



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

**Año 2009**

**IX Legislatura**

**Núm. 298**

---

## JUSTICIA

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ÁLVARO CUESTA MARTÍNEZ**

**Sesión núm. 15**

**celebrada el martes 9 de junio de 2009**

---

### ORDEN DEL DÍA:

	<u>Página</u>
Ratificación de la ponencia designada para informar el proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías. (Número de expediente 121/000011.) .....	2
Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre el proyecto de Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías. (Número de expediente 121/000011.) .....	2

---

**Se abre la sesión a las doce y cinco minutos del mediodía.**

**RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR EL PROYECTO DE LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS. (Número de expediente 121/000011.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión.

El primer punto del orden del día es la ratificación de la ponencia designada para informar la siguiente iniciativa legislativa: proyecto de ley de contrato de transporte terrestre de mercancías. La ponencia estuvo integrada por los señores Perestelo Rodríguez, don José Luis, del Grupo Mixto; Canet i Coma, don Francesc, del Grupo de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds; el señor Olabarría Muñoz, don Emilio, del Grupo Vasco; el señor Jané i Guasch, don Jordi, del Grupo Catalán (Convergència i Unió); los señores Ayala Sánchez, don Andrés y López-Amor García, don Fernando, del Grupo Parlamentario Popular; y los señores Seco Revilla, don Manuel Óscar; Encina Ortega, don Salvador, y Quijano González, don Jesús, del Grupo Parlamentario Socialista.

¿Se da por ratificada la ponencia? (**Asentimiento.**) No cumple la Ley de Igualdad, pero en todo caso la ponencia queda ratificada. (**Risas.**)

**EMITIR DICTAMEN, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE EL PROYECTO DE LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS. (Número de expediente 121/000011.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a emitir dictamen sobre el informe elaborado por la ponencia, referido al proyecto de ley del contrato de transporte terrestre de mercancías. Vamos a hacer un único turno sobre el conjunto del informe que administrará cada grupo parlamentario, pudiendo desdoblarse incluso las intervenciones en varios portavoces si así lo desean y nos lo hacen constar. Les informo de que la votación se producirá a las trece horas, en todo caso no antes de las trece horas. Lo digo para que se administren los tiempos y las dedicaciones a lo largo de la mañana del día de hoy.

Para la defensa de las enmiendas y valoración general, voy a dar la palabra, en primer lugar, al portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Perestelo Rodríguez, don José Luis, pero antes quiero, como presidente de la Comisión, felicitar a toda la ponencia por el trabajo que ha venido realizando y por el intenso esfuerzo de diálogo y de negociación que se ha hecho por parte de todos lo ponentes, cosa que les agradecemos porque

contribuye sobre todo a dar solidez al proceso legislativo y a la producción de la Comisión de Justicia.

El señor Perestelo Rodríguez en nombre del Grupo Mixto tiene la palabra.

El señor **PERESTELO RODRÍGUEZ**: Voy a intervenir brevemente.

El Grupo Mixto tenía presentadas varias enmiendas. Fueron aceptadas tres de UPyD, dos de Coalición Canaria y dos transaccionales, una de cada uno de los grupos que presentaron estas enmiendas. El resto de enmiendas las retiramos en ponencia, por lo que no las mantenemos vivas en el debate de Comisión. Eso significa un apoyo de este grupo al contenido del proyecto de ley, con independencia de que se puedan votar algunas de las enmiendas que se mantienen vivas en la Comisión o incluso en el Pleno.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana — Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds el señor Canet i Coma, don Francesc.

El señor **CANET I COMA**: Intervengo brevemente para dar por defendidas las enmiendas y valorar positivamente el trabajo, como ha dicho el señor presidente de la Comisión. Estamos predispuestos a votar favorablemente el texto final, a la espera de las transacciones que se vayan concretando. Consideramos que las diferencias de fondo que tienen los grupos no son muchas, por lo que mantenemos por coherencia, quizá por la composición del grupo, todas las enmiendas para su votación, pero sin pedir votación separada. Insisto en que hemos presentado bastantes enmiendas, muchas relacionadas con la seguridad jurídica, con el concepto de mercancía, transportista, indemnizaciones, y consideramos positivo que se puedan votar, pero insistimos en el acuerdo general con el texto propuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Jané i Guasch, don Jordi.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Hoy la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados va a dictaminar un importante proyecto de ley que afecta a un sector que en estos momentos merece tener una buena regulación por parte de esta Cámara. Mi grupo parlamentario afronta este proyecto de ley con una premisa inicial: voluntad de consenso, voluntad de acuerdo y voluntad de intentar llegar a un texto que sepa resolver el equilibrio entre los intereses contrapuestos que se dan en el ámbito del transporte terrestre de mercancías. Es un proyecto jurídico que regula un modelo contractual y debemos perfilar los diversos aspectos. Tenemos una ventaja, señor presidente, y es que va a ser dictaminado también por el Pleno, con lo cual vamos a tener una segunda vuelta por si hubiera aspectos que después de las enmiendas par-

ciales que puedan acordarse o que se hayan asumido en ponencia no acaban de estar plenamente armonizados. Tenemos, si me lo permiten, una ulterior oportunidad, y después está el trámite del Senado, que nos va a permitir recapitular globalmente para saber cómo han quedado los diversos artículos y, si hiciera falta realizar algún ajuste técnico, la Cámara Alta podría ser útil en este aspecto como segunda Cámara legislativa.

Mi grupo ha presentado muchas enmiendas, algunas de las cuales han sido transaccionadas en ponencia con unos textos que no eran al cien por cien la voluntad del Grupo de Convergència i Unió, pero que damos por buenos en aras de ese consenso inicial que he anunciado, y anuncio ya también que mi grupo va a votar a favor del dictamen. El dictamen que salga hoy de esta Comisión recibirá el voto favorable de Convergència i Unió, pero no renunciamos a defender las enmiendas que quedan vivas. Más allá de que no voy a defender todas en este trámite, las dejo todas vivas, abiertas, y también manifiesto ya —lo haremos por escrito— la voluntad de que queden vivas para el Pleno por si alguna de ellas pudiera resultar útil como vehículo para buscar nuevas transacciones si hiciera falta. Por tanto, las mantengo también para facilitar posibles futuros acuerdos.

En relación con las enmiendas, siguiendo el orden del articulado del proyecto de ley, con respecto al artículo 5.1 hemos llegado a un principio de acuerdo a través de una enmienda transaccional que nos han hecho llegar los ponentes socialistas. Quiero aprovechar para agradecerles su labor en este proyecto de ley. En primer lugar, a quien hasta no hace mucho era portavoz en la Comisión de Fomento y hoy es nuevo presidente de la misma, el diputado Salvador de la Encina, un hacedor de consensos en esta Cámara desde hace muchos años. Ahora desde su nivel más institucional como presidente de Comisión va a ser un hacedor de consensos en el ámbito de las políticas de fomento —no me cabe ninguna duda— y quiero que conste en el «Diario de Sesiones» este agradecimiento a toda su trayectoria en la portavocía en dicha Comisión de Fomento, estando seguro de que va a dar mayores frutos aún desde la Presidencia de la Comisión. Don Jesús Quijano y don Óscar Seco, ponentes del Grupo Socialista, al igual que el resto de ponentes de los otros grupos parlamentarios, han hecho una buena labor y quiero agradecerlo y agradecer también al presidente el buen hacer en los trámites de ponencia, que no siempre han sido fáciles. Así, pues, en cuanto a la enmienda 192, hemos encontrado un punto de transacción que se hará llegar a la Mesa para que pueda ser leído.

Mi grupo buscaba también en el artículo 5 una excepción, una excepción muy ligada a determinados colectivos y cuando el artículo 5.2 establece la contratación del transporte en nombre propio, queremos que simplemente diga que los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización solo podrán contratar en nombre propio, y eliminamos en el 5.2, a otros colectivos que el proyecto incluye.

Seguimos estimando que esto sería oportuno realizarlo y por eso mantenemos nuestra enmienda 131. No sé si será objeto de acuerdo o no a la hora de las votaciones, pero queremos dejar constancia de ello. También quiero defender nuestra enmienda 134, en relación con el transporte contratado en el marco de una operación logística. No hay una definición legal de operación logística y este proyecto de ley se aplica no solo al transporte, sino también a aquellos contratos en los que lo convenido es un contrato complejo en el que, además del transporte, el operador logístico se compromete a realizar actividades tanto de manipulación y clasificación de las mercancías como las propias del contrato de depósito y almacenaje. La redacción que en este sentido aporta mi grupo al nuevo párrafo del artículo 9, sería oportuno que fuera aceptada en este trámite o en trámites sucesivos.

Asimismo, quiero defender de manera expresa nuestra enmienda 142, relativa a la entrega de las mercancías al porteador, concretamente el artículo 19, apartado 1. La redacción que aporta es mucho más coherente con lo que dispone el artículo 1124 del Código Civil en relación con las obligaciones recíprocas. En este caso, la solución que aporta mi grupo también es mejor que la del proyecto de ley.

Vaya por delante que mantenemos enmiendas a las que no me refiero y que están vivas y que, para no hacer más farragoso este trámite, solo me refiero a algunas de ellas. Quiero referirme a la enmienda número 148, artículo 22, apartado 1, relativo a las paralizaciones. Queremos evitar contradicciones entre este proyecto de ley y la LOTT, y entendemos que la reforma que se hizo en el año 2003 en su artículo 22.4 guarda mayor concordancia con la que nosotros estamos defendiendo. Quiero defender de manera expresa nuestra enmienda número 150, relativa al rechazo de bultos. Se trata de una previsión para el transporte ferroviario contenida ya en el artículo 356 del Código de Comercio. Entendemos que sería más congruente la redacción que propone nuestro grupo parlamentario, al igual, por ejemplo, que nuestra enmienda número 153, relativa al apartado 1, letra a), del artículo 30, ejercicio y extinción del derecho de disposición. Tomamos como referencia el artículo 12 de la Convención CMR y entendemos que desde esa órbita se debería tener en cuenta el margen de beneficio que ha de tener toda operación comercial o lucro cesante que se le ocasiona. Recordemos en esta Comisión de Justicia que esa previsión está en el ámbito contractual, en el artículo 1106 del Código Civil.

Voy a referirme ya, de forma más breve, señorías, a algunas otras enmiendas, por ejemplo, a la número 162, artículo 40, apartado 2, un nuevo apartado referido a la enajenación de las mercancías por impago del precio del transporte. Entendemos que se debería establecer una garantía eficaz para el cobro de los portes a favor del transportista y que a tal efecto sería conveniente regular el derecho del transportista, a retener la mercancía para asegurarse el cobro de los portes. Se trata de una enmienda que queremos mantener. Asimismo, mante-

nemos la enmienda número 168, que se refiere a las presunciones de exoneración, operaciones de auxilio y rescate de vehículos averiados o accidentados en vías urbanas o interurbanas. Yo soy miembro y portavoz de la Comisión de Seguridad Vial, fui presidente en la pasada legislatura, y tuvimos ocasión de tratar temas relativos a esos servicios. También debo destacar que las especiales circunstancias de urgencia y protección de la seguridad vial en este tipo de transportes, en las que suele haber intervención de ambulancias a heridos, así como la intervención de la autoridad o sus agentes, y la especial naturaleza de la mercancía transportada, consistente en vehículos averiados o accidentados, justifican que el porteador goce de una presunción de exoneración en las pérdidas o averías que pueda tener el vehículo siniestrado, ya de por sí averiado, pues cuando se produce la actuación del rescate por arrastre, por ejemplo, desde fuera de la vía donde ha quedado situado tras una colisión, aumentan irremediabilmente los daños en su carrocería, motor, etcétera. También queremos mantener de manera expresa esta enmienda.

Quiero referirme, por su importancia, a la enmienda número 176, enmienda que también defiende nuestro grupo. Damos una nueva redacción al artículo 62, pérdida del beneficio de limitación, en el cual, en aras de clarificar los conceptos jurídicos, su interpretación futura y evitar de alguna manera alusiones a intenciones que después son difíciles de justificar, proponemos que no se apliquen las normas del presente capítulo que excluyen o limitan la responsabilidad del porteador o que inviertan la carga de la prueba cuando el daño o perjuicio haya sido causado por él o por sus auxiliares dependientes o independientes intencionadamente. Este es el contenido que más se ajusta a una buena interpretación posterior. Esta es la enmienda que, en función de la posición en los protocolos internacionales al respecto, y en función de lo que debe ser una buena interpretación de nuestro ordenamiento jurídico, es importante mantener y defender.

Hay una transacción, señor presidente, a nuestra enmienda número 182. Se nos ha hecho llegar una transaccional que puede armonizar este artículo con otros que ya aprobamos en ponencia, y el límite económico con que se ha llegado a esa transacción nos parece ajustado. Anuncio ya que haremos llegar a la Mesa esa transacción a nuestra enmienda número 182 y, por tanto, quedaría ya transaccionada y no como enmienda viva. Merece también un especial comentario por parte de nuestro grupo la enmienda número 183. Pedimos que se incluya en este proyecto de ley un nuevo capítulo relativo a las normas especiales del contrato de auxilio y rescate en carretera. Lo saben bien los diputados y lo sabe el señor Quijano. Sabe que aquí hay todo un sector del contrato de transporte de auxilio y rescate en carretera, mas llamado sector de las grúas, que debería ser objeto de una regulación. Entendemos que un auxilio y rescate en carretera, debido a la urgencia y prioridad del mantenimiento de la seguridad vial y por las condiciones de

examen de la mercancía por parte del porteador y las reservas o el estado de estas, no se puede realizar con la debida paciencia y tranquilidad que se requiere. Lo prioritario es la retirada del vehículo de la calzada y la restauración de la circulación. Proponemos en estas dos redacciones un nuevo artículo 77 ter y un nuevo artículo 77 bis, y creemos que garantizaríamos la seguridad jurídica, evitaríamos conflictos y no supondría mayores gastos a compañías de asistencia, a consumidores y usuarios ni a compañías aseguradoras. Y lo que es más importante, beneficiaríamos a la seguridad vial y al pronto restablecimiento del uso de la vía. Por tanto, deberíamos atender de manera específica esa vieja reivindicación que fue aprobada en una proposición no de ley, defendida por el diputado Sánchez i Llibre en la Comisión de Seguridad Vial en la pasada legislatura, aprobada por unanimidad y posteriormente no ejecutada por el Gobierno.

Defiendo nuestra enmienda número 186. Alguien podría entender que esta enmienda no se ajusta al contenido de este proyecto de ley, pero sí lo hace, porque estamos hablando de las cotizaciones por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales del sector del transporte por carretera; y como este proyecto de ley afecta al sector del transporte terrestre de mercancías ya es hora de revisar ese cuadro de tipos de cotización en todas las actividades, que perjudica muchísimo al sector del transporte por carretera. Cuando este es catalogado como peligroso o de mayor riesgo hay un ámbito de cotización que no se ajusta y que perjudica la competitividad de nuestras empresas, y en un momento de crisis económica es necesario darle respuesta. Pido a todos los grupos parlamentarios que den apoyo a esta enmienda número 186 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), porque es verdad que el Gobierno nos ha hecho llegar una explicación al respecto, es verdad que el Gobierno nos ha hecho llegar una reflexión sobre que la modificación debería tratarse en la mesa de diálogo social, en cuyo seno ya están en marcha los trabajos dirigidos a reformar de manera general el sistema de cotizaciones de la Seguridad Social. Esta respuesta del Gobierno es un vaya, vaya, desde luego; es decirle al sector que ya lo estudiaremos, que ya hay una mesa, y que se van a cambiar las cotizaciones, etcétera. En este momento hay un problema, las cotizaciones son elevadas, perjudican al sector y a su competitividad, estamos ante un contexto de crisis económica y, por tanto, debemos darle una válvula de oxígeno. Si hubiéramos encontrado una transacción, sería perfecto, pero como no la hay, y simplemente se dice que ya se estudiará en la mesa, que lo sigan haciendo, pero el sector seguirá perjudicado. Por tanto, debemos apoyar esta enmienda.

Termino ya. Apoyo al proyecto de ley y agradecimiento a todos los ponentes por parte de este diputado que fue portavoz de la Comisión de Fomento en la pasada legislatura. Me ha producido una especial satisfacción al coincidir en esta ponencia con quienes eran y siguen siendo portavoces de la Comisión de Fomento,

como el señor Ayala, con quien tantos debates tuvimos en la pasada legislatura. Bueno es que hoy el señor Ayala se haya hecho un poco más jurista y esté también entre nosotros en la Comisión de Justicia, porque guardo de él un gratisimo recuerdo de su trayectoria como portavoz de aquella Comisión y, evidentemente, los temas del transporte están muy vinculados a Fomento. Por esta razón, quiero destacar que nuestro portavoz en dicha Comisión de Fomento, señor Macias, está totalmente ligado a la tramitación de este proyecto de ley, y esperamos que en la fase de Pleno y Senado podamos conseguir al final una buena ley para regular el contrato de transporte terrestre de mercancías.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, ¿quisiera hacer alguna precisión a la vista de la intervención del señor Jané?

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** No, mi compañero lo hará.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Fernando López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA:** Comienzo esta intervención —que intentaré que sea lo menos pesada posible— diciendo que en nuestro grupo entendemos que la tramitación de este proyecto de ley ha sido muy correcta y muy adecuada, en el sentido de que no ha habido prisas en su concreción definitiva, ya que esto es relevante cuando se cumple con una función legislativa tan importante como la que tiene encomendada el Congreso de los Diputados. Aquí no ha habido tirones de orejas por parte del Consejo de Estado y hay que felicitarlo por ello. Este proyecto entró en el mes de octubre —si no recuerdo mal— en esta Cámara, y ha tenido una fase de comparencias donde hemos podido escuchar las opiniones de los sectores interesados en el transporte terrestre de mercancías, así como aquellas opiniones más doctrinales, más especulativas, de expertos en derecho mercantil y en derecho del transporte. Este proyecto de ley cumple con una función primordial que es —aunque sea triste reconocerlo— actualizar la regulación, ya escasa y muy superada, del Código de Comercio de 1885. Hay que rendir homenaje a este Código de Comercio porque se demuestra que cuando se codificaba se hacía muy bien, y por eso la duración de la norma ha sido la que ha sido. Pero, evidentemente, en el siglo XXI las necesidades del transporte han crecido tanto, son tan importantes y se hacen de una manera tan diferenciada con respecto a las que se hacían a finales del siglo XIX, que este proyecto de ley viene a cubrir esa laguna y a actualizar esas carencias. Por lo tanto, era necesario, y hay que felicitarlo de que podamos tener una regulación tan importante como la de este proyecto de ley de transporte terrestre. No es un proyecto de ley que sea impulsado por trasposición de directivas comunitarias. Las

únicas concordancias que había que establecer era con las CMR, es decir, con el transporte internacional, y con las normas CIM del año 1999, y también con la Ley de Transporte Ferroviario, aprobada por esta Cámara en el año 1997, que hacen que la regulación de este proyecto de ley que ordena el transporte terrestre de mercancías con un carácter multimodal sea especialmente necesaria, así como para dar cumplimiento a las prescripciones de carácter general que la ley y la ordenación del transporte tenían. Las características de esta ley son importantes porque es una ley muy jurídica, muy técnica y muy específica. Si yo tuviera que resaltar alguna característica principal sería la de que, a pesar de que tiene unas prescripciones legales, deja a la libre voluntad de las partes la regulación del contrato de transporte de mercancías, siempre que no se oponga a lo dispuesto en la presente ley. Esto quiere decir que apuesta por un carácter liberal de la norma, es decir, que la autonomía de las partes, siempre que esté dentro de la ley marco que podríamos considerar a este proyecto de ley, es suficientemente válida como para regular el transporte o las relaciones jurídicas interparte que después, en la propia definición de la ley, en su articulado, se hace de los sujetos que operan en él. Aparte de la figura del cargador, aceptada por fin la figura del porteador y la figura clásica dentro de nuestro derecho mercantil del destinatario, hay que agradecer a todos los grupos políticos que hayan aceptado la incorporación de un nuevo sujeto en estas relaciones jurídicas como es la aceptación de la enmienda 117 del Grupo Parlamentario Popular, cuando se acepta también que existe una figura importante que es la del expedidor. El contrato de transporte previsto en esta ley es —como hemos dicho antes— intermodal o, como dice la ley y para ser más exactos, multimodal, y que es muy importante su regulación porque establece una serie de requisitos formales, de requisitos marco, que tienen su característica más significativa en la regulación que se hace de los elementos formales que debe tener una carta de portes.

Esta ley tiene unas características lo suficientemente importantes como para que el Congreso la apruebe con el mayor consenso posible. Anuncio también que el voto de mi grupo va a ser favorable al dictamen de esta Comisión. Decía antes que la tramitación ha sido muy correcta, en el sentido de que hemos oído opiniones de expertos, que la ponencia se ha reunido las veces que hemos necesitado y que ha habido una negociación y una fluidez entre todos los grupos políticos que es importante. El fruto de todo eso va a ser el proyecto definitivo que salga de este Congreso, sin perjuicio de las enmiendas o de las mejoras que se puedan introducir en el Senado.

Hemos presentado alrededor de una treintena de enmiendas de las que han sido aceptadas la mayoría. Otras, nos han convencido —con fundada razón— de que las retiráramos, y hemos retirado alrededor de unas cinco; y otras las hemos transaccionado. Solo mantenemos algunas de ellas, de las cuales voy a referirme fundamentalmente a la enmienda 110 del Grupo Parla-

mentario Popular que regula el contrato de mudanza. La mantenemos porque el contrato de mudanza no es un contrato de transporte normal de mercancías normales, sino que las propias características de las mercancías, en un contrato de mudanza hacen que sea tan importante la mercancía como la mudanza en sí. No es lo mismo transportar elementos propios del ajuar doméstico de una familia que transportar una mercancía con carácter mercantil o comercial. Por lo tanto, tiene mucho sentido la enmienda 110 presentada por nuestro grupo y la mantenemos a efectos de su votación por esta Comisión. Lo que el proyecto de ley califica de accesorio en el contrato de mudanza, para nosotros son esenciales como características en ese contrato de mudanza, los desmontajes, embalajes y ensamblajes, que son los elementos más característicos de un contrato tan importante como el de mudanza.

Quiero hacer mención, por su proximidad con la enmienda 110, de la enmienda 111, la cual vamos a votar favorablemente porque la hemos transaccionado con el Grupo Socialista. Aceptamos la corrección terminológica que dicho grupo nos ha hecho llegar a la enmienda 111, suprimiendo lo de, acciones procedentes, porque la verdad es que era una mala redacción gramatical por nuestra parte, por lo que le agradecemos al PSOE que nos haya hecho llegar esa posibilidad de transacción con nuestra enmienda 111. De las enmiendas que mantenemos, las más importantes, a nuestro juicio, son la 118, la 119 y la 120. En cuanto a la 118, básicamente se hace una regulación específica del transporte, y los empresarios que se citan en ese artículo necesitan de una regulación específica y diferenciada con respecto al proyecto de ley, porque no solo operan en el ámbito del transporte terrestre, sino que pueden operar en otros ámbitos bien diferenciados. La 119, que también mantenemos, trata la supresión del artículo 6 del proyecto, que entendemos que no hace falta y que no aporta ni enriquece en nada este proyecto de ley. También mantenemos la enmienda 120, que habla de algo que es evidente y que existe, como es el transporte continuado y la definición de las expediciones, concepto jurídico que es importante que se regule, por lo que vamos a mantenerlo.

El resto de las enmiendas han sido básicamente aceptadas y quiero agradecer una vez más a todos los grupos parlamentarios, y fundamentalmente al grupo que apoya al Gobierno, que hayan aceptado la mayoría de nuestras enmiendas, lo que nos hace reafirmarnos en que leyes de este tipo tienen vocación de permanencia; vocación que exige un esfuerzo por parte de todos para que, de alguna manera, puedan ser coparticipadas en su gestión por todos. Del mismo modo, quería agradecer al portavoz de *Convergència i Unió*, que se ha ido, las palabras tan cariñosas que ha tenido respecto a mi compañero señor Ayala.

El señor **PRESIDENTE**: Así se lo haremos saber al señor Jané en el momento en el que se reincorpore, ya

que eventualmente ha tenido que salir para atender unas urgencias propias de su cargo.

El Grupo Parlamentario Socialista va a dividir su tiempo de intervención entre los señores De la Encina y Seco. En primer lugar damos la palabra a don Salvador De la Encina Ortega.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Quiero agradecer de antemano a todos y cada uno de los grupos parlamentarios las palabras que nos han dirigido y felicitarles a ellos también porque la tramitación de este proyecto de ley está siendo un ejemplo para otros proyectos de ley que todavía están en curso en cuanto a la flexibilidad, al talante y a las formas para intentar conseguir una modificación legislativa que va a actualizar un sector muy necesitado de ella. Tengan en cuenta que hace aproximadamente un año este sector del transporte por carretera se manifestó de una manera muy contundente. Llegó a paralizar durante varios días el país cortando las carreteras y el Gobierno de España se comprometió, entre otras cuestiones y entre otras medidas, a remitir a las Cortes Generales un proyecto de ley que definiera unas nuevas normas del sector, que lo actualizara. Como bien ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor López Amor, todavía tenemos una legislación que en muchos aspectos se remonta al Código de Comercio de 1885 y obviamente las necesidades que se han producido en el transporte después de un siglo no tienen nada que ver con aquellas condiciones que todavía permanecen vigentes en nuestra regulación.

Además de ello, en este proyecto de ley se plantea la necesidad de poner el derecho español en materia de transporte a la altura de otros países de Europa, a través de la aplicación del CMR, del convenio del transporte internacional. En definitiva, se necesita llevar a cabo —es lo que se planteaba en el proyecto de ley que nos fue remitido en su momento— un régimen jurídico del contrato de transporte internacional de mercancías, tanto para ferrocarril como para carretera, que sea actual y moderno. Sinceramente, hay que reconocer al Gobierno el esfuerzo realizado después de ese compromiso con el sector tras la huelga de hace un año de remitir a las Cortes —como hizo— un proyecto de ley que definiera en este contexto las líneas básicas a seguir. Así se ha hecho, e incluso se ha mejorado posteriormente en el trámite de ponencia que hemos tenido.

Quiero recordar que el sector del transporte terrestre de mercancías necesitaba también en el ámbito ferroviario una modificación que no se había contemplado inicialmente en el proyecto de ley y que ha sido introducida a través de múltiples enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista —que han sido aceptadas por los distintos grupos parlamentarios—, que exigían la trasposición de determinadas normativas, concretamente de la Directiva 2001/14, de la Comisión Europea, para la adjudicación de la capacidad de infraestructuras ferroviarias y la aplicación de su utilización que exigía y exige que

se trasponga a partir del 4 de junio de este año. Por tanto, estábamos muy necesitados de poder llevar a cabo esa modificación sin necesidad de tener que reformar la Ley del Sector del Transporte Ferroviario que, como todo el mundo sabe, introduce importantísimas modificaciones de cara a la liberalización que se está produciendo. Se ha optado, a través de una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, por plantear esta modificación sin necesidad de cambiar esa ley, lo cual ha sido aceptado —y quiero agradecerse expresamente a todos los grupos parlamentarios— sin ningún tipo de problema.

Se ha hecho un esfuerzo muy importante en primer lugar por parte del propio Gobierno, a través de los ministerios de Fomento y de Justicia, y sobre todo por parte de los distintos grupos parlamentarios. Hasta ahora, de 192 enmiendas se han admitido y se han aceptado a través de transacciones más de 70. Por tanto, estamos hablando de un alto grado de consenso que en parte obedece a la sensibilidad de los ponentes socialistas con los planteamientos muy estudiados y muy elaborados por los distintos grupos parlamentarios y, en parte, al sector —lo tengo que decir aquí—, que se ha reunido con todos y cada uno de los grupos parlamentarios y al que hemos oído en esta Comisión. En este sentido, quiero felicitar al presidente de esta Comisión, señor Cuesta, por la feliz idea de organizar en una de las sesiones una jornada específica para escuchar al sector, así como a todos los grupos, que nos pusimos de acuerdo para que un sector tan dinamizado, tan atomizado y tan disperso, durante unas jornadas que contaban con seis participantes expertos, pudieran reflejar y valorar el proyecto de ley y trasladarnos multitud de aspectos que luego todos los grupos hemos sido capaces de recoger en nuestras enmiendas.

Si hoy hay algo que debemos resaltar —aparte de la ratificación de la ponencia y de la votación del dictamen que luego haremos— es que en este proyecto de ley se ha marcado una línea muy clara a seguir respecto a la forma, que ha sido oír al sector; recoger sus demandas; que los grupos parlamentarios consensuaran dejando de lado aquellos aspectos a los que no querían renunciar a cambio de conseguir un texto duradero —como bien ha dicho el señor López Amor—, lo cual es necesario para el sector; flexible, en el que todos y cada uno nos sintamos identificados y reflejados, y que, por tanto, tenga una vocación de permanencia en un sector muy importante para la economía española que mueve miles y miles de millones de euros al año y miles de puestos de trabajo, que hasta ahora ha estado muy castigado por las modificaciones de un mundo globalizado y al que la crisis económica también está afectando. Nos consta —tanto el señor Ayala como el señor Seco han asistido a unas jornadas recientes celebradas con el sector en Cartagena— que le hemos dado satisfacción y los que estamos aquí —elegidos por los votos de los ciudadanos— no encontramos mayor satisfacción que la de oír al sector y ver que ellos también se sienten identificados y satisfechos de tener unos padres de la patria capaces de

actualizar su vida diaria a través de una norma moderna como la que vamos a aprobar aquí finalmente y que posibilite, por tanto, un impulso a ese sector tan necesitado de todo ello.

Quiero terminar reiterando el agradecimiento a todos los grupos, especialmente las palabras que me ha dirigido el ponente de CiU, señor Jané, al comienzo de su intervención, y felicitando a dos fantásticos juristas y compañeros del Grupo Parlamentario Socialista, que han sido Jesús Quijano y Óscar Seco, ponentes conmigo, que han facilitado el trabajo extraordinariamente por su sapiencia y el enorme conocimiento que han demostrado y que me han hecho —viniendo yo desde Fomento— muy fácil, el trabajo puesto que ellos han sabido llevar con una enorme maestría —y les felicito— toda la labor que hemos hecho durante estos meses conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene ahora la palabra, también en nombre del Grupo Socialista, el señor Seco Revilla.

El señor **SECO REVILLA**: Me uno a la satisfacción general por el consenso alcanzado en los aspectos fundamentales de este proyecto y quiero agradecer, como no podía ser de otra forma, los trabajos que entre todos los portavoces y miembros de la ponencia se han realizado. Intervengo en este trámite de debate para condensar lo que han sido los extensos trabajos de la ponencia en relación con las 192 enmiendas presentadas y su resultado, hasta el punto que el informe de la ponencia que hoy se presenta a examen de SS.SS. en esta Comisión depara un texto con significativas variaciones respecto al proyecto de ley tal como fue aprobado por el Consejo de Ministros, y en mi opinión significativamente mejorado, lo que creo merece el consenso de todos los grupos.

En relación con las enmiendas formuladas por el Grupo Mixto, quiero señalar que se han aceptado diversas enmiendas que afectan a aspectos sustantivos de la ley. Uno de ellos es el cambio de imperatividad relativa de las normas del proyecto por la naturaleza dispositiva con excepciones, siempre con protección hacia la parte más débil en la contratación, en muchos casos el porteador —así se ha visto en la enmienda 41— o el adherente —como aparece en la enmienda 61—, pero manteniendo que las normas sobre la responsabilidad y sus límites tienen en todo caso carácter imperativo.

En relación con las enmiendas propuestas por el Grupo de Esquerra Republicana-Izquierda Unida señalaré que se han admitido enmiendas significativas y de gran calado, como la enmienda 39, que pormenoriza la excepción a la regla establecida en el artículo 5, relativa a la presunción de contratación en nombre propio, en el sentido de indicarse expresamente en el momento de contratar la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata. Sobre este tema volveré más adelante al referirme a las enmiendas 118 del Grupo Popular y 131 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Igualmente significativa ha sido la precisión al concepto de envío o remesa en el artículo 7 hecho a través de la enmienda 41. Otras enmiendas han incorporado menciones obligatorias en la carta de porte y se ha dado nueva relación respecto a los plazos de puesta a disposición del vehículo para el transporte.

En lo que concierne a las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), diré que se han aceptado íntegramente seis y han sido objeto de transaccionales para el consenso otras veinte. Entre las enmiendas que hemos rechazado consta expresamente — seguiré el orden, a poder ser, que ha seguido el portavoz de CiU— la 141, rechazada porque desde nuestro punto de vista pretende invertir la disposición de una facultad de elección a favor del transportista en caso de que el cargador incumpliera su obligación de puesta a disposición de la mercancía, lo que no es factible en los términos en que queda redactada la enmienda, pues generalizaría la indemnización por el precio de transporte y dejaría sin uso la alternativa que por definición es más onerosa. Se ha rechazado también la 145, que da entrada, como hizo la LOT, al concepto de carga fraccionada y que ha dado lugar a lo largo de su vida a interpretaciones diversas y ha generado más confusión en el ámbito comercial, por lo que el proyecto ha optado con buen criterio por otros conceptos, como el de paquetería o pequeños envíos de mercancía. La enmienda 148, a la que se ha referido expresamente el señor Jané, pretende hacer responsable de la paralización por carga o descarga al expedidor y al destinatario, que son por definición sujetos ajenos a la relación contractual en la que se fija el lugar y hora de carga. Por ese motivo abogamos también por rechazar esta enmienda. Ha defendido también la enmienda 150, que desde nuestro punto de vista es innecesaria e inservible, ya que los defectos de embalaje de las mercancías constituyen una presunción de exoneración que ya está prevista en el artículo 49.1.b) del proyecto, por lo que es una enmienda radicalmente innecesaria.

La enmienda 168, que plantea establecer un régimen de excepción de responsabilidad para el transportista en los supuestos de accidente en la vía pública, de auxilio y rescate, tiene desde nuestro punto de vista dos serias objeciones. La primera es que rompe la uniformidad de las reglas del CMR en la determinación de las exenciones de responsabilidad, y por otra parte no se ve por qué el transportista se va a ver exonerado de responsabilidad por cualquier daño o pérdida que pueda sufrir el vehículo desde que le es entregado y retirado de la vía pública. Una enmienda significativa es la 176 al artículo 62, cuyo rechazo vamos a defender en esta Comisión. Los límites de responsabilidad del porteador a que se refiere el artículo 62 no deben aplicarse en ningún caso cuando la actuación que ha dado lugar a la pérdida, avería o retraso se deba a mala fe o culpa muy grave del porteador, conforme establece la normativa internacional, la normativa interna y la jurisprudencia sobre estas cuestiones. El artículo 29 del CMR en concreto establece la posibilidad de eximir del límite de responsabilidad al supuesto de

culpa equiparada al dolo, que en nuestro ordenamiento se aquilata en la conocida culpa con previsión en el ámbito del derecho penal y da entrada en nuestro ordenamiento a la categoría de temeridad unida a la conciencia de la probabilidad que recoge el proyecto en su artículo 62 y cuyo concepto pretende dar acogida a la interpretación expansiva que respecto del dolo en los supuestos del transporte ha venido haciendo nuestra jurisprudencia interpretando el artículo 23 de la LOT.

En relación con la enmienda 192, a la que se ha referido el portavoz de CiU, ha sido objeto de transacción y se ha recogido la nota de gratuidad que pedía. El párrafo segundo queda como lo planteaba la propia enmienda 192 de CiU y como aparece igualmente en el artículo 5.2 del proyecto de ley, y creemos que ese tiene que ser el resultado definitivo. Lo que no nos parece de recibo —y creo que afectuosamente debo reconvenir al señor Jané, que aunque no está presente estoy seguro de que leerá el «Diario de Sesiones» en su momento— es que, una vez que se ha llegado a un acuerdo sobre el artículo 5, apartados 1 y 2, sobre la base de la propia propuesta que él ha formalizado en la enmienda 192, pretenda sustituir el apartado 2 del artículo 5 mediante otra enmienda contradictoria, que es la 131. Podría contestarle simplemente leyéndole su propia justificación a la enmienda 192, en la que él mismo se refiere a que la adición del punto 2 resulta de que todo aquel que asume obligaciones de porteador, bien ejecute el transporte con medios propios o ajenos, se reputa empresario transportista. Basta con esto para entender que no tiene ningún sentido, o al menos es contrario a la buena fe, en el sentido que ampara la prohibición de no ir contra los propios actos que forma parte del principio de buena fe, establecer en la enmienda 131 la antítesis de la 192, que tiene transaccionada con el Grupo Socialista.

En relación con las enmiendas propuestas por el Grupo Parlamentario Popular se significa que se ha hecho un similar esfuerzo de consenso por nuestra parte. De las 30 enmiendas formuladas, ha resultado que se han transaccionado 20, y ahora 21 con la nueva transacción que aportaremos al artículo 111. El debate ha versado sobre cuestiones de fondo y también terminológicas, como ha sido el caso introducido por la enmienda 95, de estudiar la posibilidad de sustituir el término tradicional de porteador que utiliza el proyecto por el de transportista, de uso más común; sin embargo, ha prevalecido el criterio de que no son sinónimos, haciendo referencia este a quien opera el transporte por sí mismo y con sus medios. También se puede dar relevancia al debate en torno a la sustantividad del papel del expedidor en la contratación, como ha sido a través de las enmiendas 117 y 121.

En el debate en conjunto con el resto de los grupos y atendiendo a enmiendas de distintos de ellos, en la 106 del Grupo Parlamentario Popular se ha consensuado el límite de responsabilidad por pérdida o avería equivalente a un tercio del Iprem diario que actualiza una cantidad aproximada a los 5,86 euros por kilo de peso

bruto de mercancía a los 4,5 euros que se fijó en su día en la LOT de 2003. La referencia al Iprem-día, que ya viene utilizada en el artículo 22 por el supuesto de indemnización, mejora notablemente la referencia en los derechos especiales de giro que han sido suprimidos del proyecto. La enmienda 110, pretende suprimir el capítulo de mudanza por completo, y desde nuestro punto de vista nadie necesitaría desmontar o embalar muebles si no hubiera decidido trasladarlos de un sitio a otro. Lo que el usuario de un transporte de mudanzas necesita es que sus muebles se lleven de un lugar a otro, para lo cual es preciso embalarlos. Lo esencial de ese contrato es el transporte. No solo lo considera así nuestra legislación sino la de toda la Unión Europea y la internacional, que han considerado siempre las mudanzas como un supuesto más del transporte terrestre. Con la supresión que hoy plantea el Grupo Parlamentario Popular a través de la enmienda 110 dejarían de ser de aplicación general las normas generales del proyecto y desaparecería cualquier tipo de mención a las especificidades que el transporte de mudanzas plantea. Si la enmienda prospera, el efecto que lograríamos no es que regulen en un cuerpo distinto, sino la aplicación de las normas generales de la ley que estudiamos a un supuesto que presenta especificidades suficientes como para justificar un capítulo distinto en la ley. La enmienda 120 al artículo 8 carece de sentido, una vez que se ha aceptado una transacción a través de la enmienda 41 al artículo 7 con Esquerra Republicana y que además subsume la enmienda 134 de Convergència i Unió que da una nueva redacción al concepto de envío o remesa y hace inservible un concepto de expedición que es innecesario desde que se aprobaron las últimas condiciones generales de la contratación del transporte de mercancías por carretera, por tanto, inútil a los efectos de reflejar el concepto de expedición en el contrato de transporte continuado.

Por último, se presentan en este momento tres enmiendas transaccionales a la 182 y a la 192 de Convergència i Unió, y a la 111 del Grupo Parlamentario Popular. Se han incorporado dos correcciones técnicas al informe de la ponencia que ha introducido el letrado y cuya aprobación creemos necesaria en este acto. Una es relativa al artículo 57 del proyecto de ley en el sentido de utilizar el Iprem en lugar de los derechos especiales de giro y, otra, la necesidad de asegurar la coherencia en el párrafo sexto del apartado tercero del preámbulo, en el artículo 62 y en el artículo 79, en función de cómo quede redactada la mención del artículo 62. Es decir, si el artículo 62 establece dolo más temeridad con conciencia de la probabilidad, esa debiera ser la redacción que se extienda al preámbulo y al artículo 79, y cualquier otra redacción que se diera sería la que debiera figurar en esos artículos.

El señor **PRESIDENTE**: Les agradecería que me dieran todas las transacciones que han anunciado para dar conocimiento a la Comisión. Veo que los grupos

están todos en debida formación y presencia, disponibles para iniciar el trámite de votaciones.

Vamos a comenzar las votaciones. En primer lugar les informo de que las enmiendas números 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 35, 36, 59, 62 y 63 de las señoras Díez González y Oramas González-Moro, del Grupo Mixto, han sido retiradas y, por tanto, no se someterán a votación.

Vamos a someter a votación todas las enmiendas que quedan vivas del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, que son las números 37, 38, 40, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 77, 78, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91 y 92.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 34; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco que quedan vivas, que son las números 6, 9, 12, 14, 17 y 18.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 34.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (**El señor López-Amor García pide la palabra.**)

Señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Señor presidente, pedimos votación separada de la 176.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

Les anuncio que hay dos enmiendas, que son las números 182 y 192, que tienen transacciones y se votarán en su momento las transaccionales respectivas.

Someteremos a votación, en primer lugar, las enmiendas números 131, 133, 134, 138, 140, 142, 143, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 164, 166, 168, 169, 171, 173, 179, 180, 183, 185, 186, 187, 189, 190 y 191.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 34.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Sometemos a votación la enmienda número 176.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Veo tanta unanimidad que después de sus intervenciones voy a elevar a la comisión de condecoraciones una petición especial.

Vamos a someter a votación ahora las enmiendas 108, 110, 115, 118, 119 y 120 del Grupo Parlamentario Popular. Les informo de que a la enmienda número 111 hay presentada una transacción.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación vamos a someter a votación las enmiendas transaccionales. En primer lugar, enmienda transaccional a la 192 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y 39 del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, que es enmienda transaccional al artículo 5, apartados 1 y 2. Procedo a leerla. Uno: Los contratos de transporte de mercancías se presuponen celebrados en nombre propio. Excepcionalmente podrá alegarse la contratación en nombre ajeno cuando se acredite que así se había hecho constar de forma expresa y suficiente en el momento de contratar, indicando la identidad de la persona en cuyo nombre se contrata y que la intermediación se realizó con carácter gratuito. Dos: Los empresarios transportistas, las cooperativas de trabajo asociado dedicadas al transporte, las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización de transportes, los operadores y agencias de transporte, los transitarios, los almacenistas distribuidores, los operadores logísticos, así como cualesquiera otros que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación solo podrán contratarlos en nombre propio. Esta es la transacción que votamos.

**Efectuada la votación, dijo**

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

A continuación sometemos a votación otra transacción, que es a la enmienda 182 de Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), al artículo 76, apartado 1. La leo: La responsabilidad del porteador por daños o pérdida de los bienes transportados no podrá exceder de veinte veces el indicador público de efectos múltiples día por cada metro cúbico del espacio de carga necesario para el cumplimiento del contrato.

**Efectuada la votación, dijo**

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

A continuación votamos la enmienda transaccional a la enmienda 111 del Grupo Parlamentario Popular. Se refiere al artículo 79, apartado 3, párrafo primero. Dice lo siguiente: La prescripción de las acciones surgidas del contrato de transporte se interrumpirán por las causas señaladas con carácter general para las acciones procedentes de los contratos mercantiles.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a informar ahora de unas correcciones técnicas para que se incorporen al informe. La primera, al haberse modificado el artículo 57 del proyecto de ley, en el sentido de utilizar el Iprem en lugar de los derechos especiales de giro como unidad para calcular el límite de las indemnizaciones, y con el fin de asegurar la coherencia del texto, se deben modificar los siguientes extremos: eliminar el párrafo quinto del apartado 3 del preámbulo de la ley. Por último, se debe eliminar la disposición adicional primera, referida a los derechos especiales de giro y que con las modificaciones anteriores pierde sentido. Están de acuerdo en estas correcciones técnicas.

A continuación, una última corrección técnica también, que es la que se refiere a la aprobación de la enmienda 176 y, por tanto, es concordante esa corrección técnica con la aprobación que acaban de hacer SS.SS, respecto de la enmienda 176. En el caso de que la expresión incluida en el artículo 62 se modifique, como ha ocurrido, el resultado de dicha modificación se trasladará también al párrafo sexto del apartado tercero del preámbulo y al artículo 79. Están también de acuerdo, sus señorías.

Procedemos a votar el texto del proyecto de ley.

**Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad. Quiero felicitar una vez más a los ponentes. Señorías, propondremos a la comisión de condecoraciones de la Mesa del Congreso una mención especial. Quiero expresar nuestro agradecimiento a los medios de comunicación, a los servicios de la Cámara y a todas y a todos ustedes.

Se levanta la sesión.

**Era la una y veinticinco minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

