

# TURNOS DE ENMIENDAS

En el Boletín Oficial de las Cortes se ha publicado el Proyecto sobre Renovación y Protección de la Flota Pesquera. Ha aparecido en el número correspondiente al 14 de noviembre en curso. Ha llegado, por tanto, la hora de las enmiendas, que seguramente serán pocas. El Consejo de Economía Nacional, llamado a dictaminar sobre el Proyecto, también ha emitido su informe, cuyo contenido no ha trascendido al público.

Por fortuna en esta ocasión, hasta los no requeridos preceptivamente a opinar hemos echado nuestro cuarto a espadas. No se trata ahora de insistir en lo dicho, acaso con excesiva amplitud, en anteriores comentarios. Pero a la vista del texto oficialmente publicado, y por vía de apéndice, vamos a permitirnos unas esquemáticas apuntaciones al margen:

A) El Art. 9 aparece redactado en términos sustancialmente distintos a los del anteproyecto comentado. No se fija ni la cuantía de fondos estatales a distribuir en préstamos, ni el importe de éstos en proporción a la inversión presupuestada, ni el tipo de interés anual, ni los plazos de amortización. La determinación de extremos tan esenciales se remite a un Decreto posterior del Ministerio de Hacienda, "con arreglo a lo dispuesto en la Ley de 26/12/1958 sobre entidades oficiales de crédito a medio y largo plazo". Entre éstas, el Art. 2.º de dicha Ley, incluye la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero y el Instituto de Crédito para la Reconstrucción Nacional. Con esta modificación el proyecto gana en flexibilidad, pero cuando menos debieran consignarse topes mínimos para la amortización y máximos para el tipo de interés.

B) El Art. 14 prevee que el Ministerio de Hacienda asignará una cantidad para cada ejercicio, de la cual el 75% lo distribuirá el Instituto y el 25% la Caja. Esta para buques de madera o de acero de 100 o menos tons. de arqueo. De este modo aquella flexibilidad disminuye. No sobraría que los remanentes de un grupo, en un año determinado, pudieran aplicarse al otro en caso necesario.

C) El Art. 10, como era de suponer, incluye entre los proyectos con opción al 80% de préstamo, la construcción de embarcaciones que impliquen la introducción de nuevos tipos. Debería incluirse también la transformación de buques de tipo tradicional en especiales, o de mercantes en pesqueros destinados a transportes frigoríficos, buques de enviada, nodriza, factoría, congeladores, hospitales, etc. La medida podría contribuir a valorizar un material susceptible de aprovechamiento en aplicaciones de mayor rentabilidad que la originaria. En cuanto a determinar las unidades clasificables como especiales, el apartado 7.º del Art. 3.º parece innecesario. Debe entenderse como especial toda unidad que no reproduzca los tipos tradicionales y sea técnicamente aceptable, en orden a su funcionamiento y a su rendimiento presunto.

D) Se echan de menos algunas especificaciones mínimas, en orden a la adopción de modelos y métodos no tradicionales, para tutelar la evolución técnica en línea de avance y equiparación a las alcanzadas en el extranjero. Sin embargo, pudiera ser preferible que la ley conserve un tono de generalidad, si las especificaciones se establecen en el reglamento.

E) En orden a las exenciones fiscales se advierten algunas omisiones subsanables. Las de mayor bulto nos parecen las siguientes:

a) No se incluyen en la desgravación de la Contribución General sobre la Renta, al amparo de la Ley de 26 de diciembre de 1958, los valores mobiliarios de empresas armadoras de buques de pesca, al igual que lo están los emitidos por sociedades de construcción naval, hidroeléctricas, cementos, etc. Debería incluirse la desgravación de tales incrementos de patrimonio en un número más del Art. 17, con efectos a 1.º de enero de 1959, que es el período de arranque marcado por dicha Ley.

b) Al mismo Art. 17, como adición a uno de los dos apartados con que figura en el Proyecto debiera establecerse que, en caso de pérdida total de un buque, podrá compensarse en el balance fiscal con beneficios habidos en el ejercicio o en los dos siguientes.

c) En relación al Art. 18, la exención de Derechos Reales y Timbre debe comprender, además, las adquisiciones de buques mercantes para transformación en pesqueros de tipo especial, y todas las aportaciones de buques nuevos o en construcción a sociedades limitadas o anónimas para su explotación, incluyendo en la desgravación la modificación, posesión o transmisión del derecho real de hipoteca.

F) Después de cuanto se ha dicho sobre la situación de los buques cuya construcción, con expectativa de préstamo naval, se inició durante los años 1960 y 1961 resulta justificado solicitar que, en las disposiciones transitorias de una Ley destinada a tan altos fines, se contemple la situación de los que, en igualdad de derechos, quedaron al margen de los beneficios prometidos por la legislación en vigor. Si se adoptara la fórmula de incrementar la disponibilidad en los dos primeros años, el problema financiero tendría fácil solución, sin dejar en el aire la cola del problema.