

CORTES

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CECILIO VALVERDE MAZUELAS

Sesión Plenaria núm. 109

celebrada el miércoles, 10 de junio de 1981

ORDEN DEL DIA (continuación):

Conocimiento directo del Pleno de Tratados y Convenios internacionales remitidos por el Congreso de los Diputados (continuación):

- Protocolo correspondiente al Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie IV, número 62, de 8 de mayo de 1981).
- Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie IV, número 63, de 8 de mayo de 1981).
- Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnizaciones de daños causados por la contaminación de hidrocarburos («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie IV, número 64, de 8 de mayo de 1981).
- Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie IV, número 65, de 8 de mayo de 1981).
- Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie IV, número 66, de 8 de mayo de 1981).
- Moción sobre retirada de la proposición de ley sobre modificación de los artículos 5.º y 6.º y Disposición adicional nueva del Real Decreto-Ley 11/1978, de 17 de abril, tomada en consideración por el Pleno de la Cámara con fecha 7 de octubre de 1980.
- Elección de los miembros y constitución de la Comisión Especial de Investigación sobre la situación del paro agrícola, especialmente en el campo andaluz, creada por acuerdo del Pleno del Senado en su sesión del día 27 de mayo de 1981.

Interpelaciones:

- De don Javier Paulino Pérez, del Grupo Socialista, sobre problemas que afectan al personal militar en servicios civiles, en expectación de servicios civiles, en reserva y agrupación temporal militar («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 71, de 21 de noviembre de 1980).
- De don Víctor Manuel Arbeloa Muru, del Grupo Socialista, sobre uso del polígono de las Bardenas Reales (Navarra) («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 85, de 16 de marzo de 1981).
- De don Rafael Román Guerrero, del Grupo Socialista Andaluz, sobre regulación del transporte marítimo del estrecho de Gibraltar («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 66, de 10 de octubre de 1980).
- De don Manuel Díaz-Marta Pinilla, del Grupo Socialista, sobre posible desarrollo de la navegación fluvial y fluviomarítima en España («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 74, de 12 de diciembre de 1980).

SUMARIO

<p><i>Se reanuda la sesión a las cuatro y cincuenta minutos de la tarde.</i></p> <p><i>Se continúa con el orden del día.</i></p> <p><i>Conocimiento directo del Pleno de Tratados y Convenios internacionales remitidos por el Congreso de los Diputados (continuación):</i></p>	<p>Página</p>
<p>Protocolo correspondiente al Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las mar por hidrocarburos.</p>	<p>5514</p>
<p><i>Interviene el señor Dorrego González (Grupo Unión de Centro Democrático)</i></p> <p><i>A pregunta del señor Presidente fue aprobado por asentimiento de la Cámara.</i></p>	<p>Página</p>
<p>Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho marítimo</p>	<p>5515</p>
<p><i>Usa de la palabra el señor Galván González (Grupo de Unión de Centro Democrático).</i></p> <p><i>La Cámara por asentimiento, aprueba dicho convenio.</i></p>	<p>Página</p>
<p>Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnizaciones de daños causados por la contaminación de hidrocarburos . . .</p>	<p>5515</p>
<p><i>Interviene el señor Dorrego González (Grupo de Unión de Centro Democrático).</i></p> <p><i>A pregunta del señor Presidente, la Cámara aprueba el referido convenio.</i></p>	<p>Página</p>
<p>Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar; y Convenio de Atenas, relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar.</p>	<p>5516</p>
<p><i>Usa de la palabra la señora Salarrullana de Verda en defensa del protocolo y del Convenio de Atenas.</i></p> <p><i>A pregunta del señor Presidente la Cámara, por asentimiento, aprobó el protocolo y el convenio antes indicados.</i></p>	<p>Página</p>
<p>Moción sobre retirada de la proposición de ley sobre modificación de los artículo 5.º y 6.º y Disposición adicional nueva del Real Decreto-Ley 11/1978, de 17 de abril, tomada en consideración por el Pleno de la Cámara con fecha 7 de octubre de 1980.</p>	<p>5518</p>

El señor Presidente informa a la Cámara de los antecedentes que han motivado esta moción, así como del acuerdo de la Mesa, previa audiencia de la Junta de Portavoces, de elevar al Pleno del Senado la moción proponiendo la retirada de la proposición de ley.

Por asentimiento de la Cámara, fue aprobada la moción de la Mesa del Senado.

Página

Elección de los miembros y constitución de la Comisión Especial de Investigación sobre la situación del paro agrícola, especialmente en el campo andaluz, creada por acuerdo del Pleno del Senado en su sesión del día 27 de mayo de 1981 5519

El señor Presidente da lectura de los nombres que los diferentes grupos parlamentarios han designado para formar parte de dicha comisión.

La Cámara, por asentimiento, aprueba la composición de la comisión.

El señor Presidente convoca a todos los señores senadores designados para formar parte de la referida comisión, para proceder a la constitución de la misma y la elección de la Mesa.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

Interpelaciones:

Página

De don Javier Paulino Pérez, del Grupo Socialista, sobre problemas que afectan al personal militar en servicios civiles, en expectación de servicios civiles, en reserva y agrupación temporal militar 5519

El señor Paulino Pérez explana su interpelación. En nombre del Gobierno le contesta el señor Ministro de Defensa (Oliart Saussol). A continuación usan de la palabra los señores Prat García (Grupo Socialista del Senado) y Pérez Crespo (Grupo de Unión de Centro Democrático).

En turno de rectificación interviene de nuevo el señor Paulino Pérez.

Página

De don Víctor Manuel Arbeola Muru, del Grupo Socialista, sobre uso del polígono de Las Bardenas Reales (Navarra). 5527

El señor Arbeola Muru expone su interpelación. En nombre del Gobierno le contesta el señor Ministro de Defensa (Oliart Saussol). A continuación usan de la palabra los señores Monge Recalde (Grupo Mixto), Biescas Ferrer (Grupo Socialista del Senado) y Sarasa Miquélez (Grupo de Unión de Centro Democrático).

En turno de réplica intervienen de nuevo el señor Arbeola Muru y el señor Ministro de Defensa (Oliart Saussol).

Para alusiones usa de la palabra el señor Monge Recalde a quien contesta el señor Presidente.

A continuación el señor Presidente somete al Pleno que delegue en la Comisión de Presupuestos para la aprobación con competencia legislativa plena del proyecto de ley en virtud del cual se establece el régimen retributivo específico de los magistrados y de los secretarios de la Magistratura de Trabajo.

La Cámara aprueba por asentimiento esta delegación de competencia legislativa a la Comisión de Presupuestos.

Página

De don Rafael Román Guerrero, del Grupo Socialista Andaluz, sobre regulación del transporte marítimo del estrecho de Gibraltar 5539

El señor Román Guerrero explana su interpelación. En nombre del Gobierno le contesta el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Alvarez Alvarez). A continuación usa de la palabra el señor Lizón Giner y la señora Pinedo Sánchez.

En turno de rectificación intervienen de nuevo el señor Román Guerrero y el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Alvarez Alvarez).

Página

De don Manuel Díaz-Marta Pinilla, del Grupo Socialista, sobre posible desarrollo de la navegación fluvial y fluviomarítima en España 5547

El señor Díaz-Marta Pinilla explana su interpelación. En nombre del Gobierno le contesta el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Ortiz González). A continuación usan de la palabra los señores Subirats Piñana y Guía Mateo.

En turno de rectificación intervienen de nuevo el señor Díaz-Marta Pinilla y el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo (Ortiz González).

El señor Presidente informa a la Cámara que el próximo Pleno tendrá lugar el día 15 del corriente mes de junio a las cinco de la tarde.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y cincuenta y cinco minutos de la noche.

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

CONOCIMIENTO DIRECTO DEL PLENO DE TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS (*Continuación*)

— PROTOCOLO CORRESPONDIENTE AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión. Prosiguiendo el punto quinto del orden del día, corresponde ahora el protocolo correspondiente —valga la redundancia— al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Fue publicado el día 8 de mayo pasado.

¿Señores portavoces que hayan de intervenir en el debate previo a la votación de la autorización correspondiente? (*Pausa.*) Sólo el senador Dorrego, que, por el Grupo de UCD, tiene la palabra.

El señor DORREGO GONZALEZ: Señor Presidente, señorías, no voy a cansarles a ustedes con la exposición de las razones por las que este Convenio sobre Responsabilidad Civil por la contaminación del mar por hidrocarburos es necesario. Sólo quiero decirles que en las circunstancias actuales los hidrocarburos son uno de los factores determinantes de la misma; que no podemos prescindir de ellos, ya que energéticamente estamos condicionados a los mismos.

Cada vez las necesidades de transporte son mayores; cada vez las posibilidades de contaminación son mayores y nos encontramos con que plantean una serie de problemas en todas las esferas de la vida no sólo económicos, sino sanitarios y ecológicos.

Haciéndose eco de estos problemas que plantean los hidrocarburos, una serie de países se reunieron en noviembre de 1969 en Bruselas y firmaron un Protocolo por el cual se determinaban las responsabilidades civiles a que se pudiera dar lugar al contaminar los hidrocarburos las aguas del mar, no sólo en aquellos casos accidentales, que todos conocemos —que los ha habido, y graves—, sino en aquellos casos en que simplemente por limpieza de fondos o por derrames, a veces involuntarios, se pudiera producir esta contaminación.

Creo que no hace falta más justificación, porque todos estamos de acuerdo en que tenemos que mantener los hidrocarburos como fuente de energía. Tenemos que transportar estos hidrocarburos, pero tenemos que poner todas las precauciones necesarias para evitar los riesgos y, sobre todo, para poder combatir las consecuencias de los mismos, una vez producidas.

Por esto es por lo que se firma este convenio que, en definitiva, viene a determinar una serie de responsabilidades civiles y a hacer posible que tengan una solución —hasta donde sea posible— las consecuencias o daños causados disponiendo de los medios económicos necesarios para poder reparar dichos daños.

No hay duda de que la idea sería que no se produjera la contaminación y que estuvieran tomadas las medidas de seguridad, pero todos sabemos que, aun en las mejores condiciones de transporte hay hechos inevitables que producen contaminación. Es precisamente para estos casos en los que se produzca esta contaminación por lo que se firma este convenio a fin de reparar los perjuicios económicos, ecológicos y en muchos casos sanitarios.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿Asiente la Cámara respecto de la concesión de la autorización procedente? (*Asentimiento.*)

Se declara, pues, que el Senado, por asentimiento, ha acordado autorizar que el Estado se obligue por medio de la ratificación correspondiente respecto del protocolo relativo al Conve-

Por asentimiento de la Cámara, se acepta la moción de la Mesa y, en consecuencia, se notificará al señor Presidente del Congreso de los Diputados la retirada por el Senado de la proposición de ley que ha sido objeto de esta moción que acaba de aprobar el Pleno de la Cámara.

ELECCION DE LOS MIEMBROS Y CONSTITUCION DE LA COMISION ESPECIAL DE INVESTIGACION SOBRE LA SITUACION DEL PARO AGRICOLA, ESPECIALMENTE EN EL CAMPO ANDALUZ, CREADA POR ACUERDO DEL PLENO DEL SENADO EN SU SESION DEL DIA 27 DE MAYO DE 1981

El señor PRESIDENTE: Pasamos al punto séptimo del orden del día, elección de los miembros y constitución de la comisión especial de investigación sobre la situación del paro agrícola, especialmente en el campo andaluz, creada por acuerdo del Pleno del Senado en su sesión del día 27 de mayo de 1981.

Paso a dar lectura a los escritos que, de conformidad con el ruego que se dirigió a los señores portavoces, se han recibido por la Mesa, haciéndolo por el orden de su recepción.

En primer lugar, el Grupo Parlamentario Catalunya, Democracia i Socialisme, con fecha 28 de mayo, comunica que ha designado como representante de dicho grupo en la comisión especial de referencia a don Josep Ball i Armengol.

El Grupo de Unión de Centro Democrático notifica que los señores senadores de dicho Grupo que formarán parte de la Comisión son los siguientes:

Don Daniel Casalderrey Castro.
Don Manuel Cerdá Ferrer.
Don José Fernández Alemán.
Don Manuel Ferrer Profitós.
Don Manuel Fombuena Escudero.
Don José Luis García Palacios.
Don José Herrero Arcas.
Don Antonio J. Iglesias Casado.
Don Onésimo López Chillón.
Doña Carmen Pinedo Sánchez.
Doña Cecilia Raposo Llobet.
Don Ricardo Rodríguez Castañón.
Don Manuel Sevilla Corella.
Don Pedro Valdecantos García

El Grupo Socialista del Senado notifica que serán componentes de la comisión especial, en nombre de dicho grupo, los senadores:

Don José Antonio Biescas Ferrer.
Don Juan Manuel Cuadrado Abril.
Don Manuel Díaz-Marta Pinilla.
Don Andrés José Picazo González.

«El quinto puesto que nos corresponde lo cedemos al Grupo Parlamentario Socialista Andaluz», dice el escrito que tengo a la vista.

El portavoz del Grupo Socialista Andaluz notifica que serán componentes de la comisión, en nombre de ese grupo, los siguientes señores senadores:

Don José Cabrera Bazán.
Don Rafael Estrella Pedrola.
Don Antonio García Duarte.
Don José Rodríguez de la Borbolla Camoyán.

El portavoz del Grupo Mixto comunica que formará parte de la comisión, por su grupo, el senador don Vicente Bosque Hita.

Finalmente, por el Grupo de Senadores Vascos se hace saber que será el senador don José Ignacio Bajo Fanlo quien complete la comisión de que se trata.

¿Aprueba la Cámara la composición de la comisión por los señores senadores a que acabo de dar lectura? (*Asentimiento.*)

SE declara que los senadores cuya referencia he notificado a la Sala serán los que compondrán la comisión especial a que se ha hecho alusión. Seguidamente, vamos a levantar temporalmente la reunión, permitiéndome convocar a todos los señores senadores cuyos nombres figuran en la relación a que he dado lectura para que conmigo concurren en la Sala de Cuadros, a fin de dar por constituida formalmente la comisión, con la elección de la Mesa que ha de dirigir sus trabajos.

Se suspende la sesión para proseguir, como les digo, esta otra composición, de la Mesa en la «Sala de Cuadros». (*Pausa.*)

Se reanuda la sesión.

INTERPELACIONES

— DE DON JAVIER PAULINO PEREZ, DEL GRUPO SOCIALISTA, SOBRE PROBLEMAS QUE AFECTAN AL PERSONAL MILITAR EN SERVICIOS CIVILES, EN EXPECTACION DE SERVICIOS CIVILES, EN RESERVA Y AGRUPACION TEMPORAL MILITAR.

El señor PRESIDENTE: Entramos en el último punto del orden del día, relativo a interpellaciones, cuyo debate se va a producir alterando la relación que viene en el texto impreso, a petición de algunos de los titulares y oída la Junta de Portavoces; de tal manera que, en primer lugar, va a tener la palabra el señor Paulino Pérez, del Grupo Socialista, para exponer su interpelación sobre problemas que afectan al personal militar en servicios civiles, en expectación de servicios civiles, en reserva y agrupación temporal militar. Seguirá la interpelación del señor Arbeloa, después la del senador Román Guerrero y, para terminar, la del senador Díaz-Marta Pinilla.

Así pues, el senador Paulino tiene la palabra.

El señor PAULINO PEREZ: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, lamento muy de veras que por una falta de flexibilidad no pudiese ayer retirar esta interpelación y le haga perder su precioso tiempo en escuchar razones sobre razones.

Es evidente que desde hace muchos años el Ejército español estaba necesitado de una reforma de sus estructuras para hacerlo más operativo, para ponerlo más en relación con lo que debe ser un Ejército. Así, se habla de una primera reforma en el año 1839; después sigue la reforma de Casola, que defiende precisamente un joven diputado que prometía mucho, don José Canalejas; después, el general Luque también pretende reformar el Ejército, y se llega a un momento trágico para el Ejército español, que es el hundimiento de la Comandancia de Melilla en el año 1921. También en el expediente de Picasso se inicia la posibilidad de hacer una reforma del Ejército y, precisamente, un ilustre diputado socialista, también Ministro de Defensa de la República —me refiero a don Indalecio Prieto Duero—, pretende en el año 1923 pedir una reforma del Ejército para que no ocurriesen casos tan lamentables como el del hundimiento de la Comandancia de Melilla. Se llega al año 1932 y, precisamente, un ilustre demócrata y hombre de gran valía (al cual ahora, como siempre pasa en España, cuando pasan ciertos años se hace justicia), don Manuel Azaña Díaz, inicia una reforma del Ejército, de la cual se dice que ha triturado al Ejército.

Yo recordaría la historia de las maniobras del Pisuerga, en el año 1932, con asistencia del entonces Ministro de la Guerra del Gobierno francés, monsieur Herriot, donde ya se empezó a notar la mejoría que supuso la reforma de Azaña,

del que, en boca de algún general, después de iniciada la guerra civil, se dijo que no debía morir, sino que había que capturarlo para que lo estudiaran ilustres frenólogos. La frenología hacía ya muchos años que no tenía nada que ver con la psiquiatría.

Pues bien, terminada la guerra civil hay una serie de circunstancias que todos conocemos y se produce un error por parte de la Administración militar, que es la incorporación al Ejército de 10.709 oficiales, procedentes de los alféreces provisionales y lo que, en la opinión entonces del general González Mendoza (sustentada en un artículo publicado en la revista «Ejército»), supuso la paralización o lentitud en el avance de las escalas.

De otra parte, como expresa mi compañero de partido el ex comandante Busquet, diputado socialista, en su libro «El militar de carrera», esto dio lugar a que, a lo largo de los años pasados, se produjeran ascensos colectivos de tipo atípico —valga la redundancia— y sin existencia de vacantes.

Por todo ello, este problema lo intenta resolver el régimen anterior; y, a partir de los años 50, el Ejército se vio obligado a adoptar una serie de medidas tendentes a subsanar los males de que adolecía, y así fue creada, por lo que respecta a jefes y oficiales de la escala auxiliar, suboficiales y clases de tropa, la agrupación temporal militar para servicios civiles creada por la Ley del 15 de julio de 1952; por lo que se refiere a jefe y oficiales de la escala por la ley del 17 de julio de 1953, y la situación de servicios civiles y expectativa de servicios civiles, creadas ambas por ley del 17 de julio de 1958.

No hace falta insistir en que aquellas leyes fueron consecuencia de una situación análoga a la que hizo que ayer, aquí, se aprobase la Ley de Reserva Activa: macrocefalia de nuestro Ejército y poca movilidad de sus escalafones.

Dado que era absolutamente necesario que un buen número de cuadros de mando se apartará voluntariamente del servicio activo de las Fuerzas Armadas, las respectivas leyes fundacionales que hemos mencionado concedieron, a los que voluntariamente se quisieran acoger a las mismas, una serie de derechos que hicieran compensable la práctica renuncia de la carrera militar, y entre estos derechos estaba el de percibir, durante todo el tiempo de permanencia en las referidas situaciones y hasta la edad de retiro, el 100 por cien

Antes de que la Sala se vea más desnutrida, debo someter la siguiente proposición, que es que el día 5 de junio tuvo entrada en esta Cámara el oficio del señor Presidente del Congreso de los Diputados, por el que remitía el proyecto de ley en virtud del cual se establece el régimen retributivo específico de los magistrados y de los secretarios de la Magistratura del Trabajo. La Mesa del Senado, previa audiencia favorable de la Junta de Portavoces, ha acordado someter al Pleno que delegue en la Comisión de Presupuestos la aprobación, con competencia legislativa plena, de este proyecto de ley.

¿Aprueba o ratifica el Pleno de la Cámara el acuerdo de la Mesa? (*Asentimiento.*) En tal caso se tiene por acordado por el Pleno de la Cámara esta delegación con competencia legislativa plena a la Comisión de Presupuestos para el conocimiento y, en su caso, aprobación de este proyecto de ley.

También quiero recordar una vez más que mañana se reunirá la Comisión de Presupuestos a las diez de la mañana en lugar de la convocatoria que tenía prevista para el viernes a las cinco de la tarde.

DE DON RAFAEL ROMAN GUERRERO,
DEL GRUPO SOCIALISTA ANDALUZ, SOBRE
REGULACION DEL TRANSPORTE
MARITIMO DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Román Guerrero para su interpelación, que versará sobre regulación del transporte marítimo del estrecho de Gibraltar.

El señor ROMAN GUERRERO: Señor Presidente, señorías, voy a tratar de explicar el tema objeto de interpelación con suma brevedad y con la mayor claridad posible.

El tema entiendo que supera lo que es normal en muchas interpellaciones de mero interés local. No es necesario, desde luego, resaltar en esta Cámara que el estrecho de Gibraltar es el punto fundamental de nuestra posición estratégica, que es el resumen, el compendio de la posición estratégica andaluza y española. Es, como dice nuestro querido compañero Fernando Morán en su espléndido libro, que esperamos que sea el último por poco tiempo, uno de los nudos esenciales del mundo. Evidentemente es la llave del eje mimado

de nuestras posiciones estratégicas más significativas, y que recorre desde las Canarias hasta las Baleares. El, por tanto, vital para el mantenimiento de nuestra unidad geográfica nacional. Como decía el anterior Ministro de Asuntos Exteriores, no podemos desentendernos del Estrecho sin desentendernos de nuestra propia suerte. Es estrecho es, además, hoy una vía en alza, tras la reapertura de Suez, la conflictividad latente y caliente del Magreb y, desafortunadamente también, al menos por nuestra parte, tras las manifestaciones del Gobierno español de adherirse a la OTAN. Plantear, por tanto, el control del estrecho es esencial para poder siquiera hablar de nuestra influencia sobre el espacio marítimo estratégico español.

Pues bien, y con esto entramos en lo que es la materia estricta de la interpelación, en lo que respecta al tráfico marítimo por el estrecho es claro su régimen está comprendido en la Convención de Ginebra del año 1958 sobre mar territorial y zona contigua, que reconoce el derecho de pasos inocentes por los estrechos.

Con respecto al de Gibraltar, ese convenio no hace sino confirmar lo que habían acordado al respecto Francia e Inglaterra, mediante declaración de 1904, y ratificado mediante convenio en 1912 entre España y Francia, cuando se dice en el artículo 6.º que, con objeto de asegurar el libre paso por el estrecho de Gibraltar, ambos Gobiernos convienen no dejar que se eleven fortificaciones u obras estratégicas cualesquiera en la parte de la costa marroquí, etcétera.

El Derecho del mar está en revisión profunda y es más previsible que el propio mar Mediterráneo, entre otros, quede como mar interior bajo el control económico de los limítrofes. Sin embargo, la Conferencia sobre Derecho del Mar, que se ha venido reuniendo desde 1973 y que transita por la décima ronda, acaso la definitiva, parece que ha cedido ante las presiones de las grandes potencias en el tema de los estrechos por motivos obviamente militares y estratégicos.

Como país costero, hemos de reivindicar la salvaguardia de valores que son fundamentales y que yo he recogido en el texto presentado ante la Mesa del Senado. Allí hacía referencia a la seguridad de la navegación, la seguridad y la salud de las poblaciones costeras, la conservación de los recursos biológicos y marinos, el mantenimiento de las actividades pesqueras y portuarias, la economía de los recursos que hay que emplear para

la reparación de los daños, las consecuencias duraderas de los accidentes sobre el atractivo turístico; naturalmente, se podrían citar algunos más.

Ello plantea, como fondo, una contradicción entre la inquietud por algo a lo que esta tarde aquí se ha aludido reiteradamente: la seguridad; en este caso la seguridad del Estado ribereño, desde el punto de vista militar, económico y medioambiental, y el derecho al libre paso o al paso inocente de los buques.

Cada día es más evidente que este último derecho no puede ser absoluto. Nunca lo fue del todo, pero ahora está una línea de receso, porque la opinión pública en general se plantea la inocencia del paso de flotas militares pertrechadas hasta los dientes de material de guerra nuclear, bacteriológica o química; la inocencia del paso de buques impulsados por energía nuclear o la inocencia del paso de petroleros de 200, 300 ó 350.000 toneladas. Sin duda, no es fácil la conciliación de los intereses del ribereño y del usuario.

A principios de los años setenta la IMCO, Organización Marina Consultiva Intergubernamental, establece un sistema de organización del tráfico marino por el estrecho, pero un sistema similar había sido establecido ya varios años antes en el paso de Calais, a iniciativa de los Institutos de Navegación de Gran Bretaña, Francia y Bélgica. Nuevamente estos países se nos están anticipando con un sistema de tráfico más seguro, ya que las rutas de la IMCO no son rutas obligatorias, sino sólo, hasta el momento, recomendadas y hace falta que se avance en la penalización de los buques que no cumplen con los dispositivos de separación de tráfico establecidos por dicha Organización Internacional.

Los problemas no acaban aquí, sino que se incrementan por tres circunstancias: la primera, la creciente densidad del tráfico; la segunda, la ascendente velocidad de los buques, y la tercera, el mayor tonelaje de los buques y, por tanto, la mayor cantidad de carga mortífera o posiblemente contaminante.

Por datos que debo a un extraordinario estudio encargado por la Junta del Puerto de Ceuta, realizado por INTECSA y por CEPESA, y basado fundamentalmente en informaciones de agentes, digamos, ya casi míticos y casi legendarios de la Lloyd's, sabemos que en 1977 cruzaron el estrecho más de 60.000 barcos, con una media de 160 barcos diarios, sin contabilizar los cruces transversales de los transbordadores e hidroalados que

unen ambas orillas del estrecho, que suman unas 35 travesías diarias, y sin contabilizar tampoco embarcaciones menores, del tipo de 100 toneladas de registro bruto, tráfico de cabotaje, yates o pesqueros. Si se contabilizan estos barcos, la cifra de travesías del Estrecho superaría con creces las 300 diarias, según este estudio al que he aludido. Los pasos de los patrulleros suponen un porcentaje bastante elevado, en concreto un 36 por ciento del tonelaje total que circula por el estrecho, calculándose en unos 8.000 buques-tanque, cargados con 287 millones de toneladas de crudo el año 1977; algo atrasadas. El resto de las cargas eran bastante menores y los porcentajes también menores: 2,7 de participación del tráfico debido a 21 millones de toneladas en cereales, 14 millones de toneladas en hierro, 9 millones en carbón, 8 millones de toneladas en fosfatos, bauxita; ya digo, con muchísima diferencia el porcentaje de petróleo es infinitamente mayor, con un 36,7 por ciento. Y luego hay otras cargas de menor cuantía.

Con estos datos sintéticos queda patente lo que de una manera textual las direcciones de la Junta del Puerto de Algeciras-La Línea y de Ceuta han calificado de «gravísimo peligro existente como consecuencia del tráfico de buques-tanque por el estrecho». En este mismo sentido se han manifestado otras autoridades, y hay que quitarle cualquier tipo de alarmismo, ni que suponga un intento de demagogia, ni tampoco la intención de crear problemas ficticios, porque todos somos conscientes de que ya tenemos bastantes problemas reales para inventarnos algunos más. Hemos de reconocer que hay concondancia total entre las autoridades navales españolas, las gibraltareñas y lo altos cargos del Instituto Oceanográfico sobre la gravedad de este tema.

Así, el comandante de la provincia marítima de Algeciras manifestaba públicamente que «una colisión de petroleros en el estrecho es un tema que nos preocupa a todos y para el cual nadie está preparado». Y el director y el jefe de contaminación del Instituto Oceanográfico concuerdan en que sería algo sin precedentes y que pondría en peligro la propia existencia del Mediterráneo. Hasta ahora podemos decir que afortunadamente no se ha producido ningún accidente grave, aunque todos los años se producen varios accidentes menores: en octubre de 1980, dos buques soviéticos; en marzo de 1979, el accidentado fue el «Gray Hunter», con 60.000 toneladas de crudo; en julio del mismo año, un buque con 100.000

metros cúbicos de gas natural; en junio, se produce un accidente entre un petrolero griego y un mercante sueco. En el conjunto de 1978 se producen trece accidentes con el siguiente desglose: ocho colisiones, tres varadas, un incendio y un naufragio.

Con motivo de la petición por parte de algún Ministerio de un informe a la Junta del Puerto de Algeciras-La Línea, se dice: «Nota relativa a interpelación parlamentaria del año 1978» (era otra interpelación) «sobre contaminación en el Campo de Gibraltar», (vemos cómo hasta la Administración autónoma colabora por contestar a la oposición) «... en los últimos días la varada del petrolero británico «Gray Hunter» en la Punta de Europa, ocurrida el día 4 de marzo de 1979, ha puesto de manifiesto una vez más las consecuencias catastróficas que un accidente marítimo de tal tipo de buques puede ocasionar en la costa española». Dicho buque transportaba 67.200 toneladas de crudo ligero procedente de Libia. Afortunadamente, luego no pasó nada. Lo que aportó es, digamos, la consideración de gravedad que organismos oficiales le dan al tema. Sin duda, en la zona del estrecho hemos tenido más suerte que los gallegos con el «Polikomander», el «Urquiola» o el «Andros Patria».

Hay una serie de causas, también, secundarias de contaminación debidas a la limpieza de tanques y de sentinas de los petroleros en los alrededores del estrecho, que el Gobierno reconoce. En concreto, en una interpelación presentada por Josep Vidal referida a Tarragona, sobre los vertidos de una plataforma petrolífera, el Gobierno, en su contestación, dice que el origen de la misma, de la contaminación, «es achacable en una mayor proporción a la que eventualmente pudiera originar la plataforma, a la originada por las cargas contaminantes que arrojan al mar los vertidos de los ríos, los vertidos directamente efectuados al mar desde las costas», etcétera, que el de los buques propiamente dichos. En definitiva, es un tema que está ahí y al que también habrá que poner remedio.

Naturalmente, con esta limpieza ilegal de fondos, se producen manchas de petróleo que repercuten en la bahía de Algeciras y, concretamente, el verano pasado fue alarmante y algunas playas quedaron prácticamente inutilizadas.

De todas formas, viendo que debemos avanzar hacia soluciones constructivas, hacia soluciones positivas, podíamos plantearnos qué iniciativas

son las que se pueden desarrollar para hacer que esta problemática pueda entrar en una vía de arreglo. Las iniciativas, en mi opinión, son de tres tipos de vías: políticas, jurídicas y técnicas.

En el terreno puramente político, yo preguntaría al señor Ministro sobre las iniciativas españolas ante la IMCO, ante Marruecos y ante los Ministros europeos de Transportes, ya que, al menos, ante estos dos organismos, ante la IMCO y ante la Conferencia de Ministros Europeos de Transporte, me consta que ha existido algún tipo de iniciativas que desconozco.

También preguntaría por la participación de los sindicatos y las asociaciones de marinos mercantes en un tema en el que son expertos y que los incumbe de una manera fundamental.

Naturalmente, también es importante que conozcamos el sentido de estas iniciativas, qué objetivos se han perseguido y cuáles se han alcanzado, llegado el caso.

Es claro que las medidas eficaces han de ser forzosamente de carácter internacional. Recuerdo haber leído el año pasado que el propio Rey de Marruecos declaraba que Madrid y Rabat tenían la llave del Mediterráneo, que estaban llamados a entenderse, porque en caso de conflicto regional o mundial las bombas que ambos recibiríamos sobre nuestras cabezas, provengan de Occidente o del mundo soviético, serían las mismas bombas. El Rey de Marruecos las que está recibiendo, de momento, son las del Polisario, y, naturalmente, el problema a que estamos haciendo referencia, fuera bombas, sería el tema de la contaminación que afecta por igual a Marruecos y a España. En este sentido, es importante que los españoles no perdamos en ningún momento la iniciativa.

En el campo jurídico, España ha firmado convenios, instrumentos de ratificación, de adhesión, protocolos, convenciones, en los últimos años —concretamente hoy mismo en el Senado hemos ratificado algunos de ellos— en número y en calidad suficiente como para que, realmente, los problemas de la contaminación fuesen menos graves de lo que son. Se puede decir que estamos en primerísima línea en este orden.

Si observamos el listado en la Memoria española presentada sobre el cumplimiento de los Acuerdos de Helsinki, nuestra trayectoria es brillante. Creo que, por el contrario, sería interesante que el señor Ministro apuntara los instrumentos de que disponemos para hacer cumplir las leyes y los compromisos internacionales adquiri-

dos y, lo que es más importante, si esos instrumentos son eficaces y suficientes. Estoy seguro que todavía nos queda bastante trecho por recorrer para disponer de mecanismos de control en este orden.

Finalmente, en el orden técnico, me veo obligado a comenzar con lo realizado o con lo prometido realizar. Se ha inaugurado la cadena de SERCAL del sur que hará más segura la navegación aérea y marítima, y también por parte del MOPU se anuncia que se van a balizar y automatizar algunos faros. Se ha prometido construir dos torres de control de tráfico, que se anunciaron hace unos nueve meses, pero de momento, creo que no han comenzado siquiera las obras; al menos, según mis noticias.

Yo le preguntaría al señor Ministro sobre el tipo de control que se va a ejercer y los medios coercitivos con que se va a contar para que el control sea respetado; si los medios van a ser estáticos o también habrá medios móviles, como helicópteros o guardacostas, para obligar al cumplimiento de las normas internacionales.

Asimismo, le preguntaría por los medios con que cuenta la red de vigilancia y observación de medios marinos, que creo que eran el año pasado de 60 millones de pesetas para todo el litoral español. Sería interesante conocer su actividad en este campo que creo que es desconocida para los senadores.

En este orden, también interesa conocer si se está en vías de disponer de medios técnicos para detectar a los petroleros que infringen las normas de limpieza, ya que algunos guardacostas americanos analizan químicamente los vertidos y han descubierto a los infractores analizando posteriormente los fondos de los petroleros; estamos hablando de medidas del año 1976. Otro país que toma medidas excepcionales de vigilancia es Sudáfrica y, quizá, en este único campo excepcionalmente puede ser imitado.

Existe también una propuesta de Estados Unidos para generalizar un sistema de lastre segregado para los petroleros de más de 20.000 toneladas de peso muerto incluso con carácter retroactivo; es decir, para los barcos que ya están construidos y funcionando y la colocación de estos sistemas de doble pared y doble fondo. No ignoro que son sistemas caros, que en cierta medida pueden aumentar el precio de las mercancías pero que reportarían enormes ventajas anticontaminantes y, subsidiariamente, también contribuirían a dar

mayor viveza a nuestros astilleros de la que están suficientemente necesitados. El secretario de la Escuela Superior de Ingenieros Navales acusaba hace poco al Ministerio de Transportes de cierto desinterés por dotar a los buques españoles de medidas anticontaminantes.

Finalmente —y ya sin ánimo de agotar un tema que es amplísimo—, yo le preguntaría al señor Ministro si tiene establecido los tiempos de llegada a la zona de una presunta catástrofe, y si contamos con remolcadores y petroleras para trasvase de petróleo; si la flota posee un equipo unitario o resulta que la Armada posee un modelo y el Ministerio de Transportes posee otro; y si disponemos de sistemas de cerco, cuando se está haciendo trasvase de petróleo o cuando se produce una colisión o alguna contaminación, ya que en algunos países se están empleando incluso para los barcos que están realizando operaciones de carga, de descarga o de deslastre.

Con estas reflexiones no he intentado sino ampliar verbalmente los interrogantes planteados por escrito y que resumidamente eran tres, que no me permito leer, pero que están perfectamente dentro de lo que hemos expresado o hemos ampliado aquí de forma verbal. Sin duda puede parecer que estamos exigiendo más de lo que el país puede dar. El problema es que desde la oposición pensamos, primero, que el país lo puede dar, ya que creemos que al final, aquí, en este campo como en otros, se trata también, en buen grado, de medidas de investigación y que al final, también, la investigación en este campo va a suponer un ahorro de divisas y va a significar aumento de exportaciones. En segundo lugar, pensamos que no podemos dejar que una zona tan importante como la del estrecho se nos convierta en un punto de debilidad; tenemos que estar en condiciones de que el estrecho no sea un factor de debilidad, sino un factor de fortaleza. Sería absurdo e inútil —y eso ya lo dijo el señor Oreja— hablar en términos de posesión; pero el reto que tenemos planteado —lo decía el anterior Ministro de Asuntos Exteriores— era el de aumentar nuestra capacidad de control, literalmente.

Hoy es necesario decir, hasta con dramatismo, que tenemos que dominar con tecnología y con un diseño político —que es, digamos, la medida complementaria a todo lo que aquí se ha estado hablando, un diseño político inteligente y válido— ese nudo esencial para España y para nosotros.

El señor Ministro visitó, creo, hace menos de dos semanas, el Campo de Gibraltar y le preguntaría qué novedades nos trae y esperamos que sean algunas novedades esperanzadoras.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Señor Presidente, señoras y señores senadores, el senador interpelante ha hecho una extensa, documentada y prolija relación del movimiento en el Estrecho, de problemas de todo tipo de la circulación en el estrecho de Gibraltar, incluso extendida a otra serie de materias y ha, no ampliado, sino multiplicado las preguntas sobre multitud de temas, sin duda todos interesantes, pero que se alejan básicamente del tema central de la interpelación. Yo, con mucho gusto, le invito a que sobre todos esos temas, en cualquier otra ocasión, si él lo considera oportuno, dirija nuevas interpellaciones y trataremos de reunir todos los numerosísimos datos que él ha pedido para ponerlos a su disposición.

Ajustándome a la brevedad que él mismo había prometido al principio y que yo voy a tratar de cumplir, voy a contestarle a las tres preguntas que contiene la interpelación.

Si es consciente el Gobierno de los considerables riesgos que entraña el intenso tráfico marítimo. Efectivamente, somos absolutamente conscientes de lo que significa el tráfico del estrecho de Gibraltar y ese establecimiento de un dispositivo de organización y regulación del tráfico a que hace referencia el señor senador fue aprobado el 20 de noviembre de 1973 por la IMCO en la resolución A-284 que establece las disposiciones generales de organización del tráfico marítimo, así como la aprobación de los distintos dispositivos de separación de tráfico, entre los que figura el correspondiente al estrecho de Gibraltar.

Si bien el uso del dispositivo es voluntario, como él ha dicho, el Reglamento Internacional para prevenir abordajes, de 1972, actualmente en vigor, establece el comportamiento de los buques dentro del dispositivo, en el que figura la obligatoriedad de navegar en determinado sentido y permanecer siempre dentro de ese dispositivo, al atravesarlo, el menor tiempo posible. Prácticamente, todos los buques de cierto porte, precisa-

mente aquellos cuya carga puede ser más peligrosa, vienen haciendo uso del dispositivo de separación del tráfico del Estrecho de Gibraltar, por ser la ruta establecida la más conveniente para la seguridad de la navegación.

El Gobierno consideró que de conformidad con la regla 15, capítulo 5.º del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que compromete a todos los Gobiernos contratantes a mantener vigilancia en sus costas, era necesario contar con instalaciones adecuadas para vigilar y controlar la navegación del dispositivo del estrecho de Gibraltar.

En ese sentido, por la Dirección General de Transportes Marítimos, en abril de 1979, se presentó el permiso correspondiente para la implantación de un sistema de control de tráfico del estrecho de Gibraltar, que comprendería en principio la construcción de una torre de control de tráfico dotada con los equipos electrónicos necesarios, radioeléctricos y de comunicaciones. Por este sistema de control, del tráfico marítimo se buscaba la vigilancia y el conocimiento de las infracciones de navegación dentro de dicho dispositivo y la prevención de accidentes marítimos, tratando con ello de eliminar, dentro de lo posible, todo riesgo de contaminación.

El control del tráfico del dispositivo, con la posibilidad de identificación de los buques infractores, posibilitará al Gobierno español la denuncia de tales buques a las autoridades marítimas del país a que pertenezcan, para que, de acuerdo con las legislaciones internacionales, sean sancionados.

La torre de control del tráfico se dispuso que fuera instalada en la Punta de Camorro, en la provincia de Cádiz, por ser la zona del estrecho de Gibraltar más asequible y de mayor extensión de vigilancia. El proyecto, estudiado con una técnica de novísima factura, da las posibilidades de registro, tanto en video sintético como toda clase de comunicaciones, lo que permitirá analizar «a posteriori» cualquier situación acusada durante el período diario de vigilancia.

Este proyecto se ha puesto en marcha a finales de 1980 en que se obtuvieron todos los permisos. Se hizo la presentación de ofertas y la adjudicación a la que reunía las mejores condiciones, por un importe total de 205 millones de pesetas.

El Consejo de Ministros, con fecha 23 de enero de 1981, dio su aprobación al gasto para la contratación que se hizo desde finales de 1980, como

consecuencia de lo que he dicho, y se va a realizar en el ejercicio presente, para terminarlo en el de 1982. La contratación está realizada, están iniciadas las obras, y se prevé un plazo de 18 meses para finalizarlas. Por tanto, a mediados del año próximo estará lógicamente terminado para entrega al Centro de Control de Tráfico Marítimo del estrecho de Gibraltar.

Esta torre de control de tráfico es la primera que se construye en España; será un centro —como he dicho— equipado con medios de detección de última técnica, estando al mismo nivel o incluso superior, como consecuencia del momento de su realización, de las establecidas en el resto de Europa en las zonas más conflictivas, como son Brest, Dover y el Mar Báltico. Quiero decirle también que en la Conferencia que se celebró en París de los Ministros europeos de Transporte, con asistencia de la IMCO, me parece recordar que los días 1 y 2 de diciembre del año pasado, uno de los temas tratados fue la seguridad en todos los aspectos aquí dichos, tanto por el interpe-lante como por mí, de las zonas de gran tráfico marítimo, y la delegación española señaló expresamente la necesidad de la inclusión y dar el mismo tratamiento a las zonas españolas que tenían esa intensidad de tráfico, que eran, fundamentalmente, el estrecho de Gibraltar y la zona costera de Galicia, por donde también existe un tráfico abundantísimo, siendo aceptada y reconocida por la Conferencia Europea la situación de esas costas españolas, así como la necesidad de dar un trato semejante y adoptar los mismos criterios, y aplicarlos, que para las zonas a que me he referido ahora, fundamentalmente del canal de la Mancha y las zonas del Norte de Francia y las zonas del Mar del Norte que tienen también una intensísima navegación.

Esta torre servirá también de servicio de información para los navegantes, ya que está dotada de medios de difusión para información meteorológica, tráfico, balizamiento, y también, con un sistema de teletipos, tiene enlace con los principales centros de comunicación marítimos mundiales. Todo ello en un edificio que está, como digo, empezando a construirse y que tiene las exigencias o los niveles de los centros de control mejores que existen en funcionamiento en el mundo.

Contestando específicamente a las cuestiones señaladas por el senador, puedo decirle, con relación a la primera pregunta, que el Gobierno

siempre ha sido consciente de los riesgos que entraña en todos los planos, humano, económico y ecológico, el tráfico en el estrecho de Gibraltar, y por ello elaboró el dispositivo de tráfico en dicho estrecho, que fue aprobado por la I.M. Segundo, el Gobierno va a establecer un sistema de control de tráfico marítimo instalado en la torre a que me acabo de referir, situada en la zona que también he dicho, para ejercer la vigilancia, sobre todo del estrecho de Gibraltar, detectar las posibles infracciones de tráfico de los buques que pasen por él y ayudar para que el tráfico sea lo más fluido posible, y evitar las situaciones de riesgo; es decir, no sólo sancionar, sino prevenir. Y no se considera indispensable establecer medidas transitorias, como él decía, ya que el dispositivo de tráfico está en pleno vigor, y lo que se pretende de forma inmediata —he dicho que será a mediados del año que viene— es poner en funcionamiento la torre de control. Para ello, los organismos del Ministerio están colaborando con los organismos especializados de la I. M. C. O., para incorporar cualquiera de las medidas que en el ámbito internacional se consideren convenientes para mejorar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino y de las costas. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿Señores senadoes que, en nombre de sus grupos parlamentarios, deseen intervenir? (*Pausa.*) Son el senador Lizón, del Grupo Socialista del Senado, y la senadora Pinedo, del Grupo de UCD.

Tiene la palabra el senador Lizón.

El señor LIZON GINER: Con la venia; después de escuchar atentamente la interpelación sobre un tema tan complejo y tan amplio, que no sólo afecta al tráfico marítimo por el estrecho, sino también al tráfico marítimo por el Mediterráneo y al tráfico marítimo por cualquier zona de nuestras aguas económicas o aguas territoriales, y después de haber escuchado la respuesta del señor Ministro, en la cual se refiere a los sistemas de control de tráfico marítimo en el estrecho de Gibraltar y también al Reglamento internacional para prever abordaje en la mar, esto formalmente es algo así como establecer las normas de tráfico, pero sin profundizar en la problemática y en las soluciones para algo que no puede ser solamente controlado por las normas de tráfico.

Nosotros tenemos un problema ahora en el es-

trecho y también en el Mediterráneo, y es que, después de la reapertura del canal de Suez, el tráfico marítimo se ha hecho mucho más intenso y el tonelaje es mayor. Cuando se cerró el canal de Suez hubo una tendencia a construir grandes buques porque tenían que hacer el trayecto por Sudáfrica —y fue cuando Sudáfrica tomó las medidas—, y se prodigó este tipo de grandes buques, de trescientas mil toneladas. Luego, al abrir el canal de Suez, ya se empleaba el petrolero de tipo medio. Todo esto crea una problemática, y no me refiero sólo a los petroleros, sino, en general, a los vertidos que producen las distintas flotas extranjeras en el Mediterráneo y que tiene efectos en nuestras costas y en nuestra riqueza costera.

En este sentido, señor Ministro, hay países, como Canadá y Estados Unidos, que han adoptado medidas, sistemas de vigilancia, no ya del tráfico marítimo, sino del incumplimiento de las normas para controlar la contaminación. Estos sistemas de vigilancia se realizan a través de helicópteros, de unidades de la Marina. El problema ya no es tanto un riesgo inminente de accidente —porque un gran petrolero tarda en detenerse completamente cerca de 12 kilómetros, desde que inicia la maniobra de detención—, sino un riesgo de tráfico marítimo. También existe la problemática de que en estos petroleros, que normalmente no tocan puerto, que están navegando todo el año, las tripulaciones se reclutan de los países subdesarrollados, y los capitanes y oficiales los que mandan estos petroleros —es un trabajo que los buenos profesionales normalmente rehúyen— tiene títulos que no son homologados, e incluso muchas veces están sancionados por sus respectivos países. También está el tema de que han empleado este tipo de tripulaciones y mandos precisamente aquellos buques que llevan bandera de conveniencia. Entonces, el tema es mucho más profundo.

Siguiendo con el tema de los vertidos, no existen prácticamente normas de control de tráfico ni normas de control y vigilancia policial, por llamarlo de alguna manera. Normalmente, el problema ya no es el del accidente, sino del vertido y del lavado de tanques que generalmente se realiza en aguas de circulación, que son de alta mar, pero que son ya aguas económicas, y que luego tiene efecto en aguas territoriales; es algo aquello que, hasta el momento, en la práctica no he visto. Esto deja unas manchas en alta mar, que siguen los servicios de inspección y de vigilancia, y cuando

el buque llega a un puerto nacional o internacional o pasa por aguas territoriales se le puede detener para pagar las debidas sanciones.

Sabe el Ministro bien que es muy difícil sancionar a estos buques, sobre todo a los de bandera de conveniencia. Me refiero en esta parte simplemente de la interpelación, no sólo a lo que afecta al estrecho de Gibraltar, sino a todo nuestro Mare Nostrum, que es un problema que empieza a ser grave. Incluso las compañías nacionales (lo he visto perfectamente) hacen no sólo vertidos de petróleo, sino de basuras, plásticos, etcétera a la salida de los puertos, en tráficos tan sencillos como el de Alicante a Palma de Mallorca o el de Alicante a Ibiza. Veo todos los días que esto se realiza y nadie ha tomado medidas al respecto, no sólo lo he visto, sino que lo he sufrido.

Cuando llega «El Mallorquín», de la Compañía Trasmediterránea, a cuatro o cinco millas de la costa, hay una milla completa de plástico y basuras, donde la suciedad es patente. Esos plásticos están perjudicando la fauna y la flora marinas. Y tampoco se han tomado medidas, porque se dice que son cosas fáciles de controlar, entre muchas otras que todavía no se han tomado en el mar. En este sentido, rogaría el señor Ministro que se hiciera lo posible para tratar de evitar estos problemas. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor senador se ha alejado un poco del estrecho de Gibraltar.

El señor LIZON GINER: He dicho que afectaba a todo.

El señor PRESIDENTE: La senadora Pinedo tiene la palabra.

La señora PINEDO SANCHEZ: Señor Presidente, señorías, señores Ministros, yo sí me voy a limitar al tema objeto de la interpelación, que es el control del tráfico marítimo en el estrecho de Gibraltar. Y voy a intervenir brevemente sólo para añadir algunos datos a la clara exposición que ya ha hecho el Ministro de Transportes.

Como él ha dicho, se llevó a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante un estudio y desarrollo de un proyecto para dotar a esta zona de un sistema terrestre que, disponiendo de un centro de control de tráfico marítimo, ejerciese la vigilancia en el estrecho de Gibraltar.

Este estudio fue aprobado por el señor Ministro

el 23 de abril de 1979, y si sufrió grandes retrasos en su adopción ha sido debido a que, al tener que instalarse en zona costera de ámbito militar, hubo que solventar grandes dificultades para la afección de los terrenos.

A últimos de 1980 se consiguió del Ministerio de Defensa la afección de terrenos y fue elevado todo el proyecto a la aprobación del Consejo de Ministros, como aquí ya se ha expuesto, por lo que se aprobó el «expediente de autorización para contratar por el sistema de contratación directa las obras de instalación de un sistema de control de tráfico marítimo en el estrecho de Gibraltar, por un importe total de 205.000.000 de pesetas».

Con todo esto se terminaba un largo proceso administrativo para la instalación de un sistema de control de tráfico marítimo, que se encargaba a la empresa Experiencias Industriales, S. A.

El sistema que nos ocupa venía a cumplir dos objetivos, que son los que deben imperar en la vigilancia del tráfico marítimo: en primer lugar, un centro equipado con medios de detección suficiente. En segundo lugar, un servicio de información a los navegantes, dotado de medios de difusión apropiados.

La elección del emplazamiento del centro debería hacerse de forma que se disponga de una vista despejada sobre la totalidad del estrecho, con el máximo horizonte posible, y para ello fue elegido el lugar denominado Punta de Chamorro, con un horizonte de la entrada y salida del estrecho de 60 millas. Está ubicado en un edificio de moderna construcción, tipo aeropuerto, y constará esta torre de control de tráfico de dos sistemas de radar independientes, pero intercomunicados, para caso de avería.

Cada uno de los radares incluirá un sistema de tratamiento y utilización de datos que, adquiriendo blancos por el operador, pueda efectuar seguimiento automático por lo menos de 20 blancos adquiridos, dentro de un radio de 40 millas. Con la introducción de marcaciones radiogonométricas y aceptación de datos de identificación del blanco podrá desarrollar problemas de cinemática naval y seguimiento de derrotas.

Asimismo, tendrá incorporado video real y video sintético, para efectuar los puntos historia de la traza y la representación geográfica de puntos especiales, canales de navegación, etcétera.

Independientemente de este sistema de identificación, constará de sistemas de comunicaciones

en UHF, bandas de frecuencia modulada y onda media para enlaces con aeronaves del Servicio Aéreo de Rescate, así como radioteléfonos en banda lateral única, que trabajan las bandas de socorro marino. Estará dotado también de radiogoniómetro de UHF, trabajando en la frecuencia de socorro aeronáutico y la banda marina, así como otro automático de ondas hectométricas.

Complementará el equipo dos teletipos para enlace con el Centro de Comunicaciones del Estrecho y «punto a punto» con la Compañía Telefónica Nacional de España, y conexión con el Centro de Comunicaciones «Diana».

Independiente de todos estos aparatos, existirán equipos registrador-reproductor de audio, con capacidad simultánea de tres canales, unidad de mando a distancia y unidad de reproducción.

En la sala de operaciones habrá todo un dispositivo de vigilancia manual y reproducción de derrotas por sistema convencional.

Cubrirá la plantilla una dotación de 20 hombres, necesaria para su trabajo, porque el servicio se distribuirá en base a tres jornadas de servicio, montando guardia un día y librando dos.

Este edificio está estudiado en función de las necesidades de residencia del personal empleado, con módulos dormitorio-aseo, dividiéndolo en dos zonas claramente definidas, una zona dormitorio y una zona de trabajo, conectadas mediante un eje distribuidor general del conjunto.

Esta instalación está pensada para ser autónoma del exterior, necesitándose, por tanto, instalación de servicios eléctricos, a través de un transformador de 50 KVA.

Como ya ha dicho el señor Ministro se espera que todo este complejo esté terminado a mediados de 1982, para ser puesto en servicio no mucho más tarde de septiembre de 1982.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El senador Román Guerrero, para rectificación dispone de cinco minutos.

El señor ROMAN GUERRERO: Sí, solamente para agradecer, en primer lugar, al señor Ministro su contestación, aunque también decirle que creo que ha realizado, en términos taurinos, una faena de aliño, y, en ese sentido, expresar un poco mi decepción.

Creo que la implantación de la torre es una medida importante, que supera, naturalmente, con

creces la situación actual de marasmo o de falta de control absoluto, pero también quiero significar que con la existencia sólo de la torre no se tiene el control del estrecho de Gibraltar, si se hace el seguimiento ni el auxilio ni otra serie de cuestiones que estaban planteadas en el texto de la interpelación. Nada más.

El señor PRESIDENTE: Si el señor Ministro desea intervenir, para cerrar el debate, tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Para dar las gracias a todos los intervinientes y decirle al señor interpelante que no es faena de aliño, que yo comprendo perfectamente su interés por los problemas, pero él también tiene que comprender que se ha referido a multitud de temas, que contarle de memoria hubiera sido, a lo mejor, poco serio para él, por el respeto que me merece, y que he ofrecido contestarle con mucho gusto a todos los demás temas que tenga en cualquier otra ocasión.

También decirle al señor Lizón que ha planteado otros temas, que me preocupan muchísimo y que coincido con él en muchas de las afirmaciones que he hecho. En el tema de la limpieza del Mediterráneo tengo pedido a la Dirección General de la Marina Mercante la realización de un plan para ver qué podemos hacer, que es muy difícil —él también lo ha dicho—, para atacar esa contaminación constante que se está produciendo en nuestras costas, en las costas del Estrecho, en las costas de la zona andaluza cercana, no sólo del estrecho, sino de toda esa zona con un inmenso tráfico, y que es muy difícil.

De todo eso quiero decirle que, como no soy ningún técnico, he tratado de enterarme y me he encontrado con gravísimas dificultades de inspección. Nuestro sistema de vigilancia de las costas no es perfecto; nuestros buques de vigilancia no son los que yo desearía, y seguro que todos ustedes desean que tuviéramos. En los Presupuestos del 82 hemos tratado de meter todo lo más que hemos podido, y creo que hay una labor de coordinación entre todos los sectores que vigilan las costas desde diversos puntos de vista, y que puede ser más eficaz que la pura inversión económica, y que los datos que yo he pedido, preocupado por ese mismo tema, he visto que parece que solamente la vigilancia aérea es, a nuestro nivel, o

puede llegar a ser, verdaderamente eficaz, porque es de la limpieza de sentinas, de donde parece ser que proviene la mayor parte de esa contaminación, ni siquiera de la limpieza de depósitos, como muchas veces pensamos los ciudadanos normales; proviene de la limpieza de las sentinas o de los fondos de los petroleros y nos petroleros, y, como hemos dicho, eso tiene una enorme dificultad de vigilancia, porque se produce en un momento determinado y realmente con la vigilancia de buques costeros es extraordinariamente difícil. En algunos casos probablemente será más posible, sobre todo con la imposición de unas normas más rigurosas por nuestros propios buques, y en eso creo que, naturalmente, todo lo que hagamos será poco.

Pero yo, preocupado por mi doble condición de Ministro de Transportes y Turismo, por este tema, tenga la seguridad de que he encargado que se estudie lo que realmente podemos hacer de forma inmediata para disminuir, para disuadir y para reparar los daños que se están produciendo, que me consta, que nos consta a todos y los sufrimos, que son a veces grandes e innecesarios; que en ese camino estamos, y que en cuanto tengamos un estudio, que espero sea rápido y serio, de cuáles son las medidas que podemos tomar, aparte de esas inmediatas, las tomaremos enseguida, porque coincido absolutamente en la preocupación.

Muchas gracias.

— DE DON MANUEL DIAZ-MARTA PINILLA, DEL GRUPO SOCIALISTA, SOBRE POSIBLE DESARROLLO DE LA NAVEGACION FLUVIAL Y FLUVIOMARITIMA EN ESPAÑA

El señor PRESIDENTE: Concluido el debate de esta interpelación, llegamos a la última, cuyo titular es el senador don Manuel Díaz-Marta Pinilla, del Grupo Socialista, y versa sobre posible desarrollo de la navegación fluvial y fluviomarítima en España.

El senador Díaz-Marta tiene la palabra.

El señor DIAZ-MARTA PINILLA: Señor Presidente, señorías, señores Ministros; esta interpelación trata de un tema que, aunque muy incidentalmente, ha sido expuesto ya por mí en este Senado.

En otra interpelación que hice en diciembre de 1979 hablaba del desarrollo, de la política o del

tratamiento de los recursos hidráulicos, en general, y en aquella exposición hice una referencia a todas las facetas o actividades, dentro de esos recursos hidráulicos, que no están bien atendidos; una de ellas, obviamente, era la navegación fluvial y fluviomarítima.

Luego, en otra ocasión, en una sesión informativa de la Comisión de Obras Públicas y Urbanismo, que aquí, en el Senado, también es de Transportes y Comunicaciones, ante el Ministro que entonces era de Transportes y Comunicaciones, señor Sánchez Terán —además colega mío de profesión—, expuse modestamente la necesidad de iniciar algún estudio sobre este tema, nombrando una comisión o haciendo algo que estuviera en su mano, y él prometió ponerse de acuerdo con el entonces Ministro de Obras Públicas, que me parece que era el señor Sancho Rof, para nombrar una comisión de la que formaran parte funcionarios de uno y otro Ministerio, que verdaderamente iniciara algo sobre este asunto. Pero por crisis políticas o sucesiones de Ministros, o lo que fuera, nada de esto ha ocurrido, que yo sepa por lo menos, y nadie se ha preocupado de este estudio.

En estas circunstancias, yo tuve noticia, como quizá la hayan tenido otros señores senadores, de que nuestros vecinos portugueses estaban haciendo —y tenían muy adelantadas— unas obras de represas, con esclusas, en el río Duero, por las cuales resulta que un pequeño pueblo español de la provincia de Salamanca, que si no recuerdo mal se llama La Fregeneda, se convertirá, dentro de uno o dos años, en el primer puerto de Castilla y de León. Es decir, un anhelo de mucho tiempo de tener una salida al mar se verá cumplido gracias al esfuerzo de los portugueses.

Naturalmente, por mi afición a estos asuntos y, además, porque creo que es de interés nacional, visité con unos compañeros, entre otros el senador por Salamanca de nuestro partido, esas presas, y vi que, efectivamente, eran una realización. Es más, vi algo muy particular: que la última presa, localizada en Poziño, fue proyectada sin esclusas, porque a ellos yo no les interesaba con las otras cuatro presas —puesto que son cinco en total— con esclusas proyectadas en el Duero, que llegaban hasta cerca de las minas de Mancor, y con eso habían cumplido su misión.

Pero he sabido que por presiones o por relaciones con la Comunidad Económica y con el Gobierno español, el último proyecto de presa, que

estaba pensado sin esclusas y que se había comenzado así, lo transformaron, y ahora yo me pregunto qué organismo del Gobierno español —esto me dijeron allí, y creo que es cierto— presionó, porque yo he hablado con muchos funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y del Ministerio de Transportes y no tenían ni idea de este asunto. Probablemente ha sido el de Relaciones Exteriores, supongo, y esto indica que muchas veces no están muy conectados unos Ministerios con otros, como pasa en muchos países.

Esto hace perder un cierto tiempo, pero casi prefiero que haya sido así, porque la intervención de los portugueses y la importancia del asunto hace que ahora lo traigamos un grupo de senadores ante el Pleno del Senado y no en comisión. Y a más de pedir que se constituya esa comisión, que ya estaba pedida de antes, o ese grupo de estudio o de trabajo, podemos solicitar algunas otras cosas.

Creo que este es un asunto del que se ha hablado muy poco en España y, por tanto, puede que algunos senadores conozcan el tema, pero la mayor parte de ellos es difícil —a no ser que se hayan dedicado a su estudio— que sepan la razón de los altibajos que ha tenido la navegación fluvial en el mundo y las razones —que yo supongo porque he tratado de investigar— de su abandono total en España, que creo en este momento injustificado.

Resulta que, tradicionalmente —me refiero a siglos muy pasados—, la navegación por los ríos era el medio de transporte interior infinitamente más económico que todos los otros medios conocidos. Por ejemplo, la carreta de bueyes, o la carga a lomo de camellos o de otras caballerías; en fin, esto era indudable. Pero también en el siglo pasado, coincidiendo con la revolución industrial, ocurrieron varios cambios en la tecnología de transportes, que pusieron en un gran aprieto a la navegación fluvial. El primer cambio fue el ferrocarril. El ferrocarril podía comunicar no sólo los lugares que estaban a lo largo de un río y estos lugares con la costa, sino que podía comunicar de un sitio a otro, según las conveniencias. Era más rápido y, por lo tanto, subsistieron los transportes fluviales, fundamentalmente en todo el mundo, pero los transportes fluviales de pequeña importancia tendían a desaparecer.

Por si fuera poco, luego vino el desarrollo del transporte automotor por carretera, que ya puede llevar todas las mercaderías de un lugar a otro, y