



# CORTES GENERALES

# DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2014

X LEGISLATURA

Núm. 566

Pág. 1

## JUSTICIA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ALFREDO PRADA PRESA

Sesión núm. 31

celebrada el martes 13 de mayo de 2014

	<u>Página</u>
<b>ORDEN DEL DÍA:</b>	
Minuto de silencio .....	2
<b>Ratificación de la ponencia designada para informar sobre:</b>	
— Proyecto de ley de navegación marítima. (Número de expediente 121/000073) .....	2
<b>Aprobación con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre:</b>	
— Proyecto de ley de navegación marítima. (Número de expediente 121/000073) .....	2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 2

Se abre la sesión a las nueve de la mañana.

### MINUTO DE SILENCIO.

El señor **PRESIDENTE**: Damos comienzo a la Comisión de Justicia.

Si me permiten sus señorías, antes de empezar con los debates previstos en el orden del día de esta Comisión, les ruego que, en memoria de Isabel Carrasco, presidenta de la Diputación de León y presidenta del Partido Popular de León, guardemos un minuto de silencio. Gracias. **(Las señoras y los señores diputados, puestos en pie, guardan un minuto de silencio).**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

### RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR SOBRE:

#### — PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA. (Número de expediente 121/000073).

El señor **PRESIDENTE**:

Primer punto del orden del día: Ratificación de la ponencia designada para informar la siguiente iniciativa legislativa, proyecto de ley de navegación marítima. La ponencia encargada de informar el referido proyecto de ley está formada por las siguientes señoras y señores diputados: don Andrés José Ayala Sánchez del Grupo Parlamentario Popular, doña María Ángeles Estelle Ruedas del Grupo Parlamentario Popular, doña María Olaia Fernández Davila del Grupo Parlamentario Mixto, don Joaquín María García Díez del Grupo Parlamentario Popular, don Jordi i Jané i Guasch del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), don Gaspar Llamazares Trigo del Grupo Izquierda Plural, don Carlos Martínez Gorriarán del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, don Emilio Olabarría Muñoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), don José Segura Clavel del Grupo Parlamentario Socialista y don Felipe Jesús Sicilia Alférez, también del Grupo Parlamentario Socialista.

Señorías, ¿podemos ratificar la ponencia y el informe de la ponencia por asentimiento? **(Asentimiento)**. Así se hace y constará en acta.

### APROBACIÓN CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE:

#### — PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA. (Número de expediente 121/000073).

El señor **PRESIDENTE**: Segundo punto del orden del día, aprobación con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la ponencia sobre el proyecto de ley de navegación marítima. Para la defensa de las enmiendas fijamos un turno único en torno a unos quince minutos. Se realizará de menor a mayor. Los grupos que no han presentado enmiendas tendrán un turno único de fijación de posiciones por el mismo tiempo aproximado. Dado que el Grupo Parlamentario Mixto no se encuentra en este momento en la sala y por la benevolencia del portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, comenzamos por la defensa de las enmiendas presentadas por este grupo, que van de la número 13 a la número 25.

Tiene la palabra el señor Olabarría.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor presidente, una cuestión previa. Quería dar por defendidas las enmiendas vivas del Grupo Mixto en sus propios términos.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señoría, se dan por defendidas. Tiene nuevamente la palabra.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: En relación a las que presenta mi grupo parlamentario, la generalidad de ellas tienen un tronco común cual es la salvaguarda de los requerimientos competenciales previstos en el bloque de constitucionalidad, en la Constitución, estatutos de autonomía, en algunos ámbitos, incluso en normas forales de las comunidades forales vascas. Así, en el artículo 1, se propone añadir un nuevo número donde se incluya la competencia prevista en el artículo 10, que son las competencias exclusivas de la Comunidad Autónoma Vasca en materia de aguas interiores, marisqueo fluvial y lacustre. Comprendo que es un título competencial dudoso desde la legitimidad de la defensa de competencias marítimas. Lo que pasa es que la estructura de nuestros mares y nuestros puertos muchas veces es una competencia donde es difícil diferenciar el umbral entre una estructura portuaria abierta a la mar o con bloques protegidos en forma de ensenadas abiertas a la mar, y su desarrollo a través de rías, muchas veces de larga longitud.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 3

Así ocurre con el puerto de Bilbao, donde no suponen más que una anexión a las mismas infraestructuras del propio puerto y donde quizá sí podría invocarse una competencia en materia de naturaleza fluvial. En la Administración en la doctrina científica y el Derecho Administrativo especial en esta materia, hay una opinión pacífica respecto a la naturaleza de las rías. Pero nosotros intentamos siempre la amplificación o el respeto a las competencias, tal como las configuramos. Este es el sentido de esta enmienda al artículo 1. La enmienda al artículo 4, donde se propone añadir un número 2, tiene el mismo fundamento respecto a las competencias del Estado y las comunidades autónomas con competencia en la materia.

Téngase en cuenta que no todos los puertos son de interés general —algunos no lo son— y las competencias autonómicas ahí sí son claras con relación a los distintos ámbitos previstos en esta ley y que suponen gestión del puerto desde las distintas, heterogéneas y numerosas disposiciones o actos de disposición administrativas en relación con la gestión de un puerto que, por no ser de interés general, es de dependencia autonómica con carácter general.

La enmienda número 15 también hace referencia a la misma cuestión. Se establece un «con independencia... a la Administración marítima competente...», señalando también la circunstancia de qué administraciones marítimas estatales y si puede haber administraciones o ámbitos de actuación de administraciones autonómicas que deben ser objeto de reconocimiento. Lo mismo ocurre con la enmienda número 16: «Reglamentariamente, y por la Administración General del Estado o por las comunidades autónomas con competencia en la materia, se regulará el...» en lo previsto en el artículo 18, en concreto todo lo relativo al despacho de buques donde, obviamente, se trata de una competencia de naturaleza o de dimensión puramente administrativa y que también admite las reflexiones competenciales que anteriormente hemos hecho.

La enmienda número 17 hace referencia a la Administración pesquera. Aquí, señor presidente, sí que no tenemos ninguna duda. En materia de pesca las competencias autonómicas son inequívocas, son claras, son competencias exclusivas previstas en el artículo 10 del Estatuto de Autonomía de Gernika. Los actos de gestión administrativa o de gestión portuaria en relación con los puertos pesqueros deben ser objeto de este reconocimiento de naturaleza competencial inevitablemente. La enmienda número 18 fue admitida en Comisión y quiero agradecer a los grupos presentes en esta Cámara su admisión, entre otras cosas, por falta de hábito en esta legislatura, señor presidente, en relación con este feliz evento: la admisión de una enmienda. Es más de lo que hemos conseguido en la mayoría de las leyes presentadas en esta Cámara hasta el momento, es decir, en la generalidad de los casos es el cien por cien o el doble o lo que sea el 1 respecto al 0, porque yo carezco de concepciones binarias en cuanto a la matemática, señor presidente, y seguramente el doctor Segura me podrá explicar luego mejor qué es el 1 respecto al 0 en materia de incremento de la flexibilidad de esta Cámara en relación con la aceptación de enmiendas. Se trata de una indicación que por obvia se podría no mencionar, pero las resoluciones tienen que ser motivadas y fundadas en todo caso, tal como prevé la Ley de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común. Como no lo dice la ley, por razones de seguridad jurídica, también la hemos presentado y ha sido objeto de aceptación, de lo cual nos congratulamos.

En la enmienda número 19, en el ámbito de la lucha contra la contaminación, echamos de menos y pedimos al grupo mayoritario, sobre todo, una reflexión sobre las recomendaciones del II Panel de expertos de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Hay un aspecto de la contaminación —después de una regulación pormenorizada y en términos generales, señor Ayala— bien configurada en este proyecto de ley. No es el cambio climático objeto de la consideración que merece ya por numerosas resoluciones internacionales, respecto a sus peligros para la propia humanidad, sin querer resultar apocalíptico en esta materia. Puesto que el II Panel de expertos de Naciones Unidas para el Cambio Climático establece también recomendaciones en materia de navegación marítima, en materia de gestión portuaria, les recomiendo su lectura y en su caso la aceptación de algunas de estas recomendaciones.

La enmienda número 20 también hace referencia al respeto de las competencias autonómicas en cuanto a las administraciones. Se usa el plural conscientemente porque puede haber una administración o varias administraciones competentes en esta materia. En la 21, respecto a los accesorios, Y mantienen una mejor definición conceptual y una mejor determinación jurídica en este proyecto de ley porque no solo son accesorios los elementos consumibles o los no adscritos al buque con carácter temporal; también los elementos consumibles tienen este carácter accesorio, y me parece que resulta casi una obviedad en la que no merece la pena detenerse pero que resulta una mejora técnico-jurídico que debería ser objeto de la debida consideración. En la 22 también se hace referencia a competencias autonómicas en relación con los registros; registros de dependencia curiosamente judicial, lo cual no deja de ser, si me permiten la

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 4

expresión, una cierta excentricidad porque no son los jueces los implicados, salvo en los registros de naturaleza judicial o de carácter judicial *stricto sensu*. La competencia de llevanza que no corresponde tampoco a los jueces sino a los secretarios de los órganos judiciales, que son los que tienen que gestionar los registros. Aquí se establece una dependencia de carácter orgánico judicial de los registros, pero la competencia registral es de naturaleza puramente administrativa, en lo atinente a lo regulado por esta ley, y de las administraciones, y de los registros. Si hay distintas administraciones competentes deberían existir también distintos registros competentes. En cuanto a la enmienda 23, «el contenido de los registros se presume exacto y válido». Utilizamos conscientemente el plural para enfatizar que pueden existir distintos registros, como la relativa —ya voy acabando, señor presidente— a la enmienda 24, el control técnico de los requisitos para las administraciones marítimas. Administraciones en plural: de nuevo usamos conscientemente el plural para el reconocimiento de la circunstancia de que existen administraciones, no solo una Administración competente, y para las inspecciones cuando resulten injustificadas. Esto sería, señor Ayala, una enmienda congruente con la que ya se aceptó en ponencia; la no aceptación de las inspecciones tendría que ser mediante resoluciones igualmente motivadas, como ocurrió con todas las demás resoluciones —con las resoluciones debe ocurrir siempre, deben ser motivadas o fundadas—, en virtud de la ley matriz o de la ley troncal en relación con las resoluciones administrativas. Es la Ley de Procedimiento Administrativo, como usted conoce porque usted es un experto en esta materia. Le agradecería que la mire con detenimiento en relación con las resoluciones relativas a las inspecciones.

Con esto, señor presidente, acabo ya la defensa de todas las enmiendas que ha presentado mi grupo parlamentario, con una petición que me han trasladado. Me ha trasladado una petición el representante de Convergència i Unió, que traslado a esta Comisión: que por problemas de tráfico marítimo no, sino de navegación aérea en su caso, está teniendo dificultades para llegar y pide que se aplase su turno de intervención al momento de su llegada; si no, me ha pasado algunas notas y haría yo el esfuerzo para defenderlas (**Risas**), esfuerzo del que espero ser exonerado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Olabarría, probablemente no tenga que volver a intervenir. Trasladaremos la intervención del representante de Convergència i Unió al momento de su llegada. Tiene la palabra, para la defensa de sus enmiendas, el diputado Martínez Gorriarán, por el Grupo de Unión Progreso y Democracia. Sus enmiendas son de la 3 a la 12.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Señor presidente, va a ser una intervención breve porque mi grupo, por razones que suelen perjudicar a los grupos pequeños, no ha podido participar en los debates de la ponencia por coincidencia con otras cuestiones. En cualquier caso, han sido aceptadas algunas de las enmiendas que presentamos e incluso hemos llegado a un acuerdo en alguna transaccional, lo cual es bastante desusado, y le agradezco al ponente la buena voluntad de tratar de integrar lo posible. Por otra parte, esta es una ley, en nuestra opinión, que tiene un perfil muy técnico y secular, y parecía evidente que necesitaba cuanto antes una actualización, una puesta al día. En ese sentido, vamos a apoyar, por lo tanto, el resultado de la ponencia aunque en algunas cosas sigamos disconformes o no estemos completamente de acuerdo con la orientación que se le ha dado por esa necesidad de actualizar esta ley.

Respecto a las enmiendas que hemos dejado vivas, también son en su mayoría de un perfil más bien técnico. Tratan de hacer el texto más claro o menos ambiguo en algunos puntos de su redacción, y en todo caso me gustaría llamar la atención sobre la número 12, que es una enmienda de supresión a las letras g) y h) del artículo 66 que tiene que ver con un tratamiento fiscal a los buques de recreo, que nos parece llamativo y que no es un ejemplo tampoco de transparencia en un campo sensible y delicado como este. Por lo demás, el resto de las enmiendas las doy por defendidas por ese perfil técnico al que aludía, y así queda la cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural y para la defensa de las enmiendas presentadas que quedan vivas, la 26, la 28, la 31, la 33 a la 41, la 43 a la 64 y la 66 a la 78, tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: El volumen de enmiendas presentado por mi grupo parlamentario representa también la magnitud de nuestro desacuerdo con respecto a esta iniciativa legislativa. Lo expresamos previamente en el debate de totalidad, pero lo volvemos a expresar hoy en esta Comisión con competencia legislativa plena. La primera reflexión es que teniendo la fachada marítima que tiene nuestro

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 5

país y la historia marítima que tiene, la actualización de la legislación sobre navegación marítima tiene muy poca dimensión en el Parlamento español. Si no se hubiera producido la enmienda a la totalidad probablemente hubiera pasado como una ley menor, como una ley de bajo perfil cuando el conjunto de intereses en esta materia debería haber provocado un gran debate, y sobre todo teniendo en cuenta los intentos previos de modificación y actualización de la legislación que ha habido en los últimos tiempos; una legislación que data ya de 1885 y que en la última década ha provocado tres iniciativas legales. En ese sentido, haré una primera reflexión sobre el escaso papel que se le da a esta materia de la navegación marítima y la importancia que tiene para nuestro país.

Esta ley es una oportunidad perdida, desde el punto de vista de la forma y también desde el punto de vista de su contenido. En cuanto a la forma, en nuestra opinión no logra el objetivo que dice pretender de integrar la legislación internacional y de modificar y renovar la legislación interna. Consideramos que no lo hace a su cabalidad, pero tampoco lo hace en el sentido de que hay partes de la ley que tienen un detalle importante y otras partes que tienen un carácter genérico, que por tanto obligan a un desarrollo reglamentario posterior. De hecho, el ponente de la ley reconoce esta situación cuando se compromete a elaborar un texto refundido en un plazo de tres años. Largo me lo fiáis, podríamos decir, si después de una década, de tres intentos de legislación en la materia —finalmente estamos debatiendo esta ley— se plantea ahora un texto refundido a tres años vista, reconociendo las dificultades desde el punto de vista de la forma de integración de la legislación, de simplificación y de compilación de la legislación en la materia. Como saben sus señorías, en el debate de totalidad nosotros planteamos nuestra discrepancia sobre esta ley en relación con la Ley de Puertos. Creíamos que había suficiente experiencia de la Ley de Puertos para que algunos aspectos de esta ley hubieran modificado la Ley de Puertos de manera sustancial para lograr así actualizar la ley y superar los problemas de nuestro sector marítimo. En ese sentido, nosotros hacemos una valoración de la situación del sector marítimo quizás con tintes muy oscuros, pero ahí están los datos. Decíamos: incremento del número y gravedad de los accidentes registrados en la flota civil —tan solo hay que ver los cuatro accidentes que ha habido en la costa norte de nuestro país en solo tres meses—: pérdida neta de empleo y progresiva desprofesionalización; graves irregularidades en la construcción y registro de buques; infraestructuras sobredimensionadas y problemas también de descoordinación en materia de seguridad y salvamento marítimo. Ese diagnóstico, quizás muy oscuro por parte de nuestro grupo, sigue siendo el diagnóstico actual y no se aborda su solución en esta ley. Por eso, desde el punto de vista de los contenidos, esta ley no avanza lo suficiente en materia de regulación, que sería uno de los objetivos necesarios para poner en marcha una nueva ley. Parece más preocupada por los intereses tecno-burocráticos del sector y los intereses de la Armada que por la regulación de la marina civil. En segundo lugar, desde el punto de vista de la seguridad, donde podríamos hablar de inspección, de practicaje, de salvamento, la ley tampoco avanza de manera suficiente, y en algunos casos deja el tema prácticamente como está, con los problemas que existen tal y como están. En materia de profesionalización ocurre algo parecido, pues estamos viendo una preocupante desprofesionalización en el sector de la marina civil a lo largo de los últimos años y una desregulación laboral cada vez más alarmante. Desde el punto de vista de la sostenibilidad, existe también un ámbito de preocupación que no aparece lo suficientemente reflejada en la ley con respecto de lo que podemos denominar contaminación en el mar y las medidas de prevención de esa contaminación marítima.

Por tanto, consideramos que esta ley es un acto fallido, es una ley fallida de esta Cámara que, si bien actualiza una ley centenaria de 1885, sin embargo, no moderniza ni compila ni cambia o aborda los principales problemas de la marina civil y de la navegación marítima en nuestro país. Sin embargo, sí mira de reojo la presencia tanto de intereses tecnoburocráticos como la presencia de la Armada, que nos parecen intereses anacrónicos en el sector marítimo en estos momentos.

Hemos recibido cuatro enmiendas por parte del grupo mayoritario y se mantiene la cincuentena de nuestras enmiendas. Únicamente son cuatro las enmiendas transaccionadas o planteadas por parte del grupo mayoritario que modifican en alguna medida nuestra propuesta. El volumen de nuestras enmiendas se corresponde con la magnitud de nuestro desacuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la defensa de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió. Son las enmiendas 79 a 81, 83 y 84, 86 a 106 y la 108. Para su defensa, tiene la palabra el diputado señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, comparecemos hoy en la Comisión de Justicia abordando un trámite con competencia legislativa plena para aprobar el proyecto de ley de navegación marítima. En

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 6

primer lugar, desde Convergència i Unió queríamos poner de relieve la importancia de este proyecto de ley, así como el trámite inadecuado que consideramos que estamos siguiendo. No es inadecuado porque no respete el Reglamento, que lo hace, sino porque no es positivo que un proyecto de ley de tal magnitud, al final con una única reunión de ponencia y una apresurada reunión de la Comisión de Justicia, vayamos a dictaminar hoy este texto para enviarlo al Senado tras la sesión, repito, entendemos de Convergència i Unió, apresurada que hoy estamos teniendo, a pesar de que se respete plenamente el Reglamento de la Cámara. Por tanto, no es una objeción legal, pero sí, señor presidente, de forma. No nos han gustado las formas que hemos utilizado para la tramitación este proyecto de ley, a pesar de que en el debate de totalidad —agradezco al señor Llamazares que al presentar su enmienda nos diese la oportunidad de tener ese debate en Pleno— Convergència i Unió manifestó la mejor de sus actitudes para, vía enmiendas al articulado, intentar mejorar el proyecto de ley, transar y buscar puntos de apoyo con el Gobierno.

El resultado final en la fase de ponencia ha sido que de treinta enmiendas que ha presentado Convergència i Unió solo hemos visto recogidas tres; ninguna de las tres era del núcleo esencial de enmiendas que defendíamos. El balance hasta hoy no puede ser positivo y el voto final no lo será tampoco a no ser que finalmente también hoy en la sesión de esta Comisión llegáramos a mayores puntos de acuerdo y transacción. Le aseguro, señor presidente, que lo lamentamos; lamentamos que no haya un acuerdo más amplio en este proyecto de ley porque es un proyecto de ley que lo deberíamos enmarcar en la historia de nuestro Código Mercantil, de nuestro Código de Comercio, de nuestra legislación mercantil, de nuestra legislación histórica en lo que es el derecho marítimo. Hoy, en esta fase de la Comisión de Justicia del Congreso —queda aún la fase del Senado— vamos a derogar con este proyecto de ley el libro III del Código de Comercio de 22 de agosto de 1885, por lo tanto es del siglo XIX y estamos en el siglo XXI. Hoy debemos rendir homenaje a esos juristas que hicieron esa labor de codificación en el siglo XIX y yo, desde Convergència i Unió, quiero hacer también mención y homenaje a los juristas catalanes que al recoger lo que eran manuscritos del siglo XIV hicieron posible *El Llibre del Consolat de Mar*, que era un compendio de leyes de derecho marítimo que rigieron el comercio en el Mediterráneo durante muchos siglos, y que fueron ejemplo del buen hacer de esos legisladores. Por tanto, debemos rendirles a ellos tributo. Quiero rendir homenaje a mi profesor de Historia del Derecho, Josep Maria Font i Rius, de la Universidad de Barcelona, que es un ejemplo, en su ya avanzada edad, de cómo supo transmitir a muchísimas generaciones de juristas catalanes ese aprecio por el derecho marítimo, por el derecho histórico catalán, y a toda su labor quiero rendir un homenaje en esta Comisión de Justicia como jurista e historiador que es el don Josep Maria Font i Rius. Hoy. Vamos a actualizar esta legislación hoy, y es muy importante que en el siglo XXI actualicemos esa legislación del siglo XIX. La queremos poner al día y vamos a hacer algo tan importante como habilitar al Gobierno para que tras la aprobación de este proyecto de ley dicte lo que será el código de la navegación marítima. Por tanto, hoy estamos codificando aquí, estamos autorizando con esa disposición final novena, a que se realice ese código de navegación marítima. Ante un código las prisas no son buenas. Ante un código de más de 400 artículos no es bueno que no haya habido mayor intento de aproximación de posiciones, y pido aún al grupo mayoritario, al Grupo Parlamentario Popular, que haga un esfuerzo para buscar ese mayor acercamiento.

Nosotros, por ejemplo, ante el abandono de buques proponemos un procedimiento de subasta notarial que está muy estudiado. Además quiero rendir aquí un reconocimiento a los notarios y, en concreto, a los notarios de Catalunya y el consejo general del notariado en su conjunto porque nos ha hecho aportaciones muy valiosas en ese procedimiento de subasta notarial ante los buques abandonados. Sé que se nos quiere plantear una transacción y pido encarecidamente al Grupo Parlamentario Popular que en esa transacción no se diga: esto se va a regular en una futura ley de jurisdicción voluntaria... No, no, que se diga que se va a regular. Pongamos en valor ese esfuerzo que se ha hecho de realizar todo un procedimiento de subasta notarial, y les pido también que sean sensibles a esa inquietud que estamos manifestando.

Quiero poner un énfasis especial en la enmienda 87. Se lo pido también a mi buen amigo el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Andrés Ayala; y también destacarlo porque sé que en este ámbito la diputada por Barcelona, Àngels Esteller, ha estado directamente buscando una solución, que yo le agradezco, pero se tiene que materializar en algún aspecto y hay una posible solución al artículo 128 —me refiero, señor presidente, a la enmienda 87 que estoy defendiendo en estos momentos— con la hipoteca naval. Si la hipoteca naval es en documento privado no debe ser inscrita en el registro de bienes muebles. Nuestra posición es que para su inscripción, que debería o podría ser potestativa, si se quiere inscribir en el registro de bienes muebles, esa hipoteca naval debería ser otorgada en documento público. Esto es una garantía. No estamos añadiendo con esta enmienda una carga; estamos garantizando que aquello que va al registro

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 7

de bienes muebles cuente con ese documento público previo, el que se concede al crédito de garantía hipotecaria. 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. Esperamos del Grupo Popular ese acercamiento. Lo hemos estado negociando en estas últimas horas y sé que el acuerdo aún es posible. Apelaría a esa voluntad del grupo mayoritario para alcanzar un mayor acuerdo en este proyecto de ley. Un proyecto de ley para el que, repito, desde *Convergència i Unió* nos gustaría encontrar esa posición más común que en estos momentos al inicio de esta Comisión no se da.

Quiero referirme a un aspecto que para *Convergència i Unió* es esencial y en el que lamentablemente no hemos llegado a un punto de acuerdo. Es el relativo a las operaciones de extracción, artículo 377 solo para poner un ejemplo. Nosotros queremos preservar las competencias de las comunidades autónomas en esta materia. 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 tenga la competencia para autorizar la realización de intervenciones arqueológicas subacuáticas. Reivindicamos esa competencia de la comunidad autónoma en todas las autorizaciones para actuar sobre esos restos arqueológicos. Queremos recordar una vez más que el Estatuto de Autonomía de Cataluña reconoce esta competencia en el caso de la Generalitat de Catalunya, y también ocurre lo mismo en otros estatutos de autonomía. Apelando a esta competencia estatutariamente reconocida pedimos que se acepten este conjunto de enmiendas competenciales. Me refiero, señor presidente, a las enmiendas 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105 y 108. En este sentido, quiero recordar que el artículo 127 del nuevo Estatuto de Autonomía de Catalunya —no declarado inconstitucional en ese apartado por parte del Tribunal Constitucional— reconoce esa competencia de la Generalitat para autorizar las intervenciones arqueológicas en los pecios correspondientes a todo tipo de buques que estén en su territorio. Apelo a esa sensibilidad para recoger finalmente esta inquietud competencial que no es otra cosa que reservar el bloque de la constitucionalidad en este ámbito.

Para finalizar, señor presidente, hay todo un conjunto de enmiendas que nos habían propuesto los transitarios marítimos que doy por defendidas, reconociendo la labor que en este ámbito ha realizado don Enric Ticó históricamente, así como la asociación Feteia que preside. De manera especial quiero reafirmar nuestra enmienda 98 donde regulamos el transitario marítimo. En ella redactamos que «tendrá la consideración de transitario marítimo la persona natural o jurídica que legalmente ostente dicha condición y además que opere en el modo marítimo». Establecemos cuándo puede contratar e incluimos todo ese artículo en el que damos valor a un ámbito profesional por el que pasa casi el 80% del comercio marítimo de importación y exportación, y eso tenemos que ponerlo en valor. Igualmente tenemos que poner el valor, señor presidente, nuestra enmienda 95 al regular ese régimen de responsabilidad ante los destinatarios del transporte. Tal y como está redactado, entendemos que no podemos obligar a los destinatarios del transporte a litigar en el extranjero, bajo una jurisdicción extranjera, en contra de lo que dispone el propio artículo 468 del mismo proyecto. Se trata de un conjunto de enmiendas que defendemos desde *Convergència i Unió* y apelamos al grupo mayoritario —aún hay tiempo, señor Ayala— para que podamos encontrar ese punto de acuerdo final que en estos momentos no se ha dado y manifestamos esa reticencia en el ámbito competencial a la que me he referido anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: Les comunico a sus señorías que esta Presidencia requiere a los portavoces que nos hagan llegar las solicitudes de votación separada de las distintas enmiendas en función del interés que cada grupo parlamentario tenga.

A continuación, pasamos a las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, enmiendas 126 a 134, 136, 139 a 206, 208 y 209, 212, 214 a 223, 225, 227 a 230, 232 a 263, 265, 267 y 269 a 272. Para su defensa tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el diputado señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Es suficientemente conocido que se trata de un proyecto de ley, el que estamos debatiendo, de gran calado. En democracia, señorías, los sucesivos Gobiernos han planteado proyectos de ley que han sido aprobados por las Cortes Generales españolas fundamentalmente en materia de infraestructuras —recordemos la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante, de 1992, y dos modificaciones posteriores, así como la Ley del Medio Marino—, pero por primera vez viene un proyecto de ley vinculado a política de transporte marítimo, vinculado a un sector clave, fundamental en un país ribereño como el nuestro. Es obvio que no somos un país como Luxemburgo, sin litoral. Somos un país con un número elevadísimo de embarcaciones, que superan el medio millón, que navegan por

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 8

nuestras aguas jurisdiccionales. Somos un país estratégico de la Unión Europea desde la perspectiva marítima. Por ello, el Grupo Parlamentario Socialista, desde tres legislaturas atrás —permítaseme esta terminología coloquial—, viene haciendo un seguimiento al trabajo que han venido realizando académicos notables, encargado por el Ministerio de Justicia a comienzos del año 2000, a través de la Comisión Nacional de Codificación y la sección especial al respecto. Esos trabajos académicos condujeron a un proyecto de ley con el que este grupo parlamentario se identificaba, pero que, lamentablemente —y este diputado lo ha dicho en reiteradas ocasiones y queda en el «Diario de Sesiones»—, en las dos últimas legislaturas no tuvo su tramitación parlamentaria. Por ello, primero, conviene la tramitación parlamentaria de este proyecto de ley, pero se diferencia fundamentalmente en el título I respecto al proyecto de ley de los dos Gobiernos anteriores y se diferencia del título I de la proposición de ley que ya a mediados del año 2012 este grupo parlamentario presentó por el registro de la Cámara y que tuvo su publicación correspondiente. Luego el contenido de determinados títulos de este proyecto de ley —el IV, el V, el VI y el VII—, que están vinculados esencialmente al libro III del Código de Comercio, naturalmente son coincidentes con los de la proposición de ley precedente del Grupo Parlamentario Socialista. Por eso, este grupo parlamentario, coherente con su ideología, con su planteamiento, con su manera de entender la política marítima, la política de transporte marítimo, la política laboral, la política que nos vincula a convenios internacionales de muy diferente índole, elaboró en su conjunto —y está publicado en el correspondiente boletín del Congreso— ciento cuarenta y cuatro enmiendas, de las cuales algunas ya han sido incorporadas al informe de ponencia, pero quedan vivas un número muy importante.

Este grupo parlamentario quiere dejar constancia en el propio «Diario de Sesiones» y ante sus señorías miembros de esta Comisión de la metodología seguida. Por ello queremos poner de manifiesto que todas las enmiendas que ha presentado nuestro grupo parlamentario mantienen una innegable fidelidad con los tres objetivos fundamentales de este proyecto de ley, que según se recoge en la exposición de motivos son: en primer lugar, homogeneizar el ordenamiento jurídico doméstico con el derecho marítimo internacional; en segundo lugar, el de proporcionar seguridad jurídica al tráfico y a sus instrumentos y, en tercer lugar, el de reflejar la realidad práctica actual del transporte marítimo, que en nada se asemeja a la de hace prácticamente un siglo. He dicho coloquialmente en representación de mi grupo en la fase de admisión a trámite en el Pleno que hoy en día hay embarcaciones que transportan 10.000 *containers* entre dos puntos de dos continentes distintos. Consiguientemente, el tráfico marítimo y la temática vinculada a él no tienen nada que ver con el que inspiró el Código de Comercio de finales del siglo XIX y el libro III del mismo.

Señorías, con las ciento cuarenta y cuatro enmiendas que hemos presentado no nos alejamos de ese guión que contiene la exposición de motivos. Somos conscientes de que no se trata de una ley más, como aquí se ha dicho. Se trata de una ley llamada a ocupar el centro del sistema del derecho marítimo español, de un sistema normativo caracterizado por su particularismo, por su uniformidad y por su autonomía. El propósito de nuestro grupo parlamentario ha sido desde el primer momento el de contribuir sin reservas y sin complejos a la mejora de un texto que es notablemente mejorable, sustancialmente mejorable, y nuestra voluntad quedó patente desde el mismo momento en que se produjo el debate de totalidad, ante el cual este grupo parlamentario expresó su voto de abstención. Precisamente por ello y como prueba de ello, hemos madurado un conjunto de enmiendas, entre ellas la enmienda número 268, con una disposición adicional octava bis, que ha sido transaccionalmente aceptada por la ponencia. La necesidad —y se recoge en ella— del perfeccionamiento de un sector tan sensible del ordenamiento como el marítimo debe acompañarse de un esfuerzo de racionalización normativa. Este compromiso de racionalización se concreta en la habilitación al Gobierno de un plazo razonable para llevarla a cabo. Planteamos a los ponentes del grupo mayoritario que los tres años que nos proponen deberían ser más constreñidos, porque a lo largo de tres años también se va a producir la incorporación en nuestro ordenamiento jurídico de normativa internacional, como el convenio al que hacemos referencia en nuestra primera enmienda, la 126, recogida en la propia exposición de motivos, el Convenio internacional sobre trabajo marítimo 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, con el acrónimo conocido coloquialmente como el CTM o MLC 2006, y lo recogemos en una disposición final a la que estoy haciendo referencia. En consecuencia le pedimos que la propuesta que el Grupo Parlamentario Popular nos ha hecho de los tres años se constriña más.

Señorías, no todas nuestras enmiendas tienen la misma finalidad y el mismo alcance y por ello me permito, en el periodo de tiempo que nos proporciona la Cámara en este debate, agruparlas en tres bloques diferenciados para facilitar su comprensión y su defensa. En primer lugar hay un primer grupo de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 9

enmiendas que tratan de mejorar técnicamente este proyecto de ley de navegación marítima. ¿Cómo? Incrementando la eficiencia del sistema de seguridad jurídica preventiva en relación con la titulación de los negocios jurídicos sobre vehículos de la navegación. Entendemos que el principio de titulación pública constituye la regulación de varios negocios jurídicos como la construcción naval, la compraventa de buques, la hipoteca naval, el arrendamiento del buque, etcétera, y que el contenido del proyecto de ley es francamente deficiente y empeora sensiblemente las versiones de los Gobiernos socialistas anteriores. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título, o sea el instrumento público, y en la inscripción de 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 y este principio fundamental, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino en 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. Puede decirse, y se dice con mucha frecuencia, que el instrumento público encarece el negocio, pero sin duda la solución no pasa por prescindir de un instrumento de tanta calidad, sino por cohonestar los costes con las indudables ventajas del sistema. ¿Reducir los costes? Estamos acuerdo, pero hasta el límite que consienta la propia esencia del sistema de seguridad jurídica preventiva. Si esta posición no se compartiera, tendría que revisarse el sistema, pero no con ocasión de la reforma de una ley o de otra ley sino en su conjunto, abriendo un debate claro y transparente también participativo. Lo otro, otra posición, sería desmontar poco a poco con disimulo un sistema conocido.

Señorías, por estas razones creemos que la posición de las enmiendas de nuestro grupo está equilibrada. En primer lugar, se procura el ahorro de costes en la titulación pública dando entrada, junto con la escritura pública, a la póliza intervenida. En segundo lugar, se depuran aquellos preceptos que tratan de degradar el valor del instrumento público en estos importantes negocios jurídicos, pero la posición del Grupo Parlamentario Socialista, siendo equilibrada, creemos que es razonablemente cerrada. No pueden tomarse partes de las enmiendas, unas sí y otras no, sino que creemos que han de ser analizadas por esta Comisión en su conjunto, porque todo el conjunto es armónico.

Queremos también poner de manifiesto que tenemos un segundo grupo de enmiendas que mantienen el compromiso de mejora técnica del proyecto de ley, pero en este caso al que me voy a referir en relación con la regulación de los contratos de utilización del buque y de los contratos auxiliares, porque a pesar de los amplios títulos que este proyecto de ley dedica a esta materia, responden básicamente al planteamiento de sus precedentes prelegislativos y hemos creído conveniente avanzar en el perfeccionamiento en una doble dirección, por un lado, allanando el camino para la próxima entrada en vigor del Convenio de Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, firmado en Rotterdam el 23 de septiembre de 2009, las conocidas como reglas de Rotterdam, que entrarán en vigor y que tienen por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares, sustituyendo a las antiguas llamadas reglas de La Haya-Visby. Reitero, pretendemos con varias enmiendas allanar el camino para facilitar la plena integración del Convenio de las reglas de Rotterdam en nuestro país.

Por otro lado, pedimos al grupo mayoritario que no desprecie en absoluto las enmiendas que hemos planteado para la protección del pasajero en el contrato de pasaje. Esta no es una ley solo para dar ropaje jurídico actualizado en el transporte de mercancías, sino para la defensa del ser humano que es transportado y que firma un contrato con el transportista. Quienes viven —permítaseme este comentario— tierra adentro pueden no tener la sensibilidad que tenemos por ejemplo diputados que residimos en una comunidad que es un archipiélago y, para desplazarnos de un punto a otro de nuestra comunidad, de una isla a otra, compramos un billete a un transportista marítimo, subimos al barco y nos transporta a la otra isla, y así millones de pasajeros a lo largo del año. Es decir, el transporte no es solo por vía aérea. De aquí la importancia de la protección del pasajero en una serie de enmiendas que hemos planteado.

En un tercer grupo de enmiendas hemos incluido todas aquellas que tienen un componente procesal o de jurisdicción voluntaria para cuya elaboración nos hemos guiado en buena medida por las muy atinadas —y queremos que quede muy claro en el «Diario de Sesiones»— y expertas observaciones formuladas por el Consejo General del Poder Judicial en un informe, junto con el del Consejo de Estado, que rebasa los 250 folios con un contenido muy potente. En este último paquete de enmiendas al que estoy haciendo referencia, nos hemos inspirado ni más ni menos que en las propuestas y sugerencias del Consejo General del Poder Judicial y del Consejo de Estado, algunas de las cuales ha tenido en cuenta el proyecto de ley, pero otras no.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 10

Señorías, por lo que se refiere a las disposiciones generales, hemos presentado las enmiendas 127, 128, 129 y 130. En la primera, la 127, al artículo 2, nos hacemos eco de las sugerencias del Consejo General del Poder Judicial. Lo reiteramos, no es que hayamos tenido una inspiración de naturaleza política, sino que nos acogemos a las sugerencias del máximo órgano judicial de nuestro país. Las enmiendas 128, 129 y 130, al artículo 3, están vinculadas a los buques de Estado y a las funciones que desempeñan los servicios de Sasemar y del Servicio Marítimo de la Guardia Civil en el salvamento de vidas en la mar y, por parte de este último, en el control de nuestras fronteras marítimas. Algún día esta Cámara tendrá que debatir y conocer cuáles son las fronteras marítimas del Estado español y esperemos que puedan irse resolviendo en el transcurso del tiempo los conflictos con cinco países, entre ellos, Argelia, Marruecos, Portugal, Francia, etcétera.

En el título I, de la organización administrativa de la navegación, es donde está la gran diferencia que el Grupo Parlamentario Socialista sustenta y que recogió en nuestra proposición de ley de mediados del año 2012, publicada, repito, en el Boletín del Congreso de los Diputados. El título I ha sido constreñido y, es más, ha llevado a que la ley deje de llamarse ley general de navegación marítima y se denomine por parte del Gobierno ley de navegación marítima. El término general no es un término jurídico, es un término omnicompreensivo, un término con el que se pretende reflejar los temas de naturaleza pública. El diputado señor Llamazares ha hecho referencia a que dos capítulos importantes recogidos en el título I de los proyectos anteriores, como son los de salvamento de vidas en la mar, el del auxilio, y por otro lado el de la lucha contra la contaminación marina ambiental, se esfumaron y se quedaron convertidos en unos pequeños artículos incoherentes.

Las enmiendas que presentamos en este título I son realmente coherentes, porque van desde la enmienda 132 al artículo 8, con una mejor delimitación del ámbito competencial para el caso del cierre de puertos —quién autoriza cerrar un puerto, ni más ni menos; cuánto podríamos dialogar sobre este tema, con la importancia que tiene—, hasta las enmiendas 204 y 205, sobre la contaminación vinculada al naufragio o hundimientos en puertos, pasando por la 133 al artículo 9, para requisitos exigibles para una arribada forzosa, o al artículo 10, con la enmienda 134, regulatoria del agente —lo decimos entrecomilladamente—, porque ya está bien de estar utilizando un término periclitado, antiguo, que procede de siglos atrás, que es el del consignatario de buques; internacionalmente es conocido como el agente, en este caso, de los buques nacionales. La enmienda 136 traspone los artículos 22 y 23 del Convenio nacional de Naciones Unidas, ni más ni menos, firmado en Montego Bay en el año 1982, al cual el Reino de España se adscribió en el año 1986. Esto está vinculado a buques de propulsión nuclear. Las enmiendas 137, 138, 139 son referidas a los artículos 14 y 15, sobre buques que transporten —también digo ni más ni menos, permítaseme este término coloquial— sustancias radiactivas y mercancías peligrosas. Los que residimos en Canarias sabemos que de vez en cuando se producen movimientos convulsivos ciudadanos preocupados por el hecho de que por las aguas próximas a nuestras siete islas circulan, procedentes de distintos lugares del mundo, embarcaciones que transportan mercancías peligrosas, pero sobre todo material radiactivo de desecho de distintas centrales nucleares de distintos puntos del mundo.

Queremos destacar en este título I otro conjunto de enmiendas que tienen una personalidad propia y común, los números 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181 y 182, que configuran un capítulo nuevo. Nosotros pretendemos un capítulo nuevo dentro de este título, que queremos titular contaminación marina ambiental en todos sus órdenes, visto desde la perspectiva del concepto de contaminación del medio marino y de todos los mecanismos y normas de prevención de la contaminación marítima. En los textos de motivaciones que acompañan a las propuestas de enmiendas precedentes, ese conjunto de diez o doce enmiendas, se explican suficientemente y con detalle las razones justificativas de las mismas. Incluso me tomo la libertad, señorías, con la mayor de las consideraciones hacia cada uno de los miembros de esta Comisión, de sugerirles que tengan la amabilidad de leer la motivación de algunas de estas enmiendas, porque en este país en los últimos cuarenta años, cuando hacemos una síntesis del conjunto de accidentes marítimos que han traído deterioro del medio ambiente marino, nos puede resultar espectacular, desde el buque *Urquiola*, en la bahía de La Coruña, allá por los años 1974 o 1975, como consecuencia de que una aguja no estaba recogida en una carta náutica y se produce la rotura del casco y el vaciado del combustible que transportaba el buque, hasta el último accidente, el del *Prestige*. En este país se producen grandes acontecimientos mediáticos y desde el punto de vista político cuando hay un accidente de esta índole. Todas las enmiendas que presentamos son racionales en un nuevo capítulo dedicado precisamente a esa lucha contra la contaminación marina ambiental. Hemos planteado que las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 11

disposiciones de origen internacional en materia de lucha contra la contaminación del medio marino nos obligan a cumplir una serie de normas a las cuales no voy a hacer referencia en estos momentos, recogidas en el articulado del Convenio para la protección del medio ambiente marino del Atlántico del nordeste o en el Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos.

Por otro lado, con las enmiendas 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194 y 195 se configura un nuevo capítulo, el de la búsqueda y salvamento de vidas en el mar. Las líneas directrices justificativas de las enmiendas a las que estoy haciendo referencia se encuentran ni más ni menos que en la Constitución española, concretamente en el artículo 96, y en los compromisos de origen internacional asumidos por el Estado español, como son el Convenio sobre seguridad de la vida humana en la mar, de 1 de noviembre de 1974, llamado Convenio Solas, el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento, el Convenio SAR 79, o la Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar. Nos lo manda la Constitución española y no vemos por qué tenemos que hacer recovecos normativos en lugar de tener un capítulo potente del que nos podamos sentir orgullosos.

Señorías, al título II hemos presentado otra serie de enmiendas. Este título, denominado de los vehículos de la navegación, está integrado por siete capítulos, que van desde los buques, embarcaciones y artefactos navales hasta los derechos de garantía sobre el buque. Hemos presentado —creo que con cierta coherencia— un panel de enmiendas: la 206, que depura y perfila la definición del buque; la 208, la 209, la 210, la 211, la 212, la 214, la 215 y la 216, que suponen una importante aclaración del principio de titulación pública, debilitado, desgraciadamente, indebidamente en este proyecto de ley a través de su equiparación al documento privado, desconociéndose que el valor y los efectos de la inscripción registral es tanto mayor y mejor cuanto mejor sea el documento que accede al registro, tal y como he dicho minutos atrás en esta intervención que estoy desarrollando para justificar la posición del Grupo Parlamentario Socialista. La enmienda 217, en concordancia con la 267, incorpora la previsión, junto a la ejecución judicial de la hipoteca naval, de un procedimiento extrajudicial de la garantía sobre el buque, que la facilita sin merma de garantías y con un considerable ahorro de costes económicos y de tiempo sobre la judicial.

El título III, de los sujetos de la navegación, tiene una colosal importancia que desde luego no puede negarse. Es un título que con tres capítulos, del armador, del condominio naval y de la dotación, ha sido objeto de enmiendas. La 218 trata de dar cumplimiento a normas internacionales, como en el caso en el que se propone cumplir con la reglamentación de la formación y guardias en la mar del personal contratado a bordo en forma de tripulantes. La 219 contribuye a mejorar la precisión en materia de clasificación del personal a bordo. Lo hemos debatido en ponencia con el representante del Grupo Parlamentario Popular señor Ayala. Dentro de ese conjunto, reitero: el maquinista naval, el jefe de máquinas —no solamente el capitán— y los restantes. La enmienda 220 es relativa a las tripulaciones mínimas de seguridad, que muchos armadores violentan y no son controlados por las autoridades marítimas correspondientes. La enmienda 221 trata sobre nacionalidad de la tripulación. La 225 se refiere al nombramiento y cese del capitán. Confiamos en que su aceptación por parte del grupo mayoritario sea reconsiderada —aunque no lo ha sido hasta el momento— y que pueda fructificar al menos en una transacción respecto a la enmienda 219 en el sentido que ya adelantó en su momento el señor Ayala. Además, en nuestro paquete de enmiendas están la 227 y la 228 a este título.

En el título IV, de los contratos de utilización del buque, con cinco capítulos, uno de ellos, del contrato de fletamento, tiene nueve secciones diferenciadas, luego no podemos pasar de puntillas por un título de estas características. La regulación del contrato de fletamento es objeto por parte de nuestro grupo de enmiendas como la 229, la 230 y la 231, que han sido aceptadas en ponencia, pero que hemos querido reiterar por la importancia que tienen. Las enmiendas 232, 233, 234, 235, 240 y 241 tratan de mejorar el proyecto técnicamente. ¿Cómo no se nos van a aceptar? No podríamos entenderlo. Si no se nos aceptan, se está abordando el trámite exclusivamente desde una perspectiva sectaria, y no quiero entender que sea así, porque este es un proyecto de ley que tiene que salir como un gran paquete hacia un sector que lo está demandando desde muchos años atrás.

Vamos a retirar de la enmienda 235 a la enmienda 239 —cosa que hacemos en este acto—, porque hemos analizado cómo ha ido evolucionando la tramitación del proyecto de ley. Hay otro grupo de enmiendas —y lo enlazo con la primera parte de mi intervención— cuya finalidad no es otra que allanar el terreno y facilitar a la Administración pública española la incorporación de las futuras reglas de Rotterdam cuando estas entren definitivamente en vigor en España. Son las enmiendas 229, de estricta modificación de la rúbrica —concretamente artículo 205—; 230, de mera corrección terminológica al artículo 208 del proyecto de ley; la enmienda 234, sobre obligación de entrega del conocimiento de embarque; 240, sobre

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 12

régimen de responsabilidad, y 241, sobre el porteador contractual y el porteador efectivo, a la que el señor Jané, del Grupo Parlamentario CiU, si no me confundo, hizo algunas referencias positivas. Señorías, todas estas enmiendas están animadas con la misma idea que preside la enmienda 231 de nuestro grupo y que fue aceptada sin problemas por Grupo Parlamentario Popular. Por tanto, aceptar la 231 en ponencia y no aceptar las restantes a las que he hecho referencia sería incoherente.

Hay otra finalidad. En este título IV hay dos enmiendas sobre el contrato de fletamento. En la enmienda 232 al artículo 212 pretendemos establecer como contenido de la diligencia exigible mantener el buque y su equipo tecnológico en el estado de navegabilidad adecuado durante el tiempo de vigencia del contrato de fletamento. Son precisamente las normas contenidas en el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, cuyo artículo 10 requiere que la compañía debe adoptar los procedimientos necesarios para garantizar que el mantenimiento del buque se efectúa de conformidad con los reglamentos correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca. La enmienda 233 propone introducir un nuevo artículo que defina el conocimiento de embarque para ser respetuosos con la técnica que emplea el proyecto de ley, según la cual la regulación de cada figura va precedida de su concepto. Por eso introducimos ese texto literario en la enmienda 233.

Por lo que se refiere a la regulación del contrato de pasaje —y repito que todos somos pasajeros, los 45 millones de ciudadanos españoles y los de otros países que utilizan nuestros barcos—, creemos que esta materia debe ser objeto de un análisis singularizado. Es la enmienda 242. El Grupo Parlamentario Socialista no ha querido ser insensible a este tema de la protección del pasajero. El proyecto de ley supone en este aspecto un paso atrás respecto a sus precedentes. Frente a la posición más garantista del proyecto de ley general de navegación marítima del Gobierno anterior, este proyecto de ley renuncia a particularizar la tutela del pasajero, que es la parte débil del contrato de pasaje. La parte fuerte es la mercancía, los vehículos, sobre todo en los buques *roll-on, roll-off*. El pasajero queda un poco más diluido. Se prescinde así en este proyecto de ley de la lista de derechos que le corresponden, de las soluciones arbitrales que mejorarían la resolución de los posibles conflictos que surjan en la interpretación y ejecución del contrato. En consecuencia, pensamos que se hace necesario recuperar aquel texto originario que recogía nuestro proyecto de ley, entre otras razones porque el proceso legislativo interno no es incompatible con el comunitario y porque nuestro ordenamiento interno podría establecer umbrales tuitivos superiores a los comunitarios. Aquí no hablamos de una mejora técnica, sino de una solución de fondo a un problema tuitivo en la contratación en masa de los contratos de pasaje. No obstante, proponemos una fórmula transaccional —se la plantearemos al grupo mayoritario— sobre el artículo 293, de derechos y obligaciones del pasajero.

El título V, de los contratos auxiliares de la navegación, con cuatro capítulos, ha sido también objeto de una serie de enmiendas de este grupo parlamentario. Me voy a referir solo a algunas singulares, como es obvio. Unas enmiendas tienen por finalidad la actualización terminológica del proyecto de ley respecto a la mal llamada en este caso consignación de buques. Ciertamente es que estamos acostumbrados a utilizar esta terminología, la hemos oído desde pequeños los que estamos al lado de la mar —el consignatario de buques, la empresa consignataria o el consignatario, que desde luego era una figura importante en el puerto correspondiente—. Hoy ya no se utiliza esa terminología del siglo XVIII, por eso planteamos modificaciones como que el contrato de consignación se cambie por contrato de agencia, que el consignatario deje de llamarse así y que pase a llamarse agente de buques, con lo cual homogeneizamos la terminología comunitaria e internacional. La enmienda 251 propone la modificación de la rúbrica. En la enmienda 243 se propone precisar bajo estos preceptos el concepto de contrato de agencia de buques, y así sucesivamente. La enmienda 245 parte de un acuerdo básico con el texto del grupo parlamentario recogido en la proposición de ley de mediados del año 2012. El agente que actúa por cuenta del armador naviero debe firmar el conocimiento de embarque haciendo constar el nombre de aquel, o sea la representación directa, porque, de no hacerlo, mediante representación indirecta, puede responder y responderá solidariamente con el armador naviero.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le ruego que vaya concluyendo, por favor.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, soy consciente de ello. Acelero pues la intervención.

El título VI se refiere a los accidentes de la navegación —en esto tampoco podemos pasar de puntillas—, accidentes de la navegación que van desde el capítulo I al V: del abordaje, de la avería

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 13

gruesa, del salvamento, de los bienes naufragados o hundidos, de la responsabilidad civil por contaminación. Ahí está la enmienda 253, con transacción, y la enmienda 254, que ruego a sus señorías que tengan la amabilidad de ojear.

El título VII, de la limitación de la responsabilidad, carece de enmiendas presentadas por los diferentes grupos. En el título VIII, del contrato de seguro marítimo, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado enmiendas; el Grupo Parlamentario Socialista no ha presentado ninguna.

En el título IX, especialidades procesales, planteamos la enmienda 255 al artículo 468, con la que pretendemos modificar el régimen legal de las cláusulas de jurisdicción y arbitraje, que es francamente mejorable en interés de nuestros operadores económicos. Con la enmienda 257 al artículo 484 pretendemos hacer una sugerencia al Gobierno, derivada del informe del Consejo General del Poder Judicial, para colmar una laguna en la regulación de los efectos de la venta forzosa del buque. Proponemos su corrección mediante la trasposición del artículo 12 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y de la hipoteca naval, tal como sugiere el Consejo General del Poder Judicial. No aceptarla no me cabe en la cabeza. La enmienda 258 al artículo 492 propone, también siguiendo las indicaciones formuladas y recogidas en el informe del Consejo General del Poder Judicial, la supresión del último inciso del apartado 2 del artículo 492, por cuanto no concuerda con el artículo 13.1 del Convenio de 19 de noviembre de 1976.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, un último minuto. Le puedo asegurar que esta Presidencia ha sido muy benevolente con su señoría. Le ruego, en cumplimiento del Reglamento y de lo acordado por la Mesa y portavoces, que termine, señoría.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Soy consciente y nuestro grupo parlamentario se lo valora. Un último minuto.

Señorías, respecto al título X, certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo, ha habido intervinientes de grupos parlamentarios que me han precedido en el uso de la palabra que han hecho referencia a temas de interés, sobre la protesta de mar por incidencias del viaje, la liquidación de averías gruesas, el depósito y venta de mercancías y equipaje en el transporte marítimo, y así sucesivamente. Las enmiendas 259, sobre declaración de abandono de la embarcación, 260, subasta notarial de embarcaciones abandonadas, 261, sobre subasta electrónica, y 262, subasta mediante sobre cerrado, son enmiendas potentes que rogamos al grupo parlamentario mayoritario que tenga presentes.

Señor presidente, señorías, reitero que valoramos la actitud complaciente de la Presidencia, habida cuenta que son las 10:25 y no hay tiempo, lo entiendo también, pero las Cortes Generales llevan esperando quince años para producir la tramitación de este proyecto de ley y nosotros tenemos la obligación de dar cobertura y apoyo a todos los sectores vinculados al transporte marítimo de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, le pregunto si, tal y como ha manifestado en su intervención, quedan retiradas las enmiendas 235 a 239.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Exactamente.

El señor **PRESIDENTE**: Así constará.

Para finalizar este turno corresponde al Grupo Popular fijar posiciones, dado que no tiene enmiendas vivas en este momento. Me ha manifestado el Grupo Popular que van a intervenir dos portavoces. En primer lugar, tiene la palabra el diputado señor García Díez.

El señor **GARCÍA DíEZ**: Voy a hacer una breve intervención relacionada con las enmiendas que ha presentado nuestro grupo parlamentario, como acaba de señalar la Presidencia. Son en total diecisiete enmiendas las presentadas y ya incorporadas a la ponencia y en todas ellas subyace la filosofía expresada por el ministro de Justicia con motivo del debate de totalidad celebrado en el Pleno hace unas semanas, donde se refería a proporcionar un conjunto de normas modernas, equilibradas, alineadas con las soluciones que imperan en los países de nuestro entorno. Para hacer una exposición lo más concisa posible he clasificado y dividido en dos grupos el conjunto de estas diecisiete enmiendas y solamente me voy a referir a las que tienen un cierto contenido de mejora jurídica, dejando sin más intervención que la que figura ya en la propia justificación de cada una de ellas las que hacen referencia a correcciones simples de errores o adecuación y contenidos sustanciales.

La primera de ellas sería la número 111, por la cual se modifica el artículo 3, apartado 2. El Grupo Parlamentario Popular entiende que no resulta procedente diferenciar los buques del Estado de las

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 14

embarcaciones del Estado, ya que han de recibir un tratamiento homogéneo. La 112, que modifica el artículo 5, apartado 2, incorpora dos nuevos supuestos, concretamente en lo referido al régimen de visita y estadía en puertos y terminales. La enmienda 113 modifica el artículo 78, apartado 1, y está relacionada con los documentos referidos en este artículo y que no son exigibles a las embarcaciones del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, aclarando en esta enmienda que sus normas reglamentarias no se ven tácitamente derogadas por esta ley de la que estamos hablando. Señorías, la enmienda 114 de nuestro grupo modifica el artículo 80, y está relacionada con la patente de navegación, ya que en este artículo del proyecto de ley se establece que la patente legitimará la identidad del capitán. Las patentes de navegación actuales no indican la identidad del capitán, y como saben sus señorías la expedición de las patentes de navegación es un proceso largo, es un proceso muy formalista, y si hubiese que enmendar las patentes cada vez que se releve a un capitán el procedimiento podría ser inoperativo, y el buque se arriesgaría a sanciones o incluso a detenciones. Por ello, en coherencia con la normativa actual, se propone en esta enmienda —la número 114 a la que me estoy refiriendo— la eliminación de la referencia a la identidad del capitán.

Me voy a detener un minuto más en la 115, por su importancia, que se refiere a la modificación del artículo 101, apartado 3, donde suprimimos este apartado 3, relativo a la emisión de certificados de seguridad; y la justificamos en la consideración de que en las sociedades de clasificación que como saben sus señorías certifican el estado de los buques para navegar, en cada caso, no deben tener responsabilidad limitada —y así lo entendemos— por daños que ocasionen con sus errores o con sus negligencias. Este planteamiento de supresión de este apartado creemos que es coherente con el posicionamiento que mi grupo parlamentario —por lo menos en la vida que yo recuerde, esta es mi tercera legislatura— ha mantenido en esta Cámara. Solamente me referiré a uno de ellos. En el año 2006 en esta Cámara se creó una subcomisión sobre el seguimiento de las consecuencias derivadas del hundimiento del *Prestige*. Entre todos los grupos, después de muchos debates y comparencias, aprobamos una serie de conclusiones en un informe, y el punto 14 de aquel informe, lo leo textualmente porque es muy breve, dice: Las sociedades de clasificación que certifican el estado de los buques para navegar, en cada caso, deben tener responsabilidad ilimitada por los daños que puedan ocasionar con sus errores y negligencias. En coherencia con esto, e igualmente con lo que fija la reglamentación comunitaria y la Organización Marítima Internacional, por citar solamente una de estas normas, el Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques, y para las actividades correspondientes de la administración marítima van en este mismo sentido de que haya responsabilidad ilimitada en este tipo de indemnizaciones, porque este real decreto es una trasposición de una directiva comunitaria del Parlamento Europeo, la 2009/15. Por eso he querido detenerme un minuto más en este artículo.

Quiero añadir —como tuve ocasión de hacer al comienzo de esta sesión de la Comisión de hablar con los portavoces parlamentarios que se encontraban en este momento en la sala, y también con el letrado y la Presidencia de la misma— que rogaría se aceptase una enmienda, que añadido *in voce* en este mismo momento a este tema, dado que al suprimir este apartado del artículo 101, el apartado 3, y mantenerse en la redacción de la ponencia una disposición adicional, la segunda, que tenía un punto, a su vez el segundo, que decía: Se autoriza al Gobierno a modificar los supuestos y cuantías previstas en el apartado 3 del artículo 101, que acabamos de suprimir, de conformidad con lo que se prevé en la normativa comunitaria europea, les propongo a sus señorías, aunque sea de esta manera *in voce* que, con el objeto de dotar de coherencia al texto, que procedamos a la supresión del apartado 2 de esta disposición adicional segunda, además de reordenar la numeración de los distintos apartados, pasando el 3 y 4 a ser 2 y 3 al suprimir este punto.

Para ir terminando, señor presidente, quiero referirme de forma mucho más rápida al resto de estas enmiendas que hemos presentado. Solamente me quedan cuatro. La 119, sobre la libertad de pactos, donde introducimos la mención a las reglas de York y Amberes, en su versión vigente, con la finalidad de evitar ciertas discusiones y litigios respecto a la versión que es aplicable. La enmienda 120, que modifica el artículo 362, apartado 2, relativo a los derechos de premio; aquí lo que hacemos es adecuar la ley a lo preceptuado en el convenio de Londres del año 1989. La enmienda 121 que modifica el artículo 365, apartado 1, relativo al derecho de retención, permitiendo al salvador del buque retener buque y carga. En el texto anterior lo que ponía era «u», pero aquí sustituimos la conjunción disyuntiva «u» por la conjunción copulativa «y», de manera que ahora no solamente pueda retener el buque o la carga, sino y la carga, lo que le va a facilitar el cobro del premio correspondiente.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 15

Hay dos últimas enmiendas. En primer lugar, la 123 modifica el artículo 428, apartado 2, relativo a la transmisión del interés asegurado para adaptarlo a la Ley Concursal. Por último, la enmienda 124, que modifica el artículo 469, apartados 3 y 4, relativos a los criterios de atribución de competencias mediante la corrección de un error de enumeración, por una parte, pero también mediante la adición de un nuevo apartado 4, que permite cerrar los criterios de atribución de competencias.

Señor presidente, señorías, termino agradeciendo el trabajo y la colaboración de mis compañeros, Ángeles Esteller y Andrés Ayala, que me han ayudado en la confección y presentación de estas enmiendas que acabo de defender en nombre del Grupo Parlamentario Popular, así como también el trabajo desarrollado por los letrados y asesores que nos han ayudado en todo este proceso.

El señor **PRESIDENTE**: También en nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar la posición del grupo en la culminación del trámite de una ley muy importante —importancia que ha sido destacada por todos los ponentes—, y cuyos trabajos comenzaron ya en el año 2000, siendo ministra de Justicia, Margarita Mariscal de Gante. Por tanto no debemos perder la perspectiva histórica que tiene esta ley que en esta sesión de la Comisión de Justicia estamos aprobando. En primer lugar, señor presidente, quisiera agradecer a los ponentes de todos los grupos parlamentarios la relación que hemos tenido, tanto en ponencia como fuera de ella, para tratar de alcanzar acuerdos y de mejorar el proyecto que el Gobierno había presentado al Congreso. Por ello quiero que conste expresamente, de la misma manera que agradezco las referencias que ellos han hecho también a los ponentes del Grupo Popular, mi agradecimiento a todos y cada uno de ellos por la actitud que han tenido y los acuerdos que hemos alcanzado.

Quisiera hacer una salvedad inicial y es que esta ley la hemos tramitado sin ningún tipo de prisas —se refería a ellas el señor Jané— e incluso con previsiones de otras sesiones de la ponencia que suspendimos porque no eran necesarias. Había previstas otras fechas más para la ponencia, incluso se habían barajado otras fechas para la celebración de esta Comisión, pero tal como se fue realizando el trabajo en la primera sesión de la ponencia se vio claramente que no hacía falta otra. Por tanto quisiera que quedara bien claro que en ningún caso por parte del Grupo Parlamentario Popular ha habido prisas. No se trata de una ponencia apresurada —como ha señalado el señor Jané—, y le hemos dedicado todo el tiempo que la fuerza de las cosas nos ha demandado. Por tanto creo que se llega a esta sesión de la Comisión de Justicia con un texto en el que los ponentes somos suficientemente conscientes de cuál es el contenido de la ley, en el que somos claramente defensores de las situaciones que creemos que debe de contener y debe regular en el futuro la ley de navegación marítima y de la trascendencia que esta ley tiene, porque esta ley regula, tanto materias de derecho privado como materias de derecho público. Evidentemente regula todas aquellas materia que son propias del Código de Comercio —como todos sabemos con esta aprobación va a derogarse nuestro viejo, pero no por ello menos magnífico texto del siglo XIX—, como el buque; los sujetos de la navegación: capitán, tripulación, el armador; las distintas figuras de la contratación mercantil, que aquí se han hecho algunas referencias; construcción, compraventa, arrendamiento y el arrendamiento náutico como novedad; el fletamento, el pasaje —al que luego haré una referencia— y el remolque; los contratos auxiliares, tanto de gestión, coordinación y practicaje como de manipulación; seguros en riesgos y daños, y finalmente la garantía, hipoteca naval y su embargo y venta forzosa, en cuanto a las materias de derecho privado. Y en materia de derecho público: navegación; ordenación y régimen; paso inocente; derecho de persecución y vista; accidentes; régimen de extracciones, al cual también haré referencia expresa; seguridad a la navegación y responsabilidad a la contaminación. Respecto a estas cuestiones también tengo que recordar, por algunas manifestaciones que se han hecho aquí durante la mañana, la dilatada tramitación de este proyecto, que decayó en las dos pasadas legislaturas, y finalmente el texto va a ser aprobado en esta tercera. No voy a entrar en las razones por las que decayeron los proyectos anteriores, pero son obvias. Quiero decir por tanto que a lo largo de estos años ha habido leyes que han venido a regular materias que en principio estaban contenidas en los proyectos decaídos. En concreto la modificación de la Ley de Puertos, que dio lugar a la Ley 33/2010, ya reguló una parte importante de un proyecto de ley de navegación marítima, y la Ley 41/2010, de Protección del Medio Marino reguló toda la materia de lucha contra la contaminación marítima, de la misma manera que la Ley de Puertos lo había hecho con el salvamento de vidas en el mar.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 16

Creemos que con ese conjunto del ordenamiento jurídico español y con la aprobación de esta ley hay materias fundamentales del derecho mercantil, del derecho de gentes, del derecho internacional privado y evidentemente del derecho del mar que quedan perfectamente actualizadas, y con coherencia y sintonía dentro del conjunto de nuestro ordenamiento jurídico respecto al derecho moderno que España puede ofrecer en temas tan amplios como los que he expresado, y que regulan la ley de navegación marítima. Por tanto ha habido y reconozco que hay una responsabilidad en la ponencia —por tanto, en los ponentes de esta ley—, y la trascendencia de la misma nos ha hecho alcanzar acuerdos importantes, en los que como se ha destacado el Grupo Parlamentario Popular ha hecho un ejercicio de análisis, de apertura, y de aceptación de muchas enmiendas.

A continuación me gustaría referirme a las enmiendas concretas a las que se ha hecho referencia por los distintos grupos parlamentarios. Hemos aceptado diecinueve enmiendas de los grupos parlamentarios, además de las diecisiete que el propio Grupo Popular ha incorporado al texto. Hemos ofrecido también quince transaccionales, algunas de las cuales las vamos a hacer expresamente en la sesión de esta mañana, y en este punto quería señalar que se trata de un porcentaje importante, porque del número de enmiendas que se han presentado al articulado de esta ley, doscientas setenta y una, tiene que ser analizado en su contenido material. Quisiera decir que de las enmiendas que se han planteado en concreto el contenido de sesenta y nueve ya está regulado o en la Ley de Puertos o en la Ley de Protección del Medio Marino. En la propia ley —en artículos distintos, pero con el mismo texto— hay trece enmiendas del Grupo Socialista que ya están recogidas. Además hay intentos de trasposición de convenios internacionales que como es sabido es una mala práctica recoger el propio contenido literal de los convenios internacionales, y lo adecuado es hacer referencia a ellos. Pues bien, hay once enmiendas que tratan de incorporar literalmente el contenido de convenios internacionales. Por lo tanto del Grupo Socialista en concreto quedarían cincuenta y cuatro enmiendas y no las ciento cuarenta y siete que han presentado, y además si tenemos en cuenta que enmiendas repetidas con otros grupos parlamentarios existen cuarenta, vemos que el número de enmiendas que en la totalidad se han presentado a esta proyecto de ley es más reducido del que su mera estadística numérica refleja. La aceptación de las diecinueve enmiendas más las quince transaccionales entendemos que da buena idea del talante y la disposición que ha tenido el Grupo Parlamentario Popular en la tramitación de esta ley.

Lógicamente quería hacer referencia a los puntos básicos que los distintos ponentes han mencionado esta mañana. En concreto hay una cuestión que le preocupa mucho al Grupo Parlamentario Popular que es la de las competencias. He repartido a los distintos ponentes, durante las negociaciones que hemos tenido estos días, informes relativos a la no existencia de transgresión en materia de competencias autonómicas, ni siquiera en materia de competencia de otros departamentos ministeriales. Por tanto tengo que decir con rotundidad que la norma no altera el régimen de las competencias en relación con ninguna de las materias a las que afecta, y eso que la transversalidad del texto es importante. Hay competencias de marina mercante, medio ambiente, costas, dominio público hidráulico, consumidores, seguridad, defensa, sanidad, pesca y protección del patrimonio cultural subacuático. Hay un respeto escrupuloso en el tratamiento de estas competencias en el texto. Y no se habla de pesca, de sanidad, el propio señor Olabarría ha reconocido que puede ser de una excesiva piel fina considerarlo, pero le ruego que lo vea en su conjunto, que no existe esa transgresión a ninguna competencia. Y quiero decir expresamente que en la protección del patrimonio cultural subacuático, que es aquel superior a cien años —es decir, cuando hay pecios con más de un siglo en el mar es cuando estamos hablando de patrimonio cultural subacuático—, ahí es donde el Ministerio de Educación y Cultura tiene competencias en la exploración y la investigación. Pero en ningún caso está interfiriendo en ninguna competencia de ninguna exploración contemporánea, insisto, en ningún caso. Por lo tanto las referencias que usted ha hecho están absolutamente salvadas, y creo que no tenemos que tener ninguna salvedad ni usted ni los portavoces del Grupo Parlamentario Popular. Esto debe quedar bastante claro. De la misma manera que hago extensivas estas reflexiones al señor Jané, que también ha hecho referencia a la posibilidad de que sus enmiendas 99 a 105 tuvieran alguna intromisión competencial. Creemos que, tanto en su literalidad como en la interpretación teleológica del texto legal, no hay confusión posible. Y cualquier otra cosa que pusiéramos serían referencias asistemáticas y redundantes que nos parecerían impropias.

Quiero hacer alguna referencia a dos enmiendas que se han destacado mucho por parte del señor Jané, y en las que él sabe que hemos tenido mucho interés en acercar nuestras posturas. Son la 87, la 89 y la 90, pero concretamente la 87, en el caso de la obligatoriedad de escritura pública para la hipoteca naval que se inscribe. Hay una postura sobre el trabajo de los notarios que nosotros respetamos mucho,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 17

pero tengo que hacer una manifestación para que quede constancia en el «Diario de Sesiones», y es que estamos hablando de un derecho internacional privado, de unos regímenes que desde luego sirven lo mismo para un negocio que se haga en Alaska o en el mar de China, por lo que establecer la exigencia de la escritura pública en el régimen de registro de buques va en contra de la convención de Naciones Unidas en el derecho del mar. Es notorio que los usos marítimos internacionales utilizan formularios o modelos estandarizados de contratos sin las exigencias de autenticación notarial. Podía hacer referencia a que ningún sistema registral del mundo, que se sepa, exige escritura pública para inmatricular o inscribir derechos y menos aún para hipotecarlos. Hay unas recomendaciones de Naciones Unidas en Uncitral que insisten en la simplificación formal. Hay un convenio relativo a garantías de elementos móviles y otros bienes, firmado en Ciudad del Cabo el 16 de noviembre de 2001, que también habla del principio de libertad formal. Tenemos nuestro propio derecho vigente, en el que ya la vieja Ley de Hipoteca Naval que hoy vamos a derogar —que se derogará cuando entre en vigor esta ley— establece que se puede constituir en documento privado, y que es una tradición pacífica en nuestro registro de buques. Además hay buques que no están sujetos a escritura pública; por tanto difícilmente su gravamen debería estar sujeto. Hay un convenio internacional de Ginebra, de 6 de mayo de 1993, que también lo establece de esta manera. Por tanto creemos que, a pesar de los esfuerzos que hemos hecho y viendo los argumentos que se planteaban por parte de Convergència i Unió, es imposible admitírsela, porque además hay un tema importante, y es que desde el punto de vista práctico la introducción de escritura pública colocaría a los empresarios navieros y a los buques españoles en inferioridad en los términos de competitividad económica internacional, y eso, dicho sea con todo respeto, nos parece que no es adecuado y estaríamos en contra de lo que dice la defensa y la protección de nuestro propio empresariado y de nuestro propio comercio internacional. La práctica registral internacional es unánime en lo que se refiere a la inexistencia de la obligatoriedad de la escritura pública para la hipoteca. Tendríamos más argumentos, pero creemos que con estos es suficiente.

Hay otro tema en el que coincide el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió con el Grupo Parlamentario Socialista, que es el del abandono del buque. El abandono del buque se trata en la enmienda 108 del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió y en las enmiendas 259 a 262 del Grupo Parlamentario Socialista. Este Grupo Parlamentario Popular coincide en la preocupación y en la necesidad de regular esta materia, y coincide además con las inquietudes que la Federación de Puertos Deportivos nos ha expresado a todos los grupos parlamentarios. Por tanto hemos hecho una oferta que elevamos a esta Comisión en forma de una transaccional, tanto a la 108 de Convergència i Unió como a la 259 hasta la 262 del Partido Socialista, y es la incorporación de una disposición adicional nueva, que sería la decimosegunda, con el texto que voy a leer y que también es producto de una ultimísima transacción con el Grupo de Convergència i Unió —e invito al Grupo Parlamentario Socialista, que ya nos había admitido el texto anterior, a que también la acepte—, y sería del siguiente tenor: En el plazo de seis meses desde la publicación de esta ley el Gobierno remitirá a las Cortes para su tramitación un proyecto de ley para regular el abandono de bienes muebles y los procedimientos de venta, subasta notarial, electrónica y enajenación de los mismos. Posteriormente, si la aceptan, la someteríamos si es oportuno a votación. Creemos que con esto la sensibilidad que he manifestado queda recogida. Además pueden tener una apertura para regularse esas inquietudes y esa realidad que dificultan el trabajo, la labor, e incluso la vida de los puertos deportivos y turísticos, habida cuenta de que el plazo es corto y la regulación será completa para todos los bienes muebles, también por tanto para los buques abandonados.

Señor presidente, quería hacer referencia también a algunas de las enmiendas que ha defendido el Grupo Parlamentario Socialista, en concreto a la 219, que ha defendido con gran énfasis. Hemos ofrecido al Grupo Parlamentario Socialista, habida cuenta de que la sensibilidad del Grupo Parlamentario Popular sobre el trabajo y los trabajadores del mar es evidente, y como quiera que el texto de la ley refleja lo que existe en la ordenanza laboral marítima, para que no haya ninguna dificultad en entender la sensibilidad del señor Segura en esta materia, añadiríamos la siguiente frase al principio del texto de la enmienda 219, y por tanto al artículo 160 del proyecto de ley: Sin perjuicio de lo que dispongan las ordenanzas laborales o los laudos que las sustituyan, y seguiría con el artículo: las categorías básicas del... Y seguiría el texto del artículo. En este mismo ánimo le quería hacer la oferta a la 251 y 262 a la que ya me he referido. Y hay otra transaccional a la enmienda 271. Creo que era una enmienda adecuada la que el Grupo Parlamentario Socialista había planteado, y el Grupo Parlamentario Popular también entiende que debe ponerse fin a una figura de tribunal que hoy en día ya no tiene mucha justificación. Lo que queríamos ofrecer como transaccional a la 271 era, en primer lugar, en vez del plazo que se señalaba, que era muy

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 18

breve, proponer un plazo de dieciocho meses, y en segundo lugar que no fuera a instancia del Ministerio de Fomento, sino que fuera a instancia del Gobierno, sin hacer referencia a ningún ministerio, o, en el caso de que el señor Segura quisiera que fuera a instancia de algún ministerio, que los ministerios adecuados sean el de Fomento y el de Defensa. Dejo a su consideración que no hagamos referencia a ningún ministerio o que, caso de hacerlo, sea a Defensa y Fomento.

También quería hacer una referencia especial a la enmienda 266, que hemos admitido y que ya obra dentro del texto de la ponencia. El Grupo Parlamentario Popular es tan sensible como el Grupo Parlamentario Socialista con la incorporación, con el cuidado, y con el trabajo que realizan la Guardia Civil u otras fuerzas de seguridad del Estado en materia marítima. Por tanto no hemos tenido ninguna dificultad en admitir esta enmienda. Con ella creo que enmiendas que podían ser reiterativas, tal y como he dicho al principio, y que reducen ese número de enmiendas que se han presentado, como podía ser el caso de la enmienda 128, quedan cumplidamente tratadas.

Con todo ello, creo que el texto de la ley que va a salir de esta Comisión de Justicia es satisfactorio para todos los grupos parlamentarios. Yo hago un nuevo llamamiento a la responsabilidad de todos para que salga con el mayor consenso posible, con el mayor apoyo, que dé idea no solamente del trabajo que hemos realizado, sino también de la trascendencia que el Congreso le da a esta legislación, que va a sustituir —lo hemos repetido hasta la saciedad— una legislación de casi ciento cincuenta años. Por lo tanto, con independencia de las enmiendas que también en el Senado se puedan introducir, una legislación de la que todos podamos sentirnos orgullosos y nos consideremos coautores. Que haya sido en esta legislatura, en la que el Grupo Parlamentario Popular haya presentado el proyecto de ley y demos cobertura al mismo por parte del Gobierno no quita para que nosotros queramos compartir la autoría con el resto de los grupos parlamentarios, porque creemos que el texto lo merece y que la materia que regula también. En definitiva hemos realizado un trabajo creo que lo suficientemente profundo como para que nos quedemos tranquilos con el texto que esta mañana vamos a aprobar. **(Aplausos.— El señor Segura Clavell pide la palabra).**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, ¿por qué razón me pide la palabra?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, si es posible un par de minutos para hacer una matización.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene un minuto.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, el Grupo Parlamentario Socialista no puede coincidir con manifestaciones del señor Ayala como concretamente las referidas al título I. En el título I nosotros hemos cruzado los artículos recogidos en la nueva Ley de Puertos del Estado y en la Ley de Medio Marino y hemos introducido dos capítulos: uno vinculado con un cuerpo conjunto al salvamento de vidas en la mar, y otro vinculado a la lucha contra la contaminación marina ambiental, que nos parece fundamental. En segundo lugar, señorías, muchos de los diputados que nos encontramos aquí tenemos una inmensa sensibilidad ante lo que está ocurriendo en la mar, como ha ocurrido ayer, en que una embarcación con cuatrocientas personas a bordo, en aguas próximas a la isla de Lampedusa, experimentó la tragedia que ha experimentado. Nosotros estamos planteando que, si bien es cierto que el Servicio Marítimo de la Guardia Civil tiene competencias para navegar en las aguas territoriales las 12 millas contadas desde la línea de base del litoral, sin embargo sin tener competencia jurídica reconocida internacionalmente, a 100 millas del sur de la isla de Tenerife o de Gran Canaria salvan vidas dentro de esa lámina de agua de 1.000.000 de kilómetros cuadrados que tiene asignado el Reino de España por el convenio SAR, la llamada zona SAR Canarias, zona de salvamento y rescate. Queremos darle un corpus jurídico al Servicio Marítimo de la Guardia Civil. Por eso reiteramos, y me satisface, si no he entendido mal, que el Grupo Parlamentario Popular recoja nuestras dos enmiendas, la 128 y la 266, reconociendo el papel jurídico que corresponde a esta embarcación. No lo he captado suficientemente, por eso pido matización, porque de ello va a depender el voto singular en esas enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, en primer lugar, una omisión que he cometido anteriormente por la que pido disculpas, fundamentalmente a los dos grupos parlamentarios afectados. Habíamos aceptado, y no constaba en la ponencia por razones de cortesía parlamentaria, las enmiendas 4

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 19

y 11 del Grupo Parlamentario de UPyD y además habíamos ofrecido dos textos alternativos a la 6 y a la 8. En conversaciones anteriores el texto alternativo ofrecido a la 6, del que haré cumplida remisión a la Mesa, ha sido aceptado por parte del Grupo de UPyD, y a la 8 parece que no acepta el texto alternativo. Por tanto no la podíamos aprobar. La enmienda 18 del Grupo Vasco también se ha aceptado en sus términos, y no constaba en el dictamen de la ponencia.

En cuanto a las manifestaciones del señor Segura evidentemente la sensibilidad con respecto a la Guardia Civil creo que este grupo no tiene que acreditarla más veces. Por lo tanto está claro que se tiene, se acepta, y de esa manera así queremos que quede reflejado. Hemos señalado que hemos admitido la enmienda 266, pero no la 128, señor Segura, solo la 266 en sus propios términos, y tal y como consta en el texto de la ponencia. Por último, señor Segura, me gustaría hacerle una referencia a que cuando usted trata de incorporar textos de los convenios internacionales en una ley nacional estamos vulnerando los principios de la legislación. En concreto ha hecho usted una defensa del pasaje, y lo ha vuelto a repetir ahora, que corresponde a su enmienda 242, pero ya le he manifestado —y por lo visto debe quedar también reflejado en el «Diario de Sesiones» por su insistencia— que hay un reglamento de la Unión Europea, el 1.177 de 2010, que recoge los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables, por el que se modifica el reglamento de 2004, y no creo que debamos establecer en España un régimen diferenciado. Si la Unión Europea establece con trasposición directa, es decir, con obligatoriedad unos derechos de los pasajeros que viajan por mar, la referencia a dicho reglamento es suficiente, porque una posterior modificación de dicho reglamento llevaría a dejar obsoleto un texto que hayamos incorporados en nuestra ley marítima. Por tanto creemos con toda sinceridad que no hay mayor sensibilidad hacia el pasaje, no hay mayor dedicación a cuidar de su situación por incorporar un listado de derechos que ya son aplicables a España por mor de un reglamento de la Unión Europea que puede ser modificado y dejar obsoleta nuestra ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Olabarria.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Intervendré con brevedad, señor presidente, solo a efectos de fijar la posición en relación a las enmiendas defendidas y fundamentalmente al dictamen. Señor Ayala, es tan omnicompreensiva la regulación de este proyecto de ley que cada título lo podrían haber llamado al primero, el Génesis, al segundo, el Deuteronomio, al tercero, la Hermenéutica, y el Apocalipsis al cuarto. Esto es la santa Biblia de la navegación marítima sin excepción ni exclusión de ninguna materia. Entre tantas tiene que comprender que algunas afectan a competencias de naturaleza exclusiva, a pesar del informe pertinente. Por cierto, reconozco que sus servicios han redactado otras competencias de desarrollo legislativo y ejecución, y otras de mera ejecución de la legislación del Estado, de los tres ámbitos o títulos competenciales. Hay muchas. Yo le he indicado en mis enmiendas cuáles son. Le agradezco la aceptación de una enmienda de las más de veinte de mi grupo parlamentario. De cero a uno no sé cuánto es todavía, no tengo conocimientos de matemática binaria para saber cuánto ha mejorado nuestra posición respecto a lo que es habitual, que es la aceptación de cero en otras leyes. Hemos mejorado y alguien que sepa de conceptos binarios nos explicará cuánto. Pero esto no es suficiente. Es una mención de naturaleza técnico jurídica respecto a la fundamentación necesaria para las resoluciones administrativas, y no nos satisface. Señor Ayala, agradezco mucho el esfuerzo que han hecho los técnicos del Partido Popular, ustedes mismos, y el ministerio. Es un trabajo ímprobo y en términos generales está muy bien configurado. Aquí hay derecho privado, derecho público, derecho cuasi público. Aquí se afecta no solo al Código de Comercio del siglo XIX, sino a las ordenanzas del puerto de Bilbao, muy anteriores, de las que dimana en materia marítima el Código Mercantil, tal como lo entendemos. Prácticamente se afecta a todo: a la seguridad, a la navegación en tiempos de guerra, a la navegación en tiempos de paz, a la pesca, a las competencias fluviales, a la estructura de los puertos. Desde esa perspectiva desafortunadamente mi grupo parlamentario no va a poder apoyar un proyecto de ley, por otra parte tan bien redactado y tan importante para el futuro. Nos da mucha pena.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: El Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) va a solicitar votación separada para poder votar en contra de algunos aspectos del dictamen de este proyecto de ley. En primer lugar, votaremos en contra del artículo 128, sobre constitución de la hipoteca naval. Lamentamos las argumentaciones que se han dado; no las compartimos. Entendemos que, por razones de seguridad

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 20

jurídica y para fortalecer esa mayor garantía que todo acreedor hipotecario precisa, aquello que va a inscribirse en un registro debe contar con ese documento público previo. Nos mantenemos en ello y por tanto, al no haberse aceptado nuestra enmienda 87, votaremos en contra del artículo 128.

También pedimos votación separada para votar en contra del capítulo IV del título VI, sobre bienes naufragados o hundidos. No se han atendido nuestras enmiendas 99, 100, 101, 102, 103 y 104, sobre la necesidad de autorizar por parte de las comunidades autónomas las intervenciones arqueológicas subacuáticas. Me he referido a esto durante la defensa de la enmienda y no voy a profundizar más en ello, pero quiero que quede constancia en la votación.

Votaremos en contra de la disposición final octava, sobre buques históricos y réplicas —antes era la disposición final novena—, porque queríamos introducir la posibilidad de que los bienes declarados de interés patrimonial por las comunidades autónomas puedan gozar de un régimen especial de carácter fiscal y de exención de tasas. Esto no se ha reconocido y por tanto votaremos en contra de esta disposición final octava.

En cuanto a la enmienda transaccional que hoy se nos ofrece por parte del señor Ayala a la enmienda 08, aceptamos esa transacción sobre todo porque introduce, tal y como pedía Convergència i Unió, el concepto de subasta notarial ante esa futura regulación de las embarcaciones abandonadas. A pesar de que no es la solución idónea para Convergència i Unió, confiamos en la palabra del grupo mayoritario de que en seis meses ese proyecto de ley estará presentado ante las Cortes Generales, tal y como va a incorporar hoy esta futura ley de navegación marítima.

Señor presidente, votaremos en contra de estos aspectos y no podemos apoyar el conjunto del proyecto. Nos abstendremos por las mismas razones que estaba defendiendo el señor Olabarría en el sentido de que nos hubiera gustado un mayor grado de aproximación vía enmiendas al articulado. Esperemos que pueda darse en el Senado; por tanto, no tiramos la toalla y apelamos a la negociación futura en la Cámara Alta para ver si podemos llegar a un grado de acuerdo mayor.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que la enmienda 108 del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió queda retirada y se acepta la transaccional propuesta por el Grupo Popular. Tengo que preguntar al Grupo Socialista si hace lo mismo o no en relación con las enmiendas 259 a 262 en cuanto a la disposición adicional duodécima, la enmienda 219 del Grupo Socialista que afecta al artículo 160 y la enmienda 271. ¿Las retiran sus señorías o se votan con independencia de la transaccional?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Entregaré ahora al letrado las enmiendas que queremos que se voten.

El señor **PRESIDENTE**: Correcto, señoría.

Lo mismo le pregunto al Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia en relación con las enmiendas números 6 y 8. Les ruego que nos lo comuniquen.

Señorías, suspendemos la sesión hasta las once y cuarto, es decir, diez minutos, para ordenar la votación. **(Pausa)**.

Señorías, reanudamos la sesión. Vamos a someter a votación las enmiendas presentadas al proyecto de ley de navegación marítima.

Enmiendas presentadas por el Grupo Mixto.

Enmienda número 2.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 24; abstenciones, 10.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Vasco. Las votaremos en tres bloques. En primer lugar, las números 13 a 17 y 20 a 25.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 24.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmienda número 19, también del Grupo Parlamentario Vasco.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Por último, en un solo bloque, el resto de enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Vasco.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 21

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 23; abstenciones, 10.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia. Las votaremos en dos bloques. En primer lugar, las enmiendas 3, 5 a 10 y 12.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Disculpe, señor presidente. Hemos votado de la 5 a la 10. Me imagino que se habrá retirado la 6. La 6 tiene un texto alternativo aceptado y por tanto debería haberse retirado. Tampoco se ha manifestado el señor Martínez Gorriarán sobre la 8.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, como el señor Martínez Gorriarán no se ha manifestado, le damos la oportunidad de que lo haga ahora.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: La 6 debería ser retirada porque está transaccionada y la 8 la mantenemos.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a repetir la votación para que no quede ningún genero de dudas. Votamos las enmiendas 3, 5, 7 a 10 y 12.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 23; abstenciones, 2.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos el resto de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 23; abstenciones, 4.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural. Las votaremos en tres grupos. En primer lugar votamos las enmiendas 74 y 75.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmienda número 76.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 23; abstenciones, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. **(El señor Villarrubia Mediavilla pide la palabra).** Dígame, señor Villarrubia.

El señor **VILLARRUBIA MEDIAVILLA**: Señor presidente, no quiero interrumpir, pero creo que está contando 3 votos menos. Está diciendo que a favor 12 y son 15. En la primera votación éramos 12, pero hace ya unas cuantas votaciones que estamos 13. Lo digo para que los cuente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere su señoría que repitamos la votación?

El señor **VILLARRUBIA MEDIAVILLA**: No, no pretendemos interrumpir pero, si les parece bien, que luego se anote.

El señor **PRESIDENTE**: Repitamos esta última votación.

Enmienda 76, del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Resto de enmiendas del Grupo Parlamentario de La Izquierda Plural.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 22

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23; abstenciones, 4.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió.

La enmienda 108 está retirada dado que se acepta la transaccional presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Votamos las enmiendas de este grupo en tres bloques. En primer lugar, enmiendas 79 a 81.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas números 83, 86, 88, 91, 97, 99, 100, 101 y 102 a 105.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 25.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas 84, 87, 89, 90, 92 a 96, 98 y 106.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 24; abstenciones, 1.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Resto de enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 23; abstenciones, 14.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista. Enmienda número 128.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 2.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmiendas números 182, 259 a 262, 265, 267 y 269 a 271.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 2.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Resto de enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra).**

Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, creemos que las enmiendas 259 a 262 que hemos sometido a votación estaban retiradas con la transaccional que hemos ofrecido relativa al abandono del buque.

El señor **PRESIDENTE**: Pero no las han retirado, señoría.

Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: No están retiradas.

El señor **PRESIDENTE**: No están retiradas, por eso se han sometido a votación. ¿Anulamos esa votación?

El señor **JANÉ I GUASCH**: Si es que no están asumidas, pediría que se votaran separadamente las enmiendas 259 a 262.

El señor **PRESIDENTE**: Anulamos pues la última votación y procedemos a someter a votación, en primer lugar, las enmiendas 182, 265, 267 y 269 a 271.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 23.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 23

Votamos las enmiendas 259 a 262 separadamente, como se ha pedido.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 23.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Resto de enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 3.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos ahora las enmiendas transaccionales, y lo haremos en cinco bloques. Enmienda transaccional a la enmienda 108 del Grupo de Convergència i Unió y enmiendas transaccionales a las enmiendas 259 a 262 del Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dijo**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas por unanimidad.

Enmienda transaccional a la enmienda 219 del Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Enmienda transaccional a la enmienda 271 del Grupo Socialista.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Enmienda transaccional a la enmienda número 6 del Grupo de Unión Progreso y Democracia.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Por último, enmienda transaccional a la enmienda número 8, también del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Finalmente votaremos texto del informe; lo votaremos en cuatro partes. En primer lugar, artículo 101.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; en contra, 2; abstenciones, 2.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos la disposición adicional tercera.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 2; abstenciones, 15.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el artículo 128, el capítulo IV del título VI y la disposición final octava.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 4; abstenciones, 13.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Por último, votamos el resto del informe con las enmiendas que han sido aceptadas, bien sean enmiendas parciales, bien sean enmiendas transaccionales. Es decir, votamos el resto del informe con esas modificaciones.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 2; abstenciones, 15.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 566

13 de mayo de 2014

Pág. 24

Señorías, les recuerdo que a las doce tenemos una nueva sesión de la Comisión de Justicia con la presencia del presidente del Consejo General del Poder Judicial. Ruego a los señores portavoces y miembros de la Mesa que se acerquen de forma inmediata.

Sin más, se levanta la sesión.

**Eran las once y cuarenta y cinco minutos de la mañana.**

cve: DSCD-10-CO-566