



089 050

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES

REUNIÓN INTERMINISTERIAL PREPARATORIA DE LAS NEGOCIACIONES  
CON MARRUECOS (7 DE MARZO DE 1980)

SECRETO

Asistentes:

- Sr. Subsecretario de Agricultura, D. Luís Mardones Sevilla.
- Sr. Subsecretario de Comercio, D. Agustín Hidalgo de la Quintana.
- Sr. Secretario Técnico para las Relaciones con la C.E.E.,  
D. Gabriel Ferrán.
- Sr. Director General de Transporte Marítimo, D. Vicente Rodríguez Guerra.
- Sr. Director General de Pesca, D. Gonzalo Vázquez.
- Sr. Director General de Transportes Terrestres, D. Pedro González Haba.
- Sr. Secretario General Técnico de Hacienda, D. Joaquín Soto Guinda.
- Sr. Director General de Exportación, D. Juan M<sup>a</sup> Arenas Uría.
- Sr. Director General de Africa, D. Pedro López Aguirrebengoa.
- Sr. Director General de Cooperación Técnica Internacional,  
D. Manuel Barroso.
- Sr. Director General de Relaciones Económicas Internacionales,  
D. José Vicente Torrente.
- D. Antonio Fournier, del Ministerio de las Relaciones con las Comunidades Europeas.
- D. José M<sup>a</sup> Iparraguirre, Subdirector General de Africa del Norte.
- D. Francisco Javier Elorza, Subdirector General de Economía y Planificación Pesquera.
- D. José A. López Zatón, Subdirector General de Relaciones Económicas Bilaterales.
- D. Luís Cortina Freire, Jefe de la Sección de Inspección Citopatológica del Ministerio de Agricultura.
- D. Nabor García, de la Dirección General de Relaciones In-



## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

### SECRETARIA DE ESTADO PARA ASUNTOS EXTERIORES

ternacionales.

D. José Luis de la Peña, de la Secretaría de Estado.

El Director General de Africa comenzó informando de la propuesta que se ha hecho a la parte marroquí para que las negociaciones se celebraran a partir del día 13 de marzo en Madrid. Indicó que Marruecos ha aceptado dicha fecha, pero que ha insistido al mismo tiempo en que la reunión sea en Rabat, siendo así aceptado finalmente por parte española. La reunión previa para tratar los diversos aspectos técnicos relativos al transporte, propuesta en principio por Marruecos para los días 7 y 8 de marzo ha sido aplazada finalmente hasta después de las negociaciones propiamente dichas. Con vistas a estas últimas, el Director General señaló que era preciso fijar cuanto antes la agenda de trabajo, en la que figurarán naturalmente el examen de los acuerdos suscritos recientemente en materia de transporte y de pesca, y también cualquier tema que sea eventualmente propuesto y definido por ambas partes. Es preciso igualmente conocer a la brevedad posible quienes integrarán la delegación española, que según quedó establecido en la reunión anterior, conveniría que fuera del mayor nivel posible, así como que contara con la máxima operatividad. En este sentido, se indicó en la pasada reunión, y se volvió a insistir en la conveniencia de que fuera a nivel de Subsecretarios con la presidencia del Secretario de Estado de Asuntos Exteriores.

Intervino a continuación el Subsecretario de Comercio para indicar lo siguiente:

En estos momentos, lo más importante es poder contar con una decisión clara del Consejo de Ministros sobre este tema. Teniendo en cuenta que al parecer este próximo viernes no habrá reunión del Consejo, lo más indicado sería llevar el tema a la reunión de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos que se celebrará en la tarde del próximo lunes día 10. Quedan todavía muchos temas importantes por decidir, y es preciso contar como mínimo con unas líneas

**MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES****SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES**

básicas de negociación, así como con unas ideas concretas de cómo se podrán ligar en la práctica las concesiones a Marruecos en materia de transporte, a las negociaciones pesqueras. En cualquier caso, es claro que la estrategia a seguir debe ser la de no conceder nada en materia de transporte sin haber conseguido previamente lo sustancial en materia de pesca.

En opinión del Ministerio de Comercio, la concesión de facilidades a Marruecos en materia de tránsito para sus productos agrícolas supone muchas ventajas para ese país, e indudables inconvenientes para España. Hasta ahora las exportaciones marroquíes de productos hortofrutícolas a la C.E.E. se han venido realizando por vía marítima. Con las facilidades de tránsito que eventualmente le conceda España, ese transporte se podrá hacer en el futuro prácticamente de puerta a puerta, situándose así Marruecos en una posición muy similar a la de España frente al mercado europeo.

Hay motivos por otra parte para una preocupación de carácter político, debido al ambiente "envenenado" que existe en torno a este tema en las zonas naranjeras españolas. Es previsible que aunque se desvíe el tráfico marroquí de la zona del levante español, surjan sin embargo problemas e incidentes en las otras zonas españolas a través de las que se realice este transporte. Es necesario por ello preparar una adecuada argumentación de carácter político dirigida al sector español afectado, que vaya eventualmente acompañada de las oportunas contraprestaciones o subvenciones (si es que son posibles). En este orden de cosas, se contaría con evidentes dificultades presupuestarias no solamente para arbitrar los medios económicos necesarios, sino para justificar también el otorgamiento de subvenciones a una región rica en su conjunto, y que tiene en el fondo menos problemas que otras regiones españolas más críticas.

En lo que se refiere al tema del transporte en sí, señaló el Sr. Hidalgo de la Quintana que éste le afecta mucho y directamente al Ministerio de Comercio. Hay que tener en cuenta que las fronteras catalanas están realmente sobresaturadas, por lo que sería preferible utilizar



## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES

la frontera de Irún. Además, hay que tener presentes los problemas derivados de los cupos restringidos para los camiones que atraviesan Francia. Por ello, sería preferible que el ferrocarril se llevara la parte más importante de este tránsito de productos marroquíes. Por otra parte, parece que el uso de la autopista del Mediterráneo debe quedar descartado por razones fitosanitarias y de seguridad. Ahora bien, por lo que se refiere al transporte por ferrocarril no hay que olvidar tampoco que TRANSFESA, que parecería en principio la idónea para ese tipo de trasportes, está sobrecargada. Su utilización en las presentes circunstancias implicaría reducir el cupo de transporte de mercancías españolas. Por ello, resulta aconsejable derivar el peso sobre RENFE.

Con vistas a la negociación con Marruecos, sería preciso concretar cuatro puntos básicos:

- Tonelaje total de productos marroquíes que serán transportados a través de España.
- Determinación del porcentaje de esos productos que será transportado por camión y por ferrocarril.
- Tipo de transporte que será utilizado, especificando en ese sentido particularmente las características de los vagones del ferrocarril.
- Ritmo semanal que se seguirá.

Además de lo anterior, está también el otro gran capítulo de la fijación de los productos a los que se extenderá la autorización de tránsito. En una primera etapa, parece que dicho tránsito debería restringirse exclusivamente a los agrios, y ello por varias razones. El sector de los cítricos es el que está más organizado en España, tanto desde el punto de vista de exportación como de producción. Los demás productos hortofrutícolas están mucho más dispersos en nuestra geografía y es por ello más difícil aplicar los controles necesarios y precisar la ayuda o subvención que eventualmente pueda concederse. Por otro lado, en lo que se refiere a productos hortofrutícolas que no sean agrios, España tiene en el Mercado Comunitario una serie de cupos, calendarios, etc. que pueden encontrarse con los de Marruecos en un momento dado, no

**MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES****SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES**

conviniendo por ello, que se le den excesivas facilidades en un primer momento. Posteriormente, sería factible la progresiva ampliación de las facilidades de transporte a esos otros productos, previo el estudio oportuno.

Volviendo a hacer referencia al tema de las posibles ayudas y subvenciones al sector, señaló el Sr, Subsecretario a modo de inciso, que no hay que olvidar el que resulta relativamente fácil ayudar a los exportadores, siendo mucho más difícil hacer lo propio con los agricultores.

Entrando ya en el detalle de los posibles datos concretos a manejar en la negociación dentro del capítulo de los agrios, el Sr. Hidalgo de la Quintana mencionó la cantidad de 50.000 TM., como máximo posible a concedérsele a la parte marroquí. La apertura del tráfico de esas cantidades debería ser posterior al 1 de diciembre de cada año, y en ningún caso antes del 15 de noviembre, como concesión máxima. Estas fechas clave se explican en función de la campaña española de clementinas, que tienen un gran impacto y muy buenos precios en los Mercados Comunitarios. Es preciso igualmente fijar el porcentaje máximo de fruta pequeña (mandarina y similares) dentro del tonelaje total autorizado. Esto, naturalmente, deberá ser objeto de una negociación concreta de carácter técnico entre ambas partes. Al mismo tiempo, habrá de contemplarse una distribución homogénea del tonelaje semanal, durante el tiempo total de vigencia de la autorización concedida.

Por lo que respecta al tomate y al pepino, tal y como quedó claramente expresado en la anterior reunión, no se debe acceder en ningún caso al transporte de dichos productos. En cuanto a la patata temprana, de la que Marruecos es un importante exportador, quizás se podría autorizar su tránsito excepto entre las fechas de 1 de febrero y 31 de mayo. Por lo que se refiere a otras frutas y hortalizas será preciso estudiar muy cuidadosamente las pretensiones marroquíes, teniendo en cuenta que en el momento en que se concedan facilidades de tránsito, probablemente aparecerán en Marruecos nuevos cultivos a los que lógicamente habrá que fijar nuevos tonelajes máximos y calendarios. En ningún caso deberá España aceptar las llamadas "cargas mixtas".



## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES

Intervino a continuación el Sr. Subsecretario de Agricultura, para informar que su Departamento ha elaborado un primer documento de estudio de las distorsiones que se podrán producir en España como consecuencia de la autorización al transporte de productos hortofrutícolas marroquíes.

Al Ministerio de Agricultura le preocupa muy principalmente la estrategia a seguir por la Delegación Española cara a las negociaciones de Rabat. Señaló el Sr. Mardones que su Ministerio participa en todo este tema como un llamado a colaborar en una cuestión de Gobierno, pero de alguna forma "a posteriori". Aún prestando toda su colaboración y ayuda, debe señalar que como tal Ministerio sectorial, el de Agricultura no tiene un interés propio en que se le concedan facilidades de transporte a Marruecos ya que esta negociación no tiene ninguna contrapartida agraria que conseguir de la parte marroquí. Así pues, participa, como se ha dicho antes, en un problema de Gobierno, dentro del marco de las negociaciones pesqueras con Marruecos. Es necesario por ello definir claramente ese marco de la pesca, para contribuir posteriormente a resolver los problemas que se planteen, con las concesiones que se estimen oportunas finalmente. Siempre subordinado al tema de la pesca, se discutirá todo lo demás.

En este intento de definir la estrategia de negociación por parte española, el Sr. Mardones puntualizó que su Departamento parte de un distinto plano con respecto al de Comercio. No desearía que fuera el Ministerio de Agricultura el que planteara a Marruecos de entrada las limitaciones cuantitativas y cualitativas de los productos que serán transportados. Sería más deseable que fueran los propios marroquíes los que propusieran el tipo y cantidad de esos productos, una vez que comprueben nuestro gesto de aceptar la negociación de los derechos de tránsito. Si se operara de otra forma, podríamos perder nuestra postura fuerte en la negociación. Concretando más aún, habría que pedir a la parte marroquí la lista de productos que desean transportar, acompañada de una segunda columna de cantidades, y una tercera columna relativa al calendario. De esta forma podríamos en un segundo momento acceder o no a las pretensiones marroquíes, sin

**MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES****SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES**

descubrir totalmente las cartas de la partida.

Es Sr. Hidalgo de la Quintana tomó la palabra brevemente para puntualizar que, naturalmente, había mencionado los datos anteriores con objeto de saber a qué atenerse, pero partiendo siempre de la base de que en todo caso será conveniente primero conocer con exactitud cuáles son las pretensiones de la parte marroquí. Coincidió por tanto en ello con el Sr. Mardones.

Inmediatamente después tomó la palabra el Director General de Pesca para señalar un hecho importante: Marruecos conoce perfectamente nuestras necesidades pesqueras y sabe por tanto cuales serán nuestras pretensiones. En eso goza de cierta ventaja, ya que nosotros sin embargo no conocemos con exactitud cuáles son las pretensiones de ellos en materia de transporte. Sabemos, eso sí, que quieren una autorización de tránsito a través de territorio español, pero existen toda una serie de aspectos cuantitativos y de carácter técnico que hay que concretar. Por ello, en la estrategia global que se defina por parte española no hay que olvidar en ningún momento cuál es y será nuestro punto débil: la pesca. Si se habla primero de pesca con los marroquíes no se pierde nada, ya que, como quedó dicho antes, ellos conocen perfectamente nuestras aspiraciones.

El Sr. Fournier intervino seguidamente para puntualizar un aspecto: el peligro de que la estrategia consistente en comenzar las negociaciones preguntando a Marruecos cuáles son sus pretensiones en materia de transporte, pueda acarrear una contestación en el sentido de que su aspiración lógica es que dicho derecho de tránsito se aplique a TODOS los productos hortofrutícolas. Por ello sería necesario que de alguna manera la parte española fije el detalle de dichos productos a los que se aplicará el permiso de tránsito.

El Director General de Cooperación Técnica Internacional intervino brevemente diciendo que quizás lo más adecuado a efectos operativos pudiera ser la constitución de dos Comisiones Negociadoras para los dos grandes temas, transporte y pesca, pero coordinando debidamente la actuación de ambas, con objeto de avanzar el mismo terreno en

**MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES****SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES**

los dos aspectos.

Volvió a tomar la palabra al Sr. Mardones para insistir en que el auténtico tema de fondo es de carácter económico-político, ya que afecta de lleno al sector cítrico español. Si la alternativa es una ayuda o subvención a dicho sector para compensar las consecuencias del acuerdo de tránsito, no hay que olvidar las dificultades que ello comporta. Dicho sector cítrico tiene dos partes, como volvió a enfatizar el Sr. Subsecretario: el exportador y el productor. Volvió a referirse a que la ayuda al primero de ellos es mucho más fácil que la segunda. El sector productor tiene un componente político adicional del que carece el exportador, haciéndole así mucho más conflictivo.

Ante esta situación, o bien se sigue la vía de intentar conseguir la equiparación arancelaria para los productos españoles que se exportan a la CEE (lo cual parece más bien difícil) o bien se instrumenta un sistema de subvenciones que contará, por una parte, con la lógica dificultad presupuestaria, y por otra, con el peligro de que acabe finalmente beneficiando solo al sector comercializador, y no al productor.

Pasó después a exponer la postura de su Departamento el Secretario General Técnico del Ministerio de Hacienda en el siguiente sentido:

El Ministerio no entra ni sale en el tema de la negociación en sí. Sin embargo, ésta conlleva una incidencia en el aspecto interno español, que tiene indudablemente una especial relevancia para Hacienda: se trata naturalmente de la cuestión relativa a las posibles subvenciones al sector cítrico. El problema fundamental al respecto es que, al no existir una consignación presupuestaria para subvenir a esta eventualidad, se impone como es lógico una decisión del Gobierno para poder ir adelante por esta vía; y ello es muy importante tenerlo bien claro y decidido antes de una negociación que comprometa en este sentido posteriormente al Ministerio de Hacienda.

Sin embargo, no hay que perder de vista en este orden de cosas algo que se revela como de capital importancia. Cualquier decisión de política económica del Gobierno afecta a algún sector de la economía nacional,



**MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES****SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES**

y en la mayoría de los casos siempre hay algún perjudicado en mayor o menor medida. Si todas esas medidas de política económica tuvieran que ir acompañadas de la correspondiente compensación interna al sector afectado, se puede comprender fácilmente que la lista sería interminable y como es obvio, no habría forma de arbitrar recursos suficientes para ello. Si se abre la vía de la subvenciones a los cítricos, las peticiones y exigencias de subvención para los más diversos productos estaría a la vuelta de la esquina, y sería de todo punto de vista inabordable.

Sin embargo, en opinión del Secretario General Técnico de Hacienda, la vía de la negociación arancelaria con la CEE parece más lógica y clara. En ese sentido, se refirió a modo de ejemplo al caso de Israel, que renegotió con éxito las reducciones arancelarias concedidas a sus productos por parte de las Comunidades Europeas.

El Secretario Técnico del Ministerio para las Relaciones con las Comunidades Europeas pasó después a exponer su postura y señaló que evidentemente existiría una primera tentación que sería la de intentar ligar el tema de las reducciones arancelarias con el del transporte. Pero sucede que, de acuerdo con la experiencia anterior y con los últimos sondeos realizados, las esperanzas no son muy alentadoras. No se le planteó a Marruecos en un primer momento una negociación conjunta con la CEE para conseguir la exención del 100 por 100 en materia arancelaria, y ahora resulta inviable convencer a Marruecos para que apoye a España en una negociación con las Comunidades dirigida a conseguir una reducción de aranceles para nuestros productos que no sea al mismo tiempo lineal con la de Marruecos.

Por ello, se sacó la conclusión en su momento de que había que flexibilizar nuestra postura y tratar de desligar la negociación arancelaria de los temas pesqueros, defendiendo nuestra postura en este último campo a través de una negociación de los derechos de tránsito de los productos marroquíes por territorio español, que no resulte excesivamente lesiva para nuestros intereses.

**MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES****SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES**

No obstante, se va a seguir intentando conseguir la reducción arancelaria. Sin una perspectivas excesivamente claras, pero se intentará. Quizás sería útil y posible considerar la concesión de mejores condiciones de tránsito a Marruecos, en la medida en que la CEE mejorara el tratamiento arancelario a los productos cítricos españoles. Esto, si se considera oportuno, convendría hacerselo ver a la parte marroquí.

Recogiendo de alguna manera las opiniones expuestas y a modo de resumen, el Sr. Subsecretario de Comercio, señaló la necesidad de precisar las propuestas que se eleven finalmente a los distintos Ministros, a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, o al propio Consejo de Ministros, con vistas a la negociación con Marruecos. Parece claro que es imposible intentar conseguir una subvención para todos los sectores que se vean eventualmente perjudicados por decisiones de política económica de este carácter, y así se revela como más lógica la vía de la negociación con la CEE para una reducción arancelaria.

Sin embargo, señaló el Sr. Hidalgo un peligro: el de que quizá no consigamos con el acuerdo de transporte un instrumento de coacción a Marruecos, frente a sus posibles chantajes pesqueros en el futuro, sino que ocurra radicalmente todo lo contrario, es decir, que los marroquíes pretendan ir exigiendo sucesivamente mayores facilidades en el tránsito de sus productos, esgrimiendo siempre la amenaza de limitaciones pesqueras o de apresamiento de nuestros barcos.

Ante lo expuesto en último lugar por el Sr. Subsecretario de Comercio, el Director General de Africa indica que ello le parece de la mayor importancia, y que por ello desearía hacer una pregunta de gran trascendencia: ¿Qué posible remedio o solución alternativa tiene en su conjunto nuestra pesca en zonas marroquíes?

Contestó a esa pregunta el Director General de Pesca diciendo que, desgraciadamente, en ese terreno España siempre ha sufrido una extorsión por parte de Marruecos. Y ello ha sido consecuencia de que en realidad nunca ha habido por parte española una verdadera contraprestación a las capturas realizadas en aguas marroquíes. El Sr.

**MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES**

**SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES**

Vázquez piensa que las facilidades en materia de tránsito sí pueden servir para que nosotros presionemos ahora a Marruecos amenazando con restricciones en este terreno, ante la amenaza de restricciones en materia pesquera que los marroquíes puedan plantear en el futuro.

Para ser realista, hay que decir que no hay ninguna alternativa para nuestra flota pesquera en aquella zona: ni a nivel social ni a nivel económico. Las cifras reales de beneficios económicos en materia de pesca son ciertamente importantes, especialmente para la conflictiva zona de Canarias, que se beneficia no sólo de las capturas de pescado por lo que supone de actividad de su flota, sino también por la industria derivada de tierra que trabaja en función de la materia prima que dicha flota le suministra. Por ello, cualquier acuerdo con Marruecos que dejara de lado a las flotas artesanal y sardinal, no serviría. La flota congeladora de cefalópodos podría quizás tener una alternativa parcial en los caladeros de Mauritania, pero no así las dos primeras.

A continuación el Director General de Africa intervino para puntualizar un aspecto que reviste también la mayor importancia. Resulta evidente que la posición internacional de Marruecos se ha venido debilitando sensiblemente en los últimos tiempos, como consecuencia fundamentalmente de las votaciones habidas en la O.U.A. y Naciones Unidas. La posición española ha sido siempre de un equilibrio difícil, a fin de no entrar nunca en el reconocimiento de una soberanía de Marruecos sobre el territorio del Sahara Occidental, cedido en administración a Marruecos y Mauritania. Y es previsible que nuestra posición se complique todavía más en el caso de un eventual reconocimiento de la RASD por parte de la OUA, lo cual es altamente probable. España tratará en todo caso de seguir manteniéndose al margen de todo lo que implique tal reconocimiento de una soberanía marroquí sobre este territorio. Ahora bien, de lo que no podemos tener ninguna seguridad es de la posición que pueda adoptar la autoridad que eventualmente acabe detentando la soberanía sobre el Sahara Occidental, y que no sea Marruecos (previsiblemente RASD-POLISARIO). No existe por tanto ninguna



## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES

garantía de que los derechos de pesca que ahora se consiguen de Marruecos sean respetados o renegociados por su sucesor de hecho en el Sahara.

El Director General de Relaciones Económicas Internacionales señaló por su parte que lo que él siempre había apreciado en los marroquíes era una gran preocupación por el tema de nuestras negociaciones con la CEE para el futuro ingreso de España. Ello constituye evidentemente una interesante baza para nosotros, en la medida en que les ofrezcamos nuestra colaboración para tenerles al corriente de dichas negociaciones.

Por lo que se refiere a las limitaciones impuestas por Marruecos a nuestra flota artesanal y sardinal, cree el Sr. Torrente que la explicación radica más bien en que ese país pretende potenciar al máximo su industria conservera, a costa de la actualmente existente en Canarias. El Sr. Ferrán dijo coincidir plenamente con el Sr. Torrente en esta apreciación. Tras varias preguntas y respuestas en este sentido, pareció quedar claro que la industria conservera marroquí es altamente competitiva con la española.

Otro tema que pasó a estudiarse a continuación fue el de las limitaciones pretendidamente militares establecidas por Marruecos recientemente, y consistentes en las conocidas como "ventanas" o "cajones" en las que queda prohibida la actividad de los pesqueros. El Director General de Pesca expresó su convicción de que esas ventanas no han sido realmente fijadas por el Ministerio de Defensa Marroquí por motivos militares o de seguridad, sino que por el contrario tienen un pretexto político y un claro fondo o contenido económico. En este orden de cosas, el Sr. Subsecretario de Agricultura sugirió que se le pidiera al Ministerio de Defensa español un estudio sobre las razones que haya podido tener Marruecos para establecer tales ventanas, con vistas a determinar si realmente tienen o no una justificación militar. El Director General de Africa consideró muy interesante esta sugerencia y dijo que se trataría de recabar esta opinión del Ministerio de Defensa. Sin embargo, apuntó en principio que esas ventanas parecen coincidir con las zonas en

**MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES****SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES**

donde ha habido atentados, o donde hay actualmente concentraciones militares marroquíes de importancia. Ante la pregunta del Sr. Fournier sobre si habría o no alguna contrapartida que España pudiera ofrecer a Marruecos, de carácter político, y con vistas a una mejor postura negociadora, el Sr. López Aguirrebengoa contestó que en su opinión no hay tales posibles contrapartidas que resulten aceptables para España. La única podría consistir en ofrecer a Marruecos un cuadro de cooperación global para que, cara al futuro ingreso de España en la CEE, no se adopte por nuestra parte una postura hostil a Marruecos, sino de apoyo mútuo.

El Director General de Transportes Terrestres tomó la palabra para destacar que lo que se consiguió recientemente con el acuerdo de transporte firmado con Marruecos fue prolongar la pesca de la flota española en aguas marroquíes durante tres meses, sin más contraprestación que el pago de cánones y licencias, lo cual, como ya quedó dicho, no constituye en realidad un auténtico contravalor de lo que los pesqueros españoles obtienen. En su opinión, no es del todo claro que del acuerdo de transporte con Marruecos se deriven ventajas para este país solamente; cree que también España puede sacar beneficio de ello. Los problemas con Marruecos, o se enfocan dentro de un marco de cooperación global que evite el enfrentamiento, o no acabarán por resolverse.

Como conclusión de todo lo expuesto en la reunión, el Sr. Ferrán terminó indicando algunos puntos básicos en los que debe cifrarse la propuesta que se eleve a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en su reunión del próximo lunes día 10:

- 1) Aclarar y concretar las peticiones españolas en materia de pesca, evitando las limitaciones que suponen las ventanas de seguridad marroquíes, por lo menos en lo que afecta a las flotas artesanal y sardinal.
- 2) España concretaría, en función del acuerdo en materia de transporte, las modalidades que deberá revestir éste, haciendo así una oferta concreta de derechos de tránsito. En este sentido, la reunión de Rabat del día 13 podría entenderse eventualmente como reunión de la Comisión Mixta prevista en el acuerdo recientemente firmado, a los efectos de entrada en vigor del mismo.

**MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES**

**SECRETARIA DE ESTADO  
PARA ASUNTOS EXTERIORES**

- 3) Concreción de una oferta de cooperación global con Marruecos en otros temas, incluyendo un diálogo permanente en lo relativo a las negociaciones de España para su adhesión a la CEE.
- 4) Negociación con la CEE para intentar paliar la discriminación arancelaria que España sufre actualmente y en este sentido, tratar de conseguir en alguna medida el apoyo de Marruecos, haciéndole ver que en cualquier caso este tema no tendrá una resolución clara más que a medio o largo plazo por lo menos.
- 5) Estudio y eventual decisión por parte del Gobierno en cuanto a la posibilidad de concesión de subvenciones o ayudas a los sectores hortofrutícolas españoles afectados por los derechos de tránsito que se concedan a Marruecos.

La reunión se levantó a las 14 horas, después de que el Director General de Africa solicitara a todos los presentes que transmitieran al Ministerio de Asuntos Exteriores cuanto antes los nombres de los representantes de los distintos Ministerios que integrarán la Delegación Española a la que, como se dijo al comienzo de la reunión, convendrá dar el mayor rango posible, contando para ello, si fuera factible, con la presencia de los propios señores Subsecretarios.

6 de marzo de 1980