



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 507

AGRICULTURA, GANADERIA Y PESCA

PRESIDENTE: DON JOSEP PAU I PERNAU

Sesión núm. 32

celebrada el jueves, 1 de junio de 1995

Página

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno a que autorice por vía reglamentaria la construcción de buques pesqueros atuneros congeladores, también mediante la aportación de bajas a través de la exportación de buques a terceros países. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco-PNV. (BOCG serie D, número 198, de 3-3-95. Número de expediente 161/000407) 15428
 - Relativa a las medidas a adoptar para defender el mantenimiento de las actuales cuotas de pesca por la flota en el caladero canario-sahariano. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG serie D, número 216, de 10-4-95. Número de expediente 161/000452) 15431
 - Sobre racionalización del sector pesquero de altura al fresco, mediante la transmisión de los derechos de pesca o de coeficientes de accesos pesqueros. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco-PNV. (BOCG serie D, número 210, de 24-3-95. Número de expediente 161/000430) 15436
-

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de empezar con la tramitación del orden del día, comunico a SS. SS. que, a petición de los dos grupos parlamentarios proponentes, se han retirado del orden del día de hoy las proposiciones que figuraban con los números 4 y 5 del orden del día. Quedan, pues, tres proposiciones, que son las que vamos a debatir a continuación.

DEBATE Y VOTACION, EN SU CASO, DE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE AUTORICE POR VIA REGLAMENTARIA LA CONSTRUCCION DE BUQUES PESQUEROS ATUNEROS CONGELADORES, TAMBIEN MEDIANTE LA APORTACION DE BAJAS A TRAVES DE LA EXPORTACION DE BUQUES A TERCEROS PAISES. PRESENTADA POR EL GRUPO VASCO-PNV. (Número de expediente 161/000407.)**

El señor **PRESIDENTE**: Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Vasco (PNV) por la que se insta al Gobierno a que autorice por vía reglamentaria la construcción de buques pesqueros atuneros congeladores, también mediante la aportación de bajas a través de la exportación de buques a terceros países.

Para defenderla, el señor Gatzagaetxebarría tiene la palabra.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Señorías, el Grupo Parlamentario Vasco ha presentado esta proposición no de ley dirigida a que el Gobierno autorice, a través del ejercicio de su potestad reglamentaria, la construcción de buques atuneros congeladores, mediante la aportación de bajas a través de la exportación de estos buques a terceros países.

Debemos tener en cuenta que en estos últimos años se ha producido una crisis de la flota atunera congeladora europea, principalmente constituida por la francesa y la española, que se dedica al cerco a la pesca de los túnidos y que se trata de una flota que, en la mayoría de los casos, no tiene una serie de problemas que han caracterizado y personalizado a otras flotas españolas que operan en caladeros en terceros países.

La flota atunera congeladora española es la tercera del mundo después de la japonesa y de la estadounidense. España, junto con el mercado de la Unión, es uno de los mayores consumidores de túnidos del mundo, después también de Estados Unidos y de Japón, y considerando que es en este momento de interés general mantener una flota atunera congeladora competitiva y moderna, es por lo que hemos planteado esta cuestión. La Administración central quebró el año 1988 una trayectoria tradicional que tenía el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y era que

se autorizaba la construcción de atuneros congeladores, aportándose como baja la exportación de un buque de pabellón español a un tercer país. Esa trayectoria asentada desde antaño, y tradicional de la Administración pesquera española, se rompió con la regulación efectuada el año 1988. Por tanto, lo que pretendemos en este momento es, en base a los parámetros de legalidad en materia pesquera que tenemos, por un lado el Reglamento del IFOP, desarrollado a nivel español por el Real Decreto 2.112/1994, que en definitiva constituiría el IFOP español, la Administración admitiera la posibilidad de construcción de estos buques mediante la aportación de baja a través de la figura de la exportación.

Decimos esto, señor Presidente, porque el instrumento de planificación pesquera por antonomasia de la Unión Europea, los planes de orientación plurianual que, en definitiva, son las figuras de planificación pesquera en cada una de las actividades o subsectores pesqueros de la Unión Europea, permite además, con carácter excepcional, el incremento de flota pesquera atunera, a diferencia de lo que ocurre, por ejemplo, con los congeladores, con los bacaladeros, con el arrastre al fresco, donde hay una limitación, una contingentación y una política de restricción del esfuerzo.

Pues bien, la propia Unión Europea, en sus planes de orientación plurianual vigentes como instrumentos de planificación en el espacio temporal desde el año 1993 a 1996, permite un incremento de flota para España, como lo ha permitido también para Francia. En este momento hemos de señalar que el número de buques que componen la flota española es de 45 unidades, con un registro bruto de 52.815 toneladas, y el Plan de orientación plurianual de la Unión Europea, aprobado por la Comisión, a propuesta del Comisario de Pesca, plantea la posibilidad de construir nuevos barcos por parte del sector atunero congelador español hasta 51 unidades, aumentando las toneladas de registro bruto hasta 67.718.

¿Qué está ocurriendo? Ocurre que la Administración pesquera española central está manteniendo un planteamiento distinto al que mantiene en este sentido el Plan de orientación plurianual aprobado por la Unión Europea. Aquí es donde pretendemos corregir, puesto que una interpretación integradora y armónica de los parámetros de legalidad pesquera que constituyen el Reglamento de la Unión, el 3.699 de 1993, y el Real Decreto español 2.112/1994, permiten la utilización de la construcción de atuneros congeladores a través de la exportación.

Además, se produciría otra característica importante, y es que cuando la persona titular de un buque atunero congelador procede al desguace del mismo por abandono de la actividad, percibe una prima a cargo de los fondos del IFOP; en cambio, si ese desguace o esa venta es realizada por exportación, no se produciría ese desembolso económico de los fondos comunitarios gestionados por la Administración central y se permitiría la construcción de un nuevo buque, a través de la aportación como baja de nueva construcción de la exportación. Decimos esto, señor Presidente, porque países competidores de España,

en Europa principalmente, como son Italia y Francia, están utilizando esta modalidad, este instrumento de renovación y modernización de su flota. Es de todos conocido cómo Francia está aumentando, dentro de los límites permitidos para el sector atunero francés por el Plan de orientación plurianual aprobado por la Unión Europea, la flota congeladora de ese Estado miembro. No está ocurriendo otro tanto en España y eso está originando una distorsión importante en el sector atunero congelador, por la sencilla razón de que no hay en el mercado español bajas operativas de desguace para poder construir nuevos atuneros congeladores. Además, si existen, caso de que se localizaran, con unos precios elevadísimos, por encima de 150.000 pesetas por tonelada de registro bruto, suscitándose un mercado negro de bajas. Por tanto, para evitar esas distorsiones y que surjan mercados negros, planteamos que España realice lo que están realizando en este momento Italia y Francia, que son los países competidores españoles en cuanto a la flota atunero-congeladora.

Además de todo ello, queríamos manifestar que la actividad de la flota atunera congeladora se caracteriza, normalmente, por operar o faenar en caladeros internacionales, en caladeros no regulados ni contingentados en aguas internacionales, o si la realiza en aguas reguladas, se hace en virtud de convenios con terceros países, como pueden ser con Senegal, con Guinea-Conakry, con Guinea-Bissau o con Seychelles. En definitiva, no se originan problemas como ha tenido la flota de arrastre al fresco en sus modalidades de arrastre de fondo y palangueros, la flota congeladora o la flota bacaladera: es el único subsector pesquero autorizado por la Unión Europea para poder incrementar su flota desde 45 a 51 unidades.

Hay otro elemento importantísimo —y voy a terminar— y es que el sector industrial español de astilleros se encuentra también en una profunda crisis. Los responsables de los diferentes partidos políticos han estado reunidos con el sector de astilleros, que apoya completamente la posibilidad, como se hace en Francia y en Italia, de construcción a través de la exportación. Ha habido reuniones periódicas con el Ministerio de Industria, y si no tenemos éxito en esta vía, quizá sería oportuno canalizarlo a través del enfoque que le podríamos dar en la Comisión de Industria en cuanto a la construcción de buques, porque el Ministerio de Industria está también en esa línea. Por tanto, se produce un complemento, una ayuda a ese sector en crisis, puesto que es importante también el mantenimiento de la mano de obra en el mismo.

Señalar también, señor Presidente, que a renglón seguido se produciría el contrasentido de que la Administración española no está autorizando la construcción a empresarios españoles de buques y, en cambio, se están dando ayudas financieras importantísimas a Marruecos, tanto a través de los créditos FAD españoles como a través de los fondos estructurales financieros europeos, que luego va a Francia y al Reino Unido y construyen barcos libremente. Por ello, nuestro grupo parlamentario plantea que el Gobierno, a través de la línea reglamentaria, autorice la construcción de buques pesqueros atuneros congeladores tal

como se viene realizando en Francia e Italia, es decir, con el mismo mecanismo. En definitiva, ése es el sentido, ése es el alcance y ése es el contenido de nuestra proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir en el debate? (**Pausa.**)

En nombre del Grupo de Coalición Canaria, el señor Mardones tiene la palabra.

El señor **MARDONES SEVILLA**: El Grupo de Coalición Canaria, por mi expresión personal, quiere mostrar su apoyo total y absoluto a esta iniciativa como proposición no de ley que ha presentado el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), por las siguientes razones.

En primer lugar, encontrándose el archipiélago canario en una zona inmediata a la existencia de caladeros para la pesca del atún, en cualquiera de sus variantes, de especies y subespecies, lo consideramos fundamental en razón a la tecnología con que deben operar los buques atuneros congeladores. No se trata sencilla ni simplemente de un mero buque de pesca en cualquiera de sus artes para la captura de túnidos, sino que actúa como buque de pesca y buque de industrialización primaria en cuanto a los aspectos de congelación.

Nosotros entendemos, como bien ha dicho el portavoz del Grupo Vasco (PNV), que las restricciones que de una manera absurda y difícil de justificar objetivamente ha adoptado la administración pesquera española para la posibilidad de renovación de nuestra flota, y condicionarla exclusivamente al desguace y no a la exportación a países terceros, conlleva en primer lugar una pérdida de competitividad pesquera de la flota y empresa española en cuanto a capturas o extracciones y también un demérito de tecnología. Es un axioma que todo buque pesquero que sale de los astilleros con una nueva tecnología aporta una serie de innovaciones que lo sitúan en una posición puntera, y hace que podamos competir con astilleros de los Estados Unidos o astilleros del Japón fundamentalmente, cuyos índices de flota de pesqueros atuneros congeladores en este momento constituyen los más altos, y donde algunos astilleros europeos, incluso de países de la Unión Europea (no sólo los tradicionalmente como holandeses, alemanes o finlandeses), están en esta cuestión.

Por tanto, si nosotros hacemos una interpretación favorable del Reglamento 3.699, del año 1993, de la Unión Europea incluso con la legislación española, basada en el Real Decreto 2.112, del año 1994, podemos conseguir que una actualización y renovación de los efectivos de las flotas españolas de atuneros congeladores podían estar, en primer lugar, cubriendo niveles cuantitativos de capacidad en tonelaje de la flota española, superando las 45 unidades, pues podemos perfectamente llegar dentro de la legislación que interpretamos a las 50 unidades de estos buques de alta capacidad y, sobre todo, de alta tecnología. Ese componente de 10 nuevos buques atuneros, con una interpretación correcta y favorable de los dos documentos que he citado, tanto el Reglamento de la Unión Europea como el Real De-

creto del año 1994, nos pueden permitir incentivar, por un lado, la capacidad extractiva de la flota española y, por tanto, su competitividad y, al mismo tiempo, favorecer al sector español de astilleros que está dotado hoy día de una alta cualificación tecnológica en la redacción de sus proyectos y tener en primer lugar una flota de alta tecnología competitiva con la de otros países tanto en la Unión Europea como países terceros sea el caso de Japón, de los Estados Unidos o de cualquier otro país, como Cuba, etcétera, que pueden adquirir vía exportación de los buques congeladores españoles atuneros, que no digo que estén obsoletos pero sí estarían en un segundo nivel de alta tecnología, respecto a los que pueden salir de nuestros astilleros.

Por tanto, nosotros creemos que es perfectamente compatible esta renovación incluso la capacidad legal a nuestro juicio de adquirir 10 unidades que no solamente se exija el desguace, porque tal desguace no conduce prácticamente a nada positivo, frente a la posibilidad de exportación a terceros países.

No olvidemos, señor Presidente, señorías, que el desguace de un buque atunero congelador, bien porque el armador haya desistido de su actividad económica, bien porque lo considere obsoleto frente a mejores tecnologías, ese desguace es un fallecimiento, es una muerte, es un acabar del todo, mientras que si se permite la introducción de una nueva nave construida en Astilleros Españoles nos encontraríamos con dos beneficios añadidos, porque si se permite esta renovación de la flota española por exportación a países terceros de ese buque en este momento bajo pabellón español siempre hay una servidumbre tecnológica; ese buque español con tecnología española exportado a terceros países y no desguazado va a permitir que empresas españolas de servicios, empresas subsidiarias de la básica de los astilleros, puedan seguir prestando una asistencia técnica —por tanto, un empleo, una mano de obra, unos «royalties», etcétera— a ese tercer país que ha adquirido un buque pesquero español. Aunque se diga que no va a tener operaciones de carenado o determinadas actividades más o menos genéricas que se pueden prestar en los astilleros del país tercero, sí va a tener una servidumbre tecnológica con los astilleros españoles.

Por tanto, nosotros nos inclinamos plenamente a apoyar esta iniciativa como proposición no de ley del Grupo Parlamentario Vasco (PNV) por todas estas razones que entendemos positivas desde el punto de vista tecnológico de nuestra flota, de su capacidad extractiva, de tenerla en el primer punto del orden del día en cuanto a operaciones en alta mar y, fundamentalmente, porque nos permite entrar en una relación de servidumbre de países terceros con la tecnología española y, a fin de cuentas, la renovación a los niveles que entendemos nos permite la legislación. Por tanto, hágase este aumento no solamente por desguace sino por exportación a países terceros y créense todos estos beneficios añadidos. De aquí nuestro voto positivo a la consideración de la iniciativa del Grupo Parlamentario Vasco (PNV) y en concreto de apoyo al sector pesquero español en el área de los buques congeladores para la pesca al cerco de túnidos.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Mantilla tiene la palabra.

El señor **MANTILLA RODRIGUEZ**: El Grupo Parlamentario Popular también va a apoyar la propuesta del Grupo Vasco (PNV), pero quisiéramos matizar algún aspecto.

En primer lugar esta propuesta sin duda pretende de alguna manera favorecer al sector pesquero, pero también tiene otro componente importantísimo y es, sin duda, mejorar al sector de la construcción naval, sector que sigue atravesando momentos tremendamente críticos. Como SS. SS. saben, estaba previsto en principio un convenio para conseguir 75 barcos para el Camerún; en este momento está en veintipocos y todavía ese contrato no ha llegado a buen puerto.

Por tanto, como decíamos, la construcción de barcos atuneros —hay que tener en cuenta que un barco atunero puede superar los 1.500 millones de pesetas— sin duda sería una importantísima bolsa de oxígeno para el sector naval, que, como estoy diciendo, está pasando por momentos muy críticos, debido a la reconversión monstruosa que el Partido Socialista ha venido haciendo en determinadas regiones, fundamentalmente en Galicia. Por tanto, por este motivo, nosotros decimos que estamos totalmente de acuerdo en apoyar la medida que propone el PNV.

Por otro lado, se da la agraciada circunstancia de que el subsector de los atuneros es en estos momentos el único en España que admite ampliación de flota. Todos los responsables de este subsector han dicho que serían capaces de asumir la construcción de 10 ó 15 atuneros más. Por tanto, siguiendo un poco el hilo de las intervenciones de los portavoces que me han precedido, estamos totalmente de acuerdo en la posibilidad de ampliación para la construcción de esos barcos atuneros no solamente por el desguace sino también por la exportación de los mismos.

Simplemente sugeriría al portavoz del Partido Nacionalista Vasco que eso habría que quitarlo, porque podría darse la paradoja o la circunstancia de incrementar demasiado el esfuerzo pesquero y entonces deteriorar notablemente la pesquería del atún, que en estos momentos es muy rentable. Por tanto, sugeriría al portavoz del Grupo Vasco que limitase de algún modo la construcción por exportación de los buques a poder construir —redundo— al máximo de 10 ó 15 unidades.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Socialista la señora Gorostiaga tiene la palabra.

La señora **GOROSTIAGA SAIZ**: El Grupo Socialista se va a oponer a esta proposición no de ley, pero querría matizar una serie de afirmaciones que el portavoz del Grupo Vasco (PNV) ha hecho durante su intervención.

Está claro que el Reglamento de la Unión Europea, de 21 de diciembre de 1993, establece la reestructuración de las flotas pesqueras comunitarias, pero también está claro que ese mismo Reglamento establece que son los propios países miembros los que dentro de su legislación adecuarán esta normativa respecto a la reestructuración de sus

flotas y la adopción de medidas para favorecer la construcción de buques pesqueros.

Nuestra legislación, a partir de 1988, regula esta normativa y prohíbe expresamente la exportación de buques como forma de materializar las bajas necesarias aportadas para la construcción de pesqueros, pero no porque sí ni porque se le ocurriera en ese momento, sino por un motivo muy concreto. El motivo de la prohibición se sitúa en el hecho de que, con la exportación, en muchos casos sin producirse un cambio de propiedad y con la generalización del acogimiento a banderas de conveniencia, las bajas acceden a los mismos caladeros a los que acuden las nuevas construcciones con un notable aumento del esfuerzo pesquero y produciéndose además, en muchos casos, situaciones de competencia desleal. El motivo, por tanto, se halla íntimamente ligado a la conservación de los recursos.

En el caso concreto de los atuneros congeladores además se tuvo muy en cuenta, y se siguen teniendo muy en cuenta, las recomendaciones de los organismos multilaterales reguladores de las pesquerías que desaconsejan claramente el incremento del esfuerzo pesquero al que están sometidos estas especies. Así, en el Atlántico la Comisión Internacional para la Conservación del atún atlántico recomienda congelar el esfuerzo pesquero sobre el mismo y el Comité de tónidos del Océano Índico, perteneciente a la FAO, recomienda que no se aumente el esfuerzo, particularizando concretamente en algunas especies.

Es verdad que nuestra flota es una de las más modernas y tecnificadas y de las más industrializadas, y también es cierto, como decía antes, que como cada país adecua esa regulación a su régimen interior, la flota francesa que compete con la española en el atún, es una flota mucho más vieja, con muchos peores rendimientos en lo que se refiere a las artes de pesca y tampoco está claro que, de una manera generalizada, la flota francesa permita las bajas a través de la exportación de buques.

En consecuencia, nuestro grupo considera desaconsejable la posibilidad de permitir aportar bajas por exportación para buques atuneros congeladores, sobre todo —como decía antes y repito— desde el punto de vista de la conservación de recursos y, además, porque establecería una distinción respecto a las otras flotas de nuestro país y crearía una discriminación difícilmente compatible con el principio de seguridad jurídica.

Por estas razones, señor Presidente, señorías, el Grupo Socialista no apoyará, como decía al principio, la proposición que el Partido Nacionalista Vasco presenta hoy en la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Algún grupo parlamentario ha solicitado la posibilidad de que se voten al final las tres proposiciones. Por parte de la Presidencia no hay ningún inconveniente. ¿Podemos votar las tres proposiciones al final? (**Asentimiento.**)

— **RELATIVA A LAS MEDIDAS A ADOPTAR PARA DEFENDER EL MANTENIMIENTO DE LAS ACTUALES CUOTAS DE PESCA POR LA**

FLOTA EN EL CALADERO CANARIO-SAHARIANO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000452.)

El señor **PRESIDENTE**: A continuación vamos a tramitar la proposición del Grupo Parlamentario Popular relativa a las medidas a adoptar para defender el mantenimiento de las actuales cuotas de pesca por la flota en el caladero canario-sahariano.

Para defenderla, el señor Mantilla tiene la palabra.

El señor **MANTILLA RODRIGUEZ**: En primer lugar, quisiera hacer el siguiente planteamiento. En relación con el tema de Marruecos quizá sea ésta la última intervención que tengamos en Comisión. Que no ocurra lo mismo que con el tema del fletán que ha estado pendiente meses y meses y al final se ha resuelto, por desgracia, mal para nuestros pesqueros.

En estos momentos la situación es tremendamente conflictiva. Hoy se renuevan las conversaciones entre la Unión Europea y Marruecos y parece ser que las perspectivas son bastante desalentadoras. Previsiblemente puede transcurrir el verano sin que se llegue a un entendimiento o acuerdo a través de la Unión Europea. (**Rumores.**) Como noticia jocosa, saben SS. SS. que ayer los tripulantes gallegos que faenan en el banco canario-sahariano han secuestrado un barco en mitad de la ría de Vigo. Yo creo, señorías, que estas situaciones no debían acontecer. (**Continúan los rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Mantilla. Ruego silencio, señorías.

El señor **MANTILLA RODRIGUEZ**: Vuelvo a repetir, señorías, señor Presidente, que la situación se está poniendo tremendamente delicada. En este momento hay más de 12.000 puestos directos en juego; 680 barcos, exactamente, están viendo peligrar su futuro y estamos viendo, una vez más que por parte del Gobierno de la nación no se están poniendo los medios ni se están tomando medidas para presionar ante quien corresponda —en este caso la Unión Europea—, buscando soluciones inmediatas en el acuerdo con Marruecos.

Está claro que las medidas que están adoptando los tripulantes y marineros que faenan en este banco pesquero no son las más adecuadas, pero son las únicas que pueden adoptar, porque están viendo que cada día que pasa no se está haciendo absolutamente nada por ellos.

Cuando presentamos nuestra propuesta —el 23 de marzo— ya estábamos temiendo que ocurriese lo que ha ocurrido, que llegase el día 30 de abril y no se lograra ningún entendimiento con Marruecos. Marruecos cuanto más tiempo pasa, más ventajas tiene. En este momento sigue pescando, sigue exportando sus contingentes de hortalizas, de conservas, etcétera, y no tiene ningún tipo de impedimento. Nuestros pescadores y armadores sí tienen problemas para seguir faenando.

Haciendo un breve resumen de la negociación con Marruecos veríamos que hasta 1975 España faenaba en Marruecos porque era soberana en las aguas del banco canario-saharaui. A partir de entonces, con la democracia, se firman unos acuerdos —unos son buenos, otros no tanto— pero se llega a un entendimiento con Marruecos, se deja la soberanía de las aguas del Sahara a Marruecos y desde entonces la situación va de mal en peor. El acuerdo tripartito con Mauritania, Marruecos y España ha dado frutos; nosotros cedíamos las aguas pero podíamos hacer los caladeros. Desde 1988 a 1995 los acuerdos son con la Unión Europea. El último acuerdo que se firma se hace en abril de 1992 con una vigencia de cuatro años, por tanto, tendría que finalizar el 1.º de mayo de 1996. Curiosamente el apartado decimoquinto de este acuerdo permite a las partes revisarlo a su libre conveniencia, lógicamente quien lo revisa es Marruecos y el año pasado, en octubre, quisieron que las flotas española y portuguesa saliera de sus aguas, pero se ha logrado mantener la vigencia del acuerdo hasta el 30 de abril de este año.

No se ha llegado a ningún entendimiento y la situación en este momento pasa por llegar a un acuerdo, de forma más o menos inminente porque la situación de las flotas es tan crítica que los marineros están desesperados y las ayudas prometidas todavía no han llegado; pero, señor Presidente, no han llegado estas ayudas ni tampoco las otras ayudas. Tenemos que recordar que Marruecos, hace cuestión de un año, nos había impedido faenar con las redes de monofilamento y tuvimos que utilizar las redes de multifilamento para lo cual había una subvención de 5 millones de pesetas y todavía hoy los armadores no la han percibido.

Quiero recordar, señor Presidente, señorías, que la relación aprobada por resolución de la Dirección de Ordenación Pesquera —denominada así en aquel entonces—, el 6 de junio de 1982, contemplaba 1.214 barcos con posibilidad de faenar en ese caladero. Por propia voluntad esto ya se ha ido reestructurando y en este momento los barcos se han reducido el 50 por ciento, sin embargo, Marruecos pretende varias cosas. Pretende reducir las licencias al 50 ó 60 por ciento en un plazo máximo de tres años; pretenden incrementar los cánones de pesca —si eso es rentable o no es un tema secundario—; pretende incrementar que los tripulantes marroquíes en los barcos de la Unión Europea —fundamentalmente españoles— pasen del 15 al 25 ó 35 por ciento. Y ¿saben SS. SS. lo que hacen los marroquíes con sus tripulaciones? Utilizan, fundamentalmente, a chinos y coreanos; a los españoles y portugueses les obligan a pagar sueldos europeos y ellos, lógicamente, pagan sueldos asiáticos.

Hay otro tema importantísimo y es lo más peligroso y grave de la negociación: pretenden controlar las descargas, para controlar las descargas intentan forzar esas descargas en puertos marroquíes y esto puede suponer la perdición del puerto de Las Palmas. El puerto de Las Palmas tiene en estos momentos una gran dependencia de la flota del caladero del Sahara; por tanto, si se aceptase este planteamiento, el puerto de Las Palmas de Gran Canaria seguro que se iba al garete. Vuelvo a repetir que éste sería tal vez

el aspecto más peligroso e importante que hay que defender. Hay otros aspectos que también se pueden contemplar en este acuerdo, todos desastrosos y que perjudican a nuestra flota.

Las actitudes del Ministro de Pesca y del Ministro de Asuntos Exteriores español no sabemos cuáles son. No saben y no contestan. Lo único que se está diciendo es que estamos actuando muy mal, que nuestros marineros y tripulantes lo están haciendo muy mal, pero ellos no dan ninguna razón y estamos a la espera de buscar alguna solución para el conflicto. De ahí que nuestra propuesta tenga tres aspectos importantes. En primer lugar, presionar ante la Unión Europea para que la reducción del esfuerzo pesquero de la Unión Europea —fundamentalmente españoles y portugueses— sea mínima.

En segundo lugar, señor Presidente, y posiblemente esté desfasado ese segundo punto, decíamos que si el día 30 de abril no se llegase a un entendimiento con Marruecos, la flota de la Unión Europea pudiese seguir faenando. No ha seguido faenando, lleva ya un mes si faenar y podrá estar dos, tres o cuatro meses más sin faenar. Por tanto, sobre la marcha, porque estamos diciendo que está desfasada ya nuestra propuesta, diríamos que hasta tanto no se llegue a un entendimiento con Marruecos, la flota pesquera de la Unión Europea debería seguir faenando en ese caladero.

Por último, hablamos en la propuesta de si Marruecos no deja pescar. Hay que tener en cuenta que, independientemente de que lo cobren a nuestros armadores, independientemente de que no tiene aranceles para exportar a la Unión Europea, lo que ha supuesto, entre otras cosas, que el sector conservero de España —en especial de Galicia, Asturias y Cantabria— haya tenido una fuerte depreciación porque las sardinas de Marruecos han sido exportadas a Europa sin ningún tipo de arancel, en tanto que la sardina española y portuguesa sí lo han tenido que soportar (y de ahí que hoy una vez más Marruecos intentará presionar con ese convenio para facilitar sus tomates, sus frutas cortadas o sus sardinas, una vez más en detrimento de España); además, como decía, de cobrar Marruecos a nuestros armadores un canon por cada licencia, cobra de la Unión Europea 100 millones de ecus anuales, alrededor de 15.000 ó 18.000 millones de pesetas en función del cambio vigente anualmente. Nosotros proponíamos que hasta tanto Marruecos no deje faenar a la flota comunitaria, en la subvención que perciba de la Unión Europea haya un cambio presupuestario y, en lugar de dirigirse hacia Marruecos, se dirija hacia los marineros y armadores perjudicados, en este caso armadores y marineros españoles y portugueses.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que quieran intervenir en el debate? (Pausa.)

En nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, el señor Mardones tiene la palabra.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Coalición Canaria va a apoyar esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Queremos hacer una primera observación. La apoyaríamos cualquiera que fuera el

título de la proposición no de ley y la concordancia con los puntos, en este caso tres, que trae la iniciativa del Grupo Popular, porque desde el punto de vista de lo que se entiende en Canarias y lo que se debe entender oficialmente por caladero canario-sahariano hay una diferencia con los caladeros tradicionalmente de plena soberanía marroquí. El título de la proposición no de ley se refiere al mantenimiento de las cuotas actuales de pesca por las flotas en el caladero canario-sahariano, con lo que estamos plenamente de acuerdo, pero cuando se entra en los puntos que se instan al Gobierno no hay ninguna referencia explícita al caladero canario-sahariano, sino a lo que se entiende como aguas de soberanía marroquí, tema que nosotros queremos dejar políticamente muy claro en cuanto que nosotros hemos mantenido siempre un apoyo a lo que fue el antiguo Sahara occidental español, sin entrar en alguna determinación no reconocida por Naciones Unidas, aunque nuestras simpatías han estado claramente decantadas a favor del pueblo saharauí. Por tanto, no entramos en una cuestión de soberanía propia de las aguas del reino alauita, pero hacemos la diferenciación con lo que entendemos allí como caladero canario-sahariano.

En cualquier caso, según lo hubiera titulado el grupo proponente, nosotros lo apoyaríamos, en primer lugar por una cuestión de solidaridad con todo el sector pesquero español. Nos parecen plenamente asumibles tanto el título como los tres puntos que trae la proposición no de ley para evitar que haya una reducción arbitraria, por parte de las autoridades pesqueras marroquíes, de las licencias de pesca a toda la flota española, seiscientos y pico buques y, por tanto, exigir una firmeza al Gobierno español en las negociaciones a través de la Unión Europea con el Gobierno marroquí. Cuando nos estamos refiriendo en la proposición no de ley al caladero marroquí, sabemos también cuál es la actuación política del reino alauita. Ellos globalizan tanto el caladero marroquí tradicional como lo que se han anexionado, digamos, en una interpretación laxa de los acuerdos tripartitos de Madrid sobre las aguas, a la espera de que se celebre el referéndum, que está pendiente por enésima vez de que el señor Butros-Gali lo acepte y exija a las autoridades marroquíes la ejecución de ese referéndum del pueblo saharauí en su autodeterminación, quedando como Estado independiente con la fórmula que estimen democráticamente los saharauis para que se pueda realizar sin ninguna otra perturbación marroquí.

En cualquier caso, como bien ha señalado el portavoz del Grupo Popular, las perturbaciones en los puertos canarios se pueden evidenciar en parte porque en la pesca que se venía haciendo, y sobre todo lo que afecta a la flota que amarra en puertos canarios (tanto los sardinales, de Lanzarote, como la flota de captura de cefalópodos, que es la más importante y que habitualmente amarra en el Puerto de la Luz y en Las Palmas, en la isla de Gran Canaria), estaba obligada la descarga de pescado, que pretende precisamente en este momento hacer Marruecos en el puerto de Agadir o en el de Casablanca, lo cual creemos que es impresentable desde cualquier análisis que se pueda hacer, porque interpretaríamos que el Gobierno marroquí está tratando de poner una nueva dificultad de manipulación.

Nos sumamos a todas las medidas que aquí se proponen, haciendo además una advertencia. Si son ciertas las cifras de que en este momento disponemos de un sobrecalentamiento de precios del pescado de abasto a la dieta española, en mercados españoles, del 15 por ciento, esta elevación del precio del pescado de consumo español procedente de caladeros marroquíes puede llevar a unas interesantes desviaciones de tráfico a través de los puertos franceses. No es que vayan a entrar los productos de la pesca marroquí en España por Algeciras o los puertos del sur de España, de Andalucía, sino que van a empezar a entrar por la frontera pirenaica, concretamente por la frontera catalana. Los envíos de camiones en buques con destino a Marsella van a entrar por ahí, o sea que ¡alerta! porque una elevación de precio del 15 por ciento, cifra que se nos ha dado hoy de encarecimiento del precio del pescado de abasto público en España, va a hacer interesantes estos tráfico, y es una perturbación tremenda y una herida en la posición de firmeza que debe tener España. Por tanto, no se trata de incitar a ningún sector a cometer ninguna ilegalidad, con lo que estamos en contra, sino de que las autoridades aduaneras españolas y de control fiscal en fronteras extremen también sus medidas en las fronteras pirenaicas con camiones de procedencia marroquí desembarcados en Marsella y que van a penetrar en España por la frontera española con Francia en Portbou o cualquiera de sus puntos de entrada.

Por lo demás, vamos a apoyar esta proposición no de ley, sin entrar en más disquisiciones políticas de si el caladero canario-sahariano es el marroquí en términos generales o hay que hacer otra distinción de este tipo. Somos solidarios con el mantenimiento de la defensa del sector pesquero español y de los derechos legítimos de soberanía, teniendo además en cuenta que por parte del Gobierno español, aunque Coalición Canaria lo ha reiterado en el Congreso y en el Senado repetidas veces, no existe una delimitación de las aguas entre España y Marruecos en las inmediaciones del archipiélago canario; seguimos manejando unas medianas que no son de recibo, en este momento, ni con el derecho internacional en nuestro favor.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Vasco, el señor Gatzagaetxebarria tiene la palabra.

El señor **GATZAGAETXEARRIA BASTIDA**: Nuestro grupo parlamentario va a apoyar la proposición no de ley planteada por el Grupo Popular. Quizás su redacción ha quedado un tanto desfasada desde la fecha en que se presentó, el 28 de marzo, pero la argumentación efectuada por el portavoz del Grupo Popular ha puesto de actualidad la iniciativa no de ley. Nuestro grupo parlamentario coincide con los planteamientos que se han realizado, en definitiva es una negociación compleja y difícil.

Decía yo en un anterior debate que el mundo occidental democrático, España país democrático occidental, está negociando, dicho sea con todos los respetos, con un país que en este momento no es una democracia y en el que los intereses pesqueros están enormemente defraudados y co-

rrompidos. No olviden SS. SS. que el mayor armador de buques de Marruecos es el Rey Hassan (en España constituiría un enorme escándalo si Felipe González fuera el mayor armador español de buques) y, en definitiva, hay intereses económicos importantes de la familia real marroquí, tanto en el sector extractivo como en el sector transformación. Por tanto, hay que ponerse en la otra parte de la negociación.

En definitiva, la negociación europea es más compleja porque en vez de defender intereses de carácter general muchas veces se están defendiendo intereses de carácter particular por parte de Marruecos; planteamientos políticos que se están realizando por Marruecos hay que pasarlos por ese tamiz de entender la situación económica y política de Marruecos, donde la máxima autoridad política es a su vez máxima autoridad religiosa, con todas las características, todo el poder moral y político que ello supone y con todo el control económico y financiero en el tejido industrial, y en este caso pesquero, que ejerce la familia real marroquí. Hay que decir con claridad, con rotundidad y con todo el respeto para el mundo árabe que hay una serie de elementos que distorsionan y desde la mentalidad española, desde la mentalidad democrática europea no cabe entender esa mezcla, ese cruce de intereses privados con el interés público, ya que, al final, no se sabe lo que los interlocutores marroquíes están defendiendo, si es la flota y el capital pesquero del Rey de Marruecos y de la gente de la administración pesquera o el interés general marroquí.

Por tanto, desde nuestro grupo parlamentario entendemos que hay que ser comprensivo con el posicionamiento que la Unión Europea o la Administración central puedan tener, porque los parámetros de negociación se producen en ese contexto económico y político y, por tanto, es una negociación muchísimo más difícil que la negociación con Canadá o con cualquier Estado, porque, como decía anteriormente, se cruzan intereses personales y familiares mezclados con un interés público que quizá es el que menos se defiende y se defiende más el personal y familiar.

Por tanto, señor Presidente, las consideraciones más concretas que podamos discutir sobre la constitución de sociedades mixtas, sobre la reducción de licencias, sobre el incremento espectacular en cuanto a la captura de cefalópodos que se plantean, entran dentro de esta dinámica, pero, a su vez, correspondida con la ayuda financiera de los créditos FAD españoles y con la ayuda financiera de la Unión Europea. En definitiva, España se puede encontrar nuevamente con una insolidaridad europea, por la sencilla razón de que Francia mantiene unos intereses políticos y comerciales muy importantes con Marruecos y, sobre todo, la ayuda financiera europea para el sector pesquero marroquí se materializa luego en la construcción de buques en astilleros franceses.

Seamos consecuentes con la negociación tan compleja, tan cruzada de intereses oscuros y distorsionados que se está llevando a cabo y que en el entramado, en el meollo de esta negociación a la hora de la defensa del interés pesquero español se encuentra la Administración pesquera central y la Unión Europea.

Nuestro grupo parlamentario, dentro de ese contexto, se remite a consideraciones más concretas que hemos hecho con ocasión de debates anteriores y, por tanto, no siendo reiterativo, pero sí exponiendo el marco general y el contexto político y económico de la negociación, que hay que tenerlo en cuenta, va a poyar la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URAN GONZALEZ**: El Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya va a apoyar esta proposición no de ley aunque el debate de la misma llega tarde a la sesión y la flota pesquera está amarrada en puerto desde el día 1.º de mayo.

Creemos importante instar al Gobierno, aunque la flota ya esté amarrada, para que se pueda prorrogar el acuerdo con Marruecos, para que nuestra flota siga faenando hasta que se llegue a concretar el acuerdo pesquero de la Unión Europea con el Estado alauita.

Además, nuestro grupo federal ya ha defendido ante el Pleno de la Cámara el tema de las ayudas económicas y consideramos, efectivamente, que estas ayudas, que están previstas para Marruecos, deben revertir en la flota española mientras no esté cerrado el acuerdo, porque es nuestra flota la que está sufriendo el perjuicio y no tiene ningún sentido otorgar una ayuda en función de unas contrapartidas que no se están produciendo. No es deseable la situación que existe en estos momentos, pero ante el chantaje marroquí la respuesta de la Unión Europea debe ser tajante y las ayudas que se están produciendo hacia el Estado alauita se deben trasladar hacia nuestra flota, amarrada en puerto.

Por estos motivos, nosotros consideramos que esta proposición de ley debe ser aprobada y la vamos a apoyar.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Socialista, el señor Moragues tiene la palabra.

El señor **MORAGUES GOMILA**: Compartimos la preocupación que han expresado todos los grupos parlamentarios que nos han precedido en el uso de la palabra; no podía ser de otra forma toda vez que ésta es la quinta ocasión en dos meses que hemos discutido en relación al acuerdo pesquero con Marruecos.

Concretamente, las tres propuestas de resolución que presenta la proposición no de ley del Partido Popular han sido aprobadas literalmente por un acuerdo del Congreso a principios de abril, además con la brillante intervención del señor Fernández de Mesa. Por tanto, no entendemos a qué viene la reiteración en una proposición, puesto que ya ha sido aprobado por el Pleno del Congreso de los Diputados, y también por el Pleno del Senado. Es una reiteración más puesto que, como digo, el acuerdo se tomó por unanimidad de todos los grupos. Por tanto, hoy reiteramos nuestra postura, que, como todos los grupos, ya hemos hecho pública en anteriores ocasiones y manifestamos que también el Grupo Socialista

lista va a votar a favor de algo como lo que propone hoy el Grupo Popular que —repito—, ya lo hicimos hace algunas semanas, con la salvedad de que no vamos a apoyar el punto segundo de la proposición no de ley por su carácter extemporáneo, toda vez que no tiene demasiada razón de ser, aunque, efectivamente, el portavoz haya matizado la propuesta. Nosotros, en este caso, solicitaríamos votación separada de los tres puntos para, como digo, no dar el apoyo al segundo punto de la propuesta del Grupo Popular.

Como ha dicho el portavoz del Grupo Popular, también esperamos que sea la última vez que discutamos de esta cuestión porque este conflicto, que preocupa a todas las fuerzas políticas, pero, sobre todo al sector pesquero español, se resuelva con prontitud.

El señor Mantilla ha comentado, con sorpresa por mi parte, el secuestro ayer de una embarcación en la ría de Vigo y lo ha calificado como jocoso. La verdad, señorías, no creo que jocoso sea el calificativo que merece una actuación como ésta. Es una demostración más de irresponsabilidad, de situaciones de descontrol; la demostración de las cofradías y de los trabajadores del mar, que, preocupados por su situación, expresan esta preocupación con actuaciones que yo creo se pueden calificar de cualquier cosa menos de jocosas. Demostraciones de irresponsabilidad como las que se están efectuando en puertos del sur de España con la interceptación de camiones o la destrucción de mercancías dejan a España en una posición muy poco airosa y no hacen ningún favor a la negociación que en estos momentos la Unión Europea tiene planteada con Marruecos, aparte de quitarnos la razón en los conflictos históricos que hemos mantenido con otros países comunitarios en relación con productos agropecuarios españoles.

Por tanto, señoría, pediría a todos los grupos de la Cámara que hiciéramos esfuerzos para no alentar posturas que, seguramente con parte de razón están manifestando algunos trabajadores del mar. Posturas como la que ha expresado el portavoz de Coalición Canaria, que pide actuaciones a las autoridades aduaneras y fiscales en una supuesta frontera francesa ante la entrada por puestos franceses de productos pesqueros, amparados por la normativa comunitaria, me parece una demostración más de irresponsabilidad, que, en la medida de lo posible, deberíamos ser capaces de atajar.

Estamos hablando de una negociación complicada, como han expuesto todos los portavoces, sobre todo el portavoz del Partido Nacionalista Vasco, una negociación que, por mucho que nos pese, no puede ser calificada de chantaje marroquí, como han hecho los representantes de Izquierda Unida. Marruecos, independientemente de que a nosotros, defendiendo los intereses del Estado español, no nos interese que mantenga esa postura, está defendiendo recursos propios en aguas propias. Por tanto, nosotros hemos de ir a la negociación con Marruecos con argumentaciones científicas, cargándose de razones y no haciendo demostraciones de barbarismos varios. Calificar la negociación con Marruecos de chantaje marroquí me parece de una irresponsabilidad rayana con algunas de las que hemos

oído esta tarde. Por tanto, señorías, creo que debemos armarnos de paciencia. Las negociaciones con Marruecos nunca han sido fáciles; Marruecos es el primer país interesado en cerrar un acuerdo con la Unión Europea porque en gran parte vive de la venta de las licencias de pesca y de los productos pesqueros a España y España es el primer país interesado en la Comunidad Europea en cerrar este acuerdo. Por tanto, la coincidencia de intereses entre los dos grandes elementos de esta negociación ha de hacer posible que se cierre cuanto antes. Calificar de chantaje esta negociación y alentar actuaciones ilegales o intentar que se apliquen medidas antirreglamentarias a las mercancías marroquíes que están pasando a través de la Península española, amparados por la normativa europea, señorías, no hace nada más que entorpecer una negociación que cuanto más entorpecida sea, seguramente durará más en el tiempo.

Por todo lo cual, señorías, expresando lo que he dicho al principio, el apoyo del Grupo Socialista a las propuestas del Grupo Popular en su punto 1, anuncio ya la abstención del Grupo Socialista en el punto 2 por la extemporaneidad que su tenor literal expresa.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Aparte de por alusiones, para hacer una aclaración al señor Moragues sobre el motivo de mantener la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Las alusiones, señor Fernández de Mesa, han sido un elogio; no son alusiones.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Simplemente, señor Moragues, para decirle que el Grupo Parlamentario Popular ha condenado todas las acciones ilegales al margen de la ley y, en segundo lugar, que nosotros podíamos no haber traído esta proposición no de ley hoy a la Comisión, pero lo cierto es que, como usted muy bien dice, se ha visto en el mes de abril y no se ha cumplido ni uno solo de los puntos. Nuestra flota sigue sin faenar y aquello que usted anunció de que el Gobierno iba a realizar una transferencia o solicitar, cuanto menos, la modificación presupuestaria en el seno de la Unión Europea para que esas ayudas vinieran directamente a la flota española y a los marineros y pescadores españoles, no se ha producido. Por tanto, independientemente de que usted crea que ésta sea la última vez que se debata un tema sobre Marruecos, evidentemente será la última vez si se cumplen los acuerdos del Pleno por parte del Gobierno, que en este momento no se han cumplido.

Señor Moragues, nosotros lo que decimos es que el segundo punto puede parecer extemporáneo, pero no es menos cierto que si el 30 de abril la flota estaba en puerto, hoy, al día 1 de junio, lo está también. Por ello, ese punto se puede trasladar al día de la fecha y decir que como Marruecos no ha suspendido ni una sola de sus funciones ni de sus prerrogativas con respecto a sus exportaciones hacia

España, España no tiene por qué, en este momento, suspender su relación con Marruecos y faenar en el banco marroquí. Por eso lo que pedimos es que esto se transmita al día de la fecha; es decir, que el Gobierno consiga, ante la Unión Europea, que mientras no se llegue a un acuerdo, y sobre todo si este acuerdo se dilata excesivamente en el tiempo, nuestra flota pueda volver a faenar, porque, de lo contrario, no sólo será la ruina para el sector pesquero, sino para el sector industrial e incluso para las posibilidades españolas en materia de pesca.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Moragues. Brevemente, por favor.

El señor **MORAGUES GOMILA**: Muy brevemente, señor Presidente.

No es que yo crea que ésta ha de ser la última vez que se plantee el tema; es que deseo que sea la última vez. Ojalá, efectivamente, ningún grupo de la Cámara tuviera que presentar ninguna iniciativa de este tenor.

En cuanto al tema de la transformación de las ayudas comunitarias al Reino de Marruecos para ayudas a la flota, he de recordar, porque estoy convencido de que todas SS. SS. lo saben, que ésta fue una postura defendida por el conjunto de europarlamentarios en el Parlamento Europeo, que fue aprobada, pero que la Comisión del Comité Presupuestario, el Coreper, no aceptó. Por tanto, el Gobierno español sí hizo caso de un mandato parlamentario e insistió, conjuntamente con todos los europarlamentarios españoles, en la posibilidad de transformación de la partida presupuestaria, pero esto no fue posible. Así y todo, el Grupo Socialista va a dar apoyo a esta proposición para que se vuelva a insistir, y si se detalla más el tenor literal del segundo punto, a partir de la explicación que ha hecho el señor Fernández de Mesa, tampoco va a tener problemas en apoyar dicho texto, para expresar ante la Unión Europea la necesidad de que si la negociación se dilata en el tiempo sea posible —si el Reino de Marruecos naturalmente quiere entrar en esa negociación— la presencia de la flota española en las pesquerías de las aguas territoriales marroquíes.

El señor **PRESIDENTE**: Propondría al Grupo Parlamentario Popular, que ha anunciado inicialmente la modificación «in voce» de este punto 2, que proponga un texto por escrito que, lógicamente, antes de votar, someteremos a la consideración de la Comisión.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Simplemente que mientras que el convenio con Marruecos no se cierre, la flota pueda volver al caladero marroquí.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, pase su propuesta por escrito a la Mesa.

— SOBRE RACIONALIZACION DEL SECTOR PESQUERO DE ALTURA AL FRESCO, MEDIANTE LA TRANSMISION DE LOS DERE-

CHOS DE PESCA O DE COEFICIENTES DE ACCESOS PESQUEROS. PRESENTADA POR EL GRUPO VASCO (PNV). (Número de expediente 161/000430.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, a continuación, a debatir la que figura con el número 2 de las proposiciones no de ley, del Grupo Parlamentario Vasco, sobre racionalización del sector pesquero de altura al fresco, mediante la transmisión de los derechos de pesca o de coeficientes de accesos pesqueros.

Para defenderla tiene la palabra el señor Gatzagaetxebarría.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA**: Quiero manifestar inicialmente que lo que plantea esta proposición no de ley es una regulación muy puntual del sector de altura al fresco, donde no se produce la problemática que tiene el sector atunero congelador, donde los planes de orientación plurianual están limitados y constriñen el crecimiento de la flota pesquera. Si acudimos a los antecedentes históricos de la problemática, sucede que en el año 1981 —España no era miembro de la Unión Europea— se saca una foto fija de la situación del sector de altura al fresco, tanto de arrastre de fondo como de palangrero o pinchero, que señala que esta flota dispone de 460 derechos. Con ocasión del ingreso en la Unión Europea, el 1 de enero de 1986 —se iba produciendo años anteriores una reestructuración— el acuerdo político lo fija en 300 derechos.

¿Qué es lo que pretendemos, señor Presidente? Una cosa que ya se ha realizado por parte de la administración pesquera central y es que sea la Administración la que autorice toda transmisión de derechos de pesca. Esta cuestión está ya regulada en el sector bacaladero español. De hecho la Orden Ministerial de 2 de julio de 1994 permite toda cesión, transmisión, enajenación de derechos autorizada por la Secretaría General de Pesca, y lo que aquí pretendemos es trasladar miméticamente ese plantamiento al sector de altura al fresco español. Decimos eso porque la realidad nos está demostrando que se están transmitiendo derechos de pesca al margen de la Secretaría General de Pesca. Por tanto, hay que regularizar tal situación y que sea la Administración pesquera central la que autorice toda transmisión de derechos de pesca porque, en definitiva, se está acudiendo al procedimiento subrepticio de constituir agrupaciones de interés económico y todos los agrupados en esa entidad de interés económico, entre ellos mismos, se están transfiriendo derechos sin transferencia de la unidad pesquera.

Eso, que en este momento está sin normar para el sector de altura al fresco, pero que de hecho se produce, está solventado para el sector bacaladero español. Lo que pretendemos es que esa modificación de la Orden Ministerial de 1981 se realice igual que se ha hecho a través de la Orden aprobada por el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, señor Atienza, el 12 de julio de 1994, para el sector bacaladero. Lo que se quiere, señor Presidente, es evitar esa especulación que de hecho se está produciendo ahora; regularizar tal situación, sobre todo con ocasión de

la integración pesquera —limitada, pero integración pesquera— el próximo 1 de enero de 1996 en la política pesquera común, porque va a tener todavía más sentido ya que el esfuerzo pesquero de la flota española de altura al fresco se contingenta y se norma a través de los derechos de pesca. Nadie puede incrementar una flota. Quien quiera construir un nuevo buque pesquero tiene que aportar una baja que lleva consigo como anexo un derecho.

Quizás puede ser difícil de entender, y también de explicar, pero hay una relación íntima con el derecho que tiene un buque, que no todos tienen el mismo, puesto que la acumulación puede hacer que un buque pueda faenar en base a un derecho de pesca durante ocho meses y otro buque de las mismas características pueda faenar únicamente dos meses, por la sencilla razón de que uno acumula derechos de pesca de otros barcos desguzados que le habilitan a pescar más tiempo y en zonas pesqueras distintas. La flota pesquera española que faena en aguas de la Unión Europea se divide en tres zonas de pesca, que son la Zona Octava de Francia, la Zona Sexta de Irlanda y la Zona Séptima del Reino Unido, en la parte de Escocia. En definitiva, los coeficientes corresponden a cada una de estas zonas. Es, diciéndolo gráficamente, señor Presidente, como si uno fuera titular del derecho de propiedad sobre un vehículo pero no tuviera la licencia para ejercer como taxi. Aquí ocurre lo mismo. Es necesario que el derecho lleve su correspondiente coeficiente de acceso pesquero en cada una de las tres subzonas en que está dividida la actividad pesquera en aguas de la Unión Europea y eso tiene que regularlo la administración pesquera central. Con toda esa transmisión que se está produciendo se están constituyendo subrepticamente agrupaciones de interés económico que se transfieren entre ellos los derechos.

Por lo tanto, lo que planteamos es la misma regulación que el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en la Orden de 12 de julio de 1994, otorgó: que sea la Secretaría General de Pesca la que intervenga, por el interés general que tiene para el sector pesquero español, en toda esa transmisión de derechos de pesca, evitándose la especulación, sobre todo —con ello termino señor Presidente— teniendo en cuenta que el próximo 1 de enero de 1996 se va a producir una integración, no total pero sí parcial, en la política pesquera común, posibilitándose el cambio de actividad de arrastre al fondo a palangrero, lo que es una cuestión importante. En definitiva, el mecanismo de los derechos va a seguir existiendo, puesto que, por el simple hecho de entrar en la política pesquera común, España no va a poder incrementar flota, ya que va en contra de los planes de orientación plurianuales y, en segundo lugar, los barcos no van a poder faenar todo el tiempo que ellos quieran, por la sencilla razón de que la foto fija del año 1981, actualizada por la foto fija del año 1986, determina para España los trescientos derechos y, aunque en este momento la flota ronde los doscientos buques, los derechos de esos trescientos se van acumulando y dispersando sobre las espaldas de cada uno de esos doscientos buques. Lo que pretendemos es que ese desfase o fruto de la reestructuración y de la reducción del esfuerzo pesquero —trescientos derechos correspondientes a doscientos buques—,

esa transmisión de derechos sea intervenida por parte de la Administración central. Pedimos a la Administración que sea ella la que lo autorice y que no se consientan transmisiones subrepticias de derechos, que se están produciendo en este momento, lo que va a suponer un impulso a partir del 1 de enero de 1996. España va a tener que seguir operando todavía en base a esos derechos de pesca y en el denominado caladero del «box» irlandés, todavía con planes de pesca con listas periódicas.

Por tanto, es necesario, es conveniente, es apremiante y lo pide todo el sector pesquero español, lo piden Vigo, La Coruña, Santander, Gijón, el País Vasco. Hay un escrito, remitido a todos los grupos parlamentarios, en el que todo el sector está pidiendo esa regulación para evitar especulaciones mercantiles en tal cuestión. Con esa sensibilidad pedimos al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que arregle esa cuestión y que toda transmisión sea autorizada por la misma y no bajo operaciones especulativas oscuras en el sector pesquero.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que quieran intervenir? **(Pausa.)**

En nombre del Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Coalición Canaria va a apoyar esta iniciativa del Grupo Parlamentario Vasco porque considera que es imprescindible que, en estos contenciosos que se están produciendo entre armadores que operan en puertos de distintas comunidades autónomas, la Administración central de pesca del Gobierno español regule este problema desde unos principios de transparencia y de ordenación, precisamente lo que se propone en la iniciativa del Grupo Parlamentario Vasco.

De la misma manera que ha habido que instrumentalizar en los ayuntamientos la transmisión de las licencias de taxis para evitar mercados especulativos, zonas de opacidad fiscal, económica y de todo tipo, en este sector concreto como es la pesca de altura al fresco, se requiera la transmisión de los derechos de pesca o de los coeficientes para accesos pesqueros, que son unos derechos en principio vinculados por unos acuerdos internacionales y una regulación nacional. El hecho de que se produzcan desgaces de flota, etcétera, no significa que la pérdida de un concepto de matriculación de buque por un desguace o un cambio conlleve una entrada en opacidad, por vía especulativa, del que desguaza y no renueva flota. Es el clásico armador especulativo, que deja su actividad pero curiosamente no cede su derecho, tanto el de percibir ayudas públicas por desguace como el de la conversión del acceso a los caladeros de buques de la misma empresa. Curiosamente, con la legislación española, este armador desguaza, mantiene el registro de empresa y también mantiene el derecho de concesión de acceso al caladero.

Nos parece que la propuesta del Grupo Parlamentario del Partido Nacionalista Vasco trata de poner en manos de la Administración central una regulación que evite esta especulación del armador que, habiendo sido armador de buques de pesca, deja la actividad pero mantiene su derecho

y trata de negociar, someterlo a mercadeo, por tanto de especular con él.

También creemos que la iniciativa del Grupo proponente tiene que tender a permitir la especialización por zonas de actividad pesquera, como se señala en el preámbulo de su iniciativa. Esto nos lleva a nosotros, sea la flota bacaladera o la de cualquier otro tipo, a que cuando se tenga que extender a la percepción de ayudas públicas por desguace (que viene regulado por ejemplo, por el Reglamento 2.080 del año 1993) de la antigua Comunidad Económica Europea, hoy Unión Europea, por la Resolución del Consejo todo lo que se refiere al IFOP, el Instrumento Financiero de Ordenación de la Pesca, que tienen una finalidad estructural cuando se dedican a fines estructurales de renovación), se tenga la vinculación o que el armador que recibe estas ayudas siga manteniendo la actividad pesquera, y si no la va a mantener, pierda su derecho de acceso a caladeros de otros buques que él tenga relacionados con la misma empresa.

¿Qué solución tiene esto? Que la autoridad central pesquera del Gobierno español se encuentre con un poder arbitral que ordene este sector, dado que éste es un programa que se puede presentar en la Comunidad Autónoma gallega, la asturiana o la cántabra, la del País Vasco, la de Canarias o la de Andalucía, que tienen que realizar actividades no solamente de la flota bacaladera sino de otros tipos, como de altura en fresco. Lo que no puede ser es que, encima, encarezamos costes, por tanto repercusión al consumidor, de la pesca española por vía de una especulación en cuanto a los coeficientes de acceso a pesquería.

Nos parece muy oportuna y conveniente la iniciativa del Grupo proponente, el Vasco. Por tanto, señor Presidente, la vamos a apoyar con nuestro voto positivo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Mantilla, en nombre del Grupo Popular.

El señor **MANTILLA RODRIGUEZ**: Señor Presidente, creo que la proposición no de ley es lo suficientemente concreta y que todos los grupos debemos estar de acuerdo porque el planteamiento es totalmente sensato. Por tanto, el Partido Popular la va a apoyar.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Gorostiaga.

La señora **GOROSTIAGA SAIZ**: La flota de altura y gran altura, que opera en la zona del Atlántico Nordeste, como bien ha puesto de manifiesto el resto de los grupos parlamentarios, se ha venido regulando por una Orden Ministerial del 12 de junio de 1981 y la posterior modificación de la misma por otra del 12 de junio de 1992. Esta última posibilitó que los buques pertenecientes a estas flotas pudieran percibir subvenciones de las administraciones públicas por la paralización definitiva de algunas de sus unidades, pudiendo acumular, al mismo tiempo, el derecho a la pesquería que poseía el buque. Sin embargo, existen todavía en la actualidad empresas pesqueras que detentan un número de derechos de pesca en aguas comunitarias su-

perior al que pueden utilizar de una forma razonable. Como SS. SS. saben, esta flota se ha ido adaptando a las posibilidades de pesca y, como bien ha puesto de manifiesto el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, de los 450 barcos que componían la flota, los 150 que sobran con la adaptación se transformaron en derechos de pesca. Los estudios técnicos de expertos dicen que 220 barcos serían el mínimo necesario para que los 150 que nos permite el acuerdo estén en los caladeros permanentemente.

La Administración ha venido considerando la modificación de esta normativa para posibilitar que esos derechos sobrantes de los que estamos hablando puedan ser transmitidos legalmente de las empresas que les sobran a otras que son deficitarias en días de pesca en zona. No obstante, es preciso que, antes de proceder a esta modificación normativa se adecue definitivamente el número de unidades de la llamada flota de los trescientos a las posibilidades reales de la misma, con el fin de racionalizar la pesquería, evitando, como estarán de acuerdo todas SS. SS., mantener una flota sobredimensionada en un caladero tan sensible como el comunitario.

Por ello, sin perder de vista el horizonte de la modificación normativa, a la que hace referencia la proposición no de ley, es conveniente lograr primero la adecuación racional de los buques con presencia en el caladero, previo al establecimiento de un régimen de distribución de los derechos sobrantes entre estas empresas deficitarias.

Por tanto, el Grupo Socialista considera prematuro modificar la normativa vigente para la flota del Atlántico-Nordeste, por lo que rechazaremos la proposición no de ley en los momentos actuales, haciendo constar, no obstante, que se debe contemplar siempre la posibilidad de introducir los cambios propuestos en el momento en que se den las condiciones objetivas a que he hecho referencia, esto es, la adecuación del número de unidades de la flota de los trescientos y a las posibilidades reales de la misma, con una adecuación racional de dicha flota.

El señor **PRESIDENTE**: Debatidas las tres proposiciones, vamos a pasar a las votaciones correspondientes.

El señor **MANTILLA RODRIGUEZ**: Quiero proponer una modificación, un nuevo texto a nuestra proposición no de ley en el apartado segundo, que diría: Que transmita a la Unión Europea, hasta tanto no se hayan culminado las negociaciones con el Reino de Marruecos para la suscripción de un nuevo acuerdo de pesca, la necesidad de habilitar una prórroga, sin modificación de sus condiciones, hasta la finalización de las mismas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿De acuerdo? (**Asentimiento.**)

Señor Mantilla, sírvase pasar el texto a la Mesa para que pueda figurar en el acta.

Empezamos con la votación de la primera de las proposiciones no de ley, que es la que autoriza, por vía reglamentaria, la construcción de buques pesqueros atuneros congeladores, también mediante la aportación de bajas a través de la exportación de buques a terceros países.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, relativa al banco de pesca y a la flota que faena en el banco de pesca canario-sahariano, con la incorporación de la enmienda «in voce» que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular. Si ningún grupo solicita votación por separado, se va a votar conjuntamente.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Había hecho una observación el portavoz de Coalición Canaria sobre la conveniencia de modificar también el título de la proposición, a lo cual creo que habían accedido los demás portavoces. Quizá sería interesante modificarlo también.

El señor **PRESIDENTE**: De todos modos, la parte sustantiva del título no se modifica. En este sentido, si no hay inconveniente, lo que se vota es el texto.

Efectuada la votación dijo:

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Finalmente, pasamos a votar la proposición no de ley sobre racionalización del sector pesquero de altura al fresco mediante la transmisión de los derechos de pesca o de coeficientes de accesos pesqueros.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Antes de levantar la sesión, recuerdo a SS. SS. —ya recibirán el correspondiente telegrama— que el martes, día 13 —lo siento—, hay Comisión a las once de la mañana.

Se levanta la sesión.

Eran las cinco y veinticinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961