la financia-

ción necesaria para el desdoblamiento del Eje Transversal catalán.

Enmienda

De adición. Nuevo.

Eliminar definitivamente los puntos negros existentes en la red de carreteras del Estado en Cataluña.

Enmienda

De adición. Del punto 1.

La construcción del tramo Adrall-Canturri entre la Seu d'Urgell y Sort.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

173/000198

El Pleno de la Cámara, en su sesión del día de hoy, rechazó la moción consecuencia de interpelación urgente presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre las consecuencias económicas de la guerra en Irak (núm. expte. 173/000198), publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 528, de 25 de abril de 2003.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Asimismo se insertan las enmiendas formuladas a la misma.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 184.2 del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente enmienda a la moción consecuencia de interpelación urgente, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las consecuencias económicas de la guerra en Irak.

Enmienda

De modificación.

El texto que se propone quedará redactado de la siguiente forma:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

— Mantener, como se está haciendo, el apoyo a las medidas tomadas en el contexto de la Unión Europea para hacer frente al impacto económico de la guerra en Irak, de manera que se den respuestas coordinadas con los demás países miembros.

— Continuar trabajando para que la cooperación española en el proceso de recuperación económica, social y cultural de Irak, se desarrolle en base a los principios de transparencia y legitimidad, en colaboración con los organismos internacionales, en especial con el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional, y que la ayuda prevista llegue efectivamente a la población iraquí, así como a los países limítrofes afectados.

— Seguir impulsando al sector turístico español a través de las políticas implementadas de calidad, sostenibilidad, promoción, diversificación e internacionalización y seguir manteniendo el diálogo permanente y la colaboración con las Comunidades Autónomas y las empresas del sector.

— Continuar con las políticas de reformas estructurales de manera que se siga el proceso de liberalización en los mercados de bienes y servicios, así como en los de factores que, además de sus efectos positivos sobre la tasa de inflación, han favorecido la creación de empleo.

Por lo que se refiere al sector energético, realizar un estrecho seguimiento de los mercados liberalizados y, en particular de los precios de los mismos, para conseguir mayores beneficios tanto para las empresas como para los consumidores domésticos, lo que, en definitiva, redunde en una mayor competitividad de nuestra industria y en mejoras del nivel de vida de las familias.

— Seguir potenciando la defensa de la competencia reforzando la transparencia en los procesos de concentración empresarial, de modo que, además de apoyar a los consumidores, se consiga una mayor eficiencia económica que permita una mejor asignación de los recursos.

— Mantener la estabilidad presupuestaria y la actual política económica en el marco del Pacto de Estabilidad y Crecimiento, de modo que sea predecible y creíble, favoreciendo de ese modo la reducción de la incertidumbre y, por tanto, dando mayor seguridad a los agentes económicos, para que la economía española se encuentre mejor preparada para hacer frente a situaciones excepcionales tal y como se ha podido comprobar con el mínimo impacto económico de la

guerra de Irak sobre nuestra economía o ante períodos de desaceleración.

— Continuar con la política de creación de empleo, que ha permitido alcanzar tasas de creación de empleo superiores en más de un punto a las existentes en la Zona Euro, mejorar los niveles de calidad y estabilidad del mismo, y ha posibilitado que se logren cifras récord en el número de afiliaciones a la Seguridad Social.

— Continuar con la política de adaptación del marco regulatorio de las PYMES a las necesidades que impone la globalización de los mercados, al tiempo que, en el caso de trabajadores autónomos, ir equiparando su situación en el marco de la Seguridad Social con el conjunto de beneficiarios del Régimen General, y prestar, asimismo una atención especial al fomento de la actitud emprendedora de los jóvenes.

— Potenciar la mejora de la competitividad de las empresas y de su función innovadora apoyada en los resultados de la investigación científica y el incremento del esfuerzo inversor en infraestructuras, a través del Plan Nacional de I+D+I cuyas partidas presupuestarias han sido incrementadas en los últimos años.

— Favorecer la creación de un entorno favorable a la implicación del sector privado en las actividades de investigación, desarrollo tecnológico e innovación, contemplando actuaciones que promuevan la transferencia de los resultados de la investigación entre los diversos elementos del sistema ciencia-tecnología-empresa.

— Continuar con el apoyo a la investigación científica, el desarrollo tecnológico y la innovación, especialmente en el ámbito de la pequeña y mediana empresa.

— Continuar priorizando la inversión pública de manera que su tasa de crecimiento sea superior a la evolución del PIB nominal y permita que los gastos de inversión ganen peso en relación con el PIB.»

Justificación

Mejora técnica.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Don Xavier Trias i Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), presenta la siguiente enmienda de sustitución a la moción del Grupo Parlamentario Socialista, consecuencia de la interpelación urgente sobre consecuencias económicas de la guerra en Irak.

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Avanzar en la adopción de medidas de liberalización y de flexibilización de los mercados, especialmente en los sectores de las telecomunicaciones, de la energía, de la distribución de carburantes y de transporte y de determinados servicios financieros, que estimulen la competencia y conlleven una reducción de los precios para consumidores y usuarios de dichos sectores.

2. Incentivar y aumentar el esfuerzo inversor en infraestructuras, en investigación, en desarrollo de nuevas tecnologías y en ahorro energético con el objeto de facilitar un crecimiento más competitivo y sostenible de la economía.

3. Continuar los esfuerzos, en colaboración con el resto de fuerzas parlamentarias y con los interlocutores sociales, para seguir avanzando hacia un mercado de trabajo más estable, reduciendo la temporalidad, adaptando las relaciones laborales a la nueva realidad y buscando nuevas formas de organización del trabajo.

4. Impulsar cuantas medidas sean necesarias a los efectos de reducir el coste para las economías domésticas del teléfono, agua, electricidad y gas, especialmente por lo que se refiere a conseguir incrementar los valores mínimos de ingresos para tener derecho a la reducción de las tarifas de estos suministros, en el caso de personas mayores.

5. Aplicar un IVA súper reducido en el servicio de electricidad a los bloques de consumo básicos para las economías domésticas.

6. Adoptar cuantas iniciativas sean necesarias para lograr la consecución de las competencias real y efectiva, promoviendo la potenciación de los órganos de defensa de la competencia.

7. Activar las medidas que sean necesarias para impulsar la confianza de los consumidores y de los mercados en la efectiva mejora de las condiciones económicas.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Xavier Trias i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

173/000199

El Pleno de la Cámara, en su sesión del día de hoy, rechazó la moción consecuencia de interpelación urgente presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, para que explique las razones para mantener el apoyo logístico, político y militar de España en una guerra ilegal e ilegítima contra Irak, que está generando una masacre (núm. expte. 173/000199), publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm 528, de 25 de abril de 2003.

Se ordena la publicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Asimismo se inserta la enmienda formulada a la misma.

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Los Grupos Parlamentarios abajo firmantes tienen el honor de dirigirse a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente enmienda a la moción consecuencia de interpelación urgente del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, al Gobierno para que explique las razones para mantener el apoyo logístico, político y militar de España en una guerra ilegal e ilegítima contra Irak, que está generando una masacre (núm. expte. 173/000199).

Enmienda

De sustitución.

Texto que se propone:

Moción

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno:

1. A impulsar en el marco del Consejo de Seguridad, y a exigir en todos los foros y en particular en sus relaciones con los demás miembros de la coalición ocupante de Irak, que corresponda a Naciones Unidas:

a) La dirección de la reconstrucción política de Irak, mediante el establecimiento de un mandato preciso del Consejo de Seguridad donde se contemplen los mecanismos transitorios para construir un régimen democrático en Irak.

b) La preservación de la seguridad de Irak durante este proceso transitorio mediante una fuerza multinacional establecida al efecto.

c) La dirección de la reconstrucción económica y social de Irak, así como la coordinación de la ayuda humanitaria, la administración de los bienes iraquíes para su aplicación a la reconstrucción y la adopción de medidas que garanticen el derecho del pueblo iraquí a controlar sus recursos naturales.

2. A apoyar en el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas el regreso a Irak de los inspectores para el

cumplimiento de su vigente misión de verificación, y el consecuente progresivo levantamiento de las sanciones.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—Portavoces de los Grupos Parlamentarios Socialista, Mixto, Federal de Izquierda Unida, de Coalición Canaria, Vasco (EAJ-PNV) y Catalán (Convergència i Unió).

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

Comisión de Asuntos Exteriores

181/003510

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(181) Pregunta oral al Gobierno en Comisión

AUTOR: Heredia Díaz, Miguel Ángel (GS).

Actuaciones para localizar a Isidoro Arias, marino malagueño perdido en el Atlántico Sur cuando estaba a punto de finalizar la vuelta al mundo en velero en solitario.

Acuerdo:

Admitir a trámite, conforme a lo dispuesto en el artículo 189 del Reglamento, y encomendar su conocimiento a la Comisión de Asuntos Exteriores. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al señor Diputado preguntante y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Asuntos Exteriores.

Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz.

Texto:

¿Qué actuaciones ha adoptado el Ministerio de Asuntos Exteriores tendentes a localizar a Isidoro Arias, marino malagueño perdido en el Atlántico Sur cuando estaba a punto de finalizar la vuelta al mundo en velero en solitario?

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Diputado.

Comisión de Política Social y Empleo

181/003507

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(181) Pregunta oral al Gobierno en Comisión

AUTOR: Cuadrado Bausela, Jesús (GS).

Explicación del aumento espectacular del paro y el descenso de los ocupados en la provincia de Zamora, en los últimos datos de la Encuesta de Población Activa (EPA).

Acuerdo:

Admitir a trámite, conforme a lo dispuesto en el artículo 189 del Reglamento, y encomendar su conocimiento a la Comisión de Política Social y Empleo. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al señor Diputado preguntante y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Política Social y Empleo.

Diputado don Jesús Cuadrado Bausela.

Texto:

¿Qué explicación tiene el Gobierno para el aumento espectacular del paro y el descenso de los ocupados

en la provincia de Zamora, en los últimos datos de la EPA?

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Jesús Cuadrado Bausela**, Diputado.

Comisión de Medio Ambiente

181/003509

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(181) Pregunta oral al Gobierno en Comisión

AUTOR: Heredia Díaz, Miguel Ángel (GS).

Previsiones acerca de la retirada de la totalidad de los pararrayos radioactivos existentes en España.

Acuerdo:

Admitir a trámite, conforme a lo dispuesto en el artículo 189 del Reglamento, y encomendar su conocimiento a la Comisión de Medio Ambiente. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y al señor Diputado preguntante y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Medio Ambiente.

Diputado don Miguel Ángel Heredia Díaz.

Texto:

¿Cuándo tiene previsto el Gobierno retirar la totalidad de los pararrayos radioactivos existentes en España?

Palacio del Congreso de los Diputados, 29 de abril de 2003.—**Miguel Ángel Heredia Díaz**, Diputado.

Comisión de Cooperación Internacional para el Desarrollo

181/003508

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(181) Pregunta oral al Gobierno en Comisión

AUTOR: Blanco Terán, Rosa Delia (GS).

Perspectivas de España como miembro del grupo consultivo para Guatemala «Minigua» del próximo mes de mayo.

Acuerdo:

Admitir a trámite, conforme a lo dispuesto en el artículo 189 del Reglamento, y encomendar su conocimiento a la Comisión de Cooperación Internacional para el Desarrollo. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno y a la señora Diputada preguntante y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de mayo de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión de Cooperación Internacional para el Desarrollo.

Diputada doña Delia Blanco Terán.

Texto:

¿Qué perspectivas tiene España como miembro del grupo consultivo para Guatemala «Minigua» del próximo mes de mayo?

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—**Delia Blanco Terán**, Diputada.

PREGUNTAS PARA RESPUESTA ESCRITA

184/051989
181/003505

La Presidencia de la Cámara ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta al Gobierno con respuesta escrita

AUTOR: Contreras Pérez, Francisco (GS).

Solicitud de que su pregunta sobre regeneración de la playa de El Toyo en Almería, se incluya en el orden del día de la próxima sesión de la Comisión competente como pregunta oral.

Acuerdo:

1. Tener por convertida la iniciativa en pregunta con respuesta oral en Comisión y trasladarla, a los efectos del artículo 190.2 del Reglamento, a la de Medio Ambiente (nuevo núm. de expte. 181/003505).
2. Comunicarlo a dicha Comisión, al Gobierno y al señor Diputado preguntante, así como publicarlo en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

Nota.—La iniciativa de referencia fue publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 508, de 20 de marzo de 2003.

184/051990
181/003506

La Presidencia de la Cámara ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta al Gobierno con respuesta escrita

AUTOR: Contreras Pérez, Francisco (GS).

Solicitud de que su pregunta sobre ayudas a los agricultores con motivo de la virosis agrícola, se incluya en el orden del día de la próxima sesión de la Comisión competente como pregunta oral.

Acuerdo:

1. Tener por convertida la iniciativa en pregunta con respuesta oral en Comisión y trasladarla, a los efectos del artículo 190.2 del Reglamento, a la de Agricultura, Ganadería y Pesca (nuevo núm. expte. 181/003506).
2. Comunicarlo a dicha Comisión, al Gobierno y al señor Diputado preguntante, así como publicarlo en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

Palacio del Congreso de los Diputados, 30 de abril de 2003.—P. D. La Secretaria General del Congreso de los Diputados, **Piedad García-Escudero Márquez**.

Nota.—La iniciativa de referencia fue publicada en el «BOCG. Congreso de los Diputados», serie D, núm. 508, de 20 de marzo de 2003.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

