



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

X LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

21 de abril de 2014

Núm. 73-2

Pág. 1

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000073 Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas presentadas en relación con el Proyecto de Ley de Navegación Marítima, así como del índice de enmiendas al articulado.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de abril de 2014.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

ENMIENDA NÚM. 1

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural presenta la siguiente enmienda a la totalidad de devolución al Gobierno del Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de marzo de 2014.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

Enmienda a la totalidad de devolución

JUSTIFICACIÓN

Este es el tercer Proyecto de Ley de Navegación marítima que se remite a las Cortes Generales en la última década, decaendo los anteriores de 2006 y 2008 al finalizar las legislaturas sin tramitarse. Difícilmente puede cuestionarse la necesidad de actualizar y armonizar nuestro Derecho marítimo. La oportunidad e, incluso, la necesidad de sustituir el Libro III del Código de Comercio de 1885 están fuera de duda ya que este último no responde en absoluto a la realidad social y económica de la navegación del siglo XXI y, en lo legislativo, se ha visto sobrepasado por la aparición de numerosos Tratados Internacionales. Lo que resulta incomprensible es que la tramitación de los proyectos de ley, con cambios de rumbo, se haya paralizado tanto en la VIII como en la IX legislatura. Sin embargo, este nuevo Proyecto de Ley, ahora objeto de enmienda a su totalidad, presenta importantes deficiencias y carencias en reforma del Derecho marítimo español y su coordinación con el Derecho Marítimo Internacional.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Este nuevo Proyecto de Ley, cuyos orígenes se remontan al año 2004, se construye en base a la indudable necesidad de sustituir los contenidos del libro III del Código de Comercio (1885) muchos de los cuales aún vigentes, por una legislación acorde con la evolución experimentada tanto por el sector marítimo como por todos los sectores y actividades conexas, en el largo periodo comprendido entre su entrada en vigor y el momento actual.

Es indudable que habrá que ajustar nuestra legislación a los imperativos derivados de los convenios, protocolos y normas internacionales que por haber sido suscritos por España o por razones de pertenencia a la UE estamos obligados a incorporar y cumplir. Sin embargo, lejos de contribuir a ese objetivo apremiante de dotar a la Marina Civil de un cuerpo normativo que integre en nuestro ordenamiento marítimo ese conjunto de normas dispersas, el nuevo proyecto abunda en la dispersión y en la confusión.

Se renuncia a formular un Proyecto de Ley de la Marina Civil, que es lo que requiere España, a pesar de los años transcurridos desde la llegada de la «democracia». Sin embargo, se incurre en el error de conservar la vigente Ley de Puertos y Marina Mercante (Ley 27/1992), con lo que se consigue duplicar, solapar, y contribuir al marasmo legislativo.

Conviene recordar al respecto que la mencionada Ley de Puertos, transcurridas más de dos décadas desde su entrada en vigor, arroja un saldo muy negativo para la marina civil española y de un modo muy especial para la marina mercante y la pesca. Así pues estamos ante un proyecto que no resulta ni positivo ni técnicamente justificable.

Basta una lectura de los índices de materias incluidos en la vigente Ley de Puertos (texto refundido de 2011 y las modificaciones introducidas en 2014) y el de este nuevo Proyecto de Ley, para justificar las razones que se esgrimen en esta enmienda de totalidad.

En primer lugar, el nuevo Proyecto de Ley no viene avalado por un análisis previo de los sectores que se verían afectados por su implantación, es decir, por un informe en el que se analice con el debido rigor e independencia la situación de los diferentes sectores directamente afectados, como lo son la marina mercante, la pesca, la marina científica y de investigación, los servicios de búsqueda y rescate, los de vigilancia, control, los servicios auxiliares de obras marítimas, la marina de recreo y sus puertos, los de prospección y explotación de recursos del lecho y subsuelo marino y otros incluibles en estas actividades. De haberse llevado a cabo tales trabajos, se concluiría fácilmente que la citada ley lejos de conseguir sus objetivos, ha supuesto un progresivo retroceso de la flota civil en términos cuantitativos y en otros muchos aspectos cualitativos. A modo de resumen los resultados se traducen en: pérdida de mercados, graves desequilibrios en la balanza de fletes, incremento relativo del número y gravedad de los accidentes registrados en la flota civil y en las costas españolas, pérdida neta de empleo, progresiva desprofesionalización del sector, esquilme de caladeros, graves irregularidades en la construcción y registro de buques pesqueros, confusión de competencias, derroche de recursos en infraestructuras sobredimensionadas y ociosas, cierre de astilleros, creación de un cuerpo técnico de marina civil adulterado, que ha permitido aberraciones de tal calibre como que un funcionario de correos ejerciese durante años como capitán marítimo, etc. Por otra parte, la transferencia de competencias netamente náuticas (balizamientos, practicaje, remolques, señalización de fondeaderos, etc.) a Puertos del Estado no solo no han mejorado la eficacia y el mejor control del tráfico marítimo, sino que han dado lugar a numerosas situaciones de riesgo, que en más de una ocasión han derivado en graves accidentes (por ejemplo la sucesión de accidentes en la bahía de Algeciras (Samotrakis, Tawe, Sierra Nava, etc.). Otro tanto ocurre con los servicios costeros (Sasemar, Guardia Civil del Mar, Vigilancia Aduanera, Cruz Roja, Bomberos, Armada, etc.)

En definitiva, el matrimonio forzado de la Marina Mercante —en realidad, Marina Civil— con Puertos del Estado ha resultado negativo para la Marina Civil y excesivamente caro para las arcas del Estado, terminando éste obligado a la venta de faros y a la privatización de instalaciones portuarias para hacer frente a la evidente pérdida de competitividad y ruina financiera.

Así pues, no hay razones para mantener esa ley, por lo que procede extraer de la misma los contenidos relativos a la Marina Civil y rescatar aquellas competencias netamente náuticas que han sido injustificadamente transferidas a Puertos del Estado.

A juicio de nuestro Grupo Parlamentario, este debe ser el punto de inicio, a partir del cual debiera redactarse un nuevo Proyecto de Ley integrador que ordene y regule el conjunto de competencias y materias propias de la Marina Civil, sin menoscabo de las que legalmente correspondan a otros departamentos o sean compartidas con ellos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Estamos ante un Proyecto de Ley claramente regresivo. Lejos de defender el interés general, viene a satisfacer y consolidar determinados intereses y privilegios de casta implantados durante la dictadura franquista.

Por encima de sus objetivos formales, lo que caracteriza a este Proyecto de Ley es la desaparición del mismo o, al menos, el debilitamiento de la proyección pública del régimen de la navegación. En este sentido, resulta especialmente llamativo que en el presente Proyecto de Ley hayan desaparecido cuestiones de gran importancia que sí eran recogidas en anteriores Proyectos de Ley.

El alcance de este proyecto queda patente tanto en su exposición de motivos como en su parte dispositiva, pues si bien trata de establecer un pretendido ordenamiento armonizado del ámbito propio de la Marina Civil, se prescinde por completo de cualquier referencia a ésta, camuflando bajo el simple título de Proyecto de Ley de Navegación Marítima, lo que en realidad supone una reforma encubierta y larvada de la Administración Marítima, apuntando a la consolidación de privilegios tecnoburocráticos y a la re-militarización de una parte importante de las competencias de la Marina Civil.

A lo largo de sus capítulos se juega intencionadamente con las referencias a la Administración Marítima, Capitanía Marítima, Administración Portuaria, etc. sin definir exactamente cuál es el significado y ámbito competencial de cada una de ellas. En tal sentido, se trata de una ley regresiva.

Aunque el mencionado proyecto afecta directamente a los profesionales de Marina Civil, y de un modo especial a los capitanes de los buques, éstos no han sido tenidos en cuenta en ningún momento, siendo buena prueba de ello que esta Asociación, a pesar de ser un claro referente con más de veinte años de trabajo continuado, no ha sido invitada a participar en la elaboración del Anteproyecto en momento alguno.

Por otra parte, el Proyecto de Ley presenta marcados tintes mercantilistas, tecnoburocráticos y militaristas. Evidencia marcadas asimetrías en el desarrollo de los diferentes aspectos que aborda, llegando en algunos casos al detalle propio de un reglamento, mientras que en otros de mayor trascendencia se queda en lo meramente enunciativo, cuando no siembra la confusión. Por ejemplo, en los aspectos relativos al Despacho de buques, inspecciones, que son piezas esenciales para controlar y garantizar la seguridad de la vida humana en la mar, ocurre todo lo contrario, de tal modo que todo queda en una especie de indefinición, dejando al posterior desarrollo reglamentario la definición de cuestiones que por su propia naturaleza y por ser elementos perfectamente definidos en los convenios suscritos por España, no dejan el pretendido margen para la especulación interpretativa.

Entrando a valorar algunas materias concretas que presentan importantes deficiencias o lagunas en articulado del Proyecto de Ley, podemos señalar:

1) Sobre buques, embarcaciones y artefactos navales.

La pobreza de las definiciones, o la ausencia de ellas, es un buen síntoma de la filosofía que predomina en el articulado. Se crean condiciones propicias para la confusión y la interpretación subjetiva, lo que dará lugar a la merma de la seguridad marítima en su más amplio sentido.

En el proyecto, se incluye como absurda innovación la diferenciación jurídica entre buque y embarcación, no en base a criterios técnicos que se justifiquen, sino presumiblemente a intereses de los sectores empresariales, especialmente de los armadores vinculados al negocio naviero, con la pretensión de eludir o disminuir los necesarios controles administrativos y las consecuencias derivadas de los mismos.

2) Seguridad marítima, nombramiento y cese del capitán.

La regulación de la seguridad marítima es decepcionante. El régimen del practicaaje ha quedado reducida a una mínima mención, totalmente insuficiente para la importancia que tiene. Se echa de menos una referencia más sustantiva y concreta al carácter obligatorio del servicio de practicaaje. Otro tanto puede decirse de las vías de navegación y servicios de tráfico marítimo.

El proyecto no garantiza la protección jurídica de los derechos de quienes ejercen su profesión en la mar. Trata al capitán como si fuese un profesional cargado de responsabilidades, pero menor de edad a juzgar por su falta de autonomía y la tutela indirecta a la que se le somete.

El capitán es el máximo responsable de la navegación y de la seguridad de la navegación, de la dotación, del barco y de la carga, pero según los términos del proyecto, ha de aceptar que embarquen a personas que a su juicio no cumplen los requisitos de idoneidad para ocupar un puesto de responsabilidad a bordo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Del mismo modo, otra cuestión importante es la regulación relativa al nombramiento y cese de los capitanes, donde se traduce una concepción casi dictatorial de las relaciones laborales en la mar. El artículo 174 consagra el principio de que el capitán es cargo de confianza y por tanto puede ser despedido por el armador cuando considere que ha perdido dicha confianza. En el artículo 184 se pretende muy tímidamente proteger al capitán de las represalias del armador cuando aquel haya tomado una decisión técnica, razonable y necesaria para la seguridad y la protección del medio marino, que no coincida con los intereses del armador. Es imprescindible acentuar la norma de protección.

El capitán ha de obedecer ciegamente, salvo casos de fuerza mayor, las órdenes que le vengán dadas por cualquier funcionario público, aunque éste carezca del rango y los conocimientos náuticos o técnicos requeridos en cada caso. En algunos aspectos como el del abandono del buque, se retorna a la idea de que el capitán deba anteponer los intereses del naviero a su propia vida, debiendo permanecer a bordo hasta que se pierda la «última esperanza de salvar el barco», lo que no deja de ser una frase propia de las leyes de Oleron, pero carente de sentido en los tiempos actuales. El capitán debe hacer cuanto sea posible por evitar las situaciones de riesgo, y en caso que surja una situación en la que considere que se debe abandonar el barco, ha de decretar el abandono del mismo, dirigiendo las operaciones necesarias para facilitar la evacuación con los menores daños posibles para las personas, el buque y la carga, pero nunca más allá de su propia integridad y seguridad.

3) Salvamento de vidas en el mar.

Se ha eliminado el capítulo VII del Proyecto de Ley de 2008, «De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar». La referencia a la legislación internacional suena a broma. Así, se pierde una nueva oportunidad para modernizar y actualizar nuestro sistema de gestión y decisión ante siniestros marítimos. Desaparece cualquier mención a los servicios públicos de búsqueda y salvamento marítimo, los Planes Nacionales de Salvamento. Está claro que para este Gobierno el salvamento de la vida en el mar no es una prioridad y su posición pasa por mantener el obsoleto Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental de 2001, que no se aplicó en el siniestro del PRESTIGE. Pero además este Proyecto de Ley sería el marco idóneo para regular el modelo SOSREP (Secretary of States Representative for Maritime Salvage and Intervention). En el sector de la seguridad marítima y el salvamento se coincide de forma unánime en señalar este modelo como el mejor posible: una figura técnica que toma decisiones por encima de las autoridades portuarias, marítimas, locales y autonómicas sobre qué hacer en caso de accidente grave.

4) Lucha contra la contaminación marítima.

La lucha contra la contaminación marítima se ve muy diluida y los deberes de la Administración se ven difuminados. Además tampoco se contempla el diseño de un nuevo Plan de Contingencias por contaminación marina accidental que mejore y modernice el actual. Finalmente lo sucedido con la contaminación derivada de la explotación de recursos naturales en la mar dice, a las claras, que la intención de este gobierno es eliminar cualquier control legal al fracking y la extracción de petróleo en Baleares, Comunidad Valenciana y Canarias. Lo mismo sucede con los Planes de preparación y lucha contra la contaminación y las obligaciones de notificar actos de contaminación. Y el artículo 384 a la legislación nacional se olvida de la legislación internacional sobre la materia.

La exigencia de que la contaminación sea intencional y grave ata las manos de los Poderes Públicos en su lucha contra la contaminación producida cuando se ejercite el derecho de paso inocente.

5) Nacionalidad de las dotaciones.

Otro aspecto rechazable es la extensión de la norma del 50 por ciento de tripulantes extranjeros a todos los buques nacionales (artículo 162), que infringe el Laudo que sustituyó a la Ordenanza de la Marina Mercante. Hasta ahora ese privilegio sólo regía para los buques registrados en el segundo Registro (el Registro canario, con sede en Las Palmas). Extenderlo a todos los buques quiere decir que en un futuro próximo a los buques del segundo registro les permitirán contratar a la totalidad de los tripulantes en otros países, con condiciones laborales precarias y, como consecuencia, degradará las condiciones laborales de los tripulantes españoles.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

6) Arqueología submarina.

El capítulo dedicado a los hallazgos y extracciones del fondo del mar (arqueología submarina), otorga el poder decisorio sobre la materia a la Armada. El pre-legislador, sin duda, está pensando en el episodio del tesoro extraído por el ODISSEY de un viejo galeón español. En principio, no merece una valoración negativa la intervención de la Armada, pero sería imprescindible introducir la creación de un órgano civil que comparta con la Armada esa responsabilidad. Además, en ese órgano civil deberían participar las asociaciones e instituciones científicas y profesionales dedicadas a la arqueología submarina. Por tanto, el Proyecto de Ley en su redacción actual, está desenfocado en esta materia, entregado a la actuación de la armada, sin colaboración civil especializada, ni control de ningún tipo.

7) Falta de transparencia.

Hay que señalar importantes carencias y omisiones en su contenido, por ejemplo en cuanto a la publicación de datos, transparencia, memorias, etc.

8) Siniestralidad de la flota española.

Hay una manifiesta ausencia de las reformas requeridas para superar los altos índices de siniestralidad de la flota española.

9) Estructuras administrativas y titulaciones profesionales.

El proyecto ni crea las estructuras administrativas adecuadas para garantizar el sistema de seguridad marítima y la preservación del medio ambiente marino, ni garantiza los niveles académicos, ni la titulación profesional, ni el grado de especialización náutica, ni la experiencia profesional requerida, que son exigibles a los funcionarios que han de ejercer funciones específicamente náuticas: despacho de buques, inspecciones de los sistemas de navegación, estiba y seguridad de la carga, determinación de dotaciones, titulaciones, formulación de cursos, etc.

No se modifica el Cuerpo Técnico de la Marina Civil.

Se deberían incluir nuevos requisitos para impedir que puedan ejercer el papel de Capitanes marítimos aquellos funcionarios que no estén en condiciones de acreditar su titulación superior náutica y su experiencia de navegación en buques civiles que no sean de recreo.

10) Corporativismo.

Huye de cualquier referencia específica a los convenios y normas que debe cumplir y hacer cumplir el Estado español, recurriendo por el contrario confusos enunciados con la presumible expectativa de un posterior desarrollo reglamentario a satisfacción de los corporativismos conservadores interesados en tales formulaciones dispositivas.

11) Privatización de la seguridad marítima.

Se aboga claramente por la privatización de la seguridad marítima, asignando competencias en la materia a las sociedades de clasificación de buques, lo que no deja de causar sorpresa después de la catástrofe del petrolero «Prestige» y de las denuncias oficiales formuladas contra dichas sociedades de Clasificación, y concretamente contra el «American Bureau», por parte del gobierno español.

12) Documentación: despacho de buques, el diario de navegación, el cuaderno de bitácora y el diario de máquinas.

En cuanto al despacho de buques, el diario de navegación, el cuaderno de bitácora y el diario de máquinas, es manifiesto el intento de reducir el ámbito de exigencias, y al mismo tiempo se pretende que la obligación de conservar dichos documentos se limite a un solo año, menospreciando quizás el valor probatorio de los mismos en casos de accidentes, lo que es muy significativo, ya que la investigación puede prolongarse durante años.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 6

13) Militarización.

Se mantiene la militarización de los buques civiles destinados a investigación, se mantienen militarizados los museos y archivos que contienen documentos esenciales de la historia de la marina civil, se mantiene el tribunal marítimo central, se mantiene militarizado el acceso a los pecios.

Por todo lo expuesto, queda sobradamente justificado el rechazo a este Proyecto de Ley y la consecuente presentación de esta enmienda a la totalidad.

A la Mesa de la Comisión de Justicia

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de Olaia Fernández Davila, Diputada por Pontevedra (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de marzo de 2014.—**M.^a Olaia Fernández Davila**, Diputada.—**Alfred Bosch i Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:

M.^a Olaia Fernández Davila
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional novena

De modificación.

Texto que se propone:

Se propone modificar el apartado 2 de la disposición adicional novena, que queda redactado de la siguiente manera:

«2. Los buques y embarcaciones incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o en aquellos Inventarios de Patrimonio Cultural reconocidos por las CCAA o declarados bienes de interés cultural... (continúa igual).»

JUSTIFICACIÓN

Con esta redacción se podrán incluir aquellas embarcaciones reconocidas a nivel de las CCAA de la manera que estimen oportuno. En el caso gallego, con esta modificación se pretende avanzar en el marco jurídico adecuado para las embarcaciones tradicionales gallegas.

A la Mesa de la Comisión de Justicia

El Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, a instancia de su Portavoz doña Rosa Díez González, al amparo de lo dispuesto en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de abril de 2014.—**Rosa María Díez González**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 7

ENMIENDA NÚM. 3

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión
Progreso y Democracia

A todo el texto del Proyecto de Ley

De adición.

Texto que se añade:

«Añadir la palabra embarcación a continuación de la palabra buque.»

JUSTIFICACIÓN

No es comprensible que se distinga entre buque y embarcación cuando posteriormente se regulan los negocios jurídicos relativos a los buques y sólo algunas veces se refiere a las embarcaciones. Es más apropiado distinguir, con carácter general, los buques y embarcaciones destinados a la náutica deportiva y de recreo de los destinados a actividades comerciales y regularlos de manera separada.

Se propone que siempre que la Ley se refiera a los buques se entenderán también incluidas las embarcaciones, salvo que la Ley las excluya de manera expresa.

ENMIENDA NÚM. 4

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión
Progreso y Democracia

Al artículo 189

De supresión.

Texto que se suprime:

«El contrato de arrendamiento de buque constará por escrito. ~~Sin embargo, no se exigirá el documento escrito para el arrendamiento de embarcaciones.»~~

JUSTIFICACIÓN

No es justificable que queden excluidas de exigir la documentación por escrito para el arrendamiento de embarcaciones.

ENMIENDA NÚM. 5

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión
Progreso y Democracia

Al artículo 192.3

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 8

Texto que se añade:

- «1.
- 2.
3. Este precepto tendrá carácter imperativo en los contratos de arrendamiento de buques y embarcaciones cuyo uso exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, **siendo nulo cualquier pacto que exonere al arrendador, total o parcialmente, de las obligaciones prescritas en este artículo.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 6

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión
Progreso y Democracia

Al artículo 194.2

De adición.

Texto que se añade:

- «1.
2. En los contratos de arrendamiento de los buques y embarcaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 192, son a cargo del arrendador las reparaciones necesarias para mantener la embarcación en estado de navegabilidad, salvo las debidas a culpa del arrendatario, **siendo nulo cualquier pacto que exonere al arrendador, total o parcialmente, de esta obligación.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 7

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión
Progreso y Democracia

Al artículo 197

De adición.

Texto que se añade:

- «El arrendatario está obligado a mantener indemne al arrendador de cualesquiera cargas y derechos a favor de terceros que nazcan con ocasión del uso del buque arrendado.
En el caso de los buques y embarcaciones a que se refiere el apartado 3 del artículo 192, esta obligación se limitará a los que sean consecuencia de dolo o culpa del arrendatario.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 9

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 8

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión
Progreso y Democracia

Al artículo 308

De adición.

Texto que se añade:

- «1.
- 2.
- 3.

4. Será nulo todo pacto entre las partes que limite o restrinja, total o parcialmente, los derechos de las partes reconocidos por las leyes.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 9

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión
Progreso y Democracia

Al artículo 309.2

De adición.

Texto que se añade:

- «1.

2. Si el retraso en la entrega o puesta a disposición es superior a cuarenta y ocho horas, además de la indemnización a que se refiere el párrafo anterior, el arrendatario podrá optar entre resolver el contrato o ampliarlo por un tiempo equivalente al retraso, **siendo nulo cualquier pacto que limite o reduzca la responsabilidad del arrendador.»**

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 10

ENMIENDA NÚM. 10

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión
Progreso y Democracia

Al artículo 309

De adición.

Texto que se añade:

«1.
2.

3. Si llegada la fecha convenida el arrendatario se retrasara en la devolución del buque o embarcación, estará obligado a indemnizar al arrendador una cantidad igual a la acordada para el retraso o puesta a disposición a que se refiere el apartado 1 de este artículo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 11

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión
Progreso y Democracia

Al artículo 313

De supresión.

Texto que se suprime:

«Artículo 313. Prescripción.

Las acciones derivadas del contrato de arrendamiento náutico ~~con dotación~~ prescriben en el plazo de un año, contado desde la fecha de la terminación del contrato o del desembarque definitivo del arrendatario y de sus acompañantes, si fuera posterior.»

JUSTIFICACIÓN

A fin de que el plazo de prescripción sea igual en todos los casos de arrendamiento.

ENMIENDA NÚM. 12

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Unión
Progreso y Democracia

Nueva disposición final

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 11

Texto que se añade:

Disposición final octava. Se modifica la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.

Uno. Se suprime la letra g) y h) del artículo 66.

1. Estará exenta del impuesto la primera matriculación definitiva o, en su caso, la circulación o utilización en España, de los siguientes medios de transporte:

~~«g) Las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos, que se afecten efectiva y exclusivamente al ejercicio de actividades de alquiler.~~

~~Esta exención quedará condicionada a las limitaciones y al cumplimiento de los requisitos establecidos para el alquiler de vehículos. En todo caso, se entenderá que no existe actividad de alquiler cuando la embarcación sea cedida por el titular para su arrendamiento, siempre que dicho titular o una persona a él vinculada reciba por cualquier título un derecho de uso total o parcial sobre la referida embarcación o sobre cualquier otra de la que sea titular el cesionario o una persona vinculada al cesionario. Para la aplicación de este párrafo se consideran personas vinculadas aquéllas en las que concurren las condiciones previstas en el artículo 79 de la Ley del Impuesto sobre el Valor Añadido.~~

~~h) Las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos cuya titularidad corresponda a escuelas deportivas náuticas reconocidos oficialmente por la Dirección General de la Marina Mercante y destinadas efectiva y exclusivamente al ejercicio de la actividad de enseñanza para el gobierno de las mismas.~~

~~No obstante, no perderán el derecho a la exención las embarcaciones y los buques de recreo o de deportes náuticos que gozando de esta exención se destinen tanto a la actividad de enseñanza como a la de alquiler, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en el segundo párrafo de la letra g) del apartado 1 de este artículo.»~~

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la ventaja fiscal de los buques de recreo o de deportes náuticos.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de abril de 2014.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 13

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nuevo número 4 al artículo 1

De adición.

Se propone añadir un nuevo número 4 en el artículo 1 del Proyecto, del siguiente tenor:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 12

«Artículo 1.4 Se incluirá la competencia prevista en el artículo 10 del Estatuto de Autonomía del País Vasco en materia de pesca en aguas interiores, marisqueo fluvial y lacustre.»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 14

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 4.2

De modificación.

Se propone añadir «in fine» en el número 2 del artículo 4 el siguiente texto:

«4.2 ... y otros de Estado, y las Comunidades Autónomas con competencia en la materia.»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 15

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 9.1

De modificación.

Se modifica el texto de la siguiente forma:

«Artículo. 9.1 ... Con independencia... a la Administración Marítima competente... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 16

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 18.3

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 13

Se modifica el número 3 quedando el texto con el siguiente tenor:

«Artículo 18.3 Reglamentariamente, y por la Administración General del Estado o por las Comunidades Autónomas con competencia en la materia, se regulará el.... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 17

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 24.4

De modificación.

Se modifica el texto de la siguiente forma:

«Artículo 24.4 Salvo autorización de la Administración pesquera competente, los buques... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 18

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 26

De modificación.

Se propone:

«Artículo 26. La Administración autorizante, mediante resolución motivada, podrá ordenar... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Razones vinculadas al Principio de Seguridad Jurídica obstativas de la arbitrariedad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 14

ENMIENDA NÚM. 19

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nuevo párrafo al artículo 32

De adición.

Se añade, al final del artículo 32, un nuevo párrafo con el siguiente tenor:

«Artículo 32.

Siguiendo las recomendaciones del II Panel de Expertos de Naciones Unidas, sobre el cambio climático.»

JUSTIFICACIÓN

Conviene incorporar en esta Ley las cuestiones relativas al cambio climático.

ENMIENDA NÚM. 20

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 36.1

De modificación.

Se modifica el texto de la siguiente forma:

«Artículo 36.1 Las Administraciones Marítimas competentes harán todo lo posible... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 21

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 61

De modificación.

Se propone la siguiente modificación del texto:

«Artículo 61. Accesorios.

Son accesorios los elementos consumibles o no adscritos al buque de un modo temporal.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 15

JUSTIFICACIÓN

El carácter accesorio no está vinculado a la naturaleza consumible o no del bien.

ENMIENDA NÚM. 22

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Nuevo número 3 al artículo 65

De adición.

Se adiciona un nuevo número 3 en el artículo 65, con el siguiente texto:

«Artículo 65

3 En el ámbito de las competencias autonómicas, las titularidades y gravámenes previstos en este precepto se inscribirán en un registro autonómico en lo atinente a las competencias autonómicas en esta materia.»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 23

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 75

De modificación.

Se propone la siguiente modificación:

«Artículo 75. El contenido de los Registros se presume exacto y válido. Los asientos de los Registros... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

El plural acredita la existencia de Registros Estatales o Autonómicos.

ENMIENDA NÚM. 24

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 98

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 16

Se modifica:

«Artículo 98. Control de la seguridad de los buques.

El control técnico de los requisitos... las Administraciones Marítimas... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 25

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al artículo 99

De modificación.

Se añade al texto «in fine»:

«Artículo 99. Coste de las inspecciones.

Las inspecciones... resulten injustificadas mediante resolución fundada y acreditativa de dicha falta de justificación.»

JUSTIFICACIÓN

Razones de seguridad jurídica.

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, presenta las siguientes enmiendas parciales al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de abril de 2014.—**Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

ENMIENDA NÚM. 26

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA,
CHA: La Izquierda Plural

A la exposición de motivos

De adición.

Se propone añadir a continuación de «... tanto en el Convenio Internacional de... como en el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (CTM o MLC 2006), todos ellos vigentes» el siguiente texto:

«Este último Convenio, que entró en vigor en España el día 20 de agosto de 2013, exige para su debida aplicación el rango de Ley para determinadas cláusulas obligatorias permitiendo en otras una mayor flexibilidad aunque obligando en estos casos a consultar previamente con las organizaciones representativas de armadores y gente de mar. El hecho, por otra parte, de que el

presente Proyecto se proponga una reforma amplia del Derecho Marítimo español contemplando, como se señala en la Parte I de esta Exposición de Motivos, «todos sus aspectos» y acometiendo una renovación que responda a la «imprescindible coordinación con el Derecho Marítimo Internacional» obliga a recoger en el texto legislativo aquellas materias que vienen exigidas por el citado Convenio (BOE del 22 de enero de 2013) o cuya inclusión en la futura Ley sea recomendable a efectos de la mencionada integración del ordenamiento marítimo español.»

JUSTIFICACIÓN

El propósito de integración en un solo texto legal de las principales materias que componen el ordenamiento jurídico de la navegación marítima quedaría incompleto en el caso de excluirse de aquél el denominado internacionalmente «cuarto pilar» constituido por el Convenio de Trabajo Marítimo de la OIT, que se articula de manera indisoluble en el contexto internacional con los Convenios MARPOL 73/78, SOLAS 74/78 y STCW 78/95 de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El grado de desarrollo del derecho marítimo internacional se completa hasta el momento con la expresa exigencia para la navegabilidad de un buque, mercante o de pasaje, de la condición de cumplimiento de determinados estándares laborales mínimos establecidos en el CTM, adoptados de forma tripartita consensuada en la Conferencia de Ginebra de febrero de 2006 y cuya trascendencia fue reconocida por España al ser el primer país europeo en ratificarlo. En el derecho marítimo se integra, por tanto, junto a la mercantil clásica la rama laboral.

La práctica omisión que se hace en el Proyecto de Ley presentado por el Gobierno de los requisitos laborales que deben tenerse en cuenta en la navegación marítima de la flota mercante española y de cruceros o vigilados en nuestros puertos por aplicación del principio de «trato no más favorable» a barcos con bandera de países que no hayan ratificado el CTM no parece justificada si se tiene en cuenta:

1. España forma parte del Paris MOU (Memorandum of Understanding) que incluye ya el control y aplicación del CTM 2006.

2. En conexión con las normas del denominado «Tercer Paquete de Seguridad Marítima» de la UE y con otras Directivas relativas al transporte marítimo resulta de particular relevancia la Directiva 2009/13/CE de 16 de febrero de 2009 por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE.

3. En el momento en el que se debate este PL el CTM ha sido ratificado por 53 Estados miembros de la OIT que representan el 80% del arqueo bruto de la flota mercante mundial lo que supone que se ha cubierto el objetivo de los agentes sociales marítimos y de los Gobiernos de convertir el CTM y sus normas laborales en una norma universal.

4. Carece de sentido que el PL se refiera a las Reglas de Rotterdam (Disposición final 1.^a) que no han entrado en vigor mientras se omite el CTM en toda su parte dispositiva.

5. Resulta, por último, extraño que tanto el Consejo General del Poder Judicial como el Consejo de Estado hayan omitido en su informe al Anteproyecto toda alusión al vigente derecho laboral marítimo cuando, además de lo dicho, no se ha tenido en cuenta ni el derecho comparado en la materia ni el hecho de la detención en Puertos extranjeros de barcos mercantes por infracción de obligaciones recogidas en el CTM.

ENMIENDA NÚM. 27

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA,
CHA: La Izquierda Plural**

Al artículo 3.2

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 18

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 3, quedando redactado como sigue:

«2. Son buques o embarcaciones de Estado los afectos a la Defensa nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten servicios públicos de carácter no comercial.»

JUSTIFICACIÓN

Precisar y delimitar la definición de buques o embarcaciones de estado a los que presten servicios públicos de carácter no comercial.

ENMIENDA NÚM. 28

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA,
CHA: La Izquierda Plural**

Artículo 3.4 (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 4, quedando redactado como sigue:

«4. La responsabilidad de la Administración por los daños causados por los buques españoles de Estado se determinará conforme a las normas reguladoras de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas.»

JUSTIFICACIÓN

Incorporar la responsabilidad por los posibles daños causados por los buques de Estado conforme a las normas de responsabilidad patrimonial de las AAPP.

ENMIENDA NÚM. 29

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA,
CHA: La Izquierda Plural**

Artículo 7 (nuevo)

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 7, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

«Artículo 7. Administración marítima.

Las competencias administrativas en materia de navegación corresponden al Ministerio de Fomento, a través de sus órganos centrales y periféricos, sin perjuicio de las que correspondieran al Ministerio de Defensa y a otros Departamentos en base a los tratados internacionales suscritos por España y de las que estuvieran atribuidas a las Comunidades Autónomas.»

JUSTIFICACIÓN

Clarificación del marco competencial que se recupera del anterior Proyecto de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 19

ENMIENDA NÚM. 30

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA,
CHA: La Izquierda Plural**

Al artículo 11

De modificación.

Se propone la modificación del artículo 11, quedando redactado como sigue:

«Artículo 11. Polizones.

1. El capitán de cualquier buque que se dirija a puerto español deberá informar a la Administración Marítima con la antelación suficiente de la presencia de polizones a bordo. Igualmente deberá adoptar las medidas oportunas para mantenerlos a bordo en condiciones dignas hasta su llegada a puerto en el en el que serán entregados a las Autoridades competentes.

2. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las responsabilidades penales o administrativas en que pudieran incurrir los Capitanes u otros miembros de la dotación cuando existiera connivencia en el embarque de polizones o cuando no se hubieran adoptado las medidas referidas en el anterior apartado 1.»

JUSTIFICACIÓN

Se elimina el párrafo segundo porque debiera ser la Autoridad Portuaria y no la Capitanía Marítima la encargada de garantizar esa obligación. No puede establecerse una retención en puerto por parte de la Capitanía Marítima.

ENMIENDA NÚM. 31

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA,
CHA: La Izquierda Plural**

Al artículo 14.3

De adición.

Se propone la adición al final del apartado 3 del artículo 14 del siguiente texto:

«, alejándolo a aguas fuera del mar territorial.»

JUSTIFICACIÓN

En algunas costas del Estado español, las aguas interiores están a tiro de piedra de la costa. Véase las líneas rectas establecidas o trazadas para la costa norte de España.

En el caso que se contempla sería más conveniente alejarlo a aguas fuera del mar territorial (más de 12 millas de costa).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 20

ENMIENDA NÚM. 32

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA,
CHA: La Izquierda Plural

Al artículo 15.1

De adición.

Se propone añadir al final el siguiente texto:

«..., así como por la normativa vigente en la materia.»

JUSTIFICACIÓN

El Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, en adelante I.M.D.G., trata principalmente de la mercancías peligrosas transportadas en bultos, contenedores, paquetes, etc.

Faltaría hacer mención específica las transportadas a granel (Código Marítimo internacional de Cargas Solidas a Granel, también conocido como IMSBC, Código de Quimiqueros, Código de Gaseros)

En varias disposiciones reglamentarias, se define las mercancías peligrosas y así en el Real Decreto 145/1989, sobre admisión, manipulación de mercancías peligrosas en los puertos españoles, vienen definidas y además del que se indica en este artículo hay más convenios internacionales firmados por España sobre estas.

ENMIENDA NÚM. 33

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA,
CHA: La Izquierda Plural

Al artículo 15.2

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 2, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

«2. La manipulación y transporte de mercancías peligrosas transportadas a granel se ajustará a las prescripciones del Código Marítimo Internacional de Cargas Solidas a Granel, Código Internacional de Quimiqueros y Código Internacional de Gaseros y demás normativa vigente en la materia.»

JUSTIFICACIÓN

El Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, en adelante I.M.D.G., trata principalmente de la mercancías peligrosas transportadas en bultos, contenedores, paquetes, etc.

Faltaría hacer mención específica las transportadas a granel (Código Marítimo internacional de Cargas Solidas a Granel, también conocido como IMSBC, Código de Quimiqueros, Código de Gaseros).

En varias disposiciones reglamentarias, se define las mercancías peligrosas y así en el Real Decreto 145/1989, sobre admisión, manipulación de mercancías peligrosas en los puertos españoles, vienen definidas y además del que se indica en este artículo hay más convenios internacionales firmados por España sobre estas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 21

ENMIENDA NÚM. 34

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA,
CHA: La Izquierda Plural**

Al artículo 16.2

De modificación.

Se propone modificar en el apartado 2 del artículo 16, donde dice: «Administración Marítima», debería decir.

«Autoridad Portuaria correspondiente.»

JUSTIFICACIÓN

La «exigencia de una garantía suficiente...», debiera ser exigida por la Administración portuaria (Autoridad Portuaria correspondiente) y no por la Administración Marítima.

ENMIENDA NÚM. 35

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA,
CHA: La Izquierda Plural**

Artículo 19 (nuevo)

De adición.

Corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

«Artículo nuevo. Incumplimiento de las normas de despacho.

1. Cuando un buque emprenda la navegación sin despachar o con incumplimiento de las normas de despacho la Administración marítima podrá ordenar a su armador y a su capitán que suspenda la navegación, regrese al puerto de salida o arribe al más próximo y conveniente con objeto de subsanar los defectos y restaurar la situación de legalidad.

2. Los armadores y capitanes deberán cumplir de inmediato las órdenes recibidas sin perjuicio del ejercicio por su parte de las acciones que procedan.

3. En caso de incumplimiento, la Administración podrá proceder a ordenar la interceptación y detención del buque o embarcación y aplicar, en su caso, las medidas coercitivas previstas en esta Ley siendo por cuenta del armador los gastos ocasionados, a cuyo efecto podrá quedar retenido el buque mientras no se pague o garantice su importe.

4. Se aplicarán además las sanciones administrativas que procedan y el capitán, si fuere español, podrá ser, además, sancionado con la suspensión temporal del título profesional por un período de hasta tres años.»

JUSTIFICACIÓN

Todo lo relacionado con el despacho de buques se encuentra ya regulado en la Orden Ministerial de 18/01/2000, por el que se aprueba el reglamento sobre el despacho de buques. A pesar de que de que el actual artículo 18 la definición es diferente, lo que parece injustificado es que se prescindiera sin más de la regulación sobre el incumplimiento de las normas de despacho, que se recogía en anteriores proyectos de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 22

ENMIENDA NÚM. 36

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA,
CHA: La Izquierda Plural**

Artículo 20 (nuevo)

De adición.

Al final del segundo capítulo, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

«Artículo nuevo. Dotaciones de seguridad.

1. Durante su permanencia en la zona portuaria, los buques mercantes deberán contar en todo momento con la dotación necesaria para ejecutar cualquier movimiento o maniobra que ordene la autoridad marítima o portuaria o que proceda para la seguridad del puerto y de las personas y bienes.

2. Cuando razones de seguridad así lo exijan, la Administración marítima o portuaria podrá disponer, con cargo al buque, cambios de lugar del sitio de amarre o fondeo o la ejecución de cualquier maniobra, pudiendo llegar, en caso de urgencia, al corte de amarras o cadenas.»

JUSTIFICACIÓN

Es inexcusable que un tema tan importante no se regule en el Proyecto de Ley. La presente enmienda tiene como objetivo regular la dotación de seguridad y las maniobras obligatorias cuando las razones de seguridad así lo exijan.

ENMIENDA NÚM. 37

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo 21 (nuevo)

De adición.

Al final del segundo capítulo, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

«Artículo nuevo. Control por la Administración marítima.

1. Los buques surtos en las aguas interiores o en los puertos nacionales quedan sujetos a los controles y otras medidas que corresponda ejercer a la Administración marítima, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación.

2. En tal concepto, la Administración marítima podrá ejercer las competencias de intervención, visita e inspección a bordo, detención y sancionadoras previstas en las Leyes y en los Tratados aplicables en España.»

JUSTIFICACIÓN

Dentro del régimen general de navegación es necesario clarificar el marco competencial, y en este caso, regular expresamente las competencias en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación corresponde ejercerlas a la Administración marítima. Además se especifica que tiene

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 23

atribuidas las competencias de intervención, visita e inspección a bordo, detención y sancionadoras previstas en las Leyes y en los Tratados aplicables en España.

ENMIENDA NÚM. 38

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo 22 (nuevo)

De adición.

Al final del segundo capítulo, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

«Artículo nuevo. Intervención ante naufragios potenciales.

1. En aquellos casos en que un buque presente peligro de naufragio en las aguas de un puerto o constituya un riesgo grave para las personas o bienes, la Autoridad Portuaria requerirá al armador, consignatario del buque o titular del uso o explotación del artefacto para que abandone el puerto o adopte las medidas de reparación u otras procedentes en el plazo fijado al efecto.

2. Incumplido el requerimiento a que se refiere el apartado anterior, la Autoridad Portuaria podrá proceder a trasladar el buque o su carga, o a la varada, desguace o hundimiento de aquel en un lugar autorizado por los Convenios Internacionales aplicables y en el que no perjudique la navegación o el medio ambiente, siendo los gastos por cuenta del armador o titular del artefacto, según corresponda.

3. Serán aplicables, en su caso, las normas de venta de restos y protección del crédito administrativo previstas para las remociones.»

JUSTIFICACIÓN

Incluir una cuestión fundamental como es la intervención ante naufragios potenciales siendo la autoridad portuaria quién requiera al armador consignatario o titular del uso o explotación del artefacto para que abandone el puerto o tome las medidas necesarias de reparación.

ENMIENDA NÚM. 39

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo 23 (nuevo)

De adición.

Al final del segundo capítulo del Título I, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

«Artículo nuevo. Desguace de buques.

1. El desguace de buques se autorizará por la Administración marítima en un lugar y por un plazo determinado, siempre y cuando no perjudique la navegación, el medio ambiente o los servicios portuarios.

2. En todo caso se exigirá la baja previa en la matrícula, así como la constitución de garantía suficiente para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 24

a las instalaciones portuarias o al medio ambiente, y por remoción de sus restos y la limpieza del área donde se efectúen las operaciones.»

JUSTIFICACIÓN

Incluir otra cuestión importante que se elimina en este Proyecto de Ley con respecto a anteriores, como es lo referente al desguace de buques, precisando la competencia en la administración marítima.

ENMIENDA NÚM. 40

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Artículo 24 (nuevo)

De adición.

Al final del segundo capítulo del Título I, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

«Artículo nuevo. Indemnización por daños al dominio público marítimo-terrestre y portuario.

1. La Administración marítima competente podrá, de conformidad con el procedimiento correspondiente, exigir al armador la prestación inmediata de garantía suficiente para la reparación de los daños causados por un buque, incluidas sus amarras, cables y cadenas, a las balizas, boyas, canales navegables, esclusas, instalaciones portuarias, cables, tuberías u otras obras pertenecientes al dominio público marítimo-terrestre o portuario.

2. Incumplido el requerimiento en el plazo fijado al efecto, la Administración podrá retener en garantía el buque causante del daño, cuando sea de su propiedad, o cualesquiera otro del mismo armador.»

JUSTIFICACIÓN

Igual que en anteriores enmiendas se adiciona una cuestión importante que se elimina en este Proyecto de Ley como es la competencia para exigir la correspondiente indemnización por daños al dominio público marítimo-terrestre y portuario.

ENMIENDA NÚM. 41

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo 23.1

De adición.

Se propone la adición en el apartado 1, después «...sanitarios...» el siguiente texto:

«...medioambientales...y... (Resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Incluir la prevención de la contaminación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 25

ENMIENDA NÚM. 42

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 31.3

De supresión.

Se propone la supresión en el apartado tres después de «... aguas...» el siguiente texto:

«... interiores...»

JUSTIFICACIÓN

Los puertos de interés general tienen definidas dos zonas portuarias (Zona I y Zona II) por lo que debería retirarse el término «interiores», quedando las aguas portuarias para la Administración Portuaria y fuera de ellas, para la Administración Marítima.

ENMIENDA NÚM. 43

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 32.2

De adición.

Se propone la adición de un segundo apartado, quedando redactado como sigue:

«2. Dicho plan comprenderá todo el ámbito territorial asignado en los Tratados internacionales aplicables, se ajustará a su contenido y procedimientos e incluirá la coordinación e interrelaciones de las distintas administraciones públicas, organismos y entidades competentes.

En su elaboración deberá atenderse a la normativa nacional en vigor en materia de planes nacionales de contingencia y en el ámbito internacional el “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL)”.

Este plan se podrá coordinar con el plan nacional de salvamento previsto en la presente Ley, en los términos previstos en la legislación aplicable.»

JUSTIFICACIÓN

En su redacción inicial este artículo no hace referencia a la normativa nacional en vigor en materia de planes nacionales de contingencia, ni menciona en el ámbito internacional el «Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL)».

ENMIENDA NÚM. 44

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al capítulo VII (nuevo)

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 26

Se propone añadir un nuevo Capítulo VII en el Título I, quedando redactado como sigue:

«CAPÍTULO VII

De la lucha contra la contaminación.»

JUSTIFICACIÓN

Por encima de sus objetivos formales, lo que caracteriza a este Proyecto de Ley es la desaparición del mismo o, al menos, el debilitamiento de la proyección pública del régimen de la navegación. En este sentido, resulta especialmente llamativo que en el presente Proyecto de Ley hayan desaparecido cuestiones de gran importancia que sí eran recogidas en anteriores Proyectos de Ley.

Concretamente, mediante esta enmienda se pretende adicionar un nuevo capítulo de lucha contra la contaminación, materia de gran importancia, que ya recogía el anterior Proyecto de Ley.»

ENMIENDA NÚM. 45

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Concepto de contaminación.

1. A los efectos de esta Ley se entiende por contaminación la introducción directa o indirecta por los buques, en las aguas marítimas, en el suelo o subsuelo marinos o en la atmósfera suprayacente, de sustancias o formas de energía que constituyan o puedan constituir un peligro para la salud humana, que dañen o puedan dañar los ecosistemas marinos, recursos turísticos o paisajísticos, deterioren la calidad del agua del mar y reduzcan o puedan reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legítimos de los mares o de las aguas costeras.

2. Las normas de este Capítulo se entenderán también aplicables a las plataformas fijas en la medida en que sean conformes con su naturaleza y actividad.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 46

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 27

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Contaminación operacional.

Se entiende por contaminación operacional cualquier descarga proveniente de la limpieza de tanques y sentinas, la de aguas sucias y de lastre, basuras, la de emanaciones de gases de los motores y, en general, toda aquella producida por las operaciones normales de la vida o actividad a bordo de los buques.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 47

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Contaminación por vertimiento.

1. Se entiende por contaminación por vertimiento la procedente de la evacuación deliberada de sustancias o materiales desde buques, cuando hubieren sido recibidas a bordo con la finalidad de proceder a dicha evacuación, previa realización o no de un proceso de tratamiento o transformación a bordo.

2. Se considera, asimismo, contaminación por vertimiento, el hundimiento deliberado de buques, embarcaciones, artefactos navales, plataformas fijas o aeronaves.

3. No se considerará contaminación por vertimiento las operaciones de hundimiento de buques, plataformas fijas o aeronaves, o la colocación de otros materiales, con el fin de instalar arrecifes artificiales siempre que reúnan las condiciones establecidas en la normativa vigente.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 48

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 28

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Contaminación accidental.

Se entiende por contaminación accidental la derivada de un accidente sufrido por un buque, que produzca su naufragio, hundimiento o incendio o la caída al agua o incendio de su carga o de otras sustancias o materiales que estén o hayan estado a bordo y que produzcan o puedan producir efectos nocivos.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 49

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Prohibición general de contaminación.

1. Queda prohibido todo acto voluntario de contaminación, incluida la incineración, en las zonas españolas de interés para la navegación, así como la causada fuera de ellas por buques españoles, salvo en la medida en que se trate de descargas o vertimientos autorizados por los Tratados y otra normativa aplicables, se cumplan las condiciones previstas en los mismos y se haya obtenido previamente el correspondiente permiso de la Autoridad competente.

2. No se considerará inocente el paso de los buques extranjeros por el mar territorial cuando realicen cualquier acto de contaminación intencional y grave.

3. Tampoco será reputado inocente el paso de buques cuyo estado de avería o cuyas condiciones de navegabilidad supongan una seria amenaza de producción de graves daños al medio ambiente.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 50

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 29

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Excepciones de fuerza mayor.

1. La prohibición general de contaminación no se aplicará en casos de fuerza mayor en los que el acto de contaminación sea necesario para salvaguardar la seguridad de la vida humana o de los buques, siempre que no parezca existir otro medio para evitar la amenaza y que los posibles daños causados se muestren, con toda probabilidad, inferiores a los que se producirían como consecuencia de cualquier otra actuación. La autorización del acto de contaminación en este caso no impedirá la exigencia de las responsabilidades que procedan.

2. En cualquier caso, el acto contaminante se llevará a cabo de forma que se reduzca al mínimo la probabilidad de que se ocasionen daños a seres humanos o a los ecosistemas de las aguas marítimas.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 51

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Deberes de la Administración marítima.

1. La Administración marítima velará por el cumplimiento de todas las normas aplicables, perseguirá y sancionará su contravención y promoverá la adopción de las medidas técnicas y operativas que conduzcan a la preservación del medio ambiente marino y a la seguridad de la navegación.

2. Asimismo y en caso de que la contaminación ya se haya producido, adoptará las medidas que estime procedentes para la limpieza de las aguas marítimas, para evitar o prevenir daños a los ecosistemas marinos, así como al litoral o a las riberas.

La Administración marítima podrá adoptar también las medidas que estime procedentes para la limpieza de los fondos marinos cuando sea posible y razonable, en colaboración con Administraciones y organismos especializados, y de conformidad con la normativa que resulte aplicable.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación. En el Proyecto de Ley se ven difuminados los deberes de la administración.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 30

ENMIENDA NÚM. 52

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Contaminación derivada de la explotación de recursos naturales en la mar.

Durante las operaciones de perforación, los trabajos de exploración u otras actividades relacionadas con el aprovechamiento y la explotación de los recursos naturales en las zonas españolas de navegación, la Administración marítima controlará el cumplimiento de los requisitos y condiciones impuestos a los titulares de la actividad para la prevención de la contaminación, así como para su eliminación.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 53

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Planes de preparación y lucha contra la contaminación.

1. La Administración marítima establecerá un plan nacional de preparación y lucha contra la contaminación marina para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o potencialmente peligrosas.

2. Dicho plan comprenderá todo el ámbito territorial asignado en los Tratados internacionales aplicables, se ajustará a su contenido y procedimientos e incluirá la coordinación e interrelaciones de las distintas administraciones públicas, organismos y entidades competentes.

Este plan deberá coordinarse con el plan nacional de salvamento previsto en esta Ley, en los términos previstos en la legislación aplicable.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 31

ENMIENDA NÚM. 54

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Planes de emergencia a bordo.

1. La Administración marítima velará por que todos los buques nacionales que transporten hidrocarburos u otras sustancias nocivas o potencialmente peligrosas lleven a bordo una relación completa de dicha carga, así como un plan de emergencia para el caso de contaminación ajustado a las prescripciones contenidas en la normativa aplicable.

2. Dicha obligación existirá también respecto a los buques extranjeros surtas en puerto español. La Administración marítima podrá exigir la exhibición del plan de emergencia y realizará su comprobación en el marco de sus competencias inspectoras como Estado rector del puerto.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 55

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Obligación de notificar actos de contaminación.

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán notificar sin demora a la Administración marítima española y a la autoridad competente del Estado ribereño más próximo, todo evento de contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas o potencialmente peligrosas de los que tengan conocimiento durante la navegación, de conformidad con los procedimientos que se determinen reglamentariamente.

2. La misma obligación tendrán los capitanes de los buques extranjeros que naveguen por las zonas españolas de navegación.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 32

ENMIENDA NÚM. 56

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Colaboración internacional.

1. Sin perjuicio de lo previsto en los Tratados específicos aplicables, cuando Administración marítima española sea requerida por otro Estado ribereño en cuyas aguas se hayan producido actos de contaminación, colaborará con las autoridades de dicho Estado cuando resulte posible y razonable.

2. La asistencia podrá consistir en la participación en las operaciones de lucha contra la contaminación o en la intervención en las diligencias de averiguación del siniestro y la inspección de documentos o del buque presuntamente responsable de la contaminación, cuando éste se halle en un puerto o en las aguas interiores nacionales. Dicha asistencia se prestará también a instancias del Estado del pabellón.

3. Cuando exista un peligro real de contaminación en las zonas españolas de navegación, que pueda extenderse a las aguas de otro Estado, este último será inmediatamente informado.

4. La colaboración prevista en los apartados anteriores podrá, en todo caso, subordinarse al principio de reciprocidad.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 57

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación:

«Artículo nuevo. Entrada o salida de buques potencialmente contaminantes.

1. La Administración marítima estará facultada para prohibir o condicionar la entrada en los puertos y demás aguas interiores a los buques cuyo estado de avería o cuyas instalaciones o carga no garanticen el respeto de las normas vigentes en materia de prevención de contaminación, de acuerdo con los Convenios internacionales aplicables.

2. En cuanto a la salida se estará a lo previsto para las inspecciones de seguridad del buque en la presente Ley.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 33

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la lucha contra la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 58

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Capítulo VIII nuevo

De adición.

Quedando redactado como sigue:

«CAPÍTULO VIII

De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar.»

JUSTIFICACIÓN

Por encima de sus objetivos formales, lo que caracteriza a este Proyecto de Ley es la desaparición del mismo o, al menos, el debilitamiento de la proyección pública del régimen de la navegación. En este sentido, resulta especialmente llamativo que en el presente Proyecto de Ley hayan desaparecido cuestiones de gran importancia que sí eran recogidas en anteriores Proyectos de Ley.

Concretamente, mediante esta enmienda se pretende adicionar otro nuevo capítulo, en este caso «Búsqueda y salvamento de vidas en la mar», que ya recogía el anterior Proyecto de Ley.

En el Proyecto de Ley en su redacción actual, una cuestión importante como es el salvamento de vidas en el mar, queda muy diluido y sobretodo las obligaciones y deberes muy difuminados. Al mismo tiempo que se las referencias a la legislación internacional son absolutamente insuficientes para esta materia, se pierde la oportunidad de modernizar y actualizar nuestro sistema de gestión y decisión antes siniestros marítimos.

ENMIENDA NÚM. 59

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII. De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar:

«Artículo nuevo. Servicios públicos de búsqueda y salvamento marítimo.

1. La Administración marítima proveerá los servicios públicos de búsqueda y salvamento que sean necesarios para garantizar que se presta auxilio a cualquier persona que esté en peligro en la mar.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 34

2. Los servicios se extenderán a toda la región de búsqueda y salvamento asignada a España en los Convenios Internacionales, la cual deberá ser debidamente delimitada en los planes de salvamento y en las publicaciones y cartas náuticas oficiales que correspondan.

3. La Administración marítima velará para que se preste un pronto y eficaz auxilio en dichas zonas, con independencia de la nacionalidad de las personas en peligro y de las circunstancias en que estas se encuentren y de las sanciones que pudiesen recaer sobre los Capitanes o patrones de buques o embarcaciones por acciones u omisiones que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la búsqueda y salvamento de vidas en la mar.

ENMIENDA NÚM. 60

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII. De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar:

«Artículo nuevo. Planes nacionales de salvamento.

1. El Gobierno aprobará periódicamente, a propuesta del Ministerio de Fomento, un plan nacional de salvamento, en el que figurarán todos los medios disponibles, los procedimientos esenciales y la coordinación e interrelaciones de las distintas Administraciones públicas, organismos y entidades competentes.

2. El plan se ajustará a lo previsto en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, hecho en Hamburgo el 27 de abril de 1979, y contemplará asimismo los acuerdos de colaboración y coordinación que se realicen con los servicios de salvamento de los Estados vecinos.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la búsqueda y salvamento de vidas en la mar.

ENMIENDA NÚM. 61

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 35

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII. De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar:

«Artículo nuevo. Documentación de salvamento a bordo.

1. Los buques nacionales, excluidas las embarcaciones, deberán llevar a bordo un cuadro orgánico de ejercicios, misiones y procedimientos en materia de emergencia a bordo y evacuación del buque.

2. Los buques de pasaje nacionales que operen en rutas fijas tendrán, además, a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la búsqueda y salvamento de vidas en la mar.

ENMIENDA NÚM. 62

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII. De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar:

«Artículo nuevo. Empleo de señales de socorro.

Queda prohibido el empleo de señales internacionales de socorro, salvo para indicar que un buque, una aeronave o una persona están en peligro, así como el empleo de cualquier señal que pudiera ser confundida con una señal internacional de socorro.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la búsqueda y salvamento de vidas en la mar.

ENMIENDA NÚM. 63

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 36

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII. De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar:

«Artículo nuevo. Facilitación del empleo de medios extranjeros.

1. Reglamentariamente se establecerá un régimen de facilitación de la llegada, utilización y salida de los puertos y aeropuertos nacionales de los buques y aeronaves extranjeros destinados a participar en operaciones de lucha contra la contaminación o de salvamento de personas en las zonas españolas de navegación.

2. Dicho régimen contemplará también las facilidades necesarias para agilizar la entrada, salida y paso rápido por el territorio del personal, mercancías, materiales y equipo destinado a las referidas operaciones.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la búsqueda y salvamento de vidas en la mar.

ENMIENDA NÚM. 64

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Artículo nuevo

De adición.

Corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII. De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar:

«Artículo nuevo. Investigación de siniestros.

La Administración marítima deberá investigar todo siniestro sufrido por cualquier buque en los casos y con arreglo al procedimiento previsto reglamentariamente y, en todo caso, cuando considere que la investigación puede contribuir a determinar cambios que convendría introducir en los Convenios Internacionales sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación o salvamento en que España es parte.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la justificación por la que se incluye todo un capítulo nuevo para desarrollar una materia tan importante como la búsqueda y salvamento de vidas en la mar.

ENMIENDA NÚM. 65

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 104.

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 37

Se propone la modificación del artículo 104, quedando redactado como sigue:

«Artículo 104. Inspección de buques extranjeros.

La Administración Marítima inspeccionará los buques y embarcaciones extranjeros surtos en los puertos nacionales en los casos previstos en los Tratados y Convenios, en las disposiciones de la Unión Europea y, en todo caso, cuando existan dudas razonables sobre sus condiciones de navegabilidad o sobre las relativas a la protección del medio ambiente marino o sobre el cumplimiento del Convenio Marítimo MLCL.

Las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles se realizarán conforme a los procedimientos de inspección establecidos en el «Memorándum de París».»

JUSTIFICACIÓN

El Convenio Marítimo tiene la consideración de cuarto pilar junto a los Convenios de Formación, Seguridad de la Vida Humana en el Mar y Lucha contra la contaminación del medio marino.

Nos remite a la normativa vigente, pero no menciona cual es, es decir, todo lo referente a los procedimientos de inspección de acuerdo con el «Memorándum de París» por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

ENMIENDA NÚM. 66

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 160

De modificación.

Se propone la modificación del artículo 160, quedando redactado como sigue:

«Artículo 160. Clasificación del personal de a bordo.

Las categorías básicas del personal marítimo son las siguientes: a) Capitán; b) Oficiales; c) Maestranza d) Subalternos. Las personas que integren dichas categorías deberán estar en posesión de las titulaciones profesionales o certificados de especialidad correspondientes para poder ejercer como miembros de la dotación de buques mercantes, según lo que reglamentariamente se determine.»

JUSTIFICACIÓN

Adaptar la redacción del artículo a las actuales categorías existentes en todos los buques.

ENMIENDA NÚM. 67

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 162

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 38

Artículo 162. Nacionalidad de las dotaciones.

«Se propone la supresión del segundo párrafo, del artículo 162.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del segundo párrafo, ya que esta Ley es una Ley general y tal como estableció el laudo que sustituyó a la Ordenanza de la Marina Mercante no puede establecerse en una Ley General lo que son condiciones establecidas para el 2.º Registro Canario (sería obviar que hay otros buques que no están en el 2.º Registro).

Si se intenta mantener el porcentaje en la Ley, también habría que establecer que en los centros de trabajo españoles (buques) las condiciones laborales de los tripulantes deben cumplimentar nuestra legislación laboral así como la establecida en la legislación internacional ratificada.

ENMIENDA NÚM. 68

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 168.2

De adición.

Artículo 168.2. Se propone añadir al final del apartado 2, el siguiente texto:

«2...., de conformidad a lo establecido en la legislación vigente sobre la materia.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 168 en su redacción actual es muy genérico en su desarrollo, no entra en detalle alguno, no especifica la normativa aplicable, como puede ser, Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

ENMIENDA NÚM. 69

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 169.

De adición.

Artículo 169. Se propone añadir un nuevo párrafo con el siguiente texto:

«Las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles se realizarán conforme a los procedimientos de inspección establecidos en el “Memorándum de París”.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 39

JUSTIFICACIÓN

Al igual que el artículo 104, el artículo 169 en su redacción actual nos remite a la normativa vigente, pero no menciona cual es, es decir, todo lo referente a los procedimientos de inspección de acuerdo con el «Memorándum de París» por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

ENMIENDA NÚM. 70

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 172

De modificación.

Artículo 172. Se propone la modificación del artículo 172, quedando redactado como sigue:

«Artículo 172. Nombramiento y cese.

Dada la especial relación de confianza, el nombramiento y cese del capitán en su cargo corresponde al armador, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan de acuerdo con la legislación laboral y el reingreso en el puesto o categoría que ostentaba anteriormente en la Empresa.»

JUSTIFICACIÓN

Adaptar el nombramiento y cese del capitán a la Jurisprudencia en los Tribunales.

ENMIENDA NÚM. 71

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 329.1

De adición.

Artículo 329.1. Se propone añadir al final del apartado 1, el siguiente texto:

«1...., de conformidad a lo establecido en la normativa interna, y más concretamente, en el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los puertos nacionales.»

JUSTIFICACIÓN

Incluir expresamente la referencia a la normativa nacional en vigor, el Reglamento de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los puertos nacionales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 40

ENMIENDA NÚM. 72

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 357

De adición.

Artículo 357. Se propone añadir al final el siguiente texto:

«..., así como la demás normativa vigente en la materia.»

JUSTIFICACIÓN

La redacción actual es insuficiente para un asunto de esta importancia, y nuevamente no hace referencia alguna a la normativa nacional en vigor, que es mucha en este ámbito, valga como ejemplo, el Convenio Internacional Sobre la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

ENMIENDA NÚM. 73

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 382.2

De modificación.

Artículo 382.2. Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 382, quedando redactado como sigue:

«2. Sin perjuicio de las competencias autonómicas, las operaciones de explotación, rastreo, localización y extracción de buques de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización por parte del Centro Estatal de Actividades Submarinas.»

JUSTIFICACIÓN

En principio, no merece una valoración negativa la intervención de la Armada, pero sería imprescindible introducir la creación de un órgano civil que comparta con la Armada esa responsabilidad.

Por un lado, debe respetarse el marco competencial autonómico y por otro debería crearse un órgano civil (que podría denominarse Centro Estatal de Actividades Submarinas, como propone la enmienda).

En dicho órgano deberán estar representados ministerios con competencias (Exteriores, Fomento, Medio Ambiente, Cultura, Defensa, Interior), otras administraciones territoriales con competencias, así como las asociaciones e instituciones científicas y profesionales dedicadas a la arqueología submarina. Por tanto, el Proyecto de Ley en su redacción actual, está desenfocado en esta materia, entregado a la actuación de la Armada, sin colaboración civil especializada, ni control de ningún tipo.

Este órgano debería tener competencias para visar toda actividad a desarrollar en las aguas bajo soberanía y jurisdicción españolas, dando cumplida cuenta de lo que la Estrategia de Seguridad Marítima establece, identificando órganos responsables, buscando evitar con ello nefastas autorizaciones como las recibidas por «Odyssey» o por los implicados en la «Operación Bahía», y permitiendo reaccionar «ex ante» frente a presencias indeseables en nuestras aguas (como las de 2012 y 2013 en el Mar de Alborán o las costas gallegas).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 41

ENMIENDA NÚM. 74

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 382.2

De modificación.

Artículo 382.2. Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 382, donde dice:

«la Armada», deberá sustituirse por el siguiente texto: «Conjunta de la Armada y los Ministerios competentes.»

JUSTIFICACIÓN

Alternativa a la anterior para el caso de que no se entendiese conveniente la creación de un órgano civil.

ENMIENDA NÚM. 75

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 382.3

De modificación.

Artículo 382.3. Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 382, donde dice

«Ministerio de Defensa», deberá sustituirse por el siguiente texto: «Centro Estatal de Actividades Submarinas.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la anterior enmienda.

ENMIENDA NÚM. 76

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 382.3

De modificación.

Artículo 382.3. Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 382, donde dice:

« y el Ministerio de Defensa», deberá sustituirse por el siguiente texto: «... y de forma coordinada por el Ministerio de Defensa y los Ministerios competentes.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 42

JUSTIFICACIÓN

Alternativa a la anterior para el caso de que no se entendiese conveniente la creación de un órgano civil.

ENMIENDA NÚM. 77

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo 384

De adición.

Artículo 384. Se propone añadir al final el siguiente texto:

«..., así como por la normativa vigente en la materia.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 384 en su redacción actual no hace referencia a la normativa en vigor, que vuelve a ser muchísima en este ámbito, Convenio sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992. Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992. Protocolo de 2003 al convenio anterior. Convenio de responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación causada por hidrocarburos utilizados como combustible a bordo de los buques, 2001.

ENMIENDA NÚM. 78

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

A la disposición adicional nueva

De adición.

Disposición adicional nueva, Queda redactada como sigue:

«Creación del Centro Estatal de Actividades Submarinas.

En el plazo de 6 meses el Gobierno presentará un Proyecto de Ley por el que se crea el Centro Estatal de Actividades Submarinas, definiendo su dependencia orgánica, su composición y sus funciones entre otras cuestiones.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con anteriores enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 43

A la Mesa de la Comisión de Justicia

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de abril de 2014.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

ENMIENDA NÚM. 79

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 2 del artículo 11

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 11. Polizones.

2. En caso, bien de desembarco de los polizones por ser su situación en el buque inhumana o degradante, o por precisar asistencia médica o humanitaria, bien de repatriación de los mismos por parte de las Autoridades competentes, el armador y el consignatario del buque que los hubiera transportado vendrán solidariamente obligados a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento, y repatriación por parte de las autoridades competentes.»

JUSTIFICACIÓN

Establecer una redacción más acorde con las actuales responsabilidades y garantías del armador o naviero en estos supuestos.

ENMIENDA NÚM. 80

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al artículo 56

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 56. Buque.

Se entiende por buque todo vehículo autopropulsado o no con estructura y capacidad para navegar con o sin desplazamiento por el mar y para transportar personas o cosas, o realizar otras actividades mercantiles, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a 24 metros.»

JUSTIFICACIÓN

Se modifica el artículo 56 con el fin de completar la definición e incluir todos los artefactos navales.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 44

ENMIENDA NÚM. 81

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Al apartado 3 del artículo 60

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 60. Naturaleza e identificación del buque.

3. Son pertenencias los elementos destinados al servicio del buque de un modo permanente, pero que no integran su estructura.

También serán consideradas pertenencias los contenedores y otros útiles de carga que el propietario pueda asignar al buque de manera permanente.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. La enmienda tiene como objeto clarificar la definición de pertenencia. En particular, se establece que serán consideradas pertenencias, los contenedores y otros útiles de carga que el propietario pueda asignar al buque de manera permanente.

ENMIENDA NÚM. 82

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Al apartado 2 del artículo 62

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 62. Adquisición del buque.

2. No obstante, quedan exceptuadas las pertenencias inscritas en el Registro de Bienes Muebles a nombre de un tercero o cuyo dominio haya sido adquirido por él con fecha anterior al correspondiente negocio jurídico o acto generador de gravamen.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. La enmienda tiene como objeto establecer que quedan exceptuadas las pertenencias inscritas en el Registro de Bienes Muebles en la adquisición del buque. Esto es así, ya que en la práctica, el propietario del buque no tiene el dominio sobre todas sus pertenencias.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 45

ENMIENDA NÚM. 83

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Al apartado 2 del artículo 69

De supresión.

Texto que se suprime:

«Reglamentariamente se podrá excluir de la obligación de la inscripción en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles determinadas embarcaciones y artefactos que ya estuvieran matriculados o inscritos en otras listas o registros.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 84

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Nuevo apartado al artículo 94

De adición.

Redacción que se propone:

«Artículo 94. Cambio temporal de pabellón.

4. (nuevo) Los propietarios españoles de buques tendrán también derecho a su abanderamiento temporal en el extranjero, siempre que se cumpla lo previsto en el artículo 96.1, en las condiciones que reglamentariamente se determinen.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda propuesta permite que los propietarios españoles de buques puedan ser autorizados o abanderados temporalmente en el extranjero sin necesidad de arrendamiento a casco desnudo a empresa extranjera.

Esta propuesta legal está disponible en varios Estados europeos, y en algunos, como en Alemania o Italia, se utiliza con frecuencia.

ENMIENDA NÚM. 85

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Nuevo apartado al artículo 103

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 46

Redacción que se propone:

«Artículo 103. Efecto de los certificados.

3. (Nuevo) La responsabilidad por la carencia o el vencimiento de los certificados del buque será del explotador del buque y subsidiariamente de las personas designadas de conformidad a las disposiciones establecidas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto atribuir responsabilidad directa o subsidiaria a las personas designadas encargadas de velar por el cumplimiento de que los certificados del buque que afecten a la seguridad y a la prevención de contaminación del buque.

ENMIENDA NÚM. 86

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al artículo 104

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 104. Inspección de buques extranjeros.

La Administración Marítima inspeccionará en los casos previstos en los Tratados y Convenios, en las disposiciones de la Unión Europea y, en todo caso, cuando existan dudas razonables sobre sus condiciones de navegabilidad o sobre las relativas a la protección del medio ambiente marino o sobre el cumplimiento del Convenio Marítimo MLC.»

JUSTIFICACIÓN

El Convenio Marítimo tiene la consideración de cuarto pilar junto a los Convenios de Formación, Seguridad de la Vida Humana en el Mar y Lucha contra la contaminación del medio marino. Por tanto, debe especificarse en el redactado del texto.

ENMIENDA NÚM. 87

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al artículo 128

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 128. Constitución de la hipoteca.

Para que la hipoteca naval quede válidamente constituida deberá ser otorgada en documento público, que se inscribirá en el Registro de Bienes Muebles.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 47

JUSTIFICACIÓN

La concesión de crédito con garantía hipotecaria se viene realizando en documento público, a pesar de que la Ley actualmente vigente tan solo exige documento privado. La razón fundamental de esta práctica deriva de la búsqueda por el acreedor hipotecario del mayor rango de seguridad y eficacia para su crédito, así como para la garantía constituida para su seguridad.

Así, si el préstamo o crédito se articula en la práctica en documento público (póliza o escritura pública) es porque al título así constituido se le atribuye la condición y carácter de título ejecutivo. Carácter que resulta atribuido por el artículo 517 LEC como consecuencia o efecto de la intervención del Notario. Práctica que, además, determina que se otorgue en documento público no solo el préstamo o crédito, sino también la garantía hipotecaria que asegura al crédito que se constituye.

Debe señalarse que esta práctica, con toda lógica, se convierte por las entidades financieras en condición para la concesión de la financiación solicitada por los particulares peticionarios.

En consecuencia, la norma proyectada debe incorporar en su redactado el modo en el que los operadores en este ámbito del mercado actúan y se comportan, lo que implica la superación por su desuso de la posibilidad prevista en la actual regulación, cuyas razones históricas son conocidas, según la cual la hipoteca pueda constituirse en documento privado, a fin de contemplar que su constitución se realice —tal y como se realiza en el tráfico en documento público.

ENMIENDA NÚM. 88

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al artículo 160

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 160. Clasificación del Personal de a bordo.

Las categorías básicas del personal marítimo son las siguientes: a) Capitán, b) Oficiales, c) Maestranza, d) Subalternos. Las personas que integran dichas categorías deberán estar en posesión de las titulaciones profesionales o certificados de especialidad correspondientes para poder ejercer como miembros de la dotación de buques mercantes, según lo que reglamentariamente se determine.»

JUSTIFICACIÓN

Se añade a las categorías básicas del personal marítimo, la maestranza. Actualmente, la maestranza es una de las categorías básicas del personal marítimo. Por tanto, no encontramos motivo a su supresión.

ENMIENDA NÚM. 89

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al artículo 189

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 48

Redacción que se propone:

«Artículo 189. Forma del contrato.

1. El contrato de arrendamiento de buque constará por escrito. No obstante, cuando se pretenda su inscripción en el Registro de Bienes Muebles deberá constar en escritura pública.
No será precisa la forma escrita para el arrendamiento de embarcaciones.»

JUSTIFICACIÓN

El principio de libertad de forma en materia contractual debe ceder por consecuencia de las exigencias derivadas de la seguridad jurídica, de la oponibilidad del acto o contrato ante terceros de buena fe y, especialmente, ante actos que entrañan indudables consecuencias jurídico-patrimoniales, y de la protección y fortalecimiento del tráfico y del mercado.

El arrendatario, fundamentalmente, para reforzar su posición, tanto como titular del derecho personal del que es titular, como de su valor económico, frente a terceros y, sobre todo, ante la fragilidad consustancial en este ámbito del derecho personal, precisa de medios técnico-jurídicos que refuercen su posición.

Pero no solo cabe pensar en el singular arrendatario. Ha de pensarse en términos de perfección del mercado del alquiler de las naves en nuestro país.

Desde estas perspectivas, reforzar la seguridad jurídica, mediante la exigencia de que estos contratos se formalicen en escritura pública y facilitar su inscripción en el Registro de bienes muebles, implica reforzar este importante mercado.

De un lado, mediante el control eficaz de la legalidad de los actos que se autoricen, reduciendo sus motivos de ineficacia. De otro, fortaleciendo la información que se publica en tal registro, decantada por el previo control notarial, al convertirlo en un recurso eficaz para eliminar asimetrías informativas que provoquen un funcionamiento imperfecto de este mercado y, en consecuencia, una reducción de su importancia en términos económicos.

ENMIENDA NÚM. 90

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al artículo 190

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 190. Oponibilidad frente a terceros.

Para que pueda ser opuesto a terceros de buena fe, el contrato de arrendamiento del buque deberá constar en escritura pública e inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.»

JUSTIFICACIÓN

El principio de libertad de forma en materia contractual debe ceder por consecuencia de las exigencias derivadas de la seguridad jurídica, de la oponibilidad del acto o contrato ante terceros de buena fe y, especialmente, ante actos que entrañan indudables consecuencias jurídico-patrimoniales, y de la protección y fortalecimiento del tráfico y del mercado.

El arrendatario, fundamentalmente, para reforzar su posición, tanto como titular del derecho personal del que es titular, como de su valor económico, frente a terceros y, sobre todo, ante la fragilidad consustancial en este ámbito del derecho personal, precisa de medios técnico-jurídicos que refuercen su posición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 49

Pero no solo cabe pensar en el singular arrendatario. Ha de pensarse en términos de perfección del mercado del alquiler de las naves en nuestro país.

Desde estas perspectivas, reforzar la seguridad jurídica, mediante la exigencia de que estos contratos se formalicen en escritura pública y facilitar su inscripción en el Registro de bienes muebles, implica reforzar este importante mercado.

De un lado, mediante el control eficaz de la legalidad de los actos que se autoricen, reduciendo sus motivos de ineficacia. De otro, fortaleciendo la información que se publica en tal registro, decantada por el previo control notarial, al convertirlo en un recurso eficaz para eliminar asimetrías informativas que provoquen un funcionamiento imperfecto de este mercado y, en consecuencia, una reducción de su importancia en términos económicos.

ENMIENDA NÚM. 91

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 3 del artículo 212

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 212. Porteador contractual y porteador efectivo.

3. El porteador deberá ejercer una diligencia razonable para mantener el buque y su equipo en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato, cumpliendo asimismo con las prescripciones establecidas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.»

JUSTIFICACIÓN

El Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación requiere en su artículo 10 («Mantenimiento del buque y el equipo») que la compañía adopte los procedimientos necesarios para garantizar que el mantenimiento del buque se efectúe de conformidad con los reglamentos correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca.

Más allá de la diligencia razonable para mantener el buque en estado de navegabilidad, se exige ahora el cumplimiento de una norma que garantice el mantenimiento del buque y el equipo, que afecta directamente a la navegabilidad del buque, por lo que a nuestro juicio es necesario hacer una mención expresa a dicha norma convencional. Por todo ello, se lleva a cabo la modificación del apartado 3.

ENMIENDA NÚM. 92

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 1 del artículo 278

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 50

Redacción que se propone:

«Artículo 278. Apartado 1. Porteador contractual y porteador efectivo.

1. La responsabilidad establecida en esta sección alcanza solidariamente tanto a quien se compromete a realizar el transporte asumiendo la responsabilidad del cumplimiento del contrato en calidad de porteador, como a quien lo realiza efectivamente con sus propios medios.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, para regular de manera más correcta el concepto de transportista contractual.

ENMIENDA NÚM. 93

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 2 del artículo 278

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

El apartado 2 del artículo 278 es incongruente con el contenido del artículo 275 del Código de Comercio, artículo no derogado, y que no identifica a los comisionistas a que se refiere con los que en las Reglas de Rotterdam se califican como partes ejecutantes de un transporte total o parcialmente marítimo, y que son los verdaderos transportistas contratantes o comisionistas de transporte.

Por otra parte y por lo que se refiere a los transitarios, ha de recordarse que estos no siempre actúan como comisionistas de transportes obligados a contratar en nombre propio (artículo 121) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en adelante LOTT, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, sino que en multitud de ocasiones actúan como simples comisionistas, sin que se les pueda atribuir el carácter de comisionistas de garantía ni de portadores contractuales. Así viene a autorizarlo implícitamente la propia LOTT cuando en el artículo actual 140.17, en la redacción dada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, solo considera como sancionable la no actuación en nombre propio en el ámbito de los transportes terrestres, pero no si se trata de transportes marítimos, aéreos y multimodales.

ENMIENDA NÚM. 94

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 2 del artículo 278

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 278. Apartado 2. Porteador contractual y porteador efectivo.

2. En el primer caso estarán comprendidos los comisionistas que contraten como portadores contractuales los transitarios que no actúen como meros comisionistas v las demás personas que se comprometan a realizar el transporte por medio de otros en calidad de portadores.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 51

También estarán comprendidos los fletadores de un buque que contraten en la forma prevista en el artículo 207.»

JUSTIFICACIÓN

Es incongruente con el contenido del artículo 275 del Código de Comercio, por cierto no derogado, y que no identifica a los comisionistas a que se refiere con los que en las Reglas de Rotterdam se califican como partes ejecutantes de un transporte total o parcialmente marítimo, y que son los verdaderos transportistas contratantes o comisionistas de transporte.

Por otra parte y por lo que se refiere a los transitarios, ha de recordarse que estos no siempre actúan como comisionistas de transportes obligados a contratar en nombre propio (artículo 121) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en adelante LOTT, modificada por la Ley 9/2013, de 4 de julio, sino que en multitud de ocasiones actúan como simples comisionistas, sin que se les pueda atribuir el carácter de comisionistas de garantía ni de portadores contractuales. Así viene a autorizarlo implícitamente la propia LOTT cuando en el artículo actual 140.17, en la redacción dada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre, solo considera como sancionable la no actuación en nombre propio en el ámbito de los transportes terrestres, pero no si se trata de transportes marítimos, aéreos y multimodales.

ENMIENDA NÚM. 95

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 1 del artículo 322

De adición.

Redacción que se propone:

«Artículo 322. Responsabilidad por daños o las mercancías.

1.(...)

(párrafo nuevo) El régimen de responsabilidad ante los destinatarios del transporte a que se refiere el párrafo primero no se aplicará cuando el domicilio del armador o naviero esté situado en el extranjero.»

JUSTIFICACIÓN

No obligar a los destinatarios del transporte a litigar en el extranjero bajo una jurisdicción extranjera en contra de lo dispuesto en el artículo 468 del propio proyecto.

ENMIENDA NÚM. 96

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al artículo 323

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 52

JUSTIFICACIÓN

De la actual definición del consignatario de buques prevista en el artículo 259 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, no se desprende en ningún caso que el consignatario pueda efectuar tareas de manipulación portuaria de mercancía, limitándose sus servicios a ser «la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque». Por lo que de entrada la norma administrativa excluye que el consignatario pueda efectuar actividades portuarias de manipulación de mercancías.

Las tareas de manipulación portuaria de mercancías vienen definidas en el artículo 108.2.d) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que considera un servicio portuario la manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías, estando sujetas a obligaciones de servicio público de conformidad al artículo 110 de la citada norma, requiriendo la prestación de los servicios portuarios la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria.

Por tanto, a nuestro entender, el consignatario no puede efectuar tareas de manipulación portuaria de mercancías, ya que su actividad es la de prestar un servicio comercial vinculado a la actividad portuaria, que no tiene el carácter de servicio portuario de los descritos en el artículo 108 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, sino que se enmarca en la definición de servicios comerciales previsto en el artículo 138.1 de la norma administrativa.

ENMIENDA NÚM. 97

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al artículo 324

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 324. Actuación como transitario.

Cuando además de la consignación se lleven a cabo actuaciones como transitario o de otra naturaleza, a las obligaciones y responsabilidades previstas para el consignatario se añadirán las propias de las prestaciones complementarias concretamente asumidas, incluida la de proveerse de la correspondiente autorización o habilitación administrativa, de ser necesaria.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone añadir al final del texto, inmediatamente después de la palabra «asumida», la frase siguiente: «incluida la de proveerse de la correspondiente autorización o habilitación administrativa, de ser necesaria», con la finalidad de adecuar el contenido del artículo con lo dispuesto en la Ley y en el Reglamento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 53

ENMIENDA NÚM. 98

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al artículo 338 bis

De adición.

Redacción que se propone:

«Artículo 338 bis. Transitario marítimo. (nuevo)

1. Tendrá la consideración de transitario marítimo la persona natural o jurídica que legalmente ostente dicha condición y además opere en el modo marítimo.

2. El transitario marítimo podrá contratar los transportes marítimos bien en nombre propio bien en nombre de otro. Contratará el transporte marítimo en nombre propio cuando haya asumido frente a su principal la condición de porteador emitiendo su propio conocimiento de embarque o cuando así resulte de la voluntad expresa de las partes manifestada en cualquier otro documento. Fuera de los casos indicados en el apartado anterior, se entenderá que el transitario ha contratado el transporte marítimo en nombre de otro.

El transitario que contrate el transporte marítimo en nombre de otro sólo será responsable de sus propios actos y no de los de quienes efectúen materialmente el transporte.

3. Cuando el transitario se haya de subrogar en las responsabilidades de los armadores o navieros por haber contratado en nombre propio el transporte marítimo, tendrá derecho a que quede limitada su responsabilidad en los mismos términos en que quede la de los armadores o navieros de acuerdo con los artículos 392 a 395 de esta Ley. A los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, mientras no quede definitivamente fijada en el correspondiente procedimiento la indemnización por responsabilidad de los armadores o navieros, deberán suspenderse cualesquiera reclamaciones, judiciales o no, que se entablen contra el transitario para hacer efectiva su responsabilidad como subrogado en la de los armadores o navieros.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone incluir este nuevo artículo con el objetivo de regular el transitario marítimo, sus formas de contratar el transporte marítimo y su responsabilidad. El transitario marítimo actúa en el ámbito marítimo, y por sus manos pasa casi el ochenta por ciento del comercio marítimo de importación y exportación. Es por ello que consideramos necesario que el Proyecto de Ley regule dicha figura.

ENMIENDA NÚM. 99

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 3 del artículo 370

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 54

Redacción que se propone:

«Artículo 370. Obligación de notificación.

3. (nuevo) Cualquier hallazgo de interés cultural o patrimonial deberá notificarse al órgano de la Administración que tenga asumidas las competencias en este ámbito.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. La enmienda tiene como objeto adicionar al precepto que cualquier hallazgo de interés cultural o patrimonial debe notificarse al órgano competente en materia cultural.

ENMIENDA NÚM. 100

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Al artículo 376

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 376. Operaciones de exploración.

Las operaciones de exploración, rastreo y localización de buques y bienes naufragados o hundidos en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles requerirán autorización de la Armada, que se concederá a quien acredite la propiedad o, en otros casos, discrecionalmente y sin carácter exclusivo.

No obstante, se requerirá informe de las autoridades de cultura competentes, que establecerán, si lo hubiera, su valor histórico y arqueológico.

En el caso que existiera dicho valor histórico y arqueológico se necesitará únicamente la autorización de la Comunidad Autónoma para llevar a cabo dichas operaciones, cuando la misma tenga la competencia para autorizar la realización de intervenciones arqueológicas subacuáticas.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto preservar las competencias de las Comunidades Autónomas en la materia.

ENMIENDA NÚM. 101

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Al artículo 377

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 55

Redacción que se propone:

«Artículo 377. Operaciones de extracción.

Las operaciones de extracción de buques y bienes naufragados o hundidos en aguas interiores marítimas o en el mar territorial españoles requerirán autorización previa de la Armada, una vez oídas a las autoridades culturales, que fijaran los plazos y condiciones para su realización. Los titulares de la autorización quedan obligados a dar cuenta del inicio y término de las operaciones, así como a facilitar su inspección y vigilancia por la Armada.

No obstante, cuando los buques tengan la consideración de restos arqueológicos, se necesitará únicamente la autorización de la Comunidad Autónoma para llevar a cabo dichas operaciones, cuando la misma tenga la competencia para autorizar la realización de intervenciones arqueológicas subacuáticas.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto preservar las competencias de las Comunidades Autónomas en la materia.

ENMIENDA NÚM. 102

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Al artículo 380

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 380. Extracción de buques o bienes propiedad del Estado.

Cuando la propiedad de los buques o bienes corresponda al Estado, y no le conviniere la extracción o aprovechamiento directo, y no tenga un valor cultural, la Armada podrá concederla mediante concurso con arreglo a la legislación de patrimonio de las Administraciones Públicas.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 103

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Al apartado 2 del artículo 382

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 56

Redacción que se propone:

«Artículo 382. Buques de Estado naufragados o hundidos.

2. Las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques de Estado españoles naufragados o hundidos, que no tengan un valor histórico y cultural, requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias de vigilancia o salvaguarda.

No obstante, cuando los buques tengan la consideración de restos arqueológicos, se necesitará únicamente la autorización de la Comunidad Autónoma, para llevar a cabo dichas operaciones, cuando la misma tenga la competencia para autorizar la realización de intervenciones arqueológicas subacuáticas.»

JUSTIFICACIÓN

Se presenta esta enmienda por dos motivos:

En primer lugar se propone esta enmienda en aras de preservar las competencias de las Comunidades Autónomas. No estamos de acuerdo en que se atribuya competencias plenas a la Armada, para la autorización de las intervenciones arqueológicas en pecios de buques de Estado, ya que corresponde a las Comunidades Autónomas la competencia para autorizar las intervenciones arqueológicas en los pecios correspondientes a buques de Estado, pues la titularidad del buque no afecta el ejercicio de las competencias sobre el mismo.

Esto es así, ya que de acuerdo con los artículos 149 de la Constitución, 127 del Estatuto de Autonomía de Cataluña y 6 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, se establece que, con carácter general, la Administración competente para aplicar la legislación en materia de patrimonio arqueológico es la Comunidad Autónoma. Por tanto, corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia para autorizar la realización de intervenciones arqueológicas subacuáticas, así como la declaración de un yacimiento en alguna de las categorías de protección como bienes integrantes del patrimonio cultural.

En segundo lugar, se lleva a cabo una mejora técnica. El apartado 2 hace referencia a las operaciones de «explotación», que se reitera en el apartado 3 y que puede interpretarse como explotación comercial. Consideramos que debe evitarse el uso del término «explotación», ya que la Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001, ratificada por España y en vigor desde el 2 de enero de 2009, propugna la no explotación comercial del patrimonio cultural subacuático. Cabe la posibilidad de que se trate de un error y que el término procedente sea «exploración», que es la palabra empleada en el artículo 376 del Proyecto.

ENMIENDA NÚM. 104

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 3 del artículo 382

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 382. Buques de Estado naufragados o hundidos.

3. Los restos de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles gozan de inmunidad de jurisdicción conforme a lo previsto en el artículo 50. No obstante, las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los mismos deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y en los Ministerios de Cultura

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 57

y de Exteriores. En su caso, tales operaciones quedarán sujetas a lo establecido en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001.

No obstante, cuando los buques tengan la consideración de restos arqueológicos, se necesitará únicamente la autorización de la Comunidad Autónoma, para llevar a cabo dichas operaciones, cuando la misma tenga la competencia para autorizar la realización de intervenciones arqueológicas subacuáticas.»

JUSTIFICACIÓN

Se presenta esta enmienda por diversos motivos:

En primer lugar, en aras de preservar las competencias de las Comunidades Autónomas. El apartado 3 del artículo 382 establece que las operaciones de explotación, rastreo, localización y extracción de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y el Ministerio de Defensa.

El precepto hace referencia a «buques de guerra», por lo que hay que interpretar que este apartado no es aplicable a los buques de Estado que no son de guerra, como los buques destinados a servicios públicos no comerciales (por ejemplo, transportes dinerarios). No obstante, el hecho de que se trate de un buque de guerra extranjero no altera las competencias de las Comunidades Autónomas, las cuales continúan ostentando las competencias en materia de cultura, según se ha expuesto, por lo que deberían respetarse.

En segundo lugar, se lleva a cabo una mejora técnica. El apartado 3 hace referencia a las operaciones de «explotación», que se reitera en el apartado 2 y que puede interpretarse como explotación comercial. Consideramos que debe evitarse el uso del término «explotación», ya que la Convención de la UNESCO sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001, ratificada por España y en vigor desde el 2 de enero de 2009, propugna la no explotación comercial del patrimonio cultural subacuático. Cabe la posibilidad de que se trate de un error y que el término procedente sea «exploración», que es la palabra empleada en el artículo 376 del Proyecto.

Y en último lugar, se establece que las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los mismos deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón, el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Exteriores.

ENMIENDA NÚM. 105

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 2 de la disposición adicional novena

De modificación.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional novena. Buques históricos y replicas.

2. Los buques y embarcaciones incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles del Patrimonio Histórico Español o declarados bienes de interés cultural, los que revistan un interés especial por haber pertenecido a alguna personalidad relevante o intervenido en algún acontecimiento de trascendencia histórica o hayan sido declarados de Interés Patrimonial por parte de las autoridades competentes en materia cultural de las Comunidades Autónomas o de las Entidades en las que éstas puedan delegar dicha competencia, además de inscribirse en el registro que se cita en el párrafo anterior, gozarán de un régimen especial de carácter fiscal y de la exención de tasas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 58

portuarias en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con los instrumentos de fomento y protección reconocidos en la legislación sobre Patrimonio Histórico.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto permitir que todo bien declarado de interés patrimonial por las comunidades autónomas, pueda gozar de un régimen especial de carácter fiscal y de la exención de tasas portuarias.

ENMIENDA NÚM. 106

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Nuevo apartado cinco bis a la disposición final tercera

De adición.

Redacción que se propone:

«Disposición final tercera. Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Cinco bis (nuevo): Se modifica la letra b) del apartado 2 del artículo 310 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante que quedará redactado en los siguientes términos:

Artículo 310. Responsables.

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, los miembros de la tripulación que cometieren las citadas infracciones, sin perjuicio de la responsabilidad civil de la empresa naviera titular de la actividad y del armador.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 107

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Nueva disposición final

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 59

Redacción que se propone:

«Disposición final (nueva). Modificación del artículo 265 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Artículo 265. Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM).

10 (Nuevo) En todo procedimiento de investigación se deberán respetar sin excepciones los derechos de la gente de mar, de conformidad con las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto establecer que en todo procedimiento de investigación se deberán respetar sin excepciones los derechos de la gente de mar, de conformidad con las Directrices sobre el trato justo de la gente del mar, en caso de accidente marítimo.

ENMIENDA NÚM. 108

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Nueva disposición transitoria

De adición.

Redacción que se propone:

«Disposición transitoria (nueva). Regulación de la declaración de abandono de embarcación y artefacto flotante y el procedimiento de subasta notarial.

Primero. Declaración de abandono de embarcación.

1. El acreedor, legitimado para ello, podrá solicitar al Notario que inicie expediente para la declaración de abandono de una embarcación.

El Notario, recibida la solicitud deberá:

- a) Examinar la adecuación a la legalidad de la solicitud.
- b) Comprobar la realidad y legitimidad del crédito del acreedor.
- c) Comprobar la imposibilidad de localizar al propietario de la embarcación o a su representante.

El Notario procederá a iniciar el presente expediente una vez le hayan sido acreditados los anteriores extremos.

2. Cuando el expediente tenga por objeto la declaración de abandono de embarcaciones de recreo o de artefactos flotantes, el acreedor podrá solicitar su inicio cuando hayan permanecido 6 meses amarradas, atracadas o fondeadas en el mismo lugar dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre.

A este objeto, el acreedor deberá acreditar al Notario que el propietario de la embarcación de recreo o artefacto flotante no ha abonado en el plazo de un año las tasas o tarifas correspondientes al citado período, así como que no ha sido posible contactar durante el mismo plazo, con el propietario, armador o persona autorizada en el lugar señalado por los mismos en la declaración de entrada de la embarcación en el puerto o instalación náutico-deportiva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

En los supuestos de fallecimiento del propietario el plazo de 6 meses previsto en este apartado se ampliará a un año.

3. El solicitante deberá acompañar a su solicitud, y el Notario unirá al Acta, la siguiente documentación:

— Copia de la documentación de la embarcación que haya sido entregada al solicitante en el momento de la entrada de la misma en el puerto u ocupación del punto de atraque. Tal documentación habrá de incluir necesariamente la relativa a la identificación precisa de la embarcación y la declaración de entrada firmada por su propietario o armador, con identificación de un domicilio en España para notificaciones.

— Los documentos o facturas que acrediten la suma a que asciende la deuda con el solicitante de la iniciación del expediente, junto a la manifestación del acreedor legítimo o representante de éste de que tales facturas no se han satisfecho. La deuda pendiente debe extenderse necesariamente y como mínimo, a un periodo de un año.

— Los justificantes de envío de comunicaciones e intentos de localización de su propietario o armador en el domicilio designado por el mismo y firmado en la declaración de entrada de la embarcación. Deberán acreditarse al menos dos intentos de notificación en el plazo designado de seis meses.

4. El Notario, una vez aceptado el requerimiento del solicitante y comprobada la concurrencia de las circunstancias a que debe extenderse la solicitud, iniciará el procedimiento para la declaración de abandono, que se compondrá de los siguientes trámites, que deberán ir incorporándose al Acta:

— Último intento de notificación al propietario, por vía notarial, de la iniciación del procedimiento de abandono, en el domicilio designado por el propietario o armador en la declaración de entrada.

En el intento de notificación por vía notarial deberá incluirse toda la información recopilada hasta el momento en el Acta, junto con él apercibimiento de que si el propietario no comparece ante el Notario dentro del plazo de los siguientes veinte días a la notificación, seguirá adelante el proceso para la declaración de abandono.

— El Notario practicará un requerimiento de pago dirigido al propietario o armador en el domicilio designado por el mismo y firmado en la declaración de entrada de la embarcación. En dicho requerimiento constará el importe de la suma adeudada, así como referencia a los intentos de notificación de la misma previstos en el apartado precedente, advirtiéndole de que de no pagar en el plazo de 10 días se procederá a declarar abandonada la embarcación.

El Notario practicará tal requerimiento de conformidad con la legislación notarial. Excepcionalmente, si no pudiera efectuarse el requerimiento de pago en el domicilio del deudor, el Notario, a instancias del acreedor, podrá practicarlo en aquél otro que éste le indique como hábil, por ser el de la residencia del deudor. En este caso, el Notario deberá practicar el requerimiento en la persona del deudor en los términos previstos en el párrafo séptimo del artículo 202 del Reglamento Notarial.

Si el notario no fuera competente por razón del lugar se practicará el requerimiento por medio de otro notario que sea territorialmente competente.

Cuando el Notario no pudiera practicar el requerimiento de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, procederá a realizar el requerimiento por medio de la publicación de edictos. Tales edictos, a elección del acreedor, podrán publicarse en la página web institucional del Consejo General del Notariado o en el Tablón Edictal del Boletín Oficial de la Provincia. El Notario, cuando el acreedor opte por la publicación en la página del Consejo General del Notariado, deberá remitir el anuncio con su firma electrónica reconocida.

En ambos supuestos, en el edicto constarán los datos suficientes para identificar al acreedor, el importe de la suma adeudada, el notario que practicó el requerimiento, la fecha de éste, los datos de identificación de la oficina pública notarial donde se esté tramitando la declaración de abandono y el derecho del deudor a formular alegaciones ante dicho notario en los diez días siguientes a la fecha de publicación del edicto.

— Cuando el propietario o armador no comparezca ante el Notario en el plazo concedido, el Notario procederá a la inspección visual de la embarcación y a levantar un Acta de presencia, con

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

la finalidad de que quede acreditado su estado. A instancia del solicitante, se incorporará al Acta un informe elaborado por perito sobre el estado y valoración real de la embarcación.

5. Una vez incorporadas al Acta todas las circunstancias anteriores, el Notario incluirá en ella, necesariamente, las siguientes menciones:

— La declaración de la suma adeudada a cada uno de los acreedores que hayan solicitado el inicio del expediente.

— La declaración de abandono de la embarcación, que según el Estado que presente permitirá:

- a) La apertura del expediente de subasta notarial de la embarcación.
- b) La declaración del tratamiento de la misma embarcación como recibo y el consiguiente procedimiento de desguace.

6. Incluidas las anteriores menciones el Notario procederá a cerrar el Acta.

7. El Acta tendrá el carácter de título ejecutivo, de conformidad con lo previsto en el artículo 517.2.9.º de la Ley 1/200, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

Segundo. Subasta notarial de embarcaciones abandonadas.

1. El notario, a solicitud de persona legitimada, y previa exhibición al mismo de la copia autorizada de un acta de declaración de abandono de embarcación en la que así se hubiera determinado, procederá a convocar la subasta, previo examen de la solicitud, dando fe de la identidad y capacidad de su promotor, así como de la comprobación del cumplimiento de los restantes requisitos legales.

2. A instancias del promotor, la subasta podrá ser realizada electrónicamente o mediante el procedimiento de sobres cerrados. En todo caso, el promotor deberá proporcionar al notario, que unirá al acta de subasta, la siguiente información:

a) La descripción completa de la embarcación a subastar y la certificación del registro mercantil relativa a la misma.

b) El tipo de subasta, que deberá coincidir con la señalada por el perito en el informe incorporado al acta de declaración de abandono.

c) El depósito que sea necesario para tomar parte en la misma, que nunca podrá ser inferior al 5% del tipo de subasta.

d) Los lugares en que deba anunciarse la subasta.

e) El plazo para presentación de sobres cerrados o en su caso de pujas electrónicas, sin que en ningún caso aquél pueda ser inferior a 20 días naturales desde que la subasta haya quedado abierta.

f) El lugar, día y hora de celebración de la subasta.

g) El plazo en el que debe completarse el pago del precio.

h) Cuantas otras condiciones o extremos lícitos considero oportuno el promotor de la subasta.

3. El anuncio de la convocatoria de la subasta se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia en la que se encuentre el puerto o instalación náutico-deportiva. Si el promotor hubiera elegido el sistema de subasta electrónica, el anuncio deberá hacerse constar en el portal a tal fin habilitado en la página web institucional del Consejo General del Notariado.

La convocatoria de la subasta deberá anunciarse con una antelación de, al menos, 24 horas respecto al momento en que se haya de abrir el plazo de presentación de posturas.

El anuncio contendrá únicamente su fecha, nombre y apellidos del notario encargado de la subasta y, cuando se haya elegido el sistema de subasta electrónica, la dirección electrónica que corresponda a la subasta en el portal de la página web institucional del Consejo General del Notariado. Asimismo, en el anuncio se hará referencia a la embarcación objeto de la subasta, tipo de licitación, depósito mínimo para participar en la subasta, la certificación registral y, en su caso, al lugar donde esté abandonada la embarcación y la posibilidad de visitarla.

4. El Notario comunicará, en su caso, la celebración de la subasta a los titulares de derechos y de las cargas que figuren en la certificación del registro mercantil. Si no pudiera localizarlos, dará a esta comunicación la misma publicidad que la prevista para la subasta.

Si el titular del bien o un tercero, que se considerara con derecho a ello, comparecieran oponiéndose a la celebración de la subasta, el notario hará constar su oposición y las razones y documentos que para ello se aduzcan, así como que hacen reserva de sus posibles derechos para la interposición de las acciones que procedan.

El Notario, a pesar de la oposición, no suspenderá el expediente, salvo que así se acuerde por resolución judicial.

Tercero. Subasta electrónica.

1. La subasta electrónica se realizará con sujeción a las siguientes reglas:

1.^a La subasta tendrá lugar en el portal de subastas del Consejo General del Notariado habilitado a tal fin.

2.^a La subasta se abrirá transcurridas 24 horas desde la fecha del anuncio, que habrá sido remitido por el Notario al portal de subastas del Consejo General del Notariado con su firma electrónica reconocida.

3.^a Una vez abierta la subasta se podrán realizar pujas electrónicas durante un plazo no inferior a 20 días naturales.

4.^a Para poder participar en la subasta será necesario haber efectuado el depósito previsto en el pliego de condiciones, lo que se efectuará mediante su consignación en la cuenta corriente que se indique en el anuncio de la subasta o mediante remisión a través de correo certificado al notario de aval bancario en el que se identifique al postor.

2. En la misma fecha, y a continuación del cierre de la subasta, el portal de subastas remitirá al Notario por medios telemáticos información acreditativa de la postura telemática que hubiera resultado vencedora.

El Notario incorporará al acta mediante diligencia los aspectos de trascendencia jurídica, indicando las reclamaciones que se hubieran presentado y la reserva de los derechos correspondientes ante tribunales. Asimismo, identificará al mejor postor, el precio ofrecido por éste, las posturas que siguen a la mejor y la identidad de los postores. Por último, el Notario expresará que, a su juicio, se han observado en la subasta, así como en la adjudicación del bien o derecho subastado las normas legales que la regulan. En tal diligencia se hará constar que la subasta queda concluida y la embarcación adjudicada.

Si no concurriese ningún postor, el Notario así lo hará constar, declarando desierta la subasta y acordando el cierre del expediente.

3. El notario comunicará al mejor postor que ha resultado adjudicatario, debiendo éste comparecer en la notaría para satisfacer el resto del precio de remate.

El notario deberá detraer de dicho precio los gastos relativos a su intervención, abonando al promotor de la subasta el importe correspondiente a la suma adeudada.

De existir remanente se pondrá a disposición en la Caja General de Depósitos a favor de quien exhiba título suficiente, haciéndose constar esta circunstancia por nota marginal en el registro mercantil. No compareciendo persona con derecho al remanente en el plazo de tres años a contar de su consignación, el promotor de la subasta podrá solicitar que le sea entregado.

4. El notario procederá a devolver los depósitos hechos para tomar parte en la subasta a aquellas personas que no hayan resultado adjudicatarias. Tal devolución se efectuará una vez que se haya abonado el total precio de la adjudicación por el rematante.

5. Si el adjudicatario inicial no consignara el resto del precio en el plazo establecido, perderá el depósito que hubiera efectuado, procediéndose a comunicar a los rematantes que sucesivamente hubieran hecho las mejores posturas, para que procedan a satisfacer el precio restante.

6. Verificado el remate o la adjudicación y consignado el precio se procederá a la protocolización del acta. Con dicha acta se procederá al otorgamiento de la escritura pública por el rematante o el adjudicatario. En la escritura pública se harán constar los trámites y diligencias esenciales practicadas en cumplimiento de lo establecido en los artículos anteriores y, muy especialmente, los

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

relativos al acta de declaración de abandono de la embarcación e incidencias esenciales de la subasta.

Esta escritura será título suficiente para la inscripción de la adquisición a favor del rematante en el registro mercantil donde estuviera inscrita la embarcación.

Cuarto. Subasta mediante sobres cerrados.

1. El Notario podrá proceder a convocar la subasta, a instancia de persona que le presente copia autorizada de un Acta en la que se declare el abandono de la embarcación, y previo examen de la adecuación a la legalidad de la solicitud, la identidad y legitimidad de su promotor y el cumplimiento de los restantes requisitos legales.

2. El solicitante deberá acompañar a su solicitud, además del Acta de la declaración de abandono, con la documentación incorporada a la misma, la siguiente información que el Notario unirá al Acta de subasta:

a) La descripción completa de la embarcación a subastar y certificación del Registro Mercantil relativa a la misma.

b) El tipo de subasta, que deberá coincidir con la valoración realizada por el perito en el Informe incorporado al Acta de declaración de abandono.

c) El depósito que sea necesario para tomar parte en la misma.

d) El procedimiento de subasta.

e) El plazo para presentación de sobres cerrados.

f) El lugar, día y hora de celebración de la subasta.

g) Los lugares en que haya de anunciarse la subasta y su duración o antelación.

h) El plazo en el que haya de completarse el pago del precio.

i) Cuantas condiciones u otros extremos lícitos se consideren oportunos.

3. Será de aplicación a la subasta mediante sobres cerrados [o dispuesto en los apartados tres a seis del artículo precedente.】

JUSTIFICACIÓN

Mientras el Anteproyecto de Ley de Jurisdicción Voluntaria no sea aprobado como Ley, y dado que en él está prevista la regulación del procedimiento de subasta notarial, resulta oportuno regularlo con carácter transitorio en esta Ley de Navegación Marítima. Una vez se apruebe la Ley de Jurisdicción Voluntaria, el procedimiento regulado en esta Disposición quedará derogado y sustituido por el procedimiento de subasta notarial que en él se regula.

Mediante la presente enmienda, además, se procede a elevar a un año el plazo para considerar que una embarcación o artefacto flotante puedan considerarse abandonados. Razones de seguridad jurídica hacen oportuno que este plazo no sea breve, sin merma de los derechos de los acreedores, así como que se extremen las garantías referidas a los intentos de comunicación al dueño de la embarcación, puesto que el efecto de la subasta es la venta del bien sin que medie la voluntad del legítimo propietario.

Por último, en la presente enmienda se introduce la posibilidad de que los anuncios de la subasta puedan realizarse, a elección, del promotor del expediente, bien en el Boletín Oficial o bien en el portal electrónico de subastas del Consejo General del Notariado. La razón fundamental es de índole económica. En no pocas ocasiones, el coste de la publicación de un anuncio en el Boletín Oficial puede o bien superar el valor del propio bien o ser tan elevado que disuada al promotor a solicitar el anuncio de la subasta. El muy reducido coste de publicación del anuncio en el portal electrónico de subastas del Consejo General del Notariado inhibirá este efecto disuasorio, y permitirá que la subasta se celebre.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 64

A la Mesa de la Comisión de Justicia

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de abril de 2014.—**Alfonso Alonso Aranegui**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 109

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la exposición de motivos. Punto X

De modificación.

El último párrafo del punto X de la exposición de motivos queda redactado como sigue:

«La ley sanciona, con carácter indisponible, la acción directa del perjudicado contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar. El asegurador podrá oponer a esa reclamación las limitaciones de responsabilidad (por créditos marítimos del título VII) o incluso la limitación de deuda (la del porteador de personas o cosas) que el asegurado pudiera haber esgrimido por la suya, frente al perjudicado reclamante.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica, lográndose así el necesario ajuste entre la exposición de motivos y el articulado.

ENMIENDA NÚM. 110

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al índice de la disposición adicional tercera

De modificación.

Se modifica la rúbrica en el índice de la disposición adicional tercera, dentro de las «Disposiciones adicionales», que pasa a ser la siguiente:

«Tercera. Órganos competentes para la determinación de los premios y remuneraciones por salvamentos y remolques.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se ajusta la rúbrica del índice a la que efectivamente tiene la disposición adicional tercera.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 65

ENMIENDA NÚM. 111

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 3. Apartado 2

De modificación.

El apartado 2 del 3 queda redactado del siguiente modo:

«2. Son buques y embarcaciones de Estado los afectos a la Defensa nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que estén destinados con carácter exclusivo a un fin no comercial.»

JUSTIFICACIÓN

A los efectos de este artículo no resulta procedente diferenciar de una parte los buques de Estado y las embarcaciones de Estado, que han de recibir un tratamiento homogéneo.

ENMIENDA NÚM. 112

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 5. Apartado 2

De modificación.

El apartado 2 del artículo 5 queda redactado del siguiente modo:

«2. Con la excepción de los buques de guerra, el presente título será de aplicación a los buques de Estado nacionales, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente, en particular en relación con lo dispuesto en los artículos 7, 8, 10, 16 y 17, u otras que puedan derivarse del correcto desempeño de las competencias afectas a la seguridad pública o de la vigilancia y represión de actividades ilícitas.»

JUSTIFICACIÓN

Se incorporan de manera expresa dos nuevos supuestos regulados en el Título I del Proyecto que no ha de ser de aplicación a esos buques y embarcaciones de Estado afectas a la seguridad pública. En concreto, lo que se refiere al régimen de visita y estadía en puertos y terminales, así como el empleo de medios radioeléctricos que no ha de dificultar el empleo de medios específicos de uso policial.

ENMIENDA NÚM. 113

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 78. Apartado 1

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 66

El apartado 1 del artículo 78 queda redactado del siguiente modo:

«1. Además de los certificados y documentos relativos a la seguridad de la navegación, a la lucha contra la contaminación marina, a la sanidad exterior, al régimen aduanero y otros que procedan de acuerdo con la legislación nacional y con los convenios internacionales en que España sea parte, todo buque nacional deberá llevar a bordo el Certificado de Matrícula, la Patente de Navegación, el Rol de Despacho y Dotación, el Diario de Navegación, el Cuaderno de Máquinas y, en su caso, el Cuaderno de Bitácora y los Certificados de Seguros, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente respecto de los buques de Estado y otras categorías determinadas de embarcaciones.»

JUSTIFICACIÓN

Algunos de los documentos referidos en ese artículo no son exigibles a las embarcaciones del Servicio Marítimo de la Guardia Civil por las normas reglamentarias que resultan de aplicación, por lo que se trata de aclarar que esas normas reglamentarias no se ven tácitamente derogadas por la futura Ley.

ENMIENDA NÚM. 114

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 80

De modificación.

El artículo 80 pasa a tener la siguiente redacción:

«La Patente de Navegación acredita la nacionalidad española del buque y que ha sido autorizado para navegar por los mares enarbolando el pabellón nacional. También legitimará al Capitán o a la persona a la que ha sido conferido el mando del buque.»

JUSTIFICACIÓN

Tanto el artículo 25 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, de abanderamiento, matriculación y registro marítimo, como la disposición adicional 16.a del Real Decreto-ley 2/2011, TRLPEMM, establecen que la patente de navegación «legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques».

El artículo del PLN establece que la patente legitimará «la identidad del Capitán». Las patentes de navegación actuales no indican la identidad del Capitán. De hecho, la DGMM hace constar en el reverso de la misma una diligencia que señala expresamente que «el Real Decreto 1027/89 no contempla la obligación de endoso de la Patente de Navegación en los casos de cambio de mando del buque».

La expedición de las patentes de navegación es un proceso largo y formalista.

Si hubiese que enmendar la patente cada vez que se releva a un capitán, el procedimiento sería inoperativo y el buque se arriesgaría a sanciones o detenciones si apareciese en la patente el nombre de un capitán que no fuese el que está al mando en cada momento.

Por ello, y por coherencia con la normativa actual, proponemos la eliminación de la referencia a la identidad del capitán.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 67

ENMIENDA NÚM. 115

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 101

De modificación.

Se suprime el apartado 3 del artículo 101 y se modifica su rúbrica, quedando redactado como sigue:

«Artículo 101. Emisión de certificados de seguridad. Organizaciones autorizadas.

1. La Administración Marítima otorgará los correspondientes certificados de seguridad y de prevención de contaminación a los buques y embarcaciones nacionales que reúnan las condiciones previstas en la legislación aplicable.

2. La Administración Marítima podrá autorizar a organizaciones reconocidas la realización de las actuaciones materiales y, en su caso, la emisión o renovación de los correspondientes certificados, en los casos y condiciones previstos reglamentariamente.»

JUSTIFICACIÓN

Se considera que las sociedades de clasificación que certifican el estado de los buques para navegar, en cada caso, no deben tener su responsabilidad limitada por los daños que puedan ocasionar con sus errores o negligencias.

ENMIENDA NÚM. 116

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 149

De modificación.

El artículo 149, sobre la responsabilidad del armador, pasa a tener la siguiente redacción:

«El armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán de acuerdo con lo establecido en el artículo 185, sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el Título VII.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. La remisión de este precepto al artículo 186 es incorrecta y debe hacerse al 185.

ENMIENDA NÚM. 117

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 223

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 68

El artículo 223 pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 223. Deber de custodia.

El porteador será responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías como consecuencia de la infracción al deber de custodia de acuerdo con lo preceptuado en la Sección 9.^a de este Capítulo.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. La remisión a la sección 7.^a es errónea y debe corregirse.

ENMIENDA NÚM. 118

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 312

De modificación.

El artículo 312 pasa a tener la siguiente redacción:

«El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y conforme a lo establecido en el artículo 464.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. La remisión de este precepto al artículo 467 es incorrecta y debe hacerse al 464.

ENMIENDA NÚM. 119

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 356

De modificación.

El apartado 1 del artículo 356 queda redactado del siguiente modo:

«Los interesados en el viaje podrán en todo momento pactar libremente sobre las reglas conforme a las que se efectuará la liquidación. A falta de precisión en otro sentido se entenderá aplicable la versión más reciente de las Reglas de York y Amberes y, en defecto de elección de cualesquiera reglas, serán aplicables las normas dispuestas legalmente.»

JUSTIFICACIÓN

Se introduce la mención a las Reglas de York y Amberes en su versión vigente, usadas casi siempre en este ámbito, con la finalidad de evitar ciertas discusiones y litigios respecto a la versión aplicable.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 69

ENMIENDA NÚM. 120

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 362

De modificación.

El apartado 2 del artículo 362 queda redactado de la siguiente forma:

«2. El pago del premio se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores, sin perjuicio de que el premio pueda ser abonado por el armador del buque salvado, a reserva de su derecho a repetir contra el resto de los intereses de los bienes a bordo salvados por sus respectivas aportaciones o de lo que proceda en caso de avería gruesa.

En el caso de salvamento de bienes que no se hallen a bordo o no hayan sido transportados por un buque será deudor del premio el titular de dichos bienes.»

JUSTIFICACIÓN

Con esta modificación se adecua la Ley a lo preceptuado en el Convenio de Londres de 1989 (CONSALVA 89), del que España es parte, y en particular a su artículo 13.2, donde se facilita el cobro de los premios ampliando la posibilidad de reclamar no sólo al armador, sino a otros intereses de los bienes salvados.

La canalización en exclusiva de la responsabilidad del pago del premio por salvamento en la figura del armador o propietario del buque salvado, choca con la posibilidad que prevé el artículo 365 del PLNM, de que el salvador retenga (al estilo del «lien» inglés), «el buque u otros bienes salvados bajo su control, (...) mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio que reclame».

Esta medida redundante de manera directa en la seguridad de las aguas españolas, dado que facilitar el cobro de premios, repercute en la existencia de un sector fuerte, dinámico y renovado de empresas de remolcadores y salvamento.

ENMIENDA NÚM. 121

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 365. Apartado 1

De modificación.

Se modifica el apartado 1 del artículo 365, que queda redactado de la siguiente forma:

«1. El salvador tendrá derecho a retener el buque y otros bienes salvados bajo su control, en el puerto o lugar a que se hayan conducido tras la terminación de las operaciones de salvamento mientras no se constituya a su favor garantía suficiente por el importe del premio que se reclame.»

JUSTIFICACIÓN

Con la modificación propuesta, que sustituye la conjunción disyuntiva «u» por la conjunción copulativa «y», se trata de permitir al salvador del buque retener buque y carga, y no solamente uno de los dos, lo que facilitaría el cobro del premio correspondiente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 70

ENMIENDA NÚM. 122

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 382

De modificación.

El artículo 382 pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 382. Buques y embarcaciones de Estado naufragados o hundidos.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 358 y en el artículo 359, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción.

2. Las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques y embarcaciones de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección.

3. Los restos de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles gozan de inmunidad de jurisdicción conforme a lo previsto en el artículo 50. No obstante, las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de los mismos deberán ser acordadas entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y el Ministerio de Defensa. En su caso, tales operaciones quedarán sujetas a lo establecido en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica. Se corrige una errata que afecta, en ambos apartados, a una letra en la palabra «explotación», pues en ambos casos debería decir «exploración». Asimismo la locución «deberá ser acordada» que figura en el apartado 3 debe figurar en plural en consonancia con el sujeto «las operaciones».

ENMIENDA NÚM. 123

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 428. Apartado 2

De supresión.

Se suprime el apartado 2 del artículo 428, que queda redactado como sigue:

«Artículo 428. Transmisión del interés asegurado.

1. En los seguros de buques y artefactos navales, de otros intereses del armador o naviero o de su responsabilidad, la enajenación del buque o el cambio de titular en su gestión náutica provoca la extinción del contrato de seguro, a no ser que el asegurador haya aceptado expresamente por escrito su continuación.

2. En el seguro de mercancías, la transmisión de la propiedad de las mismas no ha de ser comunicada al asegurador, subrogándose el adquirente en el contrato de seguro.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 71

JUSTIFICACIÓN

La situación de concurso no produce necesariamente la extinción del contrato del seguro, tal y como establece la Ley Concursal. De mantener el apartado 2 («2. Lo dispuesto en el apartado anterior será también de aplicación en los procedimientos de concurso del tomador del seguro o del asegurado») se provocaría en la práctica la paralización de la explotación de los buques del tomador de seguro y de los asegurados, en caso de concurso de cualquier de ellos, o a falta de pacto, en caso de enajenación. Además, no tiene en cuenta el hecho de que, en caso de concurso, el tomador puede seguir pagando las primas con independencia de que esté en fase concursal.

ENMIENDA NÚM. 124

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo 469. Apartados 3 y 4 (nuevo)

De modificación.

— En primer lugar, el apartado 3 del artículo 469, por error, se enumera también como «2», cuando debe ser un «3». Se corrige esta errata.

— En segundo lugar, se añade un nuevo apartado 4 con la siguiente redacción:

«4. Para conocer de la impugnación de la liquidación de avería gruesa, tanto la efectuada privadamente como la realizada por un notario con arreglo al correspondiente expediente de certificación pública, será competente el Tribunal del lugar de finalización del transporte o el del lugar de arribada del buque, si este último fuese distinto.»

JUSTIFICACIÓN

Por un lado, se corrige una errata y, por otro, se cierran los criterios de atribución de competencia.

ENMIENDA NÚM. 125

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la disposición final cuarta

De modificación.

El segundo párrafo del apartado 5 del artículo 12 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, debe redactarse como sigue:

«La tasa a satisfacer por la prestación de los servicios o actividades relacionados en los números 15, 17, 18, 31, 36 y 41 del apartado siete de este artículo será objeto de autoliquidación por el sujeto pasivo.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 72

A la Mesa de la Comisión de Justicia

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al articulado al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Congreso de los Diputados, 1 de abril de 2014.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 126

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la exposición de motivos

De adición.

Donde dice «... tanto en el Convenio Internacional de... como en el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (CTM o MLC 2006), todos ellos vigentes.»

Añadir a continuación:

«Este último Convenio, que entró en vigor en España el día 20 de agosto de 2013, exige para su debida aplicación el rango de Ley para determinadas cláusulas obligatorias permitiendo en otras una mayor flexibilidad aunque obligando en estos casos a consultar previamente con las organizaciones representativas de armadores y gente de mar. El hecho, por otra parte, de que el presente Proyecto se proponga una reforma amplia del Derecho Marítimo español contemplando, como se señala en la Parte I de esta Exposición de Motivos, “todos sus aspectos” y acometiendo una renovación que responda a la “imprescindible coordinación con el Derecho Marítimo Internacional” obliga a recoger en el texto legislativo aquellas materias que vienen exigidas por el citado Convenio (BOE del 22 de enero de 2013) o cuya inclusión en la futura Ley sea recomendable a efectos de la mencionada integración del ordenamiento marítimo español.»

MOTIVACIÓN

El propósito de integración en un solo texto legal de las principales materias que componen el ordenamiento jurídico de la navegación marítima quedaría incompleto en el caso de quedar excluido el denominado internacionalmente «cuarto pilar» constituido por el Convenio de Trabajo Marítimo de la OIT, que se articula de manera indisoluble en el contexto internacional con los Convenios MARPOL 73/78, SOLAS 74/78 y STCW 78/95 de la Organización Marítima Internacional (OMI).

El grado de desarrollo del derecho marítimo internacional se completa hasta el momento con la expresa exigencia para la navegabilidad de un buque, mercante o de pasaje, de la condición de cumplimiento de determinados estándares laborales mínimos establecidos en el CTM, adoptados de forma tripartita consensuada en la Conferencia de Ginebra de febrero de 2006 y cuya trascendencia fue reconocida por España al ser el primer país europeo en ratificarlo. En el derecho marítimo se integra, por tanto, junto a la mercantil clásica la rama laboral.

La práctica omisión que se hace en el Proyecto de Ley presentado por el Gobierno de los requisitos laborales que deben tenerse en cuenta en la navegación marítima de la flota mercante española y de cruceros o vigilados en nuestros puertos por aplicación del principio de «trato no más favorable» a barcos con bandera de países que no hayan ratificado el CTM no parece justificada si se tiene en cuenta:

1. España forma parte del Paris MOU (Memorandum of Understanding) que incluye ya el control y aplicación del CTM 2006.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 73

2. En conexión con las normas del denominado «Tercer Paquete de Seguridad Marítima» de la UE y con otras Directivas relativas al transporte marítimo resulta de particular relevancia la Directiva 2009/13/CE de 16 de febrero de 2009 por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE.

3. En el momento en el que se debate este PL el CTM ha sido ratificado por 53 Estados miembros de la OIT que representan el 80% del arqueo bruto de la flota mercante mundial, lo que supone que se ha cubierto el objetivo de los agentes sociales marítimos y de los Gobiernos de convertir el CTM y sus normas laborales en una norma universal.

4. Carece de sentido que el PL se refiera a las Reglas de Rotterdam (Disposición final 1.^a) que no han entrado en vigor mientras se omite el CTM en toda su parte dispositiva.

5. Resulta, por último, extraño que tanto el Consejo General del Poder Judicial como el Consejo de Estado hayan omitido en su informe al Anteproyecto toda alusión al vigente derecho laboral marítimo cuando, además de lo dicho, no se ha tenido en cuenta ni el derecho comparado en la materia ni el hecho de la detención en Puertos extranjeros de barcos mercantes por infracción de obligaciones recogidas en el CTM. Gráficamente, si como es sabido, la fatiga de las tripulaciones es una de las causas principales de los accidentes marítimos ninguna Ley de Navegación Marítima actual debería dejar al margen todo lo referente a su evitación y prevención mediante condiciones de trabajo decentes.

ENMIENDA NÚM. 127

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 2

De modificación.

Artículo 2. Fuentes e interpretación.

El artículo pasa a tener la siguiente redacción:

«1. La presente ley se aplicará en tanto no se oponga a lo dispuesto en los Tratados Internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea que regulen la misma materia.

De forma supletoria se atenderá a los usos y costumbres de la navegación marítima, y en su defecto al Derecho Común.

2. En todo caso, para la interpretación de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los Tratados Internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la interpretación de las materias objeto de la misma.»

MOTIVACIÓN

Se propone como mejora técnica que facilite la interpretación del precepto, en línea con lo sugerido por el Consejo General del Poder Judicial.

ENMIENDA NÚM. 128

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 3

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 74

Se añade un segundo párrafo al apartado 2 del artículo 3, del siguiente tenor:

«2. /.../

Los buques o embarcaciones de la Guardia Civil tendrán la consideración de buques de Estado y podrán ejercer las funciones que les son propias en aguas situadas en las zonas en que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción así como en aguas internacionales y estarán autorizados por el Gobierno para intervenir más allá del mar territorial con arreglo a sus competencias específicas.»

MOTIVACIÓN

Ampliar el campo de actuación de la Guardia Civil para dar más efectividad al cumplimiento de sus fines.

ENMIENDA NÚM. 129

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 3

De modificación

Artículo 3. Navegación de buques de Estado y de Guerra.

3. /.../ Añadir «militar» después del párrafo que dice que se encuentren bajo el mando de un oficial.

MOTIVACIÓN

Al tratarse de buques de guerra el mando debe ser desempeñado por un oficial militar y conviene diferenciarlo de tratamientos en nomenclatura equivalente de oficiales de la marina mercante.

ENMIENDA NÚM. 130

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 3

De adición.

Se añade un nuevo apartado 4.

«Artículo 3. Navegación de buques de Estado y de Guerra.

4. La responsabilidad de la Administración por los daños causados por los buques españoles de Estado se determinará conforme a las normas reguladoras de la responsabilidad patrimonial de las Administraciones públicas.»

MOTIVACIÓN

Resulta obvia que la responsabilidad del titular del buque será responsable de los daños causados por este y corresponderá a la Administración a la que se encuentre adscrito.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 75

ENMIENDA NÚM. 131

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 7

De modificación.

Artículo 7. Entrada en puerto.

Reemplazar en el apartado 2: «Administración portuaria» por «Administración marítima».

MOTIVACIÓN

Mejor delimitación del ámbito competencial.

ENMIENDA NÚM. 132

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 8

De sustitución.

«Artículo 8. Cierre de puertos.

1. Corresponde al Director General de la Marina Mercante acordar dentro de sus competencias, por razones de necesidad o interés público, el cierre temporal, por el tiempo estrictamente indispensable, de determinadas aguas interiores, puertos y terminales a la navegación de buques, así como adoptar las medidas precisas para dar a dichas decisiones la debida publicidad internacional.»

MOTIVACIÓN

Mejor delimitación del ámbito competencial.

ENMIENDA NÚM. 133

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 9

De sustitución.

«Artículo 9. Arribada forzosa.

1. Con independencia de lo dispuesto en el artículo 237 de esta Ley en caso de arribada forzosa, el armador, capitán o consignatario deberá comunicar sus causas a la Administración marítima, la cual verificará los motivos que justifiquen y señalará las formalidades y requisitos especiales que, en su caso, deban cumplirse para tales supuestos.»

2. Tales requisitos, que serán igualmente de aplicación en los casos regulados por el artículo 74 de esta Ley, podrán consistir en el condicionamiento, por la Dirección General de la Marina Mercante, de la entrada del buque en un puerto o lugar de abrigo, en función de la concurrencia de determinadas circunstancias que hagan de esta medida la más adecuada para la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente y de los bienes. Igualmente podrá condicionarse la arribada a la prestación de una garantía suficiente por parte del propietario, armador, o cargador del buque para responder a los posibles daños que dicho buque pueda ocasionar.

3. A los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior y sin afectar a la aplicación prioritaria de las previsiones contenidas en el artículo 75, la Dirección General de la Marina Mercante podrá adoptar las medidas que sean precisas y, en especial, las previstas en el artículo 81 de esta Ley.

4. Reglamentariamente se regularán los criterios, casos, procedimientos, cuantía y demás extremos necesarios para desarrollar lo previsto en este artículo.»

MOTIVACIÓN

Se describen las condiciones y requisitos que pueden producir la arribada forzosa que serán regulados por la administración marítima.

ENMIENDA NÚM. 134

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 10

De modificación.

Artículo 10. Agente de buques nacionales.

Se modifica el apartado 2 quedando la redacción de la siguiente forma:

«2. Todo buque ya sea nacional o extranjero ha de tener designado un agente en los puertos nacionales, con la excepción de las embarcaciones de recreo, que podrán ser directamente representadas por su propietario o su capitán.»

MOTIVACIÓN

Entendemos la no obligación directa de designar agente para los buques españoles en puertos igualmente nacionales, cuando esta figura resulta ser uno de los pilares fundamentales sobre los que se soporta el negocio marítimo y la logística portuaria.

ENMIENDA NÚM. 135

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 12

De adición.

Artículo 12. Jurisdicción sobre buques extranjeros.

2. Debe decir «... al cónsul del Estado del pabellón...».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 77

MOTIVACIÓN

Es preciso matizar la representación diplomática del Estado responsable del control del buque.

ENMIENDA NÚM. 136

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 13

De adición.

«Artículo 13. Buques de propulsión nuclear.

1. Al ejercer el derecho de paso inocente, las buques extranjeros de propulsión nuclear o con armamento nuclear y los que transporten sustancias nucleares u otras sustancias peligrosas o nocivas deberán llevar a bordo los documentos requeridos por los tratados internacionales aplicables y adoptar las medidas especiales que para tales buques establezcan dichos tratados.

2. Los buques mencionados en el párrafo anterior están obligados a navegar por las vías marítimas y los dispositivos de separación del tráfico establecidos por el Gobierno español, y seguir las instrucciones especiales de navegación que, en su caso, pueda dictar la Administración Marítima.

3. Sin perjuicio de las inmunidades aplicables a los buques de Estado, el régimen de navegación y de entrada y estancia en puerto de los buques de propulsión nuclear se regirá por lo dispuesto en la Ley 25/1964, de 29 de abril, sobre energía nuclear, y por los Tratados Internacionales que resulten aplicables.»

MOTIVACIÓN

Trasposición de los artículos 22 y 23 de la CNUDM.

ENMIENDA NÚM. 137

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 14

De modificación.

De la rúbrica del artículo:

«Artículo 14. Buques que transporten sustancias radioactivas.»

MOTIVACIÓN

Entendemos que resulta más razonable sustituir el título del artículo 14 «Sustancias de carácter radioactivo» del Proyecto de Ley por el de «Buques que transporten sustancias radioactivas».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 78

ENMIENDA NÚM. 138

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 15

De modificación.

De la rúbrica del artículo:

«Artículo 15. Buques que transporten mercancías peligrosas.»

MOTIVACIÓN

Entendemos que resulta más razonable sustituir el título del artículo 15 «Otras mercancías peligrosas» del Proyecto de Ley por el de «Buques que transporten mercancías peligrosas».

ENMIENDA NÚM. 139

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 15

De modificación.

Se modifica el apartado 1 quedando la redacción de la siguiente forma:

«Artículo 15. Mercancías peligrosas.

1. La manipulación y transporte de mercancías peligrosas se ajustará, según los casos, a las prescripciones de los siguientes códigos internacionales:

- a) Los códigos IMDG y CNI, para mercancías.
- b) El código CIQ, para sustancias líquidas peligrosas.
- c) El código CIG para gases licuados.
- d) El código IMSBC para sustancias sólidas potencialmente peligrosas.

/.../»

MOTIVACIÓN

La actual redacción incluye tan solo el transporte de mercancías peligrosas en bultos (Código IMDG) sin que se mencionen otros importantes códigos que regulan igualmente el transporte de ciertas mercancías que se consideran peligrosas cuando se transportan a granel.

ENMIENDA NÚM. 140

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo nuevo

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 79

«Artículo nuevo. Dotaciones de seguridad y maniobras obligatorias.

1. Durante su permanencia en la zona portuaria, los buques mercantes deberán contar en todo momento con la dotación necesaria para ejecutar cualquier movimiento o maniobra que ordene la autoridad marítima o portuaria o que proceda para la seguridad del puerto y de las personas y bienes.

2. Cuando razones de seguridad así lo exijan, la Administración marítima o portuaria podrá disponer, con cargo al buque, cambios de lugar del sitio de amarre o fondeo o la ejecución de cualquier maniobra, pudiendo llegar, en caso de urgencia, al corte de amarras o cadenas.»

MOTIVACIÓN

Exigencias razonables requeridas para el incremento de la seguridad en las operaciones portuarias.

ENMIENDA NÚM. 141

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo nuevo

De adición.

«Artículo nuevo. Control por la Administración marítima.

1. Los buques surtos en las aguas interiores o en los puertos nacionales quedan sujetos a los controles y otras medidas que corresponda ejercer a la Administración marítima, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación.

2. En tal concepto, la Administración marítima podrá ejercer las competencias de intervención, visita e inspección a bordo, detención y sancionadoras previstas en las Leyes y en los Tratados aplicables en España.»

MOTIVACIÓN

Necesaria asunción de responsabilidades por parte de la Administración marítima civil del Estado.

ENMIENDA NÚM. 142

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo nuevo

De adición.

«Artículo nuevo. Intervención ante naufragios potenciales.

1. En aquellos casos en que un buque presente peligro de naufragio en las aguas de un puerto o constituya un riesgo grave para las personas o bienes, la Autoridad Portuaria requerirá al armador, consignatario del buque o titular del uso o explotación del artefacto para que abandone el puerto o adopte las medidas de reparación u otras procedentes en el plazo fijado al efecto.

2. Incumplido el requerimiento a que se refiere el apartado anterior, la Autoridad Portuaria podrá proceder a trasladar el buque o su carga, o a la varada, desguace o hundimiento de aquel en un lugar autorizado por los Convenios Internacionales aplicables y en el que no perjudique la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 80

navegación o el medio ambiente, siendo los gastos por cuenta del armador o titular del artefacto, según corresponda.

3. Serán aplicables, en su caso, las normas de venta de restos y protección del crédito administrativo previstas en el Capítulo IX de este Título para las remociones.»

MOTIVACIÓN

Normativa vinculada a la remoción y rescate de restos que hagan peligrosa la navegación.

ENMIENDA NÚM. 143

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo nuevo

De adición.

«Artículo nuevo. Indemnización por daños al dominio público marítimo-terrestre y portuario.

1. La Administración marítima competente podrá, de conformidad con el procedimiento correspondiente, exigir al armador la prestación inmediata de garantía suficiente para la reparación de los daños causados por un buque, incluidas sus amarras, cables y cadenas, a las balizas, boyas, canales navegables, esclusas, instalaciones portuarias, cables, tuberías u otras obras pertenecientes al dominio público marítimo-terrestre o portuario.

2. Incumplido el requerimiento en el plazo fijado al efecto, la Administración podrá retener en garantía el buque causante del daño, cuando sea de su propiedad, o cualesquiera otro del mismo armador.»

MOTIVACIÓN

Exigencia de responsabilidades por daños causados en el dominio público y garantía de cumplimiento de las mismas. Nuevo artículo con la numeración que corresponda.

ENMIENDA NÚM. 144

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo nuevo

De adición.

«Artículo nuevo. Incumplimiento de las normas de despacho.

1. Cuando un buque emprenda la navegación sin despachar o con incumplimiento de las normas de despacho la Administración marítima podrá ordenar a su armador y a su capitán que suspenda la navegación, regrese al puerto de salida o arribe al más próximo y conveniente con objeto de subsanar los defectos y restaurar la situación de legalidad.

2. Los armadores y capitanes deberán cumplir de inmediato las órdenes recibidas sin perjuicio del ejercicio por su parte de las acciones que procedan.

3. En caso de incumplimiento, la Administración podrá proceder a ordenar la interceptación y detención del buque o embarcación y aplicar, en su caso, las medidas coercitivas previstas en esta

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 81

Ley siendo por cuenta del armador los gastos ocasionados, a cuyo efecto podrá quedar retenido el buque mientras no se pague o garantice su importe.

4. Se aplicarán además las sanciones administrativas que procedan y el capitán, si fuere español, podrá ser, además, sancionado con la suspensión temporal del título profesional por un período de hasta tres años.»

MOTIVACIÓN

Necesario sistema sancionador. Nuevo artículo con la numeración que corresponda.

ENMIENDA NÚM. 145

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 22

De modificación.

Artículo 22. Exposición del pabellón y submarinos.

Sustituir en el apartado 4 la palabra «embarcaciones» por «buques».

MOTIVACIÓN

La denominación de buque resulta más general.

ENMIENDA NÚM. 146

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 32

De supresión.

«Artículo 32. Planes de preparación y lucha contra la contaminación.»

MOTIVACIÓN

En las enmiendas propuestas por el Grupo Parlamentario Socialista vinculadas a la lucha contra la contaminación marina ambiental, y concretamente en el propuesto como artículo 9, se plantea de forma más completa la elaboración de planes de lucha contra la contaminación ambiental.

ENMIENDA NÚM. 147

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo nuevo

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 82

«Artículo nuevo. Derecho de paso en tránsito por el Estrecho de Gibraltar.

1. Los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso en tránsito por el Estrecho de Gibraltar.
2. Por paso en tránsito se entiende el ejercicio de la libertad de navegación exclusivamente para los fines del paso rápido e ininterrumpido por el estrecho. Ello no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del mismo, para salir de dicho Estado o para regresar a él.
3. Cualquier actividad de un buque que no constituya un ejercicio del derecho de paso en tránsito por el estrecho quedará sujeta a las demás disposiciones aplicables en el mar territorial.»

MOTIVACIÓN

Conveniencia de trasponer aspectos que regulan el régimen de paso en tránsito con carácter general utilizados para la navegación internacional entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva de otro país, que se recogen en los artículos 38 a 42 de la CNUDM. Nuevo artículo con la numeración que corresponda.

ENMIENDA NÚM. 148

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo nuevo

De adición.

«Artículo nuevo. Régimen de paso en tránsito por el Estrecho de Gibraltar.

1. Al ejercer el derecho de paso en tránsito, los buques:
 - a) Avanzarán sin demora por el estrecho;
 - b) Se abstendrán de hacer cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política de los Estados ribereños del estrecho, o que en cualquier otra forma viole los principios del Derecho Universal incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;
 - c) Se abstendrán de realizar cualquier actividad que no esté relacionada con sus modalidades normales de paso rápido e ininterrumpido, salvo que resulte necesaria por dificultad grave o fuerza mayor;
 - d) Cumplirán las demás leyes y reglamentos dictados por el Gobierno español aplicables en el mar territorial;
 - e) Cumplirán los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas en materia de seguridad en el mar y de prevención, reducción y control de la contaminación causada por los buques;
 - f) No podrán realizar ninguna actividad de investigación científica marina o de levantamientos hidrográficos sin la autorización previa de las autoridades marítimas españolas competentes;
 - g) Respetarán las vías marítimas y los dispositivos de separación de tráfico establecidos por los Estados ribereños del estrecho de conformidad con el Derecho Internacional.
2. El paso en tránsito por el estrecho no podrá ser suspendido en ningún caso.»

MOTIVACIÓN

Nuevo artículo necesario para especificar las obligaciones de los buques al ejercer el derecho de paso en tránsito, de conformidad con los artículos 39, 40, 41 y 44 de la CNUDM. Nuevo artículo con la numeración que corresponda.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 83

ENMIENDA NÚM. 149

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo 36 bis nuevo

De adición.

«Artículo 36 bis. Seguro de responsabilidad civil.

1. Al margen de los supuestos específicos previstos en esta Ley, los armadores o propietarios y los gestores navales de buques españoles estarán obligados, con carácter general, a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir por los daños causados a terceros como consecuencia de la navegación de sus buques.

2. Mediante reglamento, el Gobierno establecerá el alcance de la cobertura obligatoria, de acuerdo con las usuales de este ramo en el mercado internacional y teniendo en cuenta las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional.

3. Igualmente el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por las zonas españolas de navegación deberán tener asegurada la responsabilidad civil por daños a terceros, que puedan derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura.»

MOTIVACIÓN

La efectiva cobertura de los riesgos que se generan con ocasión de la navegación debe atenderse mediante el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil de armadores o propietarios y gestores navales. Su supresión respecto de los proyectos anteriores ha sido puesta de manifiesto por el Consejo General del Poder Judicial.

ENMIENDA NÚM. 150

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 37

De adición.

Artículo 37. Derecho de paso inocente.

Añadir dos nuevos apartados:

«/.../.

4. Se entiende por paso el hecho de navegar por el mar territorial con el fin de:

a) atravesar dicho mar sin entrar en las aguas interiores, ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de las aguas interiores.

b) dirigirse hacia las aguas interiores o salir de ellas, o hacer escala en una de esas radas o instalaciones portuarias, o salir de ellas.

5. El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante, el paso comprende la detención y el fondeo, aunque solo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación, sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave, o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 84

MOTIVACIÓN

Situar coherentemente las definiciones que al respecto ha adoptado y refleja en los artículos 17 y 18 la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

ENMIENDA NÚM. 151

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 38

De modificación.

«Artículo 38. Cumplimiento de leyes y reglamentos.

1. Los buques que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial vendrán obligados a respetar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como las disposiciones de esta ley y las demás leyes y reglamentos sobre navegación, extranjería e inmigración, aduanas sanidad y demás de seguridad pública, los relativos a la protección del medio ambiente marino y del patrimonio cultural subacuático.

2. El paso es inocente mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño.

3. No será considerado inocente el paso cuando el buque realice alguna de las siguientes actividades:

a. Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado ribereño, o que de cualquier forma viole los principios de Derecho Internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas;

b. Cualquier ejercicio o prácticas con armas de cualquier clase;

c. Cualquier acto destinado a obtener información en perjuicio de la defensa o seguridad del Estado ribereño;

d. Cualquier acto de propaganda destinado a atentar contra defensa o la seguridad del Estado ribereño;

e. El lanzamiento, recepción o embarque de aeronaves o de dispositivos militares;

f. El embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona, en contravención con las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado ribereño;

g. Cualquier acto de contaminación intencional y grave;

h. Cualesquiera actividades de pesca;

i. La realización de actividades de investigación o levantamientos hidrográficos;

j. Cualquier acto dirigido a perturbar los sistemas de comunicaciones o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado ribereño;

k. Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

4. Los submarinos y cualesquiera otros vehículos sumergibles deberán navegar en la superficie y enarbolar su pabellón.

5. Los buques extranjeros deberán respetar las leyes y reglamentos dictados por España, especialmente en materia de seguridad de la navegación y regulación del tráfico marítimo; protección de ayudas a la navegación, de otros servicios e instalaciones, y de cables y tuberías submarinos; conservación de los recursos vivos del mar y prevención, reducción y control de la contaminación del mar investigación científica marina y levantamientos hidrográficos; y prevención de las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 85

MOTIVACIÓN

Clarificar el concepto de «paso inocente» y el de la pérdida de tal calificación por parte de un buque, y todo ello de acuerdo con los contenidos de los artículos 19, 20 y 21 de la CNUDM.

ENMIENDA NÚM. 152

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 42

De sustitución.

«Artículo 42. Suspensión del paso inocente.

1. El Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente.

2. En el caso de los buques que se dirijan hacia las aguas interiores o a recalar en una instalación portuaria situada fuera de esas aguas, el Estado ribereño tendrá también derecho a tomar las medidas necesarias para impedir cualquier incumplimiento de las condiciones a que esté sujeta la admisión de dichos buques en esas aguas o en esa instalación portuaria.

3. El Estado ribereño podrá, sin discriminar de hecho o de derecho entre buques extranjeros, suspender temporalmente, en determinadas áreas de su mar territorial, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas. Tal suspensión solo tendrá efecto después de publicada en debida forma.»

MOTIVACIÓN

Trasposición del artículo 25 del CNUDM.

ENMIENDA NÚM. 153

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 44

De modificación.

El artículo pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 44. Ejercicio de la jurisdicción penal.

1. La jurisdicción penal española en relación con los buques extranjeros que se encuentren en el mar territorial español se regirá por lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Judicial, sin perjuicio de que su ejercicio deba atenerse a lo establecido en los Tratados aplicables y, específicamente, en el apartado 1 del artículo 27 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

2. Los órganos jurisdiccionales españoles competentes podrán ordenar detenciones o realizar investigaciones a bordo de un buque extranjero, en relación con un delito cometido a bordo de dicho

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 86

buque durante su paso, siempre que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores, salvo en los casos siguientes:

- a) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial;
- c) Cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales; o
- d) Cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias psicotrópicas.»

MOTIVACIÓN

El objetivo del artículo 27 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONMAR), es salvaguardar la navegación marítima internacional y no regular la jurisdicción penal de los Estados, como lo demuestra el dato de que el artículo se refiere a la detención de cualesquiera personas, sean éstas extranjeras o nacionales del Estado ribereño, con tal de que el buque sea extranjero. Por lo tanto, el texto de la norma proyectada debe ajustarse a estas previsiones, incluyendo las excepciones a que los órganos jurisdiccionales españoles competentes podrán ordenar detenciones o realizar investigaciones a bordo de un buque extranjero que contempla el mismo precepto. Se sigue así la sugerencia de mejora puesta de manifiesto por el Consejo General del Poder Judicial.

ENMIENDA NÚM. 154

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 45

De supresión.

«Artículo 45. Intervención a petición del capitán o cónsul.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda al artículo 44, y en la medida en que este supuesto excepcional queda recogido en el apartado 2 de dicho precepto, se propone la supresión de la norma proyectada.

ENMIENDA NÚM. 155

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 48

De adición.

«Artículo 48. Ejercicio del derecho de persecución y de visita.

2. Los buques de guerra y los de Estado especialmente autorizados podrán emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades españolas competentes tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de España en las aguas bajo su soberanía o jurisdicción. La persecución habrá de empezar mientras el buque

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 87

o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua, y solo podrá ser continuada fuera del mar territorial o de la zona contigua si no ha sido interrumpida.

3. La persecución no se considerará comenzada hasta que no se haya comprobado que el buque o una de sus lanchas se encontraba en aguas bajo soberanía o jurisdicción española y no se haya emitido una señal visual o auditiva de detención. El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del Estado del pabellón o de un tercer Estado.

4. Cuando un buque sea detenido o apresado fuera del mar territorial en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, será resarcido por el Estado español, en su condición de perseguidor, de cualquier perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o apresamiento.

5. Los buques de guerra y los de Estado especialmente autorizados podrán ejercer el derecho de visita a un buque extranjero cuando tengan motivos fundados para creer que el buque no tiene nacionalidad o enarbole un pabellón que no le corresponde, se dedica a la piratería, la trata de seres humanos o el tráfico ilícito de estupefacientes, o se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas. En el supuesto de que las sospechas en las que se basaron para efectuar la visita al buque objeto de la visita, resultaran infundadas, el buque será indemnizado por aquellos perjuicios o daños sufridos.

MOTIVACIÓN

Introducción de los puntos 2, 3, 4 y 5 en desarrollo del contenido de los artículos 110 y 111 de la CNUDM.

ENMIENDA NÚM. 156

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo nuevo

De adición.

«Artículo nuevo. Régimen de paso en tránsito por la Zona Económica Exclusiva.

1. Todos los buques extranjeros gozarán de libertad de navegación por las Zonas Económicas Exclusivas de España y estarán obligados a cumplir con las leyes y reglamentos dictados por el Estado español de conformidad con el Derecho Internacional.

2. Los buques extranjeros deberán respetar las zonas de seguridad establecidas por las autoridades españolas en torno a instalaciones y estructuras situadas en la Zona Económica Exclusiva, y observar las normas generalmente aceptadas con respecto a la navegación en la vecindad de dichas instalaciones y estructuras, que no podrán interferir en la utilización de las vías marítimas reconocidas. Las instalaciones y estructuras abandonadas o en desuso deberán ser retiradas para garantizar la seguridad de la navegación.

3. Todos los buques con independencia del Estado de abanderamiento deberán cumplir con las normas regulatorias establecidas para la circulación a través de las vías marítimas y de los dispositivos de separación de tráfico aprobados y regulados por la Organización Marítima Internacional a propuesta del Estado Español en las Zonas Económicas Exclusivas y sometidas al control de la administración marítima española.»

MOTIVACIÓN

En aplicación en nuestro ordenamiento jurídico de los artículos 58, 60 y 87 de la CNUDM. Nuevo artículo con la numeración que corresponda.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 88

ENMIENDA NÚM. 157

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo nuevo

De adición.

«Artículo nuevo. Deber de prestar auxilio.

Siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o los pasajeros, los buques que enarbolan pabellón español deberán prestar auxilio a las personas que estén en peligro en el mar. En caso de abordaje, deberán prestar auxilio a otro buque, a su tripulación y a los pasajeros. La denegación injustificada en la prestación de auxilio deberá ser analizada por la administración marítima española y sus conclusiones puestas a disposición del Poder Judicial.»

MOTIVACIÓN

Defensa de la inalienable obligación de auxilio en la mar a quienes se encuentren en situación de riesgo o de pérdida de la vida derivado de circunstancias adversas de muy diferentes índole. Nuevo artículo con la numeración que corresponda.

ENMIENDA NÚM. 158

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo nuevo

De adición.

«Artículo nuevo. Responsabilidad del Estado derivada de las medidas de ejecución.

El Gobierno español será responsable de los daños y perjuicios que le sean inmutables y dimanen de las medidas de ejecución que haya adoptado, cuando tales medidas sean ilegales o excedan lo razonablemente necesario a la luz de la información disponible.

El Estado preverá vías procesales para que los tribunales conozcan de acciones relativas a los referidos daños y perjuicios.»

MOTIVACIÓN

Cumplimiento de lo mandatorio en el artículo 232 de CNUDM. Nuevo artículo con la numeración que corresponda.

ENMIENDA NÚM. 159

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo Capítulo VII

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 89

«Capítulo VII. De la seguridad de la navegación marítima», nuevo Capítulo dentro del Título I.

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 160

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 56

De adición.

«Artículo nuevo 56. Ayudas a la navegación.

«La Administración competente dispondrá lo necesario para establecer y mantener el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación que justifique el volumen del tráfico y exija el grado de riesgo, de acuerdo a los Tratados internacionales, así como para poner a disposición de todos los interesados la información relativa a estas ayudas.»

MOTIVACIÓN

Mandato a la administración competente para el incremento de las medidas de seguridad. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 161

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 57

De adición.

«Artículo nuevo 57. Establecimiento de servicios de practicaaje.

La Administración competente establecerá los servicios de practicaaje que resulten necesarios para la seguridad de la navegación.»

MOTIVACIÓN

Configuración del practicaaje como elemento de seguridad. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 90

ENMIENDA NÚM. 162

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 58

De adición.

«Artículo nuevo 58. Carácter obligatorio del servicio de practicaaje.

En los puertos o lugares en que se haya determinado la necesidad de la existencia del servicio de practicaaje, éste será obligatorio. En tales casos, antes de entrar en las zonas de practicaaje y con antelación suficiente para proseguir las operaciones de aproximación y demás maniobras requeridas con seguridad, el capitán del buque deberá cursar la solicitud de servicio, absteniéndose de llevar a cabo maniobra alguna que precise dirección asistida, salvo en caso de necesidad y hasta tanto el práctico no se encuentre a bordo.»

MOTIVACIÓN

Según norma comunitaria el practicaaje se configura más como un servicio de seguridad que como un servicio comercial, a pesar de su carácter remunerado. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 163

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 59

De adición.

«Artículo nuevo 59. Exenciones al servicio de practicaaje.

Reglamentariamente podrán establecerse exenciones al servicio de practicaaje, sin que las mismas exoneren a los capitanes de la obligación de procurarse la información precisa para navegar o maniobrar sin riesgo y en general a extremar la diligencia que un buen marino acostumbra a poner de ordinario en el ejercicio de sus funciones.»

MOTIVACIÓN

Remisión a posterior reglamentación de las exenciones al servicio de practicaaje. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 164

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 60

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 91

«Artículo nuevo 60. Reglas de rumbo y gobierno y navegación en zona de hielos.

1. Todos los buques, sin excepción, deberán ajustar su navegación al cumplimiento de las reglas de luces, señales, rumbo y gobierno contenidas en los reglamentos aplicables, en particular en el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar.

2. El capitán de todo buque al que se le haya informado de la presencia de hielos en su derrota o cerca de ella, está obligado, durante la noche, a navegar a una velocidad moderada o a modificar su derrota para distanciarse de la zona peligrosa.»

MOTIVACIÓN

Normas preventivas para incrementar la seguridad en la navegación en bajas condiciones de visibilidad. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 165

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 61

De adición.

«Artículo nuevo 61. Publicidad de los peligros y ayudas a la navegación.

1. La Administración competente vendrá obligada a difundir periódicamente avisos a los navegantes en los que se de cuenta de los naufragios producidos, los derrelictos conocidos y cualesquiera. otras circunstancias que afecten a la seguridad de la navegación en las zonas españolas.

2. El Ministerio de Defensa elaborará y publicará periódicamente libros y documentos de faros y señales y cartas oficiales de navegación en las que habrán de constar los naufragios, bajos y otros obstáculos que afecten de forma duradera a la seguridad de la navegación.»

MOTIVACIÓN

Necesaria publicidad de los elementos naturales o tecnológicos que puedan poner en riesgo la navegación marítima. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 166

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 62

De adición.

«Artículo nuevo 62. Vías de navegación y servicios de tráfico marítimo.

1. En interés de la seguridad de la navegación y de conformidad con las normas internacionales aplicables, el Gobierno establecerá el procedimiento, según el cual se designarán, reemplazarán o suprimirán, en las zonas españolas de navegación, las vías, los dispositivos de separación del tráfico y de notificación obligatoria para buques y los sistemas de tráfico marítimo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 92

2. Dichas vías y dispositivos serán de utilización obligatoria para todos los buques una vez que hayan obtenido la aprobación y publicación internacional que, en su caso, resulte necesaria.

3. En cualquier caso, los sistemas de tráfico marítimo solo podrán ser de empleo obligado cuando estén emplazados en las aguas interiores o en el mar territorial y, en caso de aprobación por la Organización Marítima Internacional, en la zona económica exclusiva.»

MOTIVACIÓN

Normativa para mejorar la seguridad de la navegación, establecimiento de dispositivos de separación de tráfico y cumplimiento de normas internacionales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 167

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 63

De adición.

«Artículo nuevo 63 Zonas de seguridad.

La Administración marítima determinará las zonas de seguridad para los fondeaderos, canales de navegación, zonas adyacentes a los puertos, e instalaciones y lugares de explotación y exploración de recursos naturales en las zonas españolas de navegación, con el fin de preservar la seguridad de la navegación, así como la recalada y salida de los buques que operen en ellas.»

MOTIVACIÓN

Preservación de zonas de seguridad para la navegación. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 168

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo Capítulo VIII

De adición.

«Capítulo VIII. De la lucha contra la contaminación», nuevo Capítulo dentro del Título I.

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 93

ENMIENDA NÚM. 169

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 64

De adición.

«Artículo nuevo 64. Normas especiales para artefactos navales y plataformas fijas.

1. El emplazamiento de artefactos navales y plataformas o estructuras fijas artificiales en las zonas españolas de navegación deberá quedar debidamente balizado a satisfacción de la Administración marítima.

2. En torno a dichos artefactos, plataformas o estructuras se establecerán zonas de seguridad de la navegación en un radio que no exceda de 500 metros a partir de su borde exterior, si bien podrán ir más allá cuando se ajusten a las normas internacionales, que, en su caso, resulten aplicables.

3. Las instalaciones que ya no sean utilizadas deberán ser desmontadas y retiradas por su titular en un plazo razonable, que será fijado por la Administración marítima, garantizando siempre la seguridad de la navegación. De no atender el requerimiento en el plazo establecido, la Administración marítima podrá utilizar el procedimiento previsto en el Capítulo IX del presente Título.»

MOTIVACIÓN

Regulación del emplazamiento y navegación de artefactos navales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 170

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 65

De adición.

«Artículo nuevo 65. Concepto de contaminación.

1. A los efectos de esta Ley se entiende por contaminación la introducción directa o indirecta por los buques, en las aguas marítimas, en el suelo o subsuelo marinos o en la atmósfera suprayacente, de sustancias o formas de energía que constituyan o puedan constituir un peligro para la salud humana, que dañen o puedan dañar los ecosistemas marinos, recursos turísticos o paisajísticos, deterioren la calidad del agua del mar y reduzcan o puedan reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legítimos de los mares o de las aguas costeras.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del Título 1.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en «Montego Bay» el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 94

peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Así mismo en el artículo 5.º entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales Españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego «Polycommander» embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque «Erkowitz» colisionó con el «Durtmond» a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero «Urquiola» vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían quince años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el «Casón» encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. «El Aegean Sea» (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del «B/T Prestige» con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortega hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no solo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del «Erika» y unos dos años antes del hundimiento del «Prestige», el carguero químico italiano «Ievoli Sun» que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de «Alderney», a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de «Cherburgo». El carguero se hundió con seis mil toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales cuatro mil toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), mil toneladas propanol y otras mil de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del, «Prestige», han evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Ciertamente existe una tendencia a identificar únicamente

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 95

la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los producen casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes que van desde fallos en el propio buque, a deficiencias en la preparación de la tripulación pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la «OMI» (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumana, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 los EE.UU. a raíz del accidente del «Exxon Valdez» aprobó la «Oil Pollution Act» (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 171

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 66

De adición.

«Artículo nuevo 66. Contaminación operacional.

Se entiende por contaminación operacional cualquier descarga proveniente de la limpieza de tanques y sentinas, la de aguas sucias y de lastre, basuras, la de emanaciones de gases de los motores y, en general, toda aquella producida por las operaciones normales de la vida o actividad a bordo de los buques.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del Título I.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en «Montego Bay» el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 96

usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Así mismo en el artículo 5.º entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales Españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego «Polycommander» embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque «Erkowitz» colisionó con el «Durtmond» a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero «Urquiola» vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían quince años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el «Casón» encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. «El Aegean Sea» (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del «B/T Prestige» con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegá hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no solo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del «Erika» y unos dos años antes del hundimiento del «Prestige», el carguero químico italiano «Ievoli Sun» que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de «Alderney», a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de «Cherburgo». El carguero se hundió con seis mil toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales cuatro mil toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), mil toneladas de propanol y otras mil de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del «Prestige», han evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Ciertamente existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 97

Aun así, los accidentes catastróficos los producen casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes que van desde fallos en el propio buque, a deficiencias en la preparación de la tripulación pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la «OMI» (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones inhumana, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 los EE.UU. a raíz del accidente del «Exxon Valdez» aprobó la «Oil Pollution Act» (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 172

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 67

De adición.

«Artículo nuevo 67. Contaminación por vertimiento.

1. Se entiende por contaminación por vertimiento la procedente de la evacuación deliberada de sustancias o materiales desde buques, cuando hubieren sido recibidas a bordo con la finalidad de proceder a dicha evacuación, previa realización o no de un proceso de tratamiento o transformación a bordo.

2. Se considera, asimismo, contaminación por vertimiento, el hundimiento deliberado de buques, embarcaciones, artefactos navales, plataformas fijas o aeronaves.

3. No se considerará contaminación por vertimiento las operaciones de hundimiento de buques, plataformas fijas o aeronaves, o la colocación de otros materiales, con el fin de instalar arrecifes artificiales siempre que reúnan las condiciones establecidas en la normativa vigente.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del Título I.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 98

hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Así mismo en el artículo 5.º entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales Españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowit colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegá hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano levoli Sun que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre de 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de Alderney, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con seis mil toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales cuatro mil toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), mil toneladas de propanol y otras mil de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige, han evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 99

preocupaciones generalizadas. Ciertamente es que existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los producen casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes que van desde fallos en el propio buque, a deficiencias en la preparación de la tripulación pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumanas, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y, en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 los EE. UU. a raíz del accidente del Exxon Valdez aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 173

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 68

De adición.

«Artículo nuevo 68. Contaminación accidental.

Se entiende por contaminación accidental la derivada de un accidente sufrido por un buque, que produzca su naufragio, hundimiento o incendio o la caída al agua o incendio de su carga o de otras sustancias o materiales que estén o hayan estado a bordo y que produzcan o puedan producir efectos nocivos.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del Título I.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Así mismo en el artículo 5.a entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales Españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowit colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegal hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano levoli Sun que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de Alderney, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con seis mil toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales cuatro mil toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), mil toneladas de propanol y otras mil de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige, han evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas

que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Ciertamente existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los producen casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes que van desde fallos en el propio buque, a deficiencias en la preparación de la tripulación pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumanas, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 los EE. UU. a raíz del accidente del Exxon Valdez aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 174

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 69

De adición.

«Artículo nuevo 69. Prohibición general de contaminación.

1. Queda prohibido todo acto voluntario de contaminación, incluida la incineración, en las zonas españolas de interés para la navegación, así como la causada fuera de ellas por buques españoles, salvo en la medida en que se trate de descargas o vertimientos autorizados por los tratados y otra normativa aplicables, se cumplan las condiciones previstas en los mismos y se haya obtenido previamente el correspondiente permiso de la Autoridad competente.

2. No se considerará inocente el paso de los buques extranjeros por el mar territorial cuando realicen cualquier acto de contaminación intencional y grave.

3. Tampoco será reputado inocente el paso de buques cuyo estado de avería o cuyas condiciones de navegabilidad supongan una seria amenaza de producción de graves daños al medio ambiente.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del Título I.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Así mismo en el artículo 5.a entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales Españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowit colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortega hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano levoli Sun que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de Alderney, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con seis mil toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales cuatro mil toneladas eran de estireno (tóxico e

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 103

insoluble en agua), mil toneladas propanol y otras mil de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige, han evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Ciertamente existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los producen casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes que van desde fallos en el propio buque, a deficiencias en la preparación de la tripulación pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumana, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 los EE.UU. a raíz del accidente del Exxon Valdez aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 175

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 70

De adición.

«Artículo nuevo 70. Excepciones de fuerza mayor.

1. La prohibición general de contaminación no se aplicará en casos de fuerza mayor en los que el acto de contaminación sea necesario para salvaguardar la seguridad de la vida humana o de

los buques, siempre que no parezca existir otro medio para evitar la amenaza y que los posibles daños causados se muestren, con toda probabilidad, inferiores a los que se producirían como consecuencia de cualquier otra actuación. La autorización del acto de contaminación en este caso no impedirá la exigencia de las responsabilidades que procedan.

2. En cualquier caso, el acto contaminante se llevará a cabo de forma que se reduzca al mínimo la probabilidad de que se ocasionen daños a seres humanos o a los ecosistemas de las aguas marítimas.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del título I.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Así mismo en el artículo 5.^a entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales Españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowitz colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano, produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo), el 3 de diciembre de 1992 embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige, con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegal hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano Levoli Sun, que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 105

de la isla británica de Aldemey, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con seis mil toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales cuatro mil toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), mil toneladas de propanol y otras mil de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige ha evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Cierto es que existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los produce casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes, que van desde fallos en el propio buque a deficiencias en la preparación de la tripulación, pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos, según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional), constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumanas, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y, en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 EE.UU., a raíz del accidente del Exxon Valdez, aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que, entre otros contenidos, establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 176

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 71

De adición.

«Artículo nuevo 71. Deberes de la Administración marítima.

1. La Administración marítima velará por el cumplimiento de todas las normas aplicables, perseguirá y sancionará su contravención y promoverá la adopción de las medidas técnicas y operativas que conduzcan a la preservación del medio ambiente marino y a la seguridad de la navegación.

2. Asimismo y en caso de que la contaminación ya se haya producido, adoptará las medidas que estime procedentes para la limpieza de las aguas marítimas, para evitar o prevenir daños a los ecosistemas marinos, así como al litoral o a las riberas.

La Administración marítima podrá adoptar también las medidas que estime procedentes para la limpieza de los fondos marinos cuando sea posible y razonable, en colaboración con Administraciones y organismos especializados, y de conformidad con la normativa que resulte aplicable.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del título I.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Así mismo en el artículo 5.^a entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales Españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowitz colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano, produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige, con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegá hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano Levoli Sun, que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de Alderney, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con seis mil toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales cuatro mil toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), mil toneladas propanol y otras mil de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige ha evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Cierto es que existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los produce casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes, que van desde fallos en el propio buque a deficiencias en la preparación de la tripulación, pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos, según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional), constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumanas, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y, en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 EE.UU., a raíz del accidente del Exxon Valdez, aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo.

Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 108

ENMIENDA NÚM. 177

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 72

De adición.

«Artículo nuevo 72. Contaminación derivada de la explotación de recursos naturales en la mar.

Durante las operaciones de perforación, los trabajos de exploración u otras actividades relacionadas con el aprovechamiento y la explotación de los recursos naturales en las zonas españolas de navegación, la Administración marítima controlará el cumplimiento de los requisitos y condiciones impuestos a los titulares de la actividad para la prevención de la contaminación, así como para su eliminación.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del título I.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino, incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Así mismo en el artículo 5.^a entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales Españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowitz colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano, produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige, con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegá hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano Levoli Sun, que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de Aldemey, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con seis mil toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales cuatro mil toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), mil toneladas de propanol y otras mil de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige ha evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Cierto es que existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los produce casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes, que van desde fallos en el propio buque a deficiencias en la preparación de la tripulación, pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos, según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumanas, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y, en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 EE.UU., a raíz del accidente del Exxon Valdez, aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 110

ENMIENDA NÚM. 178

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 73

De adición.

«Artículo nuevo. Planes de preparación y lucha contra la contaminación.

1. La Administración marítima establecerá un plan nacional de preparación y lucha contra la contaminación marina para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o potencialmente peligrosas.

2. Dicho plan comprenderá todo el ámbito territorial asignado en los Tratados internacionales aplicables, se ajustará a su contenido y procedimientos e incluirá la coordinación e interrelaciones de las distintas administraciones públicas, organismos y entidades competentes.

Este plan se podrá coordinar con el plan nacional de salvamento previsto en el artículo 76 de esta Ley, en los términos previstos en la legislación aplicable.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del Título I.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Asimismo en el artículo 5.ª entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowitz colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegal hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano Levoli Sun que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de Alderney, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con 6.000 toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales 4.000 toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), 1.000 toneladas de propanol y otras 1.000 de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige, han evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Cierto es que existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los producen casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes que van desde fallos en el propio buque, a deficiencias en la preparación de la tripulación pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones inhumanas, a la permisividad de [as Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 los E.E.U.U. a raíz del accidente del Exxon Valdez aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 112

ENMIENDA NÚM. 179

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 74

De adición.

«Artículo nuevo. Planes de emergencia a bordo.

1. La Administración marítima velará por que todos los buques nacionales que transporten hidrocarburos u otras sustancias nocivas o potencialmente peligrosas lleven a bordo una relación completa de dicha carga, así como un plan de emergencia para el caso de contaminación ajustado a las prescripciones contenidas en la normativa aplicable.

2. Dicha obligación existirá también respecto a los buques extranjeros surtos en puerto español. La Administración marítima podrá exigir la exhibición del plan de emergencia y realizará su comprobación en el marco de sus competencias inspectoras como Estado rector del puerto.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del Título I.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Asimismo en el artículo 5.a entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowitz colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 113

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegal hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano Levoli Sun que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de Alderney, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con 6.000 toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales 4.000 toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), 1.000 toneladas de propanol y otras 1.000 de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige, han evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Ciertamente existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los producen casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes que van desde fallos en el propio buque, a deficiencias en la preparación de la tripulación pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumanas, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 los E.E.U.U. a raíz del accidente del Exxon Valdez aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 114

ENMIENDA NÚM. 180

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 75

De adición.

«Artículo nuevo. Obligación de notificar actos de contaminación.

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán notificar sin demora a la Administración marítima española y a la autoridad competente del Estado ribereño más próximo, todo evento de contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas o potencialmente peligrosas de los que tengan conocimiento durante la navegación, de conformidad con los procedimientos que se determinen reglamentariamente.

2. La misma obligación tendrán los capitanes de los buques extranjeros que naveguen por las zonas españolas de navegación.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del Título I.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Asimismo en el artículo 5.a entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowitz colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 115

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegal hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano Levoli Sun que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de Alderney, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con 6.000 toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales 4.000 toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), 1.000 toneladas de propanol y otras 1.000 de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige, han evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Cierto es que existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos las producen casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes que van desde fallos en el propio buque, a deficiencias en la preparación de la tripulación pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumana, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 los E.E.U.U. a raíz del accidente del Exxon Valdez aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 116

ENMIENDA NÚM. 181

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 76

De adición.

«Artículo nuevo. Colaboración internacional.

1. Sin perjuicio de lo previsto en los Tratados específicos aplicables, cuando la Administración marítima española sea requerida por otro Estado ribereño en cuyas aguas se hayan producido actos de contaminación, colaborará con las autoridades de dicho Estado cuando resulte posible y razonable.

2. La asistencia podrá consistir en la participación en las operaciones de lucha contra la contaminación o en la intervención en las diligencias de averiguación del siniestro y la inspección de documentos o del buque presuntamente responsable de la contaminación, cuando éste se halle en un puerto o en las aguas interiores nacionales. Dicha asistencia se prestará también a instancias del Estado del pabellón.

3. Cuando exista un peligro real de contaminación en las zonas españolas de navegación, que pueda extenderse a las aguas de otro Estado, este último será inmediatamente informado.

4. La colaboración prevista en los apartados anteriores podrá, en todo caso, subordinarse al principio de reciprocidad.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del Título I.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Asimismo en el artículo 5.a entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowitz colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegá hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos.

Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano Levoli Sun que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de Alderney, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con 6.000 toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales 4.000 toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), 1.000 toneladas de propanol y otras 1.000 de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige, han evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Ciertamente existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los producen casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes que van desde fallos en el propio buque, a deficiencias en la preparación de la tripulación pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumanas, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 los E.E.U.U. a raíz del accidente del Exxon Valdez aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 118

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 182

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 77

De adición.

«Artículo nuevo. Entrada o salida de buques potencialmente contaminantes.

1. La Administración marítima estará facultada para prohibir o condicionar la entrada en los puertos y demás aguas interiores a los buques cuyo estado de avería o cuyas instalaciones o carga no garanticen el respeto de las normas vigentes en materia de prevención de contaminación, de acuerdo con los Convenios internacionales aplicables.

2. En cuanto a la salida se estará a lo previsto para las inspecciones de seguridad del buque en los artículos 147 a 155 de la presente Ley.»

MOTIVACIÓN

Con las motivaciones que exponemos a continuación justificamos este capítulo nuevo dentro del Título I.

El artículo 1.4 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, entiende por «contaminación del medio marino» la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancia o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidas la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

Asimismo en el artículo 5.a entiende por «vertimiento» a la evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y al hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.

Hoy en día nadie puede poner en duda la importancia de la lucha contra la contaminación marina ambiental cualquiera que sea su origen. Por ello es por lo que proponemos un título específico en este capítulo VI de este título I, con la denominación de «De la lucha contra la contaminación».

Con el objeto de fundamentar los contenidos de la docena de artículos que integran este proyectado capítulo VI conviene que las Cortes Generales españolas recuerden alguno de los accidentes marítimos con repercusión de contaminación de nuestras aguas y proyección en el litoral más relevantes de los últimos cuarenta años.

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowitz colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 119

Diez años después de aquel desastre ecológico, se ha producido el hundimiento del B/T Prestige con unas excepcionales repercusiones de difícil evaluación que han generado una indignación social sin precedentes, y que ha dañado las costas de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Francia, además de amenazar Portugal, dañar profundamente el ecosistema marino y la vida animal del Atlántico Noroccidental y la imagen de España a nivel mundial.

Es evidente que toda la costa de las Rías Altas desde Ortegá hasta Fisterra se encuentra constantemente expuesta a la acción y consecuencias, es decir, accidentes de un tráfico internacional de centenares de buques con cargamentos peligrosos y contaminantes. Esta ruta de tráfico internacional norte-sur y sur-norte entre Europa y el Mediterráneo, África y Asia, constituye una realidad de navegación marítima de gran riesgo para las costas gallegas. Consiguientemente parece razonable profundizar en la búsqueda de soluciones de monitorización y vigilancia de buques con cargamento de alto riesgo para su navegación por aguas internacionales y de control y dirección en su paso por el mar territorial.

Pero este tipo de accidentes desgraciadamente no sólo han afectado las costas españolas sino que han sido innumerables aquellos acaecidos en las proximidades de las costas de otros países europeos. Así por ejemplo, diez meses después del hundimiento del Erika y unos dos años antes del hundimiento del Prestige, el carguero químico italiano Levoli Sun que navegaba semihundido y con su tripulación de catorce hombres ya evacuada, se hundía en la mañana del 30 de octubre del 2000 a unos veinte kilómetros de la isla británica de Alderney, a treinta y cinco kilómetros de la costa francesa cuando un remolcador francés lo arrastraba hacia el puerto de Cherburgo. El carguero se hundió con 6.000 toneladas de productos químicos que transportaba, de los cuales 4.000 toneladas eran de estireno (tóxico e insoluble en agua), 1.000 toneladas de propanol y otras 1.000 de metilcetona que quedaron a unos setecientos metros de profundidad.

Consecuencia de todos los accidentes, la conciencia ecológica ciudadana puesta de manifiesto de forma espectacular en toda España en los meses posteriores al hundimiento del Prestige, han evolucionado exigiendo dura y claramente a los poderes públicos la adopción de medidas para proteger la mar y al ecosistema marino. Es evidente que se ha generado una gran hostilidad contra los transportes marítimos de crudo, sus derivados y de todo tipo de productos tóxicos, de mercancías y productos peligrosos, de manera tal que ha crecido espectacularmente la exigencia a los poderes públicos de adopción de medidas que reduzcan al mínimo los riesgos de accidentes y en consecuencia de deterioro del sistema marino en su conjunto. La conservación de la naturaleza y la preservación del medio ambiente son, hoy en día, preocupaciones generalizadas. Ciertamente existe una tendencia a identificar únicamente la contaminación marina con la procedente de los buques, pero esta última viene a constituir el 20 por 100 de la global, correspondiendo el 80 por 100 restante a la que tiene su origen en tierra.

Aun así, los accidentes catastróficos los producen casi en exclusiva el transporte por mar de estos productos, los buques.

Los accidentes marítimos pueden tener diferentes orígenes que van desde fallos en el propio buque, a deficiencias en la preparación de la tripulación pasando por condiciones climáticas y otras muchas más.

Los fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumanas, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de controles en muchos puertos y en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

Hay que hacer grandes esfuerzos dirigidos hacia la prevención mediante el uso de modernas tecnologías y la adecuada formación del personal. Pero este deseo suele encontrarse con el rechazo de amplios sectores de supuestos navieros, en realidad meros oportunistas, que reducen costes mediante la matriculación de sus barcos en «registros subestándar» y también mediante la contratación de «tripulaciones subestándar».

Ya en el año 1990 los E.E.U.U. a raíz del accidente del Exxon Valdez aprobó la Oil Pollution Act (OPA 90) en la que entre otros contenidos establece la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames, exige que todos los buques que atraquen en sus puertos dispongan de doble casco, prohíbe el paso de buques sencillos hasta 50 millas de la costa y obliga a disponer de planes de contingencias para la atención a las costas. Sin embargo la Unión Europea solo recientemente está empezando a configurar una tímida política marítima de prevención a la que ya inexorablemente tendrá que aportar una nueva configuración.

En España las circunstancias últimas nos deben llevar a configurar una reforma seria de la estructura del salvamento, la lucha contra la contaminación, la seguridad marítima y de la navegación, habiendo llegado el momento de contemplar su integración en el marco europeo. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 183**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Socialista**

Nuevo artículo 78

De adición.

«Artículo nuevo 78. Sobre infracción de las normas sobre contaminación marina causada por buques.

1. Si un buque extranjero navega por la Zona Económica Exclusiva y hubiera motivos fundados para creer que ha cometido una infracción en dicha zona de leyes y reglamentos en materia de contaminación causada por buques, los buques de vigilancia españoles podrán pedirle información sobre su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente, y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si ha cometido una infracción.

2. Cuando el buque se niegue a facilitar la información requerida o la información facilitada esté en manifiesta contradicción con la situación fáctica evidente, y como consecuencia de la infracción se hubiera producido una descarga importante que cause o amenace con causar una contaminación considerable del medio marino, los buques de vigilancia podrán realizar una inspección física del buque.

3. Cuando existan pruebas de que el buque ha cometido una infracción que haya tenido como resultado una descarga que cause o amenace con causar graves daños a las costas españolas, a sus intereses conexos o a los recursos naturales de la Zona Económica Exclusiva, se podrá iniciar un procedimiento contra dicho buque, incluida su retención, si las pruebas lo justificaran.

4. Las autoridades marítimas españolas no retendrán los buques extranjeros más tiempo del que sea imprescindible para realizar la inspección. Si ésta revelara que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos aplicables, se iniciará el correspondiente procedimiento. El buque deberá ser liberado sin dilación una vez constituida una fianza u otra garantía apropiada.

5. Las autoridades españolas notificarán sin dilación al Estado del pabellón —a través de sus agentes diplomático y funcionarios consulares, o directamente a la autoridad marítima, si fuera posible— las medidas que hayan tomado contra el buque y las sanciones impuestas, y le enviará los informes oficiales relativos a tales medidas.»

MOTIVACIÓN

De acuerdo con los artículos 220 y 231 de la CNUDM. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 184**FIRMANTE:****Grupo Parlamentario Socialista**

Nuevo Capítulo IX

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 121

«Capítulo IX. De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar, nuevo Capítulo dentro del Título I.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 185

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 79.

De adición.

«Artículo nuevo 79. Documentación de salvamento a bordo.

1. Los buques nacionales, excluidas las embarcaciones, deberán llevar a bordo un cuadro orgánico de ejercicios, misiones y procedimientos en materia de emergencia a bordo y evacuación del buque.

2. Los buques de pasaje nacionales que operen en rutas fijas tendrán, además, a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia.»

MOTIVACIÓN

La Constitución Española dispone que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de marina mercante. El marco jurídico español (Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la lucha contra la Contaminación del Medio Marino) en el ámbito del salvamento marítimo y protección del medio ambiente marino, conformado tanto por las normas de elaboración interna como por normas de origen internacional integradas en nuestro ordenamiento por los cauces prescritos en el artículo 96 de la Constitución, determina que el Reino de España habrá de adoptar las medidas que resulten necesarias para procurar un servicio de búsqueda y salvamento marítimo de protección del medio ambiente marino adecuado y eficaz.

En materia de salvamento de vidas humanas en la mar, los compromisos de origen internacional asumidos por el Estado Español proceden sustancialmente del Convenio sobre Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS 74/78), del Convenio Internacional sobre búsqueda y Salvamento (SAR 79), y de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS 1982).

Por los que se refiere a las disposiciones de origen internacional en materia de lucha contra la contaminación del medio marino, las obligaciones básicas se contienen en el Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78), en el Convenio Internacional para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, de 1976, en el Convenio para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico del Nordeste (OSPAR 1992) y en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990). Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 186

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 80.

De adición.

«Artículo nuevo 80. Facilitación del empleo de medios extranjeros.

1. Reglamentariamente se establecerá un régimen de facilitación de la llegada, utilización y salida de los puertos y aeropuertos nacionales de los buques y aeronaves extranjeros destinados a participar en operaciones de lucha contra la contaminación o de salvamento de personas en las zonas españolas de navegación.

2. Dicho régimen contemplará también las facilidades necesarias para agilizar la entrada, salida y paso rápido por el territorio del personal, mercancías, materiales y equipo destinado a las referidas operaciones.»

MOTIVACIÓN

La Constitución Española dispone que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de Marina Mercante. El marco jurídico español (Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la lucha contra la Contaminación del Medio Marino) en el ámbito del salvamento marítimo y protección del medio ambiente marino, conformado tanto por las normas de elaboración interna como por normas de origen internacional integradas en nuestro ordenamiento por los cauces prescritos en el artículo 96 de la Constitución, determina que el Reino de España habrá de adoptar las medidas que resulten necesarias para procurar un servicio de búsqueda y salvamento marítimo de protección del medio ambiente marino adecuado y eficaz.

En materia de salvamento de vidas humanas en la mar, los compromisos de origen internacional asumidos por el Estado Español proceden sustancialmente del Convenio sobre Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS 74/78), del Convenio Internacional sobre búsqueda y Salvamento (SAR 79), y de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS 1982).

Por los que se refiere a las disposiciones de origen internacional en materia de lucha contra la contaminación del medio marino, las obligaciones básicas se contienen en el Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78), en el Convenio Internacional para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, de 1976, en el Convenio para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico del Nordeste (OSPAR 1992) y en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990). Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 187

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo Capítulo X

De adición.

«Capítulo X. De las facultades de interceptación, inspección y detención de buques, nuevo capítulo X en el Título I.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 123

ENMIENDA NÚM. 188

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 81

De adición.

«Artículo nuevo 81. Medidas generales de intervención ejecutiva.

1. Con carácter general y a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación, de prevenir la contaminación de las aguas marítimas y de velar por el cumplimiento de las leyes y reglamentos aplicables, la Administración marítima y los demás órganos competentes de la Administración General del Estado podrán interceptar, solicitar información, visitar, inspeccionar, detener, conducir a puerto y adoptar cualesquiera otras medidas que se estimen necesarias respecto de los buques nacionales que vulneren o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos o atentar contra las referidas Leyes.

2. Dichas actuaciones procederán también respecto a los buques extranjeros que se hallen en las zonas españolas de navegación, respetando lo previsto en esta Ley para los buques de Estado extranjeros y en materia de derecho de persecución.

3. En todo caso se informará de las medidas adoptadas y a la mayor brevedad posible al representante diplomático o consular del Estado de pabellón.»

MOTIVACIÓN

Si bien es cierto que esta propuesta redunda con el articulado equivalente de la Ley de Puertos del Estado y la Marina mercante, también lo es que jurídicamente aporta mayor fuerza y contundencia. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 189

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 82

De adición.

«Artículo nuevo 82. Acceso a bordo y empleo de la fuerza.

1. A los efectos indicados en el artículo anterior, el personal dotado de funciones públicas de inspección o control estará facultado para acceder a los buques en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes.

2. En los supuestos en que se trate de entrada en los camarotes y surja oposición a la misma alegando la inviolabilidad del domicilio se deberá obtener la previa autorización judicial, cumpliendo del requisito previsto en el artículo 20.2 para los buques extranjeros.

3. En todo caso y de resultar ello necesario, la Administración competente podrá adoptar las medidas coercitivas que resultaren necesarias y fueren proporcionales para impedir que el buque infractor se substraiga a las obligaciones, sanciones y responsabilidades que procedan.

4. A tal efecto, podrá recabarse la colaboración de los cuerpos y fuerzas de la seguridad del Estado, quienes actuarán, conforme a lo previsto en su legislación reguladora, incluido, en su caso, el uso de las armas.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 124

MOTIVACIÓN

En determinados casos, la administración puede, abordar o entrar en un buque para realizar determinadas actuaciones y a tal efecto podrá recabar la colaboración de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, quienes actuarán conforme a lo previsto en la legislación reguladora en vigor. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 190

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 83

De adición.

«Artículo nuevo 83. Medidas especiales a adoptar en la zona contigua.

1. De modo especial, siempre que tenga conocimiento de que un buque extranjero situado en la zona contigua ha infringido, está infringiendo o se propone infringir las leyes y reglamentos a que se refiere el artículo 35, la Administración pública competente tendrá derecho a interceptarlo, solicitar la información o realizar la inspección apropiada.

2. En caso necesario podrá adoptar las demás medidas que sean necesarias y proporcionales para prevenir o sancionar la infracción, incluida la detención y conducción a puerto.»

MOTIVACIÓN

Competencia de la administración en sus actuaciones regulatorias en los tráficos marítimos en la zona contigua. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 191

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 84

De adición.

«Artículo nuevo 84. Medidas especiales en caso de contaminación.

1. En caso de contaminación o de peligro de contaminación en las costas o en las zonas españolas de navegación, la Administración competente en materia de costas o la Administración marítima, respectivamente, adoptarán todas las medidas razonables para su limpieza o para prevenir, reducir o eliminar el peligro, pudiendo recabar a tal efecto la colaboración de otros Departamentos ministeriales, Administraciones y organismos públicos.

2. La Administración marítima podrá asimismo, en caso de urgencia, contratar con terceros la ejecución de las medidas preventivas o de limpieza, debiendo resarcir directamente a los contratantes utilizados y con independencia de que el pago pueda imputarse al importe de los avales, garantías y otros recursos obtenidos de los responsables conforme a la legislación vigente.

3. Las mismas potestades tendrá la Administración marítima en caso de contaminación por accidente producido en alta mar, siempre que, en el caso de buques extranjeros, represente un

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 125

peligro de graves daños en las zonas españolas de navegación o en el litoral o que atente contra los intereses conexos.»

MOTIVACIÓN

Suficientemente justificado en el texto de la enmienda. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 192

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 85

De adición.

«Artículo nuevo 85. Obstaculización de vías navegables.

1. En caso de que uno o varios buques impidiesen o dificultasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable o la libre navegación por sus aguas, la Administración marítima adoptará, con carácter inmediato, todas las medidas que resulten precisas para restablecer la libre navegación afectada.

2. A los efectos indicados, el Capitán del buque y todos cuantos se hallaran a bordo deberán cumplir sin demora las órdenes impartidas por la Administración so pena de responder de las sanciones que procedan, con independencia del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes a los que se crean perjudicados.

3. En caso necesario, la Administración marítima podrá proceder al traslado y detención del buque en el lugar que se determine y durante el tiempo imprescindible para que se restablezca la normalidad.»

MOTIVACIÓN

Aportación de capacidad de gestión a la administración marítima con el objeto de tener garantizada la navegabilidad. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 193

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 86

De adición.

«Artículo nuevo 86. Detenciones injustificadas e indemnización.

1. La Administración marítima hará todo lo posible para evitar que los buques sufran detenciones o demoras innecesarias a causa de las medidas que se tomen de conformidad con lo previsto en este capítulo.

2. Las detenciones o demoras innecesarias a que se refiere el apartado anterior obligarán a la Administración responsable de la medida a resarcir los daños y perjuicios que resulten probados.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 126

MOTIVACIÓN

El transporte marítimo implica cumplimiento por parte del transportista de los periodos de tiempo comprometidos para la entrega de mercancías y en consecuencia la administración marítima debe proporcionar el amparo que necesita el transportista. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 194

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 87

De adición.

«Artículo nuevo 87. Ejercicio del derecho de persecución y de visita.

Los derechos de persecución y de visita se ejercerán por las causas y en la forma en que se establecen en las normas de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar y demás Convenios Internacionales que resulten de aplicación.»

MOTIVACIÓN

Justificado en las normas de CNUDM. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 195

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 88

De adición.

«Artículo nuevo 88. Conducción a puerto nacional.

De conformidad con las disposiciones de este capítulo, el buque detenido podrá ser conducido al puerto español más próximo, a los efectos de realizar la pertinente instrucción para la averiguación de los hechos, imposición de la sanción y exigencia de las responsabilidades que, en su caso, correspondan.»

MOTIVACIÓN

Cumplimiento de normas internacionales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 127

ENMIENDA NÚM. 196

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo Capítulo XI

De adición.

«Capítulo XI. De las remociones, nuevo Capítulo XI en el Título 1.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 197

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 89

De adición.

«Artículo nuevo 89. Concepto de remoción.

Se entiende por remoción o extracción de interés general la retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados o de bienes hundidos con la finalidad de remover un peligro o un inconveniente para la navegación, para la salud pública, para los recursos naturales, para el medio ambiente o para los intereses conexos de las aguas marítimas.»

MOTIVACIÓN

El concepto de contaminación que hemos utilizado en la elaboración de las enmiendas presentadas a este Proyecto de Ley se fundamenta en el concepto de contaminación contenido en la CNUDM. Al igual que el artículo 1.4 de dicha convención propugnamos la prohibición general de contaminar, salvo casos de fuerza mayor. En ese ámbito integramos la regulación de las remociones o restos de naufragios. Para los que propugnamos la referida remoción desde la óptica de la seguridad en la navegación y en la evitación de la afección a los recursos naturales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 198

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 90

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 128

«Artículo nuevo 90. Régimen de remociones.

1. Las normas de este capítulo se aplicarán a las remociones de los buques y demás bienes situados en las aguas interiores y en el mar territorial español.

Se aplicarán asimismo a los que se encuentren en la zona económica exclusiva cuando la remoción se efectúe por razón de protección de los recursos naturales o del medio ambiente.

2. En todo caso, resultarán de aplicación las normas previstas en los Convenios internacionales que regulen las remociones, de los que España sea Estado parte.»

MOTIVACIÓN

El concepto de contaminación que hemos utilizado en la elaboración de las enmiendas presentadas a este Proyecto de Ley se fundamenta en el concepto de contaminación contenido en la CNUDM. Al igual que el artículo 1.4 de dicha convención propugnamos la prohibición general de contaminar, salvo casos de fuerza mayor. En ese ámbito integramos la regulación de las remociones o restos de naufragios. Para los que propugnamos la referida remoción desde la óptica de la seguridad en la navegación y en la evitación de la afección a los recursos naturales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 199

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 91

De adición.

«Artículo nuevo 91. Deber de remoción.

1. El propietario o el armador están obligados a la remoción del buque.

Cuando se trate de artefactos navales, de plataformas fijas o de aeronaves el deber de remoción incumbe al titular de su uso o explotación.

2. Cuando, a juicio de la Administración marítima, resulten afectados los intereses de la navegación, para la salud pública, para los recursos naturales, para el medio ambiente o para los intereses conexos de las aguas marítimas, aquella procederá a ordenar la remoción a los sujetos obligados, quienes deberán efectuarla dentro del plazo que al efecto se determine, que podrá ser prorrogado en atención a las especiales circunstancias que concurran.»

MOTIVACIÓN

El concepto de contaminación que hemos utilizado en la elaboración de las enmiendas presentadas a este Proyecto de Ley se fundamenta en el concepto de contaminación contenido en la CNUDM. Al igual que el artículo 1.4 de dicha convención propugnamos la prohibición general de contaminar, salvo casos de fuerza mayor. En ese ámbito integramos la regulación de las remociones o restos de naufragios. Para los que propugnamos la referida remoción desde la óptica de la seguridad en la navegación y en la evitación de la afección a los recursos naturales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 129

ENMIENDA NÚM. 200

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 92

De adición.

«Artículo nuevo 92. Control de la remoción.

La Administración marítima establecerá las garantías o medidas de seguridad que deban seguirse para evitar un nuevo naufragio o hundimiento en las zonas españolas de navegación y determinará, en cada caso, las condiciones y procedimientos para la realización de las operaciones de remoción, vigilando su puntual y preciso cumplimiento.»

MOTIVACIÓN

El concepto de contaminación que hemos utilizado en la elaboración de las enmiendas presentadas a este Proyecto de Ley se fundamenta en el concepto de contaminación contenido en la CNUDM. Al igual que el artículo 1.4 de dicha convención propugnamos la prohibición general de contaminar, salvo casos de fuerza mayor. En ese ámbito integramos la regulación de las remociones o restos de naufragios. Para los que propugnamos la referida remoción desde la óptica de la seguridad en la navegación y en la evitación de la afección a los recursos naturales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 201

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 93

De adición.

«Artículo nuevo 93. Facultad de remoción subsidiaria.

1. En el caso de que la persona obligada no iniciare o concluyere la remoción en el plazo establecido al efecto, la Administración marítima podrá acudir a la ejecución subsidiaria, por sí misma o mediante contratos con terceros.

2. Todos los costes implicados en la ejecución subsidiaria de la remoción, así como de las medidas de seguridad y preventivas complementarias, serán a cargo de la persona obligada.»

MOTIVACIÓN

El concepto de contaminación que hemos utilizado en la elaboración de las enmiendas presentadas a este Proyecto de Ley se fundamenta en el concepto de contaminación contenido en la CNUDM. Al igual que el artículo 1.4 de dicha convención propugnamos la prohibición general de contaminar, salvo casos de fuerza mayor. En ese ámbito integramos la regulación de las remociones o restos de naufragios. Para los que propugnamos la referida remoción desde la óptica de la seguridad en la navegación y en la evitación de la afección a los recursos naturales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 130

ENMIENDA NÚM. 202

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 94

De adición.

«Artículo nuevo 94. Afección de los bienes recuperados.

1. Los buques o bienes que pudieran ser recuperados como consecuencia del ejercicio de la facultad de remoción subsidiaria quedarán afectos al pago de todos los gastos ocasionados.

2. Si los gastos no fuesen abonados en los plazos establecidos, la Administración marítima podrá proceder a la enajenación de los bienes a que se refiere el apartado anterior, cobrándose con la cantidad hasta la que llegue el importe de la venta con preferencia absoluta sobre todos los demás créditos que puedan gravar al buque, estén o no garantizados con un privilegio marítimo o con hipoteca naval.

3. Si el producto de la venta no fuere suficiente para cubrir los gastos, los obligados seguirán siendo personalmente responsables por la diferencia, cuyo pago se exigirá por la vía administrativa de apremio o, en su caso, mediante los procedimientos judiciales que correspondan ante los tribunales nacionales o extranjeros.

4. El excedente del precio obtenido en la venta, una vez liquidados los gastos y, en su caso, satisfechos los créditos a que se refiere el artículo 514, se ingresará en el tesoro público.»

MOTIVACIÓN

El concepto de contaminación que hemos utilizado en la elaboración de las enmiendas presentadas a este Proyecto de Ley se fundamenta en el concepto de contaminación contenido en la CNUDM. Al igual que el artículo 1.4 de dicha convención propugnamos la prohibición general de contaminar, salvo casos de fuerza mayor. En ese ámbito integramos la regulación de las remociones o restos de naufragios. Para los que propugnamos la referida remoción desde la óptica de la seguridad en la navegación y en la evitación de la afección a los recursos naturales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 203

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 95

De adición.

«Artículo nuevo 95. Remoción de buques o bienes de titularidad desconocida.

1. Cuando se trate de la remoción de buques, u otros bienes, de pabellón o propiedad desconocida, se aplicarán las disposiciones previstas en este capítulo, realizándose la intimación por medio de anuncios en el tablón de edictos de la Administración marítima competente, que también se publicarán gratuitamente en el Boletín Oficial del Estado.

2. La personación de los interesados deberá producirse dentro del plazo fijado por la Administración marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser removido.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 131

3. Si únicamente fuere conocida la nacionalidad del buque o aeronave, además de la publicidad prevista en el apartado 1, se deberá comunicar al cónsul del Estado del pabellón.»

MOTIVACIÓN

El concepto de contaminación que hemos utilizado en la elaboración de las enmiendas presentadas a este Proyecto de Ley se fundamenta en el concepto de contaminación contenido en la CNUDM. Al igual que el artículo 1.4 de dicha convención propugnamos la prohibición general de contaminar, salvo casos de fuerza mayor. En ese ámbito integramos la regulación de las remociones o restos de naufragios. Para los que propugnamos la referida remoción desde la óptica de la seguridad en la navegación y en la evitación de la afección a los recursos naturales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 204

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 96

De adición.

«Artículo nuevo 96. Naufragio o hundimiento en puerto.

En los supuestos de naufragio de buques o de hundimiento de bienes en aguas interiores portuarias corresponderá a la Autoridad Portuaria el ejercicio de las facultades y acciones relativas a la remoción, de acuerdo con las prescripciones de la legislación vigente.»

MOTIVACIÓN

El concepto de contaminación que hemos utilizado en la elaboración de las enmiendas presentadas a este Proyecto de Ley se fundamenta en el concepto de contaminación contenido en la CNUDM. Al igual que el artículo 1.4 de dicha convención propugnamos la prohibición general de contaminar, salvo casos de fuerza mayor. En ese ámbito integramos la regulación de las remociones o restos de naufragios. Para los que propugnamos la referida remoción desde la óptica de la seguridad en la navegación y en la evitación de la afección a los recursos naturales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 205

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 97

De adición.

«Artículo nuevo 97. Informe de la Administración Pesquera.

1. En todos los casos en que el motivo alegado para la remoción sea el interés para los recursos biológicos, la Administración marítima o la Autoridad Portuaria, según sea el caso, deberán solicitar informe de la Administración competente en materia pesquera con carácter previo al inicio de sus actuaciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 132

2. Dicho informe se entenderá positivo si no se emite en el plazo de 30 días o en el que, por razones de urgencia debidamente justificadas, sea fijado por la autoridad solicitante.»

MOTIVACIÓN

El concepto de contaminación que hemos utilizado en la elaboración de las enmiendas presentadas a este Proyecto de Ley se fundamenta en el concepto de contaminación contenido en la CNUDM. Al igual que el artículo 1.4 de dicha convención propugnamos la prohibición general de contaminar, salvo casos de fuerza mayor. En ese ámbito integramos la regulación de las remociones o restos de naufragios. Para los que propugnamos la referida remoción desde la óptica de la seguridad en la navegación y en la evitación de la afección a los recursos naturales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 206

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 56

De modificación.

Artículo 56. Buque.

Se modifica el texto:

«Se entiende por buque todo vehículo auto propulsado o no con estructura y capacidad para navegar con o sin desplazamiento por el mar y para transportar personas o cosas o realizar otras actividades mercantiles, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a 24 metros.»

MOTIVACIÓN

Se recupera, a efectos de la presentación de la enmienda, la numeración del Proyecto de Ley a partir del título II.

Se estima que la propuesta refleja mejor la definición perseguida.

ENMIENDA NÚM. 207

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 62

De modificación.

Artículo 62. Adquisición del buque.

Se modifica el texto del apartado 2 de la siguiente manera:

«2. No obstante, quedan exceptuadas las pertenencias inscritas en el Registro de Bienes Muebles a nombre de un tercero o cuyo dominio haya sido adquirido por él con fecha anterior al correspondiente negocio jurídico o acto generador de gravamen.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 133

MOTIVACIÓN

En coherencia con el resto de las enmiendas parciales que propone el Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 208

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 65

De modificación.

Artículo 65. Registro y matrícula.

Se modifica la rúbrica y el apartado 1, quedando redactado de la siguiente forma:

«Titulación pública, registro y matrícula.

1. En los términos previstos en esta Ley, y a los efectos de tercero, las titularidades y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán constar en documento público e inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.»

MOTIVACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 209

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 72

De modificación.

Artículo 72. Publicidad formal.

Se modifican los apartados 2 y 3, quedando redactado de la siguiente forma:

«2. El dominio de los buques solo podrá acreditarse en perjuicio de tercero mediante copia de la escritura pública en la que conste la titularidad. Tratándose de la existencia o libertad de cargas o gravámenes, y salvo lo dispuesto en esta Ley para los privilegios marítimos, será preciso para acreditar la misma certificación del registrador.

3. El registrador deberá remitir de conformidad del artículo 112 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, al notario autorizante del título objeto de inscripción en el Registro los datos de esta para que se incorporen a la matriz y a las copias autorizadas que se expidan. El interesado podrá solicitar del registrador que le expida, en documento separado certificación de dominio y cargas.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 134

MOTIVACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 210

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 73

De modificación.

«1. La inscripción en el Registro se practicará en virtud de escritura pública, póliza intervenida por Notario, resolución judicial firme o documento administrativo expedido por funcionario con facultades suficientes por razón de su cargo.

2. El Notario español o Cónsul de España en el extranjero que autorice una escritura pública o intervenga una póliza relativa a buques, embarcaciones o artefactos navales deberá obtener de la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con carácter previo al otorgamiento, la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas y deberá presentarla, directamente o por testimonio, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezcan.»

MOTIVACIÓN

Dada la actual redacción del artículo 73 del proyecto la transmisión voluntaria de la propiedad de los buques se deberá formalizar, en todo caso, en escritura pública, para que esta circunstancia tenga acceso al Registro de Bienes Muebles.

De esta manera el acto estará sujeto al Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales, modalidad Actos Jurídicos Documentados (el tipo dependerá de la Comunidad Autónoma en que se encuentre situado el Registro de Bienes Muebles en el que esté inscrito el buque).

Esto supone un encarecimiento de costes que conlleva una penalización al movimiento de buques en el mercado, restando dinamismo; sobre todo en estructuras que conllevan sucesivas transmisiones del buque. Se debería introducir la posibilidad de que la póliza intervenida por Notario tuviera acceso al Registro de Bienes Muebles.

ENMIENDA NÚM. 211

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 103

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 135

«Artículo 103. Efecto de los certificados.

1. Los certificados expedidos presuponen el correcto estado del buque en lo referente a su objeto, salvo prueba en contrario.

2. La carencia o el vencimiento de los certificados implica para el buque la imposibilidad de navegar o de prestar los servicios a los que se halla destinado, salvo las excepciones que puedan establecerse reglamentariamente para circunstancias especiales.

3. La responsabilidad por carencia o el vencimiento de los certificados del buque será del explotador del buque y subsidiariamente de la persona/s designada/s de conformidad a las disposiciones establecidas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.»

MOTIVACIÓN

El Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, abreviado en el mismo como Código IGS, CGS según el cap. IX del Convenio SOLAS 74/78, fue aprobado por la OMI el 4 de noviembre de 1993 como anexo a la Resolución A.741(18) (BOE número 122, de 22 de mayo de 1998, páginas 16923 a 16927), exige que los certificados del buque que afecten a la seguridad y la prevención de contaminación del buque estén en vigor, designando para ello en su artículo 4 a «Personas designadas» que junto al capitán del buque, asumen dicha obligación y responsabilidad respecto a los certificados.

Ni la norma citada ni otras del presente Proyecto de Navegación Marítima efectúan una mención expresa a la responsabilidad en que se incurre por la persona/s designada/s por la falta de incumplimiento de sus obligaciones, es decir, la de no tener el buque sus certificados en vigor, lo que deriva en una falta de navegabilidad del buque, que puede llevar por ejemplo a la resolución de un contrato de fletamento por viaje, y las consecuentes indemnizaciones a favor del fletador.

Entendemos necesario incluir un artículo que permita atribuir responsabilidad directa o subsidiaria a las «persona/s designada/s» encargadas de velar por el cumplimiento de que los certificados del buque que afecten a la seguridad y la prevención de contaminación del buque estén en vigor.

Actualmente, en atención a la implementación del Código IGS, la compañía, entendida como «propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código», encarga dicha labor a terceras empresas especializadas en la gestión de seguridad y prevención de contaminación del buque, lo que a la práctica supone que un naviero insolvente no responda de los daños y perjuicios causados por no tener en vigor los certificados, sin existir posibilidad de reclamar al auténtico causante, que es la tercera empresa encargada del «International Safety Management», que generalmente son empresas financieramente sólidas.

A la vista de las anteriores consideraciones, se propone redactar el artículo 103 del proyecto en los términos anteriores.

ENMIENDA NÚM. 212

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 109

De modificación.

«Artículo 109. Forma del contrato.

El contrato de construcción naval deberá constar en escritura pública para poder ser inscrito en el Registro de Bienes Muebles.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 136

MOTIVACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 213

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 104

De adición.

Artículo 104. Inspección de buques extranjeros.

Entre « ... Tratados» y « ... en las disposiciones de la Unión Europea» introducir «y convenios».

También se añade al final, después de « ... marino», la frase « ... o sobre el cumplimiento del Convenio Marítimo MLC.»

MOTIVACIÓN

El Convenio Marítimo tiene la consideración de cuarto pilar junto con los Convenios de Formación, Seguridad de la Vida Humana en el Mar y Lucha contra la Contaminación del medio marino, así como en el Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/88), como en el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (CTM o MLC 2006) todos ellos vigentes en España.

ENMIENDA NÚM. 214

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 118

De modificación.

Se modifican los apartados 2, 3 y 4 quedando redactados:

«Artículo 118. Forma, adquisición de la propiedad y eficacia frente a terceros.

1. /.../

2. Para que produzca efecto frente a terceros, el contrato deberá formalizarse en escritura pública autorizada en España por notario, o por cónsul de España en el extranjero, e inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.

3. Con carácter previo a la autorización de la escritura, el notario o cónsul deberá obtener del Registro de Bienes Muebles la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezca.

4. El comprador adquiere la propiedad mediante la entrega del buque. Salvo pacto en contrario, el otorgamiento de la escritura pública constituye la entrega instrumental del buque y transmite su propiedad.»

MOTIVACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del Proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 215

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 128

De modificación.

«Artículo 128. Constitución de la hipoteca.

Para que la hipoteca naval quede válidamente constituida deberá constar en escritura pública autorizada en España por notario o por cónsul de España en el extranjero e inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.»

MOTIVACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 216

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 130 bis nuevo

De adición.

«Artículo 130 bis. Hipoteca sobre buque en condominio naval.

1. Cuando la propiedad del buque pertenezca a dos o más personas en régimen de condominio naval solo podrá hipotecarse en su totalidad y mediante acuerdo de la mayoría de ellos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 151 de esta Ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 138

2. El administrador del condominio naval nombrado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 153 de esta Ley podrá constituir hipoteca cuando estuviere especialmente facultado para ello por los condóminos.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica para no dejar carente de previsión la hipoteca naval sobre un buque bajo el régimen de titularidad del condominio naval. Se reintroduce la norma que figuraba en la propuesta de anteProyecto de Ley General de Navegación Marítima de 2004.

ENMIENDA NÚM. 217

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 141

De modificación.

Se modifica la rúbrica y los apartados 1 y 2 en los siguientes términos:

«Artículo 141. Ejecución judicial y extrajudicial de la hipoteca naval.

1. La acción para exigir judicialmente el pago de las deudas garantizadas por hipoteca naval, así como todo lo relativo al procedimiento a seguir y a la competencia para conocer del mismo, se sujetará a lo dispuesto en el capítulo V del título IV del libro tercero de la Ley de Enjuiciamiento Civil, salvo las especialidades establecidas en la presente Ley.

2. La venta extrajudicial del buque como consecuencia de la ejecución de la hipoteca naval requerirá que en la escritura de constitución se haya pactado para el caso de incumplimiento de la obligación garantizada. Dicha ejecución extrajudicial se sujetará a las reglas contenidas en la disposición adicional sexta bis de esta Ley.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 218

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 158

De modificación.

«Artículo 158. Inscripción y documentación.

Ningún tripulante puede formar parte de la dotación de los buques y embarcaciones mercantes españoles si carece de documento de identidad del marino (DIM) o la libreta marítima, así como de los documentos acreditativos de la aptitud física, formación y competencia adecuados al tipo de buque y puesto a desempeñar a bordo conforme a lo dispuesto en los convenios internacionales ratificados por el Estado.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 139

MOTIVACIÓN

En el apartado 1 del citado artículo se hace referencia a la exigencia a los tripulantes españoles y extranjeros de disponer de documento de identidad del marino o libreta marítima para poder embarcar y formar parte de la dotación del buque.

Si bien dicha documentación es necesaria, en primer lugar, consideramos que la mención únicamente de la misma con objeto de formar parte de la dotación resulta insuficiente, ya que además de dichos documentos de identidad resulta necesaria la acreditación de la aptitud física y formación adecuada al puesto a desempeñar (certificación de aptitud en el reconocimiento médico, titulaciones profesionales y certificados de especialidad conforme al Convenio STCW), cuya referencia se realiza genéricamente en otros artículos del texto, pero entendiendo que también deben ser referidos en el presente artículo para mayor claridad.

En segundo lugar, no consideramos conveniente que se posibilite el embarque de tripulantes extranjeros que carezcan de documento nacional de identidad del marino extendido por el país de su nacionalidad, dejándolo al arbitrio de un permiso especial otorgado por el capitán.

Entiende esta parte que debería posibilitarse al marino extranjero en estas circunstancias que, en vista de la titulación profesional y certificados de especialidad que posea —debiendo ser estos conforme al STCW— y, en su caso, tras el reconocimiento de los mismos, se le facilite libreta marítima española, pues llevará a cabo las funciones en buques españoles, tal y como es exigido, por ejemplo, en la flota panameña, donde los tripulantes para su embarque tienen que poseer el «Seaman's book» de dicho registro.

No obstante lo anterior, pudiendo el tripulante extranjero disponer de documento nacional de identidad del marino extendido por un país distinto al de su nacionalidad, cabría la posibilidad de que se le reconociese por la administración marítima española.

ENMIENDA NÚM. 219

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 160

De adición.

«Artículo 160. Clasificación del personal de a bordo.

Se introducen las categorías b) Jefe de Máquinas; c) Maestranza; d) Subalternos.»

MOTIVACIÓN

Se trata de las actuales categorías existentes en nuestros buques.

ENMIENDA NÚM. 220

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 161

De modificación.

Se modifica la rúbrica y el apartado 1.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 140

«Artículo 161. Tripulaciones mínimas de seguridad.

1. El número de miembros de la tripulación de los buques y sus condiciones de aptitud y capacitación profesional deberán ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad del buque y de la navegación, y la protección del medio marino.

/.../»

MOTIVACIÓN

Se hace necesaria esta enmienda para abarcar el concepto completo de «Seguridad Marítima».

ENMIENDA NÚM. 221

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 162

De adición.

Artículo 162. Nacionalidad de las dotaciones.

Se añade después de «... reglamentariamente» el texto «... Cualquiera que sea el registro español en el que se encuentren registrados los buques abanderados en España, a sus tripulantes les será de aplicación la legislación laboral española y la ratificada por nuestro país.»

MOTIVACIÓN

Cumplimiento con la norma laboral.

ENMIENDA NÚM. 222

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 167

De modificación.

Se modifica el apartado 3.

«Artículo 167. Obligaciones de los armadores.

/.../

3. Los armadores se cerciorarán de que se llevan a bordo los títulos, certificados y demás documentación pertinente de los miembros de la dotación de sus buques, así como que se encuentran también a bordo y a disposición del capitán y de los oficiales los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones nacionales e internacionales sobre seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad del buque y de la navegación, y la protección del medio marino.

/.../»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 141

MOTIVACIÓN

Se hace necesaria esta enmienda para abarcar el concepto completo de «Seguridad Marítima».

ENMIENDA NÚM. 223

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 169

De modificación.

«Artículo 169. Control de los buques extranjeros en puertos españoles.

Los inspectores de la Administración marítima podrán actuar sobre buques extranjeros en su condición de agentes de la autoridad marítima de la que dependen de conformidad con las normas internacionales, comunitarias e internas.»

MOTIVACIÓN

La «autoridad» no debería estar en manos de un inspector.

ENMIENDA NÚM. 224

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 170

De modificación.

Se modifica el apartado 1.

«Artículo 170. Detención de buques extranjeros.

1. Siempre que se encuentren anomalías en los títulos y certificados de la dotación que, a juicio de un inspector, puedan entrañar un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, la Capitanía Marítima de la que dependa informará inmediatamente por escrito al capitán del buque y al cónsul, representante diplomático más próximo o Administración marítima del país del pabellón, con el fin de que puedan adoptarse las prevenciones a que hubiera lugar.

/.../»

MOTIVACIÓN

El interlocutor ante el cuerpo diplomático o Administraciones marítimas de otros países no debe ser el «Inspector» sino el Capitán Marítimo, como Jefe de la Unidad Administrativa de la que los Inspectores dependen.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 142

ENMIENDA NÚM. 225

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 172

De adición.

Artículo 172. Nombramiento y cese.

Se añade después de «... legislación laboral» el texto «... y el reingreso en el puesto o categoría que ostentaba anteriormente en la empresa.»

MOTIVACIÓN

Si bien es cierto que tradicionalmente el cargo de capitán se ha considerado «de confianza» del armador, también es razonable pensar que si el armador decide su sustitución por otro, debería tener garantizado el retorno al puesto que anteriormente desempeñaba.

ENMIENDA NÚM. 226

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 173

De modificación.

Se modifica el apartado 2.

«Artículo 173. Requisitos y sustitución en el cargo.

/.../

2. En caso de muerte, ausencia, enfermedad u otro impedimento sobrevenido al capitán durante la navegación, asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien, a su vez, será reemplazado por los oficiales del mismo departamento que le sigan en categoría. En última instancia, el mando del buque será asumido por los oficiales pertenecientes al departamento de máquinas, consecutivamente según su jerarquía.»

MOTIVACIÓN

Con la finalidad de abarcar un mayor espectro de posibilidades de sustitución.

ENMIENDA NÚM. 227

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 180

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 143

Se modifica el apartado 1.

«Artículo 180. Destino de los cadáveres.

1. Si una vez extendido el certificado de defunción el buque no hubiere llegado a puerto, el capitán procederá a la conservación del cadáver, adoptando para ello las medidas que exijan las circunstancias. Una vez llegado al primer puerto español lo pondrá a disposición de las autoridades de Sanidad Exterior que, con la colaboración de la Administración de Justicia, adoptarán las medidas pertinentes. Con igual fin, el cadáver se pondrá a disposición de la Administración judicial correspondiente, dándose comunicación al cónsul español, en caso de atracar en puerto extranjero.

/.../»

MOTIVACIÓN

La Administración Marítima no puede hacer nada con un cadáver; lo apropiado es ponerlo a disposición de la Autoridad Judicial.

ENMIENDA NÚM. 228

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 181

De modificación.

Se modifica el apartado 1.

«Artículo 181. Entrega de bienes y documentación.

1. Los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas y los testamentos otorgados o recibidos a bordo deben ser entregados por el capitán a la Administración de Justicia o autoridad consular, según corresponda, del primer puerto, dejando constancia de las circunstancias de la entrega en el Diario de Navegación.

/.../»

MOTIVACIÓN

La competente para este asunto es, igualmente, la Administración de Justicia.

ENMIENDA NÚM. 229

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 205

De modificación.

De la rúbrica.

«Artículo 205. Fletamento de mercancías.»

MOTIVACIÓN

El 23 de septiembre de 2009 se firmó en Rotterdam el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo («Reglas de Rotterdam» = RR). Este Tratado Internacional tiene por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares y está llamado a sustituir a las conocidas «Reglas de la Haya-Visby» (RHV), actualmente en vigor en la gran mayoría de los Estados. Ciertamente, el hecho de que España lo haya firmado no significa que lo vaya a ratificar, ni siquiera en un plazo breve. Sin embargo, el hecho de que entre los 21 Estados que ya lo han firmado se encuentren países navieros (y España es fundamentalmente cargador) tan importantes como Dinamarca, Noruega, Holanda, Francia, Suiza y, sobre todo, USA, permiten abrigar esperanzas de que las reglas de Rotterdam pronto se generalizarán en el tráfico marítimo internacional.

Si el legislador español no se muestra atento a una próxima entrada en vigor, la LNM nacerá —como le ocurrió hace más de un siglo al Libro III del Código de Comercio de 1885— envejecida. Las RR presentan sin duda deficiencias técnicas (extensión y complejidad, insuficiente regulación del retraso, riesgo de litigiosidad...) pero son netamente superiores a las RHV y a las Reglas de Hamburgo. El legislador español no puede dar la espalda a esta nueva regulación, sobre todo porque no existe incompatibilidad seria entre las RR y el PLNM, pudiendo coordinarse ambos textos con puntuales correcciones.

ENMIENDA NÚM. 230

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 208

De modificación.

Artículo 208. Contratos de volumen.

Se sustituye «... por viaje a cada uno de los pactados» por «de mercancías.»

MOTIVACIÓN

El 23 de septiembre de 2009 se firmó en Rotterdam el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo («Reglas de Rotterdam» = RR). Este Tratado Internacional tiene por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares y está llamado a sustituir a las conocidas «Reglas de la Haya-Visby» (RHV), actualmente en vigor en la gran mayoría de los Estados. Ciertamente, el hecho de que España lo haya firmado no significa que lo vaya a ratificar, ni siquiera en un plazo breve. Sin embargo, el hecho de que entre los 21 Estados que ya lo han firmado se encuentren países navieros (y España es fundamentalmente cargador) tan importantes como Dinamarca, Noruega, Holanda, Francia, Suiza y, sobre todo, USA, permiten abrigar esperanzas de que las reglas de Rotterdam pronto se generalizarán en el tráfico marítimo internacional.

Si el legislador español no se muestra atento a una próxima entrada en vigor, la LNM nacerá —como le ocurrió hace más de un siglo al Libro III del Código de Comercio de 1885— envejecida. Las RR presentan sin duda deficiencias técnicas (extensión y complejidad, insuficiente regulación del retraso, riesgo de litigiosidad...) pero son netamente superiores a las RHV y a las Reglas de Hamburgo. El legislador español no puede dar la espalda a esta nueva regulación, sobre todo porque no existe incompatibilidad seria entre las RR y el PLNM, pudiendo coordinarse ambos textos con puntuales correcciones, que allanarían el camino a una ratificación en la que España, al ser pionera, podría arrastrar al resto de países firmantes a hacer lo propio. Si el legislador español fuera insensible otra oportunidad para la modernización de la legislación marítima y para el liderazgo internacional se habría perdido.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 145

ENMIENDA NÚM. 231

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 209

De adición.

Artículo 209. Transporte multimodal.

Se añade después de «... que les corresponda» la frase «siempre que ésta tenga carácter imperativo.»

MOTIVACIÓN

El 23 de septiembre de 2009 se firmó en Rotterdam el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo («Reglas de Rotterdam» = RR). Este Tratado Internacional tiene por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares y está llamado a sustituir a las conocidas «Reglas de la Haya-Visby» (RHV), actualmente en vigor en la gran mayoría de los Estados. Ciertamente, el hecho de que España lo haya firmado no significa que lo vaya a ratificar, ni siquiera en un plazo breve. Sin embargo, el hecho de que entre los 21 Estados que ya lo han firmado se encuentren países navieros (y España es fundamentalmente cargador) tan importantes como Dinamarca, Noruega, Holanda, Francia, Suiza y, sobre todo, USA, permiten abrigar esperanzas de que las reglas de Rotterdam pronto se generalizarán en el tráfico marítimo internacional.

Si el legislador español no se muestra atento a una próxima entrada en vigor, la LNM nacerá —como le ocurrió hace más de un siglo al Libro III del Código de Comercio de 1885— envejecida. Las RR presentan sin duda deficiencias técnicas (extensión y complejidad, insuficiente regulación del retraso, riesgo de litigiosidad...) pero son netamente superiores a las RHV y a las Reglas de Hamburgo. El legislador español no puede dar la espalda a esta nueva regulación, sobre todo porque no existe incompatibilidad seria entre las RR y el PLNM, pudiendo coordinarse ambos textos con puntuales correcciones, que allanarían el camino a una ratificación en la que España, al ser pionera, podría arrastrar al resto de países firmantes a hacer lo propio. Si el legislador español fuera insensible otra oportunidad para la modernización de la legislación marítima y para el liderazgo internacional se habría perdido.

ENMIENDA NÚM. 232

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 212

De modificación.

Se modifica el apartado 3.

«Artículo 212. Navegabilidad del buque.

/.../

3. El porteador deberá ejercer una diligencia razonable para mantener el buque y su equipo en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato, cumpliendo asimismo con las prescripciones establecidas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 146

MOTIVACIÓN

El Código Internacional de Gestión de la Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, requiere en su artículo 10 («Mantenimiento del buque y el equipo») que la compañía adopte los procedimientos necesarios para garantizar que el mantenimiento del buque se efectúe de conformidad con los reglamentos correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca.

Más allá de la diligencia razonable para mantener el buque en estado de navegabilidad se exige ahora, el cumplimiento de una norma que garantice el mantenimiento del buque y el equipo, que afecta directamente a la navegabilidad del buque, por lo que a nuestro juicio es necesario hacer una mención expresa a dicha norma convencional.

ENMIENDA NÚM. 233

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 245 bis

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 245 bis dentro de la Sección 5.^a Del conocimiento de embarque, Capítulo II, Título IV.

«Artículo 245 bis. Concepto.

El conocimiento de embarque es un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías obligándose a entregarlas contra la presentación del documento.»

MOTIVACIÓN

Con objeto de mantener la simetría con las regulaciones de otros contratos y títulos, se propone introducir un nuevo artículo 245 bis, previo a la regulación del conocimiento e embarque, en el que se ofrezca un concepto de este importante documento. La definición que se propone se toma de las Reglas de Hamburgo.

ENMIENDA NÚM. 234

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 246

De adición.

Artículo 246. Obligación de entrega del conocimiento de embarque.

Se añade al final del punto 1.º «... salvo pacto en contrario o que no sea uso del tráfico.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 147

MOTIVACIÓN

El 23 de septiembre de 2009 se firmó en Rotterdam el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo («Reglas de Rotterdam» = RR). Este Tratado Internacional tiene por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares y está llamado a sustituir a las conocidas «Reglas de la Haya-Visby» (RHV), actualmente en vigor en la gran mayoría de los Estados. Ciertamente, el hecho de que España lo haya firmado no significa que lo vaya a ratificar, ni siquiera en un plazo breve. Sin embargo, el hecho de que entre los 21 estados que ya lo han firmado se encuentren países navieros (y España es fundamentalmente cargador) tan importantes como Dinamarca, Noruega, Holanda, Francia, Suiza y, sobre todo, USA, permiten abrigar esperanzas de que las reglas de Rotterdam pronto se generalizarán en el tráfico marítimo internacional.

Si el legislador español no se muestra atento a una próxima entrada en vigor, la LNM nacerá —como le ocurrió hace más de un siglo al Libro III del Código de Comercio de 1885— envejecida. Las RR presentan sin duda deficiencias técnicas (extensión y complejidad, insuficiente regulación del retraso, riesgo de litigiosidad...) pero son netamente superiores a las RHV y a las Reglas de Hamburgo. El legislador español no puede dar la espalda a esta nueva regulación, sobre todo porque no existe incompatibilidad seria entre las RR y el PLNM, pudiendo coordinarse ambos textos con puntuales correcciones, que allanarían el camino a una ratificación en la que España, al ser pionera, podría arrastrar al resto de países firmantes a hacer lo propio. Si el legislador español fuera insensible otra oportunidad para la modernización de la legislación marítima y para el liderazgo internacional se habría perdido.

ENMIENDA NÚM. 235

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nueva subsección 1.^a

De adición.

Se propone la adición de una nueva Subsección 1.^a Del conocimiento de embarque en soporte papel, dentro de la Sección 5.^a Del conocimiento de embarque, del Capítulo II del Título IV.

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 236

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 299

De adición.

«Artículo nuevo 299. Circulación del conocimiento de embarque.

1. El conocimiento de embarque podrá emitirse al portador, a la orden o a favor de persona determinada. En el primer caso será transmisible por la entrega material del documento, en el segundo en virtud de endoso y, en el tercero, la transmisión se efectuará mediante cesión ordinaria.

2. Para la transmisión por endoso será aplicable lo establecido para los títulos cambiarlos, en la medida en que sea conforme con la naturaleza del conocimiento.

La cesión ordinaria del conocimiento deberá anotarse en el título y se estará a lo previsto en los artículos 347 y 348 del Código de comercio.

3. Quien adquiera el conocimiento con arreglo a lo establecido en los apartados anteriores adquirirá sobre las mercancías expresadas en él todos los derechos y acciones del transmitente.

4. Cuando una persona sea desposeída de un conocimiento por cualquier causa que fuere, el nuevo tenedor ya se trate de un conocimiento al portador, ya de un conocimiento endosable respecto al cual justifique su derecho, no estará obligado a devolverlo si lo adquirió de buena fe y sin culpa grave. Quedarán a salvo los derechos y acciones del legítimo titular contra los responsables de los actos de desposesión ilegítima.»

MOTIVACIÓN

Reglamentación de la emisión del conocimiento de embarque al portador cualquiera que sea quien ostente la correspondiente responsabilidad. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 237

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 300

De adición.

«Artículo nuevo 300. Conocimiento de embarque electrónico.

1. El conocimiento de embarque podrá también emitirse electrónicamente, siempre que las reglas sobre referencia a:

a) El empleo de un método utilizable para emitir el conocimiento y transferir éste al tenedor designado.

b) La seguridad de que el conocimiento electrónico emitido mantendrá su integridad.

c) La manera por la que el tenedor del conocimiento electrónico podrá demostrar su condición de tal.

d) La manera por la que se confirmará que la entrega se ha efectuado al tenedor del conocimiento electrónico o de que éste ha perdido toda validez o eficacia.

2. Las reglas a que se refiere el apartado anterior deberán estar indicadas en el contrato y ser fáciles de verificar.

3. La emisión, el control o la transferencia del conocimiento de embarque electrónico surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia del título documento emitido o negociado en soporte papel y producirá acción en juicio en los términos establecidos para el conocimiento de embarque emitido o negociado en soporte papel.

4. El porteador y el tenedor de un conocimiento de embarque emitido en soporte papel podrán acordar sustituirlo por un conocimiento de embarque electrónico, de acuerdo con las siguientes reglas:

a) El tenedor deberá devolver al porteador el conocimiento de embarque consignado en soporte papel, o todos los ejemplares, si existieran más de uno.

b) El porteador deberá emitir al tenedor un conocimiento de embarque electrónico, en donde se declare que el documento así emitido sustituye al conocimiento consignado en soporte papel.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 149

El conocimiento consignado en soporte papel quedará privado, a partir de ese momento, de toda validez o eficacia.

5. El porteador y el tenedor de un conocimiento de embarque electrónico podrán acordar sustituirlo por un título consignado en soporte papel. El porteador deberá emitir a dicho tenedor un conocimiento de embarque consignado en soporte papel en donde se declare que éste sustituye al conocimiento de embarque electrónico.

El conocimiento de embarque electrónico quedará privado, a partir de ese momento, de toda validez o eficacia.»

MOTIVACIÓN

Nuevos procedimientos vinculados a la modernización general de la administración y de los procedimientos comerciales. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 238

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 301

De adición.

«Artículo nuevo 301. Extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque.

1. Si a petición del cargador se hubiera emitido más de un original del conocimiento, el porteador quedará liberado realizando la entrega contra la presentación y rescate de cualquiera de ellos, considerándose amortizados los demás respecto del porteador.

2. Si antes de efectuar la entrega alguien alegara su condición de tenedor desposeído, debido a extravío, sustracción o destrucción del título, el porteador deberá retener las mercancías y remitir a los interesados al procedimiento judicial regulado al respecto.»

MOTIVACIÓN

Planteamiento mediante el que se prevé la pérdida del conocimiento de embarque en sus orígenes distintos. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 239

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 302

De adición.

«Artículo nuevo 302. Menciones sobre el flete.

El destinatario sólo estará obligado a pagar el flete y las demoras causadas en el puerto de carga cuando así lo establezca específicamente el conocimiento. No obstante, si el destinatario es

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 150

el mismo fletador, vendrá obligado al pago en todo caso. En tales circunstancias se admitirá la prueba en contrario de lo indicado en el conocimiento sobre estos extremos, realizada por el porteador.»

MOTIVACIÓN

Justificación razonable y preventiva con el objeto de que se recoja en el conocimiento de embarque las características del flete. Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 240

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 277

De adición.

Artículo 277. Régimen de responsabilidad.

Se añade entre «... Estado parte» y «... y esta Ley.» el texto «... o cualquier otra norma internacional que la modifique o sustituya.»

MOTIVACIÓN

Se recupera a efectos de la presentación de la enmienda la numeración del Proyecto de Ley a partir de la Sección 9.^a del Capítulo II del Título IV.

El 23 de septiembre de 2009 se firmó en Rotterdam el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo («Reglas de Rotterdam» = RR). Este Tratado Internacional tiene por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares y está llamado a sustituir a las conocidas «Reglas de la Haya-Visby» (RHV), actualmente en vigor en la gran mayoría de los Estados. Ciertamente, el hecho de que España lo haya firmado no significa que lo vaya a ratificar, ni siquiera en un plazo breve. Sin embargo, el hecho de que entre los 21 estados que ya lo han firmado se encuentren países navieros (y España es fundamentalmente cargador) tan importantes como Dinamarca, Noruega, Holanda, Francia, Suiza y, sobre todo, USA, permiten abrigar esperanzas de que las reglas de Rotterdam pronto se generalizarán en el tráfico marítimo internacional.

Si el legislador español no se muestra atento a una próxima entrada en vigor, la LNM nacerá —como le ocurrió hace más de un siglo al Libro III del Código de Comercio de 1885— envejecida. Las RR presentan sin duda deficiencias técnicas (extensión y complejidad, insuficiente regulación del retraso, riesgo de litigiosidad...) pero son netamente superiores a las RHV y a las Reglas de Hamburgo. El legislador español no puede dar la espalda a esta nueva regulación, sobre todo porque no existe incompatibilidad seria entre las RR y el PLNM, pudiendo coordinarse ambos textos con puntuales correcciones, que allanarían el camino a una ratificación en la que España, al ser pionera, podría arrastrar al resto de países firmantes a hacer lo propio. Si el legislador español fuera insensible otra oportunidad para la modernización de la legislación marítima y para el liderazgo internacional se habría perdido.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 151

ENMIENDA NÚM. 241

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 278

De adición.

Artículo 278. Porteador contractual y porteador efectivo.

En el punto 4 entre «... derecho a repetir contra...» y «... las indemnizaciones satisfechas...» se introduce el texto «... la parte ejecutante marítima.»

MOTIVACIÓN

El 23 de septiembre de 2009 se firmó en Rotterdam el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo («Reglas de Rotterdam» = RR). Este Tratado Internacional tiene por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares y está llamado a sustituir a las conocidas «Reglas de la Haya-Visby» (RHV), actualmente en vigor en la gran mayoría de los Estados. Ciertamente, el hecho de que España lo haya firmado no significa que lo vaya a ratificar, ni siquiera en un plazo breve. Sin embargo, el hecho de que entre los 21 estados que ya lo han firmado se encuentren países navieros (y España es fundamentalmente cargador) tan importantes como Dinamarca, Noruega, Holanda, Francia, Suiza y, sobre todo, USA, permiten abrigar esperanzas de que las reglas de Rotterdam pronto se generalizarán en el tráfico marítimo internacional.

Si el legislador español no se muestra atento a una próxima entrada en vigor, la LNM nacerá —como le ocurrió hace más de un siglo al Libro III del Código de Comercio de 1885— envejecida. Las RR presentan sin duda deficiencias técnicas (extensión y complejidad, insuficiente regulación del retraso, riesgo de litigiosidad...) pero son netamente superiores a las RHV y a las Reglas de Hamburgo. El legislador español no puede dar la espalda a esta nueva regulación, sobre todo porque no existe incompatibilidad seria entre las RR y el PLNM, pudiendo coordinarse ambos textos con puntuales correcciones, que allanarían el camino a una ratificación en la que España, al ser pionera, podría arrastrar al resto de países firmantes a hacer lo propio. Si el legislador español fuera insensible otra oportunidad para la modernización de la legislación marítima y para el liderazgo internacional se habría perdido.

ENMIENDA NÚM. 242

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 293

De adición.

Artículo 293. Derechos y obligaciones del pasajero.

1. Se suprime «... de acuerdo con las normas de la Unión Europea» y se sustituye por «conforme a las previsiones de la ley y del contrato». También se añade a continuación:

«En particular, tendrá los siguientes derechos:

- a) Disponer de unos servicios de transporte marítimo seguros y de calidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 152

b) Recibir con la antelación necesaria información precontractual completa y detallada sobre los servicios ofertados por las empresas navieras y sus condiciones de prestación.

c) Disponer de unos servicios accesibles y adaptados a las necesidades de las personas de movilidad reducida, que recibirán gratuitamente la debida asistencia.

d) Recibir información detallada sobre las incidencias que puedan afectar a los servicios contratados y sobre los derechos que les asisten en estas situaciones, en particular, en caso de retraso sobre el horario previsto, suspensión o cancelación, denegación de embarque o extinción del contrato.

e) Recibir una compensación económica, que no podrá exceder del precio del billete, por el retraso sobre el horario oficial de salida, salvo causa de fuerza mayor, en los términos y condiciones que reglamentariamente se establezcan.

f) Ser indemnizados de los daños que puedan sufrir con ocasión de la prestación del servicio, de acuerdo con la normativa vigente.

g) Cualquier otro derecho que les otorguen las normas vigentes, incluidos los derechos que la legislación para la defensa de los consumidores y usuarios otorga a los pasajeros.»

Se añade un punto 3:

«3. Sin perjuicio de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 524/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2013, sobre resolución de litigios en línea en materia de consumo y por el que se modifica el reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE, las partes del contrato de pasaje marítimo podrán acudir, cuando así lo acuerden, al arbitraje de consumo, con objeto de resolver los conflictos que puedan surgir en la prestación de los servicios cubiertos por el contrato.»

MOTIVACIÓN

Frente a la posición más garantista del PLGNM/2009, el PLNM/2013 renuncia a particularizar la tutela del pasajero (parte débil del contrato de pasaje). Se prescinde así (i) de la lista de derechos que le corresponden (remitiéndose sin más a las normas de la Unión Europea), y (ii) de las soluciones arbitrales que mejorarían la resolución de los posibles conflictos que surjan en la interpretación y ejecución del contrato. La enmienda trata de recuperar aquel texto originario, entre otras razones porque el proceso legislativo interno no es incompatible con el comunitario, y porque incluso nuestro ordenamiento interno podría establecer umbrales tuitivos superiores a los comunitarios.

ENMIENDA NÚM. 243

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 319

De modificación.

«Artículo 319. Concepto.

Se entiende por agente del buque la persona a quien el armador o el naviero encarga las gestiones necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.»

MOTIVACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del Consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 153

contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

ENMIENDA NÚM. 244

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 320

De modificación.

«Artículo 320. Régimen.

Las relaciones internas entre el agente del buque y el armador o naviero se regularán por las normas de la comisión mercantil siempre que se trate de una agencia ocasional. En otro caso, cuando se trate de mandatos duraderos, se aplicarán las normas del contrato de agencia.»

MOTIVACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del Consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

ENMIENDA NÚM. 245

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 321

De modificación.

«Artículo 321. Firma de conocimientos de embarque.

El agente del buque podrá firmar por cuenta del armador o naviero los conocimientos de embarque de las mercancías cargadas en el buque, en cuyo caso deberá hacer constar el nombre y dirección de aquél. Si no lo hiciera, responderá del transporte solidariamente con el armador o naviero. La misma regla se seguirá cuando el agente firme los conocimientos por cuenta del porteador fletador.»

MOTIVACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del Consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 154

referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino. La presente modificación del artículo es una propuesta alternativa a la enmienda de supresión del mismo artículo.

ENMIENDA NÚM. 246

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 321

De supresión.

«Artículo 321. Firma de conocimientos de embarque.»

MOTIVACIÓN

La enmienda de supresión pretende evitar la contradicción en la que incurre el precepto proyectado con el artículo 324 del propio proyecto. Y también con el artículo 5 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, aplicable según el Tribunal Supremo por vía analógica al intermediario de transportes marítimos y aéreos, que impone a todo intermediario de transportes, salvo que acredite haber actuado con carácter gratuito, su responsabilidad como porteador. De manera que la identificación del porteador efectivo en la carta de porte no libera a quien intermedia en la contratación del transporte de su responsabilidad como porteador frente al cargador con quien contrató, siendo el único factor determinante de tal efecto el de su intervención a título gratuito.

ENMIENDA NÚM. 247

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 322

De modificación.

«Artículo 322. Responsabilidad por daños a las mercancías.

1. El consignatario del buque, cuando su intervención se limite a atender las necesidades del buque en el puerto en el que se halle, no será responsable frente a los titulares de las mercancías por la pérdida o daño soportados por aquellas durante su transporte, ni por el retraso en su entrega.

2. El consignatario del buque que intervenga en el transporte de las mercancías, bien comercializando u ofertando el transporte, bien percibiendo los fletes por cuenta del porteador, bien asumiendo la fase de recepción de mercancías en el puerto, la de entrega de las mercancías a sus legítimos titulares o al transportista sucesivo en un transporte combinado, o desempeñando de cualquier otro modo una función de intermediación en el transporte, o de ejecución, por sí o por otros, de alguna de sus fases, quedará equiparado al porteador en cuanto a su responsabilidad por los daños o pérdidas de las mercancías acaecidos durante el transporte, y por el retraso en su entrega.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 155

3. El consignatario del buque quedará, en todo caso, equiparado al porteador en cuanto a su responsabilidad por los daños o pérdidas de las mercancías acaecidos durante el transporte, y por el retraso en su entrega, cuando opere como una sucursal, filial, o delegación local del porteador en el puerto en el que se halle el buque, o se constituya como una sociedad participada parcial o íntegramente por la naviera.

4. La cláusula de jurisdicción impresa en el conocimiento de embarque emitido por el porteador no extenderá sus efectos al consignatario del buque.»

MOTIVACIÓN

Dentro de la amplia categoría del consignatario cabe subsumir tanto a los simples agentes con actividad limitada a la mera gestión como a los agentes radicados de forma estable en el puerto cuya actividad no se limita a la simple gestión y que pueden tener participación en el capital social por la naviera (sucursalistas) o no (agentes de línea, que no obstante mantienen una vinculación estable por otros mecanismos distintos al de la participación accionarial). Los artículos que ahora se enmiendan pretenden extender una exoneración de responsabilidad a todos estos sujetos, prescindiendo de las diferencias notables que separan a unos y otros. Aparte de que esa exoneración de responsabilidad en favor de los sucursalistas y agentes de línea (actores esenciales del transporte de mercancías) entraría en contradicción con las previsiones más ponderadas de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, en materia de responsabilidad del intermediario de transportes, la configuración de la responsabilidad del consignatario en los términos propuestos por la enmienda posibilitaría que el transitario pudiera repetir por los daños sufridos en las mercancías con ocasión del transporte marítimo asumido por un naviero extranjero.

ENMIENDA NÚM. 248

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 323

De modificación.

«Artículo 323. Tareas de manipulación.

Cuando el agente del buque realice tareas de manipulación portuaria de mercancías se le aplicarán, además, las normas propias de esta actividad.»

MOTIVACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del Consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada, así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 156

ENMIENDA NÚM. 249

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 324

De modificación.

«Artículo 324. Actuación como transitario.

Cuando además de la agencia del buque se lleven a cabo actuaciones como transitario o de otra naturaleza, a las obligaciones previstas para el agente se añadirán las propias de las prestaciones complementarias concretamente asumidas.»

MOTIVACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del Consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

ENMIENDA NÚM. 250

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 324

De modificación.

«Cuando además de la consignación se lleven a cabo actuaciones como transitario o de otra naturaleza, a las obligaciones y responsabilidades previstas para el consignatario se añadirán las propias de las prestaciones complementarias concretamente asumidas, incluida la de proveerse de la correspondiente autorización o habilitación administrativa, de ser necesaria.»

MOTIVACIÓN

Se trata de una enmienda alternativa a la anterior sobre el mismo artículo. Con la finalidad de evitar que pudiera interpretarse que la nueva legislación autoriza sin más a los consignatarios para actuar como transitarlos —es decir, sin que tuvieran que proveerse de las autorizaciones exigidas a estos y sin asumir las responsabilidades propias de los mismos—, así como para conectar el contenido del artículo con lo dispuesto en la LOTT y en su Reglamento —ROTT—, se propone añadir al final del texto, inmediatamente después de la palabra «asumida», la frase siguiente: «incluida la de proveerse de la correspondiente autorización o habilitación administrativa, de ser necesaria».

Con independencia de lo anterior, hay que decir que en el texto que se propone se añade la expresión «responsabilidades», ya que su no mención, aparte de producir inseguridad jurídica, podría dar lugar a que los consignatarios pudieran ejercer la actividad de transitario sin asumir las responsabilidades inherentes al ejercicio de dicha actividad, como es por ejemplo la de responder por los daños causados a las mercancías cuando hubiesen actuado en nombre propio frente al cliente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 157

ENMIENDA NÚM. 251

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al capítulo II

De modificación.

Se modifica la rúbrica del Capítulo II, del Título V del contrato de agencia de buques.

MOTIVACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del Consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada, así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

ENMIENDA NÚM. 252

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 334

De adición.

Artículo 334. Limitación de la responsabilidad.

1. Entre «conocimientos de embarque» y «que será asimismo aplicables» introducir «o de la normativa internacional que la sustituya».

a) Al final ese apartado se añade: «según dispone el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque vigente en España o la normativa internacional que lo sustituye».

MOTIVACIÓN

El 23 de septiembre de 2009 se firmó en Rotterdam el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo («Reglas de Rotterdam» = RR). Este Tratado Internacional tiene por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares y está llamado a sustituir a las conocidas «Reglas de la Haya-Visby» (RHV), actualmente en vigor en la gran mayoría de los Estados. Ciertamente, el hecho de que España lo haya firmado no significa que lo vaya a ratificar, ni siquiera en un plazo breve. Sin embargo, el hecho de que entre los 21 estados que ya lo han firmado se encuentren países navieros (y España es fundamentalmente cargador) tan importantes como Dinamarca, Noruega, Holanda, Francia, Suiza y, sobre todo, USA, permiten abrigar esperanzas de que las reglas de Rotterdam pronto se generalizarán en el tráfico marítimo internacional.

Si el legislador español no se muestra atento a una próxima entrada en vigor, la LNM nacerá —como le ocurrió hace más de un siglo al Libro III del Código de Comercio de 1885— envejecida. Las RR presentan sin duda deficiencias técnicas (extensión y complejidad, insuficiente regulación del retraso, riesgo de litigiosidad...) pero son netamente superiores a las RHV y a las Reglas de Hamburgo. El legislador español no puede dar la espalda a esta nueva regulación, sobre todo porque no existe incompatibilidad seria entre

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 158

las RR y el PLNM, pudiendo coordinarse ambos textos con puntuales correcciones, que allanarían el camino a una ratificación en la que España, al ser pionera, podría arrastrar al resto de países firmantes a hacer lo propio. Si el legislador español fuera insensible otra oportunidad para la modernización de la legislación marítima y para el liderazgo internacional se habría perdido.

ENMIENDA NÚM. 253

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 368

De adición.

Se añaden dos nuevos apartados 6 y 7.

«Artículo 368. Bienes salvados de propiedad desconocida.

/.../

6. Las autoridades de los puertos vienen obligadas a facilitar la entrada y estancia de los bienes salvados pudiendo, no obstante, repercutir su legítimo titular los gastos en que hubiera incurrido.

7. En todo caso, los bienes salvados por buques de titularidad pública, armados y equipados para el salvamento, estarán exentos de gastos y carga alguna.»

MOTIVACIÓN

La enmienda pretende dar solución al problema que se suele dar muy a menudo en el sentido de que las Autoridades portuarias no aceptan que se depositen en sus instalaciones ya sea objetos y/o embarcaciones, recuperadas en la mar.

Esto perjudica muy seriamente a las funciones de SASEMAR ya que, una vez rescatada una embarcación, debe depositarla en puerto lo más rápidamente posible con la finalidad de volver a estar operativa para continuar con el cumplimiento de sus funciones.

ENMIENDA NÚM. 254

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 382

De modificación.

«Artículo 382. Buques de Estado naufragados o hundidos.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 358 y en el artículo 359, cualquiera que sea el momento en que se produjo su pérdida y el lugar en que se encuentren, los buques de Estado españoles naufragados o hundidos, sus restos y los de sus equipos y carga, son bienes de dominio público estatal, inalienables, imprescriptibles e inembargables y gozan de inmunidad de jurisdicción. De cumplir además las condiciones establecidas en los tratados y las leyes, integran el Patrimonio Cultural Subacuático.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 159

2. La dirección de las operaciones de explotación no comercial, rastreo, localización y extracción de buques de Estado españoles naufragados o hundidos corresponde a la Administración Marítima, previa autorización del departamento ministerial, o de la comunidad autónoma, con competencias para su protección. Dichas operaciones se llevarán a cabo, si fuera preciso, con la colaboración de la Armada y de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado.

3. Los restos de buques de guerra extranjeros hundidos o naufragados en espacios marítimos españoles gozan de inmunidad de jurisdicción conforme a lo previsto en el artículo 50. No obstante, las operaciones de explotación no comercial, rastreo, localización y extracción de los mismos deberá ser acordada entre los órganos competentes del Estado de su pabellón y el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación. En su caso, tales operaciones quedarán sujetas a lo establecido en la Convención sobre la Protección del Patrimonio Cultural Subacuático de 2 de noviembre de 2001.»

MOTIVACIÓN

La Convención sobre la protección del Patrimonio cultural subacuático, hecha en París el 2 de noviembre de 2001, y en vigor en España desde el 2 de enero de 2009, considera «patrimonio cultural subacuático» todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, y entre ellos «los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural». De manera que la norma proyectada, al referirse a buques de Estado naufragados o hundidos, puede estar regulando elementos del patrimonio cultural subacuático, materia sobre la que ostentan competencias las autoridades públicas de cultura, del Estado o de las comunidades autónomas, pero no la Armada. Además, la citada Convención establece que «el patrimonio cultural subacuático no será objeto de explotación comercial», que «la explotación comercial de patrimonio cultural subacuático que tenga por fin la realización de transacciones, la especulación o su dispersión irremediable es absolutamente incompatible con una protección y gestión correctas de ese patrimonio», y que «el patrimonio cultural subacuático no deberá ser objeto de transacciones ni de operaciones de venta, compra o trueque como bien comercial».

Todas estas consideraciones hacen necesaria una reformulación del precepto proyectado, reajustando los cometidos de los diferentes actores en las operaciones de explotación no comercial, rastreo, localización y extracción de buques de Estado, con respeto a la distribución de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas.

ENMIENDA NÚM. 255

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 468

De modificación.

«Artículo 468. Cláusulas de jurisdicción y arbitraje.

Sin perjuicio de lo previsto en los Convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

La inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso en un conocimiento de embarque no evidencia, por sí sola, la existencia de un acuerdo concertado entre el naviero emisor del conocimiento y el titular de la carga contratante del transporte con objeto de determinar la jurisdicción competente para conocer de los litigios que pudieran surgir en relación con el transporte documentado en dicho título.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 160

MOTIVACIÓN

Como es sabido, a través de la sumisión a tribunales extranjeros contenida en el clausulado general impreso de la práctica totalidad de los conocimientos de embarque, los navieros extranjeros que transportan las mercancías con origen o destino en España consiguen sustraerse de forma efectiva a la inmensa mayoría de las reclamaciones por daños a la carga sufridos por cargadores y receptores españoles, cuyo riesgo vienen a cubrir además las aseguradoras españolas. En su actual redacción, el artículo 468 trata de evitar la práctica abusiva derivada de la inserción de tales cláusulas, predisuestas e impuestas por los navieros. Sin embargo, es preciso que el precepto cierre cualquier espita a través de la que pudiera reabrirse el problema, y para ello ha de reformularse el párrafo segundo en el sentido que se propone esta enmienda. De esta manera sí se podrían proteger los intereses de cargadores y receptores españoles, y de sus aseguradores, sin entrar en conflicto con el Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

ENMIENDA NÚM. 256

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 478 bis (nuevo)

De adición.

«Artículo 478 bis. Levantamiento del embargo.

1. Un buque que haya sido embargado será liberado cuando se haya prestado garantía bastante en forma satisfactoria, salvo que haya sido embargado para responder con ocasión de una controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque o que se suscite entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación. En estos casos, el tribunal podrá autorizar a la persona en posesión del buque a seguir explotándolo, una vez que esta persona haya prestado garantía suficiente, o resolver de otro modo la cuestión de la operación del buque durante el período del embargo.

2. A falta de acuerdo entre las partes sobre la suficiencia y la forma de la garantía, el tribunal determinará su naturaleza y su cuantía, que no podrá exceder del valor del buque embargado.

3. La solicitud de levantamiento del embargo del buque previa constitución de garantía no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho a limitar la responsabilidad.

4. Si un buque hubiera sido embargado en un Estado que no sea parte del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, y no hubiera sido liberado pese a la garantía prestada en relación con ese buque en un Estado Parte respecto del mismo crédito, se ordenará la cancelación de la garantía previa solicitud ante el tribunal del Estado Parte.

5. Si un buque hubiera sido liberado en un Estado que no sea parte por haberse prestado garantía suficiente, toda garantía prestada en un Estado Parte en relación con el mismo crédito se mandará cancelar en la medida en que la cuantía total de la garantía prestada en los dos Estados exceda del valor del crédito por el que se hubiera embargado el buque o del valor del buque, y de ambos el que sea menor. Sin embargo, no se ordenará dicha liberación a menos que la garantía prestada en el Estado que no sea parte esté efectivamente a disposición del acreedor y le sea libremente transferible.

6. La persona que haya prestado una garantía en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal su reducción, modificación o cancelación.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica derivada de las recomendaciones del Consejo General del Poder Judicial. Se trata de incorporar una norma de cierre del procedimiento de embargo preventivo de buque que transponga, en relación con el levantamiento de la traba, la norma del artículo 4.º del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999.

ENMIENDA NÚM. 257

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 484

De modificación.

Se modifica el texto del apartado 1.

«Artículo 484. Efectos de la venta forzosa del buque.

1. Como consecuencia de la venta forzosa del buque, todas las hipotecas y gravámenes inscritos, salvo aquellos en los que el comprador se hubiere subrogado con el consentimiento de los acreedores, así como todos los privilegios y otras cargas de cualquier género que pudieran recaer sobre el buque quedarán sin efecto y, en su caso, deberá ordenarse su cancelación, a condición de que en el momento de la venta el buque se encuentre dentro del ámbito de la jurisdicción de un Estado Parte del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval y que la venta se haya efectuado de conformidad con la legislación de ese Estado y con lo dispuesto en el artículo 481 y en el presente artículo de esta ley.»

MOTIVACIÓN

Existe en la relación del Proyecto una laguna en la regulación de los efectos de la venta forzosa del buque que debe corregirse con una adecuada transposición del artículo 12 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Se sigue así una sugerencia del Consejo General el Poder Judicial.

ENMIENDA NÚM. 258

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Al artículo 492

De modificación.

Se modifica el texto del apartado 2.

«Artículo 492. Auto de admisión y de denegación.

1...1

2. El testimonio de dicho auto será título bastante para obtener, en cualquier otro procedimiento judicial o administrativo derivado del mismo accidente, el levantamiento de cualesquiera embargos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 162

u otras medidas cautelares sobre el buque u otros bienes propiedad de la persona titular del derecho a limitar.»

MOTIVACIÓN

Se propone la supresión del último inciso del apartado 2 del artículo 492 el Proyecto porque no concuerda con el artículo 13.1 del Convenio de 19 de noviembre de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, y resultar a todas luces injustificada la «pérdida de acciones» de los acreedores limitatarios frente a los codeudores que no hayan ejercitado el derecho a limitar.

ENMIENDA NÚM. 259

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo 525 (nuevo)

De adición.

«Artículo 525. Declaración de abandono de embarcación.

1. El Notario, a instancia del acreedor legitimado para ello, podrá proceder a iniciar el expediente para la declaración de abandono de una embarcación, previo examen de adecuación a la legalidad de la solicitud, comprobación de la realidad y legitimidad del crédito ostentado por el solicitante y de la imposibilidad de localización de su propietario o representante debidamente autorizado por el mismo, u otros signos evidentes de efectivo abandono.

2. Podrá solicitarse la iniciación del expediente para la declaración de abandono de las embarcaciones de recreo o artefactos flotantes cuando hayan permanecido tres meses amarradas, atracadas o fondeadas en el mismo lugar dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre, siempre que no se hayan abonado las tasas o tarifas correspondientes al citado período, sin que haya sido posible durante el plazo antes indicado contactar con el propietario, armador o persona autorizada en el lugar señalado por los mismos en la declaración de entrada de la embarcación en el puerto o instalación náutico-deportiva.

3. El solicitante deberá acompañar a su solicitud, y el Notario unirá al Acta, la siguiente documentación:

— Copia de la documentación de la embarcación que haya sido entregada al solicitante en el momento de la entrada de la misma en el puerto u ocupación del punto de atraque. Tal documentación habrá de incluir necesariamente la relativa a la identificación precisa de la embarcación y la declaración de entrada firmada por su propietario o armador, con identificación de un domicilio en España para notificaciones.

— Los documentos o facturas que acrediten la suma a que asciende la deuda con el solicitante de la iniciación del expediente, junto a la manifestación del acreedor legítimo o representante de éste de que tales facturas no se han satisfecho. La deuda pendiente debe extenderse necesariamente y como mínimo, a un periodo de tres meses.

— Los justificantes de envío de comunicaciones e intentos de localización de su propietario o armador en el domicilio designado por el mismo y firmado en la declaración de entrada de la embarcación. Deberán acreditarse al menos dos intentos de notificación en el plazo designado de tres meses.

4. El Notario, una vez aceptado el requerimiento del solicitante y comprobada la concurrencia de las circunstancias a que debe extenderse la solicitud, iniciará el procedimiento para la declaración de abandono, que se compondrá de los siguientes trámites, que deberán ir incorporándose al Acta:

— Último intento de notificación, por vía notarial, de la iniciación del procedimiento de abandono, en el domicilio designado por el propietario o armador en la declaración de entrada.

En el intento de notificación por vía notarial deberá incluir toda la información recopilada hasta el momento en el Acta, junto con el apercibimiento de que si el propietario no comparece ante el notario dentro del plazo de los siguientes veinte días a la notificación, seguirá adelante el proceso para la declaración de abandono.

— El notario practicará un requerimiento de pago dirigido al propietario o armador en el domicilio designado por el mismo y firmado en la declaración de entrada de la embarcación.

En dicho requerimiento constará el importe de la suma adeudada, así como referencia a los intentos de notificación de la misma previstos en el apartado precedente, advirtiéndole que de no pagar en el plazo de 10 días se procederá a declarar abandonada la embarcación.

Se practicará tal requerimiento por el notario bien personalmente si se encontrare en él el deudor, o bien al pariente más próximo, familiar o dependientes mayores de catorce años que se hallaren en la habitación del que hubiere de ser requerido y si no se encontrare a nadie en ella, al portero o al vecino más próximo que fuere habido. No obstante, de modo excepcional y de no poder efectuarse el requerimiento de pago en el domicilio anteriormente indicado, el notario a instancias del acreedor podrá efectuarlo en otro que se indique como hábil a tal fin por residir en el mismo el deudor, siempre que la notificación de dicho requerimiento se efectúe de modo personal por el notario en los términos previstos en el párrafo séptimo del artículo 202 del Reglamento Notarial.

Si el notario no fuera competente por razón del lugar se practicará el requerimiento por medio de otro notario que sea territorialmente competente.

Si no se pudiera practicar el requerimiento en los términos previstos anteriormente, se procederá por el notario a ordenar la publicación de edictos. Tales edictos, a elección del acreedor, se publicarán en la página web institucional del Consejo General del Notariado mediante la remisión por el notario con su firma electrónica reconocida o en el Tablón Edictal del Boletín Oficial de la Provincia. En ambos supuestos en dicha publicación constarán los datos suficientes para identificar al acreedor, el importe de la suma adeudada, el notario que practicó el requerimiento, la fecha de éste, los datos de identificación de la oficina pública notarial donde se esté tramitando la declaración de abandono y el derecho del deudor a alegar ante dicho notario lo que tenga por oportuno en los diez días siguientes a la fecha de publicación del edicto.

— En el caso de que el propietario o armador no comparezca transcurrido el plazo concedido, el Notario procederá a la inspección visual de la embarcación, mediante el levantamiento de un Acta de presencia, con la finalidad de acreditar el estado de la misma. A instancia del solicitante, se incorporará al Acta el informe elaborado por perito que dictamine sobre el estado y valoración real de la embarcación.

5. Una vez incorporadas al Acta todas las circunstancias anteriores, el Notario cerrará la misma, incluyendo necesariamente, como conclusión del expediente de declaración de abandono, las siguientes menciones:

— La declaración de la suma de cada solicitante de la iniciación del expediente, que tendrá carácter de título ejecutivo extrajudicial de conformidad con lo previsto en el artículo 517.2.9º de la Ley 1/200, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

— La declaración de abandono de la embarcación que según el estado que presente permitirá:

- a) La apertura del expediente de subasta notarial de la embarcación.
- b) La declaración del tratamiento de la misma embarcación como recibo y el consiguiente procedimiento de desguace.»

MOTIVACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 164

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

ENMIENDA NÚM. 260

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Artículo 526 (nuevo)

De adición.

«Artículo 526. Subasta notarial de embarcaciones abandonadas.

1. El notario, a solicitud de persona legitimada y previa exhibición al mismo de la copia autorizada de un acta de declaración de abandono de embarcación en la que así se hubiera determinado, procederá a convocar la subasta, previo examen de la solicitud, dando fe de la identidad y capacidad de su promotor, así como de la comprobación del cumplimiento de los restantes requisitos legales.

2. A instancias del promotor, la subasta podrá ser electrónica o desarrollarse a través del procedimiento de sobres cerrados. En todo caso, el promotor deberá proporcionar al notario, que unirá al acta de subasta, la siguiente información:

a) La descripción completa de la embarcación a subastar y la certificación del registro mercantil relativa a la misma.

b) El tipo de subasta que deberá coincidir con la valoración señalada por el perito en el informe incorporado al acta de declaración de abandono.

c) El depósito que sea necesario para tomar parte en la misma, que nunca podrá ser inferior al 5% del tipo de subasta.

d) Los lugares en que deba anunciarse la subasta.

e) El plazo para presentación de sobres cerrados o en su caso de pujas electrónicas, sin que en ningún caso aquél pueda ser inferior a 20 días naturales desde que la subasta haya quedado abierta.

f) El lugar, día y hora de celebración de la subasta.

g) El plazo en el que debe completarse el pago del precio.

h) Cuantas otras condiciones o extremos lícitos considere oportuno el promotor de la subasta.

3. El anuncio de la convocatoria de la subasta se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia correspondiente de la localización del puerto o instalación náutico-deportiva. Si el promotor hubiera elegido el sistema de subasta electrónica, el anuncio deberá hacerse constar en el portal a tal fin habilitado en la página web institucional del Consejo General del Notariado.

La convocatoria de la subasta deberá anunciarse con una antelación de, al menos, 24 horas respecto al momento en que se haya de abrir el plazo de presentación de posturas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 165

El anuncio contendrá únicamente su fecha, nombre y apellidos del notario encargado de la subasta y dirección electrónica que corresponda a la subasta en el portal de la página web institucional del Consejo General del notariado cuando se haya elegido el sistema de subasta electrónica. Asimismo, en tal anuncio será referencia a la embarcación objeto de la subasta, tipo de licitación, depósito mínimo para participar en la subasta, la certificación registral y, en su caso, del lugar donde esté abandonada la embarcación y la posibilidad de visitar la misma.

4. El notario comunicará, en su caso, la celebración de la subasta a los titulares de derechos y de las cargas que figuren en la certificación del registro mercantil. Si no pudiera localizarlos, le dará la misma publicidad que la que se prevé para la subasta.

Si el titular del bien o un tercero que se considerara con derecho a ello, comparecieran oponiéndose a la celebración de la subasta, el notario hará constar su petición y la razones y documentos que para ello aduzcan, que se reservan sus posibles derechos para la interposición de las acciones que procedan, sin que se produzca la suspensión del expediente, salvo por resolución judicial.»

MOTIVACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

ENMIENDA NÚM. 261

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 527

De adición.

«Artículo 527. Subasta electrónica.

1. La subasta electrónica se realizará con sujeción a las siguientes reglas:

1.^a La subasta tendrá lugar en el portal de subastas del Consejo General del Notariado habilitado a tal fin.

2.^a La subasta se abrirá transcurridas 24 horas desde la fecha del anuncio, una vez haya sido remitido al Portal por el notario el anuncio de la subasta con firma electrónica del mismo.

3.^a Una vez abierta la subasta se podrán realizar pujas electrónicas durante un plazo no inferior a 20 días naturales.

4.^a Para poder participar en la subasta será necesario haber efectuado el depósito previsto en su pliego de condiciones, lo que se efectuará mediante su consignación en la cuenta corriente que se indique en el anuncio de la subasta o mediante remisión a través de correo certificado al notario de aval bancario en el que se identifique al postor.

2. En la misma fecha y a continuación del cierre de la subasta, el portal de subasta remitirá al notario por medios telemáticos información acreditativa de la postura telemática que hubiera resultado vencedora. El notario incorporará al acta mediante diligencia los aspectos de trascendencia jurídica, indicando las reclamaciones que se hubieran presentado y la reserva de los derechos correspondientes ante tribunales. Asimismo, identificará al mejor postor, el precio ofrecido por éste, las posturas que siguen a la mejor y la identidad de los postores. Por último, el notario incorporará su juicio de que en la subasta se han observado las normas legales que la regulan, así como la adjudicación del bien o derecho subastado por el solicitante. En tal diligencia se hará constar que la subasta queda concluida y la embarcación adjudicada.

Si no concurriese ningún postor, el notario así lo hará constar, declarando desierta la subasta y acordando el cierre del expediente.

3. El notario comunicará al mejor postor que ha resultado adjudicatario, debiendo éste comparecer en la notaría para satisfacer el resto del precio de remate. El notario deberá detraer de dicho precio los gastos relativos a su intervención, abonando al promotor de la subasta el importe correspondiente a la suma adeudada. De existir remanente se pondrá a disposición en la Caja General de Depósitos a favor de quien exhiba título suficiente, haciéndose constar esta circunstancia por nota marginal en el registro mercantil. No compareciendo persona con derecho al remanente en el plazo de tres años a contar de esta consignación, el promotor de la subasta podrá solicitar la entrega al mismo de tal remanente.

4. El notario procederá a devolver los depósitos hechos para tomar parte en la subasta a aquellas personas que no hayan resultado adjudicatarias. Tal devolución se efectuará una vez que se haya abonado el total precio de la adjudicación por el rematante.

5. Si el adjudicatario inicial no consignara el resto del precio en el plazo establecido, perderá el depósito que hubiera efectuado, procediéndose a comunicar a los rematantes que sucesivamente hubieran hecho las mejores posturas, para que procedan a satisfacer el precio restante.

6. Verificado el remate o la adjudicación y consignado el precio se procederá a la protocolización del acta. Con dicha acta se procederá al otorgamiento de la escritura pública por el rematante o el adjudicatario. En la escritura pública se hará constar los trámites y diligencias esenciales practicadas en cumplimiento de lo establecido en los artículos anteriores y, muy especialmente, los relativos al acta de declaración de abandono de la embarcación e incidencias esenciales de la subasta.

Esta escritura será título suficiente para la inscripción a favor del rematante en el registro mercantil donde estuviera inscrita la embarcación.»

MOTIVACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 167

ENMIENDA NÚM. 262

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 528

De adición.

«Artículo 528. Subasta mediante sobres cerrados.

1. El Notario, a instancia de persona legitimada mediante presentación de copia autorizada de un Acta de declaración de abandono en la que así se haya concluido, podrá proceder a convocar la subasta, previo examen de la adecuación a la legalidad de la solicitud, la identidad y legitimidad de su promotor y el cumplimiento de los restantes requisitos legales.

2. El solicitante deberá acompañar a su solicitud, además del Acta de la declaración de abandono, con la documentación incorporada a la misma, la siguiente información que el Notario unirá al Acta de subasta:

a) La descripción completa de la embarcación a subastar y certificación del Registro Mercantil relativa a la misma.

b) El tipo de subasta, que deberá coincidir con la valoración señalada por el perito en el Informe incorporado al Acta de declaración de abandono.

c) El depósito que sea necesario para tomar parte en la misma.

d) El procedimiento de subasta.

e) El plazo para presentación de sobres cerrados.

f) El lugar, día y hora de celebración de la subasta.

g) Los lugares en que haya de anunciarse la subasta y su duración o antelación.

h) El plazo en el que haya de completarse el pago del precio.

i) Cuantas condiciones u otros extremos lícitos se consideren oportunos.

3. Será de aplicación a la subasta mediante sobres cerrados lo expuesto en los apartados tres a seis del artículo precedente.»

MOTIVACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 168

ENMIENDA NÚM. 263

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nuevo artículo 529

De adición.

«Artículo 529. Certificación pública de otros expedientes de Derecho marítimo.

Los notarios también administrarán los siguientes expedientes de acuerdo con lo previsto en esta Ley y en la legislación notarial:

- a) Extravío o sustracción del conocimiento de embarque.
- b) Obligaciones derivadas del contrato de transporte marítimo.
- c) Autorización para la descarga del buque.
- d) Apertura de escotillas.
- e) Ejecución extrajudicial de hipoteca naval.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica. Norma de cierre del Título X.

ENMIENDA NÚM. 264

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nueva disposición adicional

De adición.

«Disposición adicional. Derechos humanos de la gente de mar (nueva).

Se propone añadir un nuevo párrafo al artículo 265 del texto refundido Ley de Puertos 2011, con la siguiente redacción:

“En todo procedimiento de investigación se deberán respetar sin excepciones los derechos de la gente de mar, de conformidad con las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo [Resolución OMI A. 987(24)]”.»

MOTIVACIÓN

Nuestro derecho ha recogido las Directrices del trato justo a la gente de mar, tanto por la ratificación del Código de Investigación de Siniestros (BOE de 11 noviembre 2009) y las enmiendas del SOLAS, como por la Directiva 2009/18/23 abril 2009 del Parlamento y el Consejo: Principios fundamentales en la investigación de Siniestros Marítimos (DOCE, de 28 mayo 2009).

La referencia a las Directrices es tratada en los Considerandos 9 y 10 y en los artículos 1 y 2 y de manera particular en el artículo 18 (Trato justo de la Tripulación). Lo cual implica, en línea de principios, la obligación legal de respetar en nuestro ordenamiento, sin excepciones, los derechos humanos de la gente de mar.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 169

ENMIENDA NÚM. 265

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nueva disposición adicional

De adición.

«Disposición adicional. Capitanes Marítimos (nueva).

1. Dadas sus altas funciones y responsabilidades, los Capitanes Marítimos quedan encuadrados como órganos directivos de la Administración General del Estado, con categoría de Subdirector general.

2. Los Capitanes Marítimos son los responsables inmediatos, bajo la supervisión del Director general o del titular del órgano del que dependan, de la ejecución de aquellos proyectos, objetivos o actividades que les sean asignados, así como de la gestión ordinaria de los asuntos de la competencia de la Capitanía Marítima como órgano periférico de carácter provincial de la Administración marítima.

3. Los Capitanes Marítimos serán nombrados y cesados por el Ministro o el Secretario de Estado del que dependan.

4. Los nombramientos se efectuarán entre funcionarios pertenecientes al Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil.»

MOTIVACIÓN

Esta enmienda, pretende que se reconozca el nivel de autoridad que deben tener los Capitanes Marítimos.

En la actualidad tienen nivel 28, por lo que se propone, al menos, que se reconozca el nivel 29 a estos Funcionarios.

ENMIENDA NÚM. 266

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nueva disposición adicional

De adición.

«Disposición adicional. Otros buques de Estado (nueva).

1. Los buques o embarcaciones de la Guardia Civil dependientes del Ministerio del Interior, tendrán la consideración de buques de Estado y podrán ejercer las funciones que les son propias en aguas situadas en las zonas en que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción así como en aguas internacionales y estarán autorizados por el Gobierno para intervenir más allá del mar territorial con arreglo a sus competencias específicas.

2. Los buques del servicio marítimo de vigilancia aduanera, adscritos al Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, tendrán la consideración de buques de Estado y estarán autorizados por el Gobierno a intervenir más allá del mar territorial, con arreglo a sus competencias específicas.

3. Los buques de salvamento pertenecientes a la Administración Marítima del Estado destinados a la finalidad de salvamento de vidas en la mar y auxilio a la navegación tendrán la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 170

consideración de buques de Estado para lo que contarán con la autorización gubernamental a intervenir en aguas internacionales para la ejecución de las funciones encomendadas.

4. Los buques de atención hospitalaria de primeros auxilios dependientes del Instituto Social de la Marina del Ministerio de Trabajo, tendrán la consideración de buques de Estado y estarán a disposición de las funciones encomendadas y se coordinarán con los restantes a los que se hacen referencia en la presente Ley.»

MOTIVACIÓN

Ampliar el campo de actuación de las flotas referenciadas para dar más efectividad al cumplimiento de sus funciones y racionalizar la coordinación de los medios estatales.

ENMIENDA NÚM. 267

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nueva disposición adicional sexta.bis

De adición.

«Disposición adicional sexta.bis. Reglas de ejecución extrajudicial de la hipoteca naval (nueva).

1. La venta extrajudicial se realizará por medio de notario hábil para actuar en el lugar de situación del buque en el momento del inicio del procedimiento de ejecución.

2. La ejecución se sujetará a las siguientes reglas:

1.^a El procedimiento se iniciará mediante un requerimiento del acreedor hipotecario, que expresará las circunstancias determinantes de la certeza y exigibilidad del crédito y la cantidad exacta objeto de reclamación al tiempo del requerimiento, con especificación del importe relativo a cada concepto.

2.^a A dicho requerimiento deberá el requirente acompañar y el notario unir al acta:

a) La escritura de constitución de la hipoteca, con nota de haberse inscrito, o en su defecto nota simple del Registro de Bienes Muebles que refleje la inscripción.

b) El documento que permita determinar el interés en los casos de hipoteca en garantía de créditos con interés variable.

3.^a Si el notario, una vez examinado el requerimiento, juzga cumplidos los requisitos, solicitará telemáticamente del Registro de Bienes Muebles que le expida certificación comprensiva de la inserción literal de la inscripción de dominio, así como de la hipoteca y de otros derechos, cargas o gravámenes que consten en el Registro. El registrador hará constar mediante nota al margen de la inscripción de hipoteca que ha expedido la certificación, con indicación de su fecha, de la fecha del inicio de la ejecución y del notario ante el que se sigue el procedimiento.

4.^a De no existir obstáculo derivado de la certificación registra!, el notario requerirá de pago al deudor, o al hipotecante no deudor, en el domicilio que a efectos de aquél resulte del Registro. El requerimiento lo efectuará personalmente el notario, si se encontrase el deudor o el hipotecante no deudor, pudiéndose practicar con el pariente más próximo, familiar o dependiente de aquél, haciéndose constar estos extremos en la diligencia de notificación. De no poder efectuarse dicho requerimiento en tal domicilio, el notario podrá efectuarlo en aquel otro que el acreedor ejecutante le indique como hábil a tal fin por residir en el mismo el deudor, en cuyo caso el notario sujetará su actuación a lo previsto en el párrafo séptimo del artículo 202 del Reglamento Notarial. Intentado sin efecto ese segundo requerimiento, se procederá por el notario a ordenar la publicación de edictos en la sede electrónica del Consejo General del Notariado, que contendrán los datos suficientes para

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

identificar al acreedor ejecutante, la hipoteca que se ejecuta, el notario que practicó el requerimiento, la fecha de éste, los datos de identificación de la oficina pública notarial donde se esté tramitando la ejecución extrajudicial y el derecho del deudor a alegar ante dicho notario lo que tenga por oportuno en los diez días siguientes a la fecha de publicación del edicto. Si el acreedor ejecutante pretendiera la publicación de los edictos en un Boletín Oficial o en otro periódico, el notario lo hará a su costa.

5.^a Transcurridos diez días del requerimiento sin que éste se hubiese atendido, el notario notificará el inicio de las actuaciones a los titulares de hipotecas, cargas y asientos posteriores a la hipoteca naval que se ejecute, para que si a su interés conviene puedan intervenir en la subasta o satisfacer el crédito, intereses y gastos en la parte asegurada por la hipoteca. Tal notificación se sujetará al procedimiento previsto en la regla precedente.

6.^a Satisfecho el importe reclamado por cualquiera de los titulares de cargas, hipotecas o asientos posteriores a la hipoteca naval que se ejecute, el notario le requerirá para que manifieste si desea que prosiga en las actuaciones. Contestado afirmativamente, se continuarán en las mismas subrogándose en el lugar que corresponda al acreedor satisfecho. En otro caso, se dará por concluida el acto con la diligencia de haberse hecho el pago, que será título suficiente para la consignación en el registro de la subrogación del pagador en todos los derechos del acreedor satisfecho.

7.^a Transcurridos treinta días desde el requerimiento de pago al deudor, y, en su caso, a los titulares de derechos o cargas posteriores, se procederá a la subasta del buque. La subasta se anunciará con una antelación de mínima de veinte días respecto de la fecha en que haya de celebrarse, que se computarán de modo sucesivo al plazo previsto en el primer párrafo de esta regla.

Dichos anuncios se publicarán en la sede electrónica del Consejo General del Notariado, debiendo el notario comunicar telemáticamente al Registro de Bienes Muebles donde esté inscrito el buque hipotecado el hecho del anuncio en dicha sede electrónica y su fecha.

El registrador, mediante nota al margen del asiento de inscripción del bien hipotecado, publicará dicha circunstancia con expresión de la fecha en la que se hayan publicado tales anuncios en dicha sede electrónica.

En los anuncios se expresará la identificación del buque, el lugar día y hora en que haya de celebrarse la subasta, el tipo que servirá de base a la misma y las circunstancias siguientes:

- a) Que la documentación y certificación del Registro podrá también consultarse en la Notaría.
- b) Que se entenderá que todo licitador acepta como bastante la titulación.
- c) Que las cargas, gravámenes y asientos anteriores a la hipoteca que se ejecute continuarán subsistentes.

8.^a La subasta se celebrará por el procedimiento de sobres cerrados, que deberán ser entregados al notario con tres días laborables de antelación al señalado para el acto de subasta, junto con el depósito del diez por ciento del tipo de licitación necesario para tomar parte en ella, o resguardo de haberlo consignado en una entidad de crédito.

9.^a La subasta se celebrará ante el notario en el lugar, día y hora fijados, y por el procedimiento anunciado. El notario extenderá la correspondiente diligencia, en la que recogerá los aspectos de trascendencia jurídica, sujetándose en cuanto a la adjudicación del remate, pago y adjudicación de bienes a lo dispuesto en los artículos 650 y 651 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

10.^a El adjudicatario firmará la diligencia, después de que el notario le haya identificado y apreciado su capacidad.

11.^a En diligencias sucesivas se harán constar la devolución de los depósitos hechos para tomar parte en la subasta por personas que no hayan resultado adjudicatarias; la cesión del remate a un tercero, en su caso; el pago del resto del precio por el adjudicatario; y la entrega por el notario al requirente de las cantidades que hubiere percibido del adjudicatario.

12.^a El precio del remate se destinará al pago del acreedor que haya instado su ejecución en la medida garantizada por hipoteca. De existir sobrante, el mismo se consignará por el notario en todo caso en la Caja General de Depósitos, lo que se hará constar en el Registro mediante nota

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 172

marginal. El notario practicará liquidación de gastos considerando exclusivamente los honorarios de su actuación y de los trámites efectuados.

13.^a Verificado el remate o la adjudicación y consignado, en su caso, el precio se procederá a la protocolización del acta y al otorgamiento de la escritura pública por el rematante o adjudicatario y el dueño del buque hipotecado. En la escritura deberá consignarse los trámites esenciales y, particularmente, los requerimientos a que se refiere la regla cuarta de este apartado. Esta escritura será título suficiente para la inscripción a favor del rematante o adjudicatario, así como para la cancelación de la hipoteca ejecutada y de todos los asientos de cargas, gravámenes y derechos posteriores, con la exclusiva excepción de los ordenados por la autoridad judicial de los que resulte que se halle en litigio la existencia de la misma hipoteca.

14.^a La suspensión de la venta extrajudicial sólo podrá producirse en los mismos supuestos previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica. Desjudicialización de la venta del buque.

ENMIENDA NÚM. 268

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nueva disposición adicional octava.bis

De adición.

«Disposición adicional octava.bis. Habilitación al Gobierno (nueva).

1. Se habilita al Gobierno para que en el plazo de doce meses proceda a refundir en un único texto, y bajo el título «Código de la Navegación Marítima», las leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la presente Ley con texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y con todos aquellos convenios o tratados internacionales sobre materias de Derecho del Mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición.

2. Asimismo, se autoriza al Gobierno para que dicte cuantas disposiciones sean precisas para la debida ejecución y cumplimiento de lo dispuesto en esta Ley.»

MOTIVACIÓN

Una vez que se promulgue esta Ley de Navegación Marítima, el marasmo legislativo de nuestro Derecho Marítimo habrá alcanzado cotas hasta hace unos años impensables. Se habrá alcanzado la aspiración largamente sentida de modernización del Libro III del Código de Comercio, pero a cambio de una inflación de normas que dificultarán la interpretación y aplicación del derecho dado. La necesidad de perfeccionamiento de un sector tan sensible del ordenamiento como el marítimo debe acompañarse de un esfuerzo de racionalización normativa. Este compromiso de racionalización debe concretarse en una disposición final que habilite al Gobierno para que, en el plazo doce meses, proceda a refundir en un único texto legal las leyes reguladoras de las instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando los textos legales que tengan que ser refundidos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 173

ENMIENDA NÚM. 269

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nueva disposición final primera

De adición.

«Disposición final primera. Reglas de Rotterdam (nueva).

1. En caso de que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transportes Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, firmado el 23 de septiembre de 2009 (Reglas de Rotterdam) entre en vigor, el Gobierno remitirá a las Cortes Generales un Proyecto de Ley para introducir las modificaciones necesarias en esta ley, salvo que las normas del citado Convenio sean objeto de refundición en los términos de la habilitación al Gobierno que contiene la disposición final octava.

2. Asimismo, se autoriza al Gobierno para que dicte cuantas disposiciones sean precisas para la debida ejecución y cumplimiento de lo dispuesto en esta Ley.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda de introducción de una disposición adicional octava, sobre habilitación al Gobierno para dictar un texto refundido.

ENMIENDA NÚM. 270

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nueva disposición final novena

De adición.

«Disposición final novena. Sobre la entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC, 2006) (nueva).

Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigor de esta Ley, y a fin de garantizar el derecho de toda la gente de mar a un empleo decente, el Gobierno remitirá a las Cortes un Proyecto de Ley de transposición del Reglamento y, al menos, las disposiciones de la parte A, del Código del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006.»

MOTIVACIÓN

El Convenio de Trabajo Marítimo de 2006 se articula de manera indisociable en el contexto internacional con los Convenios MARPOL 73/78, SOLAS 74/78 y STCW 78/95 de la Organización Marítima Internacional (OMI). Dicho Convenio, que entró en vigor en España el día 20 de agosto de 2013, exige para su debida aplicación el rango de Ley para determinadas cláusulas obligatorias permitiendo en otras una mayor flexibilidad aunque obligando en estos casos a consultar previamente con las organizaciones representativas de armadores y gente de mar. La enmienda propone encargar al Gobierno la elaboración de un Proyecto de Ley que cumpla con el compromiso asumido por España en la ratificación del Convenio.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 174

ENMIENDA NÚM. 271

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

Nueva disposición final primera

De adición.

«Disposición final décima. Modificación del Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre (nueva).

1. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, procederá a modificar las disposiciones de carácter reglamentario contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, a fin de recomponer la actual estructura del Tribunal Marítimo Central, de los Juzgados Marítimos Permanentes y demás órganos allí previstos, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima.

2. En el mismo plazo establecido en el apartado anterior, el Gobierno, a través del Ministerio de Justicia, y oído el Consejo General del Poder Judicial, realizará un estudio sobre la viabilidad de atribuir competencia objetiva a la Audiencia Nacional para el conocimiento de todos aquellos asuntos de especial trascendencia y gravedad que puedan someterse a la jurisdicción en las indicadas materias y en cuales quiera otras relativas a la navegación marítima. Dicho estudio será remitido a las Cortes Generales.»

MOTIVACIÓN

El número 2 de la disposición final segunda de la Ley 27/1992, 24 noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante («BOE» de 25 de noviembre), estableció que continuarían en vigor las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, pero en calidad de normas reglamentarias, pudiendo incluso ser derogadas o modificadas por el Gobierno a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa y Obras Públicas y Transportes. En dichas normas se reconoce la existencia, composición y atribuciones del Tribunal Marítimo Central, de los Juzgados Marítimos Permanentes, e incluso de los Jueces Marítimos Especiales para la instrucción de aquellos expedientes que por sus circunstancias lo requieran.

Dado el tiempo transcurrido desde la promulgación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, se hace necesario reordenar y configurar sobre nuevas bases estos tribunales y juzgados, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima, cuyos funcionarios habrán de integrarlos en exclusiva.

ENMIENDA NÚM. 272

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

A la disposición derogatoria única

«Disposición derogatoria única. Derogación de normas.

A la entrada en vigor de la presente Ley quedarán derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la misma y, en todo caso, las siguientes:

[...]

h) Los artículos 261 y 262, y la letra f) del artículo 263 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

[...]»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

MOTIVACIÓN

El Reglamento (CE) n.º 1419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, que deroga el Reglamento (CEE) n.º 4056/86 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos y se modifica el Reglamento (CE) n.º 1/2003 ampliando su alcance con objeto de incluir el cabotaje y los servicios internacionales de tramp, ha hecho desaparecer en la actual Unión Europea la excepcionalidad del tratamiento de las conferencias marítimas, que quedan no obstante sujetas al régimen general previsto para los acuerdos restrictivos de la competencia, incluidas las normas de aplicación establecidas en el Reglamento (CE) del Consejo n.º 1/2003, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado.

Incluso las Directrices sobre la aplicación del artículo 81 del Tratado CE a los servicios de transporte marítimo, dictadas para ayudar a las empresas marítimas a valorar la compatibilidad de ciertos acuerdos con el Derecho de la competencia tras la nueva situación creada por la derogación del Reglamento 1419/2006, previstas para un periodo de cinco años, no serán renovadas. La Comisión lo anunció el pasado 19 de febrero de 2013, por considerar que ya no son necesarias a la vista de los resultados de la consulta pública hecha en 2012, y en coherencia con su política de eliminar paulatinamente las regulaciones sectoriales en el Derecho de la competencia.

Los artículos 261 y 262 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, deben ser en consecuencia derogados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

Texto del Proyecto de Ley

- Enmienda núm. 3, del G.P. Unión Progreso y Democracia, totalidad del Proyecto de Ley.

Exposición de motivos

- Enmienda núm. 26, del G.P. La Izquierda Plural, apartado V.
- Enmienda núm. 126, del G.P. Socialista, apartado V.
- Enmienda núm. 109, del G.P. Popular, apartado X.

Título preliminar

Artículo 1

- Enmienda núm. 13, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado nuevo.

Artículo 2

- Enmienda núm. 127, del G.P. Socialista.

Artículo 3

- Enmienda núm. 27, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 111, del G.P. Popular, apartado 2.
- Enmienda núm. 128, del G.P. Socialista, apartado 2, párrafo nuevo.
- Enmienda núm. 129, del G.P. Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 28, del G.P. La Izquierda Plural, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 130, del G.P. Socialista, apartado nuevo.

Título I

Capítulo I

Artículo 4

- Enmienda núm. 14, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.

Artículo 5

- Enmienda núm. 112, del G.P. Popular, apartado 2.

Artículo 6

- Sin enmiendas.

Capítulo II

Artículo 7

- Enmienda núm. 131, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 8

- Enmienda núm. 132, del G.P. Socialista, apartado 1.

Artículo 9

- Enmienda núm. 133, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 15, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 10

- Enmienda núm. 134, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 11

- Enmienda núm. 30, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 79, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

Artículo 12

- Enmienda núm. 135, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 13

- Enmienda núm. 136, del G.P. Socialista.

Artículo 14

- Enmienda núm. 137, del G.P. Socialista, rúbrica.
- Enmienda núm. 31, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.

Artículo 15

- Enmienda núm. 138, del G.P. Socialista, rúbrica.
- Enmienda núm. 32, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.
- Enmienda núm. 139, del G.P. Socialista, apartado 1.
- Enmienda núm. 33, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.

Artículo 16

- Enmienda núm. 34, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2

Artículo 17

- Sin enmiendas.

Artículo 18

- Enmienda núm. 16, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.

Artículos nuevos

- Enmienda núm. 29, del G.P. La Izquierda Plural.

Capítulo III

Artículo 19

- Sin enmiendas.

Artículo 20

- Sin enmiendas.

Artículo 21

- Sin enmiendas.

Artículo 22

- Enmienda núm. 145, del G.P. Socialista, apartado 4.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 23

— Enmienda núm. 41, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.

Artículo 24

— Enmienda núm. 17, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.

Artículo 25

— Sin enmiendas.

Artículo 26

— Enmienda núm. 18, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

Artículo 27

— Sin enmiendas.

Artículo 28

— Sin enmiendas.

Artículo 29

— Sin enmiendas.

Artículo 30

— Sin enmiendas.

Artículo 31

— Enmienda núm. 42, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.

Artículo 32

- Enmienda núm. 146, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 19, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), párrafo nuevo.
- Enmienda núm. 43, del G.P. La Izquierda Plural, apartado nuevo.

Artículo 33

— Sin enmiendas.

Artículo 34

— Sin enmiendas.

Artículo 35

— Sin enmiendas.

Artículo 36

— Enmienda núm. 20, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.

Artículos nuevos

- Enmienda núm. 35, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 36, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 37, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 38, del G.P. La Izquierda Plural.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

— Enmienda núm. 39, del G.P. La Izquierda Plural.

— Enmienda núm. 40, del G.P. La Izquierda Plural.

Capítulo IV

Artículo 37

— Enmienda núm. 150, del G.P. Socialista, apartados nuevos.

Artículo 38

— Enmienda núm. 151, del G.P. Socialista.

Artículo 39

— Sin enmiendas.

Artículo 40

— Sin enmiendas.

Artículo 41

— Sin enmiendas.

Artículo 42

— Enmienda núm. 152, del G.P. Socialista.

Artículo 43

— Sin enmiendas.

Artículo 44

— Enmienda núm. 153, del G.P. Socialista.

Artículo 45

— Enmienda núm. 154, del G.P. Socialista.

Artículo 46

— Sin enmiendas.

Artículo 47

— Sin enmiendas.

Capítulo V

Artículo 48

— Enmienda núm. 155, del G.P. Socialista, apartados nuevos.

Artículo 49

— Sin enmiendas.

Capítulo VI

Artículo 50

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 180

Artículo 51

— Sin enmiendas.

Artículo 52

— Sin enmiendas.

Artículo 53

— Sin enmiendas.

Artículo 54

— Sin enmiendas.

Artículo 55

— Sin enmiendas.

Capítulos nuevos

- Enmienda núm. 44, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 58, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 159, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 168, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 184, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 187, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 196, del G.P. Socialista.

Artículos nuevos

- Enmienda núm. 45, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 46, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 47, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 48, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 49, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 50, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 51, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 52, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 53, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 54, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 55, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 56, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 57, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 59, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 60, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 61, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 62, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 63, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 64, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 160, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 161, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 162, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 163, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 164, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 165, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 166, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 167, del G.P. Socialista.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

- Enmienda núm. 169, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 170, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 171, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 172, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 173, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 174, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 175, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 176, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 177, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 178, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 179, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 180, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 181, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 182, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 183, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 185, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 186, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 188, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 189, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 190, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 191, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 192, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 193, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 194, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 195, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 197, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 198, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 199, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 200, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 201, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 202, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 203, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 204, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 205, del G.P. Socialista.

Título II

Capítulo I

Artículo 56

- Enmienda núm. 80, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 206, del G.P. Socialista.

Artículo 57

- Sin enmiendas.

Artículo 58

- Sin enmiendas.

Artículo 59

- Sin enmiendas.

Artículo 60

- Enmienda núm. 81, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3, párrafo nuevo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 61

— Enmienda núm. 21, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

Artículo 62

— Enmienda núm. 82, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

— Enmienda núm. 207, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 63

— Sin enmiendas.

Artículo 64

— Sin enmiendas.

Capítulo II

Artículo 65

— Enmienda núm. 208, del G.P. Socialista, rúbrica y apartado 1.

— Enmienda núm. 22, del G.P. Vasco (EAJ-PNV), apartado nuevo.

Artículo 66

— Sin enmiendas.

Sección 1.^a

Artículo 67

— Sin enmiendas.

Artículo 68

— Sin enmiendas.

Artículo 69

— Enmienda núm. 83, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2, párrafo segundo.

Artículo 70

— Sin enmiendas.

Artículo 71

— Sin enmiendas.

Artículo 72

— Enmienda núm. 209, del G.P. Socialista, apartados 2 y 3.

Artículo 73

— Enmienda núm. 210, del G.P. Socialista.

Artículo 74

— Sin enmiendas.

Artículo 75

— Enmienda núm. 23, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 76

— Sin enmiendas.

Artículo 77

— Sin enmiendas.

Sección 2.^a

Artículo 78

— Enmienda núm. 113, del G.P. Popular, apartado 1.

Artículo 79

— Sin enmiendas.

Artículo 80

— Enmienda núm. 114, del G.P. Popular.

Artículo 81

— Sin enmiendas.

Artículo 82

— Sin enmiendas.

Artículo 83

— Sin enmiendas.

Artículo 84

— Sin enmiendas.

Artículo 85

— Sin enmiendas.

Artículo 86

— Sin enmiendas.

Artículo 87

— Sin enmiendas.

Capítulo III

Artículo 88

— Sin enmiendas.

Artículo 89

— Sin enmiendas.

Artículo 90

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 91

— Sin enmiendas.

Artículo 92

— Sin enmiendas.

Artículo 93

— Sin enmiendas.

Artículo 94

— Enmienda núm. 84, del G.P. Catalán (CiU), apartado nuevo.

Artículo 95

— Sin enmiendas.

Artículo 96

— Sin enmiendas.

Capítulo IV

Artículo 97

— Sin enmiendas.

Artículo 98

— Enmienda núm. 24, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

Artículo 99

— Enmienda núm. 25, del G.P. Vasco (EAJ-PNV).

Artículo 100

— Sin enmiendas.

Artículo 101

— Enmienda núm. 115, del G.P. Popular, apartado 3.

Artículo 102

— Sin enmiendas.

Artículo 103

— Enmienda núm. 85, del G.P. Catalán (CiU), apartado nuevo.

— Enmienda núm. 211, del G.P. Socialista, apartado nuevo.

Artículo 104

— Enmienda núm. 65, del G.P. La Izquierda Plural.

— Enmienda núm. 86, del G.P. Catalán (CiU).

— Enmienda núm. 213, del G.P. Socialista.

Artículo 105

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 106

— Sin enmiendas.

Artículo 107

— Sin enmiendas.

Capítulo V

Artículo 108

— Sin enmiendas.

Artículo 109

— Enmienda núm. 212, del G.P. Socialista.

Artículo 110

— Sin enmiendas.

Artículo 111

— Sin enmiendas.

Artículo 112

— Sin enmiendas.

Artículo 113

— Sin enmiendas.

Artículo 114

— Sin enmiendas.

Artículo 115

— Sin enmiendas.

Artículo 116

— Sin enmiendas.

Capítulo VI

Artículo 117

— Sin enmiendas.

Artículo 118

— Enmienda núm. 214, del G.P. Socialista, apartados 2, 3 y 4.

Artículo 119

— Sin enmiendas.

Artículo 120

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 121

— Sin enmiendas.

Capítulo VII

Sección 1.^a

Artículo 122

— Sin enmiendas.

Artículo 123

— Sin enmiendas.

Artículo 124

— Sin enmiendas.

Artículo 125

— Sin enmiendas.

Sección 2.^a

Artículo 126

— Sin enmiendas.

Artículo 127

— Sin enmiendas.

Artículo 128

— Enmienda núm. 87, del G.P. Catalán (CiU).

— Enmienda núm. 215, del G.P. Socialista.

Artículo 129

— Sin enmiendas.

Artículo 130

— Sin enmiendas.

Artículo 131

— Sin enmiendas.

Artículo 132

— Sin enmiendas.

Artículo 133

— Sin enmiendas.

Artículo 134

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 135

— Sin enmiendas.

Artículo 136

— Sin enmiendas.

Artículo 137

— Sin enmiendas.

Artículo 138

— Sin enmiendas.

Artículo 139

— Sin enmiendas.

Artículo 140

— Sin enmiendas.

Artículo 141

— Enmienda núm. 217, del G.P. Socialista.

Artículo 142

— Sin enmiendas.

Artículo 143

— Sin enmiendas.

Artículo 144

— Sin enmiendas.

Artículos nuevos

— Enmienda núm. 216, del G.P. Socialista.

Título III

Capítulo I

Artículo 145

— Sin enmiendas.

Artículo 146

— Sin enmiendas.

Artículo 147

— Sin enmiendas.

Artículo 148

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 149

— Enmienda núm. 116, del G.P. Popular.

Capítulo II

Artículo 150

— Sin enmiendas.

Artículo 151

— Sin enmiendas.

Artículo 152

— Sin enmiendas.

Artículo 153

— Sin enmiendas.

Artículo 154

— Sin enmiendas.

Artículo 155

— Sin enmiendas.

Capítulo III

Artículo 156

— Sin enmiendas.

Artículo 157

— Sin enmiendas.

Artículo 158

— Enmienda núm. 218, del G.P. Socialista.

Artículo 159

— Sin enmiendas.

Artículo 160

— Enmienda núm. 66, del G.P. La Izquierda Plural.

— Enmienda núm. 88, del G.P. Catalán (CiU).

— Enmienda núm. 219, del G.P. Socialista.

Artículo 161

— Enmienda núm. 220, del G.P. Socialista, rúbrica y apartado 1.

Artículo 162

— Enmienda núm. 221, del G.P. Socialista, párrafo primero.

— Enmienda núm. 67, del G.P. La Izquierda Plural, párrafo segundo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 163

— Sin enmiendas.

Artículo 164

— Sin enmiendas.

Sección 1.^a

Artículo 165

— Sin enmiendas.

Artículo 166

— Sin enmiendas.

Artículo 167

— Enmienda núm. 222, del G.P. Socialista, apartado 3.

Artículo 168

— Enmienda núm. 68, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.

Artículo 169

— Enmienda núm. 223, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 69, del G.P. La Izquierda Plural, párrafo nuevo.

Artículo 170

— Enmienda núm. 224, del G.P. Socialista, apartado 1.

Sección 2.^a

Artículo 171

— Sin enmiendas.

Artículo 172

— Enmienda núm. 70, del G.P. La Izquierda Plural.

— Enmienda núm. 225, del G.P. Socialista.

Artículo 173

— Enmienda núm. 226, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 174

— Sin enmiendas.

Artículo 175

— Sin enmiendas.

Artículo 176

— Sin enmiendas.

Artículo 177

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 178

— Sin enmiendas.

Artículo 179

— Sin enmiendas.

Artículo 180

— Enmienda núm. 227, del G.P. Socialista, apartado 1.

Artículo 181

— Enmienda núm. 228, del G.P. Socialista, apartado 1.

Artículo 182

— Sin enmiendas.

Artículo 183

— Sin enmiendas.

Artículo 184

— Sin enmiendas.

Artículo 185

— Sin enmiendas.

Artículo 186

— Sin enmiendas.

Artículo 187

— Sin enmiendas.

Título IV

Capítulo I

Artículo 188

— Sin enmiendas.

Artículo 189

— Enmienda núm. 4, del G.P. Unión Progreso y Democracia.

— Enmienda núm. 89, del G.P. Catalán (CiU).

Artículo 190

— Enmienda núm. 90, del G.P. Catalán (CiU).

Artículo 191

— Sin enmiendas.

Artículo 192

— Enmienda núm. 5, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 3.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 193

— Sin enmiendas.

Artículo 194

— Enmienda núm. 6, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 2.

Artículo 195

— Sin enmiendas.

Artículo 196

— Sin enmiendas.

Artículo 197

— Enmienda núm. 7, del G.P. Unión Progreso y Democracia, párrafo nuevo.

Artículo 198

— Sin enmiendas.

Artículo 199

— Sin enmiendas.

Artículo 200

— Sin enmiendas.

Artículo 201

— Sin enmiendas.

Artículo 202

— Sin enmiendas.

Capítulo II

Sección 1.^a

Artículo 203

— Sin enmiendas.

Artículo 204

— Sin enmiendas.

Artículo 205

— Enmienda núm. 229, del G.P. Socialista, rúbrica.

Artículo 206

— Sin enmiendas.

Artículo 207

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 208

— Enmienda núm. 230, del G.P. Socialista.

Artículo 209

— Enmienda núm. 231, del G.P. Socialista.

Artículo 210

— Sin enmiendas.

Sección 2.ª

Artículo 211

— Sin enmiendas.

Artículo 212

— Enmienda núm. 91, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3.

— Enmienda núm. 232, del G.P. Socialista, apartado 3.

Artículo 213

— Sin enmiendas.

Artículo 214

— Sin enmiendas.

Artículo 215

— Sin enmiendas.

Artículo 216

— Sin enmiendas.

Artículo 217

— Sin enmiendas.

Artículo 218

— Sin enmiendas.

Artículo 219

— Sin enmiendas.

Artículo 220

— Sin enmiendas.

Artículo 221

— Sin enmiendas.

Artículo 222

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 223

— Enmienda núm. 117, del G.P. Popular.

Artículo 224

— Sin enmiendas.

Artículo 225

— Sin enmiendas.

Artículo 226

— Sin enmiendas.

Artículo 227

— Sin enmiendas.

Artículo 228

— Sin enmiendas.

Sección 3.^a

Artículo 229

— Sin enmiendas.

Artículo 230

— Sin enmiendas.

Artículo 231

— Sin enmiendas.

Artículo 232

— Sin enmiendas.

Artículo 233

— Sin enmiendas.

Artículo 234

— Sin enmiendas.

Artículo 235

— Sin enmiendas.

Artículo 236

— Sin enmiendas.

Artículo 237

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 238

— Sin enmiendas.

Sección 4.^a

Artículo 239

— Sin enmiendas.

Artículo 240

— Sin enmiendas.

Artículo 241

— Sin enmiendas.

Artículo 242

— Sin enmiendas.

Artículo 243

— Sin enmiendas.

Artículo 244

— Sin enmiendas.

Artículo 245

— Sin enmiendas.

Sección 5.^a

Subsección 1.^a

— Enmienda núm. 235, del G.P. Socialista.

Artículo 246

— Enmienda núm. 234, del G.P. Socialista, apartado 1.

Artículo 247

— Sin enmiendas.

Artículo 248

— Sin enmiendas.

Artículo 249

— Sin enmiendas.

Artículo 250

— Sin enmiendas.

Artículo 251

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 252

— Sin enmiendas.

Artículo 253

— Sin enmiendas.

Artículo 254

— Sin enmiendas.

Artículo 255

— Sin enmiendas.

Artículo 256

— Sin enmiendas.

Artículo 257

— Sin enmiendas.

Artículo 258

— Sin enmiendas.

Artículo 259

— Sin enmiendas.

Artículo 260

— Sin enmiendas.

Artículo 261

— Sin enmiendas.

Subsección 2.^a

Artículo 262

— Sin enmiendas.

Artículo 263

— Sin enmiendas.

Artículo 264

— Sin enmiendas.

Artículo 265

— Sin enmiendas.

Artículo 266

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Sección 6.^a

Artículo 267

— Sin enmiendas.

Sección 7.^a

Artículo 268

— Sin enmiendas.

Artículo 269

— Sin enmiendas.

Artículo 270

— Sin enmiendas.

Artículo 271

— Sin enmiendas.

Sección 8.^a

Artículo 272

— Sin enmiendas.

Artículo 273

— Sin enmiendas.

Artículo 274

— Sin enmiendas.

Artículo 275

— Sin enmiendas.

Artículo 276

— Sin enmiendas.

Sección 9.^a

Artículo 277

— Enmienda núm. 240, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 278

— Enmienda núm. 92, del G.P. Catalán (CiU), apartado 1.

— Enmienda núm. 93, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

— Enmienda núm. 94, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

— Enmienda núm. 241, del G.P. Socialista, apartado 4.

Artículo 279

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 280

— Sin enmiendas.

Artículo 281

— Sin enmiendas.

Artículo 282

— Sin enmiendas.

Artículo 283

— Sin enmiendas.

Artículo 284

— Sin enmiendas.

Artículo 285

— Sin enmiendas.

Sección 10.^a

Artículo 286

— Sin enmiendas.

Artículos nuevos

— Enmienda núm. 233, del G.P. Socialista.

Capítulo III

Artículo 287

— Sin enmiendas.

Artículo 288

— Sin enmiendas.

Artículo 289

— Sin enmiendas.

Artículo 290

— Sin enmiendas.

Artículo 291

— Sin enmiendas.

Artículo 292

— Sin enmiendas.

Artículo 293

— Enmienda núm. 242, del G.P. Socialista.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 294

— Sin enmiendas.

Artículo 295

— Sin enmiendas.

Artículo 296

— Sin enmiendas.

Artículo 297

— Sin enmiendas.

Artículo 298

— Sin enmiendas.

Artículo 299

— Sin enmiendas.

Artículo 300

— Sin enmiendas.

Capítulo IV

Artículo 301

— Sin enmiendas.

Artículo 302

— Sin enmiendas.

Artículo 303

— Sin enmiendas.

Artículo 304

— Sin enmiendas.

Artículo 305

— Sin enmiendas.

Artículo 306

— Sin enmiendas.

Capítulo V

Artículo 307

— Sin enmiendas.

Artículo 308

— Enmienda núm. 8, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado nuevo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 309

- Enmienda núm. 9, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado 2.
- Enmienda núm. 10, del G.P. Unión Progreso y Democracia, apartado nuevo

Artículo 310

- Sin enmiendas.

Artículo 311

- Sin enmiendas.

Artículo 312

- Enmienda núm. 118, del G.P. Popular.

Artículo 313

- Enmienda núm. 11, del G.P. Unión Progreso y Democracia.

Título V

Capítulo I

Artículo 314

- Sin enmiendas.

Artículo 315

- Sin enmiendas.

Artículo 316

- Sin enmiendas.

Artículo 317

- Sin enmiendas.

Artículo 318

- Sin enmiendas.

Capítulo II

- Enmienda núm. 251, del G.P. Socialista, rúbrica.

Artículo 319

- Enmienda núm. 243, del G.P. Socialista.

Artículo 320

- Enmienda núm. 244, del G.P. Socialista.

Artículo 321

- Enmienda núm. 245, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 246, del G.P. Socialista.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 322

- Enmienda núm. 247, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 95, del G.P. Catalán (CiU), párrafo nuevo.

Artículo 323

- Enmienda núm. 96, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 248, del G.P. Socialista.

Artículo 324

- Enmienda núm. 97, del G.P. Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 249, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 250, del G.P. Socialista.

Capítulo III

Artículo 325

- Sin enmiendas.

Artículo 326

- Sin enmiendas.

Artículo 327

- Sin enmiendas.

Artículo 328

- Sin enmiendas.

Capítulo IV

Artículo 329

- Enmienda núm. 71, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 1.

Artículo 330

- Sin enmiendas.

Artículo 331

- Sin enmiendas.

Artículo 332

- Sin enmiendas.

Artículo 333

- Sin enmiendas.

Artículo 334

- Enmienda núm. 252, del G.P. Socialista, apartado 1, letra a).

Artículo 335

- Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 336

— Sin enmiendas.

Artículo 337

— Sin enmiendas.

Artículo 338

— Sin enmiendas.

Artículos nuevos

— Enmienda núm. 98, del G.P. Catalán (CiU).

Título VI

Capítulo I

Artículo 339

— Sin enmiendas.

Artículo 340

— Sin enmiendas.

Artículo 341

— Sin enmiendas.

Artículo 342

— Sin enmiendas.

Artículo 343

— Sin enmiendas.

Artículo 344

— Sin enmiendas.

Artículo 345

— Sin enmiendas.

Artículo 346

— Sin enmiendas.

Capítulo II

Artículo 347

— Sin enmiendas.

Artículo 348

— Sin enmiendas.

Artículo 349

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 350

— Sin enmiendas.

Artículo 351

— Sin enmiendas.

Artículo 352

— Sin enmiendas.

Artículo 353

— Sin enmiendas.

Artículo 354

— Sin enmiendas.

Artículo 355

— Sin enmiendas.

Artículo 356

— Enmienda núm. 119, del G.P. Popular, apartado 1.

Capítulo III

Artículo 357

— Enmienda núm. 72, del G.P. La Izquierda Plural.

Artículo 358

— Sin enmiendas.

Artículo 359

— Sin enmiendas.

Artículo 360

— Sin enmiendas.

Artículo 361

— Sin enmiendas.

Artículo 362

— Enmienda núm. 120, del G.P. Popular, apartado 2.

Artículo 363

— Sin enmiendas.

Artículo 364

— Sin enmiendas.

Artículo 365

— Enmienda núm. 121, del G.P. Popular, apartado 1.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 366

— Sin enmiendas.

Artículo 367

— Sin enmiendas.

Artículo 368

— Enmienda núm. 253, del G.P. Socialista, apartados nuevos.

Capítulo IV

Artículo 369

— Sin enmiendas.

Artículo 370

— Enmienda núm. 99, del G.P. Catalán (CiU), apartado nuevo.

Artículo 371

— Sin enmiendas.

Artículo 372

— Sin enmiendas.

Sección 1.^a

Artículo 373

— Sin enmiendas.

Artículo 374

— Sin enmiendas.

Artículo 375

— Sin enmiendas.

Sección 2.^a

Artículo 376

— Enmienda núm. 100, del G.P. Catalán (CiU).

Artículo 377

— Enmienda núm. 101, del G.P. Catalán (CiU).

Artículo 378

— Sin enmiendas.

Artículo 379

— Sin enmiendas.

Artículo 380

— Enmienda núm. 102, del G.P. Catalán (CiU).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 381

— Sin enmiendas.

Artículo 382

- Enmienda núm. 254, del G.P. Socialista.
- Enmienda núm. 73, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 74, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 2.
- Enmienda núm. 103, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.
- Enmienda núm. 75, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.
- Enmienda núm. 76, del G.P. La Izquierda Plural, apartado 3.
- Enmienda núm. 104, del G.P. Catalán (CiU), apartado 3.

Artículo 383

— Sin enmiendas.

Capítulo V

Artículo 384

- Enmienda núm. 77, del G.P. La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 122, del G.P. Popular.

Artículo 385

— Sin enmiendas.

Artículo 386

— Sin enmiendas.

Artículo 387

— Sin enmiendas.

Artículo 388

— Sin enmiendas.

Artículo 389

— Sin enmiendas.

Artículo 390

— Sin enmiendas.

Artículo 391

— Sin enmiendas.

Título VII

Capítulo I

Artículo 392

— Sin enmiendas.

Artículo 393

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 394

— Sin enmiendas.

Artículo 395

— Sin enmiendas.

Capítulo II

Artículo 396

— Sin enmiendas.

Artículo 397

— Sin enmiendas.

Capítulo III

Artículo 398

— Sin enmiendas.

Artículo 399

— Sin enmiendas.

Artículo 400

— Sin enmiendas.

Artículo 401

— Sin enmiendas.

Artículo 402

— Sin enmiendas.

Capítulo IV

Artículo 403

— Sin enmiendas.

Artículo 404

— Sin enmiendas.

Artículo 405

— Sin enmiendas.

Título VIII

Capítulo I

Artículo 406

— Sin enmiendas.

Artículo 407

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Capítulo II

Sección 1.^a

Artículo 408

— Sin enmiendas.

Artículo 409

— Sin enmiendas.

Artículo 410

— Sin enmiendas.

Artículo 411

— Sin enmiendas.

Artículo 412

— Sin enmiendas.

Sección 2.^a

Artículo 413

— Sin enmiendas.

Artículo 414

— Sin enmiendas.

Artículo 415

— Sin enmiendas.

Artículo 416

— Sin enmiendas.

Sección 3.^a

Artículo 417

— Sin enmiendas.

Artículo 418

— Sin enmiendas.

Artículo 419

— Sin enmiendas.

Artículo 420

— Sin enmiendas.

Sección 4.^a

Artículo 421

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 422

— Sin enmiendas.

Artículo 423

— Sin enmiendas.

Artículo 424

— Sin enmiendas.

Artículo 425

— Sin enmiendas.

Artículo 426

— Sin enmiendas.

Artículo 427

— Sin enmiendas.

Artículo 428

— Enmienda núm. 123, del G.P. Popular.

Sección 5.^a

Artículo 429

— Sin enmiendas.

Artículo 430

— Sin enmiendas.

Artículo 431

— Sin enmiendas.

Artículo 432

— Sin enmiendas.

Artículo 433

— Sin enmiendas.

Artículo 434

— Sin enmiendas.

Artículo 435

— Sin enmiendas.

Artículo 436

— Sin enmiendas.

Artículo 437

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Sección 6.^a

Artículo 438

— Sin enmiendas.

Capítulo III

Sección 1.^a

Artículo 439

— Sin enmiendas.

Artículo 440

— Sin enmiendas.

Artículo 441

— Sin enmiendas.

Artículo 442

— Sin enmiendas.

Artículo 443

— Sin enmiendas.

Artículo 444

— Sin enmiendas.

Artículo 445

— Sin enmiendas.

Artículo 446

— Sin enmiendas.

Artículo 447

— Sin enmiendas.

Artículo 448

— Sin enmiendas.

Artículo 449

— Sin enmiendas.

Artículo 450

— Sin enmiendas.

Artículo 451

— Sin enmiendas.

Artículo 452

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Sección 2.^a

Artículo 453

— Sin enmiendas.

Artículo 454

— Sin enmiendas.

Artículo 455

— Sin enmiendas.

Artículo 456

— Sin enmiendas.

Artículo 457

— Sin enmiendas.

Artículo 458

— Sin enmiendas.

Artículo 459

— Sin enmiendas.

Artículo 460

— Sin enmiendas.

Artículo 461

— Sin enmiendas.

Artículo 462

— Sin enmiendas.

Sección 3.^a

Artículo 463

— Sin enmiendas.

Artículo 464

— Sin enmiendas.

Artículo 465

— Sin enmiendas.

Artículo 466

— Sin enmiendas.

Artículo 467

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Título IX

Capítulo I

Artículo 468

— Enmienda núm. 255, del G.P. Socialista.

Artículo 469

— Enmienda núm. 124, del G.P. Popular, apartado 3 y apartado nuevo.

Capítulo II

Artículo 470

— Sin enmiendas.

Artículo 471

— Sin enmiendas.

Artículo 472

— Sin enmiendas.

Artículo 473

— Sin enmiendas.

Artículo 474

— Sin enmiendas.

Artículo 475

— Sin enmiendas.

Artículo 476

— Sin enmiendas.

Artículo 477

— Sin enmiendas.

Artículo 479

— Sin enmiendas.

Capítulo III

Artículo 480

— Sin enmiendas.

Artículo 481

— Sin enmiendas.

Artículo 482

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 483

— Sin enmiendas.

Artículo 484

— Enmienda núm. 257, del G.P. Socialista, apartado 1.

Artículo 485

— Sin enmiendas.

Artículo 486

— Sin enmiendas.

Capítulo IV

Artículo 487

— Sin enmiendas.

Artículo 488

— Sin enmiendas.

Artículo 489

— Sin enmiendas.

Artículo 490

— Sin enmiendas.

Artículo 491

— Sin enmiendas.

Artículo 492

— Enmienda núm. 258, del G.P. Socialista, apartado 2.

Artículo 493

— Sin enmiendas.

Artículo 494

— Sin enmiendas.

Artículo 495

— Sin enmiendas.

Artículo 496

— Sin enmiendas.

Artículo 497

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 498

— Sin enmiendas.

Artículo 499

— Sin enmiendas.

Artículo 500

— Sin enmiendas.

Artículos nuevos

— Enmienda núm. 140, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 141, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 142, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 143, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 144, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 147, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 148, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 149, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 156, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 157, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 158, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 236, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 237, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 238, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 239, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 256, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 259, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 260, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 261, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 262, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 263, del G.P. Socialista.

Título X

Capítulo I

Artículo 501

— Sin enmiendas.

Artículo 502

— Sin enmiendas.

Artículo 503

— Sin enmiendas.

Capítulo II

Artículo 504

— Sin enmiendas.

Artículo 505

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Capítulo III

Artículo 506

— Sin enmiendas.

Artículo 507

— Sin enmiendas.

Artículo 508

— Sin enmiendas.

Artículo 509

— Sin enmiendas.

Artículo 510

— Sin enmiendas.

Artículo 511

— Sin enmiendas.

Capítulo IV

Artículo 512

— Sin enmiendas.

Artículo 513

— Sin enmiendas.

Artículo 514

— Sin enmiendas.

Artículo 515

— Sin enmiendas.

Capítulo V

Artículo 516

— Sin enmiendas.

Artículo 517

— Sin enmiendas.

Artículo 518

— Sin enmiendas.

Artículo 519

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Artículo 520

— Sin enmiendas.

Artículo 521

— Sin enmiendas.

Artículo 522

— Sin enmiendas.

Capítulo VI

Artículo 523

— Sin enmiendas.

Artículo 524

— Sin enmiendas.

Disposición adicional primera

— Sin enmiendas.

Disposición adicional segunda

— Sin enmiendas.

Disposición adicional tercera

— Enmienda núm. 110, del G.P. Popular, rúbrica.

Disposición adicional cuarta

— Sin enmiendas.

Disposición adicional quinta

— Sin enmiendas.

Disposición adicional sexta

— Sin enmiendas.

Disposición adicional séptima

— Sin enmiendas.

Disposición adicional octava

— Sin enmiendas.

Disposición adicional novena

— Enmienda núm. 2, de la Sra. Fernández Davila (GMx), apartado 2.

— Enmienda núm. 105, del G.P. Catalán (CiU), apartado 2.

Disposición adicional décima

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 73-2

21 de abril de 2014

Pág. 215

Disposición adicional undécima

— Sin enmiendas.

Disposiciones adicionales nuevas

— Enmienda núm. 78, del G.P. La Izquierda Plural.

— Enmienda núm. 264, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 265, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 266, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 267, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 268, del G.P. Socialista.

Disposición transitoria primera

— Sin enmiendas.

Disposición transitoria segunda

— Sin enmiendas.

Disposición transitoria nueva

— Enmienda núm. 108, del G.P. Catalán (CiU).

Disposición derogatoria única

— Enmienda núm. 272, del G.P. Socialista.

Disposición final primera

— Enmienda núm. 269, del G.P. Socialista.

Disposición final segunda

— Sin enmiendas.

Disposición final tercera

— Enmienda núm. 106, del G.P. Catalán (CiU), apartado nuevo.

Disposición final cuarta

— Enmienda núm. 125, del G.P. Popular.

Disposiciones finales nuevas

— Enmienda núm. 12, del G.P. Unión Progreso y Democracia.

— Enmienda núm. 107, del G.P. Catalán (CiU).

— Enmienda núm. 270, del G.P. Socialista.

— Enmienda núm. 271, del G.P. Socialista.

cve: BOCG-10-A-73-2