



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 50

I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

Proyecto de Ley de Navegación Marítima.
(621/000070)

(Cong. Diputados, Serie A, núm. 73
Núm. exp. 121/000073)

ENMIENDAS

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan 50 enmiendas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Senado, 9 de junio de 2014.—**Jesús Enrique Iglesias Fernández y José Manuel Mariscal Cifuentes.**

ENMIENDA NÚM. 1

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Preámbulo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir en el párrafo 16, a continuación de «... tanto en el Convenio Internacional de... como en el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (CTM o MLC 2006), todos ellos vigentes» el siguiente texto:

«Este último Convenio, que entró en vigor en España el día 20 de agosto de 2013, exige para su debida aplicación el rango de Ley para determinadas cláusulas obligatorias permitiendo en otras una mayor flexibilidad aunque obligando en estos casos a consultar previamente con las organizaciones representativas de armadores y gente de mar. El hecho, por otra parte, de que el presente Proyecto se proponga una reforma amplia del Derecho Marítimo español contemplando, como se señala en la Parte I de esta Exposición de Motivos, “todos sus aspectos” y acometiendo una renovación que responda a la

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 51

“imprescindible coordinación con el Derecho Marítimo Internacional” obliga a recoger en el texto legislativo aquellas materias que vienen exigidas por el citado Convenio (BOE del 22 de enero de 2013) o cuya inclusión en la futura Ley sea recomendable a efectos de la mencionada integración del ordenamiento marítimo español.»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 2

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 3. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 52

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 3

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 6**.

ENMIENDA

De adición.

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

Artículo 7. Administración marítima.

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

JUSTIFICACIÓN

Clarificación del marco competencial que se recupera del anterior proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 4

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 11**.

ENMIENDA

De modificación.

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

Artículo 11. Polizones.

1. El capitán de cualquier buque que se dirija a puerto español deberá informar a la Administración Marítima con la antelación suficiente de la presencia de polizones a bordo. Igualmente deberá adoptar las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 53

medidas oportunas para mantenerlos a bordo en condiciones dignas hasta su llegada a puerto en el en el que serán entregados a las Autoridades competentes.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 5

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 14.3**.

ENMIENDA

De adición.

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

« , alejándolo a aguas fuera del mar territorial.»

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 6

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 15.2**.

ENMIENDA

De adición.

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 54

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 7

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 16.2**.

ENMIENDA

De modificación.

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

«Autoridad Portuaria correspondiente».

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 8

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 18**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo 19 nuevo, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

Artículo nuevo. Incumplimiento de las normas de despacho.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 55

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 9

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 18**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo 20 nuevo, al final del segundo capítulo, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

Artículo nuevo. Dotaciones de seguridad.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 56

ENMIENDA NÚM. 10

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 18**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo 21 nuevo, al final del segundo capítulo, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

Artículo nuevo. Control por la Administración marítima.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Dentro del régimen general del navegación es necesario clarificar el marco competencial, y en este caso, regular expresamente las competencias en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación corresponde ejercerlas a la Administración marítima. Además se especifica que tiene atribuidas las competencias de intervención, visita e inspección a bordo, detención y sancionadoras previstas en las Leyes y en los Tratados aplicables en España.

ENMIENDA NÚM. 11

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 18**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo 22 nuevo, al final del segundo capítulo, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

Artículo nuevo. Intervención ante naufragios potenciales.

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

2. Incumplido el requerimiento a que se refiere el apartado anterior, la Autoridad Portuaria podrá proceder a trasladar el buque o su carga, o a la varada, desguace o hundimiento de aquel en un lugar

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 57

autorizado por los Convenios Internacionales aplicables y en el que no perjudique la navegación o el medio ambiente, siendo los gastos por cuenta del armador o titular del artefacto, según corresponda.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 12

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 18**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo 23 nuevo, al final del segundo capítulo del Título I, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

Artículo nuevo. Desguace de buques.

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

2. En todo caso se exigirá la baja previa en la matrícula, así como la constitución de garantía suficiente para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables, a las instalaciones portuarias o al medio ambiente, y por remoción de sus restos y la limpieza del área donde se efectúen las operaciones.

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 13

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 18**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 58

Artículo 24 nuevo, al final del segundo capítulo del Título I, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 14

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 23.1**.

ENMIENDA

De adición.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Incluir la prevención de la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 15

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 32**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 59

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 16

De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Concepto de contaminación.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 60

ENMIENDA NÚM. 17

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Contaminación operacional.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 18

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Contaminación por vertimiento.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 61

ENMIENDA NÚM. 19

De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Contaminación accidental.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 20

De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Prohibición general de contaminación.

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 62

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 21

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Excepciones de fuerza mayor.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 22

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Deberes de la Administración marítima.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 63

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 23

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 24

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 64

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 25

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Planes de emergencia a bordo.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 26

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 65

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Obligación de notificar actos de contaminación.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 27

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Colaboración internacional.

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 66

ENMIENDA NÚM. 28

De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Entrada o salida de buques potencialmente contaminantes.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 29

De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

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

Artículo nuevo. Servicios públicos de búsqueda y salvamento marítimo.

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 67

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 30

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

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

Artículo nuevo. Planes nacionales de salvamento.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 31

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

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

Artículo nuevo. Documentación de salvamento a bordo.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 68

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 32

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

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

Artículo nuevo. Empleo de señales de socorro.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 33

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

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

Artículo nuevo. Facilitación del empleo de medios extranjeros.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 69

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 34

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

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

Artículo nuevo. Investigación de siniestros.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 35

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

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

CAPÍTULO VII

De la lucha contra la contaminación

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 36

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Capítulo VIII (nuevo), quedando redactado como sigue:

CAPÍTULO VIII

De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 37

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 104**.

ENMIENDA

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 71

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

Artículo 104. Inspección de buques extranjeros.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 38

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 160**.

ENMIENDA

De modificación.

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

Artículo 160. Clasificación del personal de a bordo.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 39

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 162**.

ENMIENDA

De supresión.

Artículo 162. Nacionalidad de las dotaciones. Se propone la supresión del segundo párrafo, del artículo 162.

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 40

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 168.2**.

ENMIENDA

De adición.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 41

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 169**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo con el siguiente texto:

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 42

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 172**.

ENMIENDA

De modificación.

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

Artículo 172. Nombramiento y cese.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 43

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 329.1**.

ENMIENDA

De adición.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 74

ENMIENDA NÚM. 44

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 357**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir al final el siguiente texto:

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 45

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 382.2**.

ENMIENDA

De modificación.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

Este órgano debería tener competencias para visar toda actividad a desarrollar en las aguas bajo soberanía y jurisdicción españolas, dando cumplida cuenta de lo que la Estrategia de Seguridad Marítima establece, identificando órganos responsables, buscando evitar con ello nefastas autorizaciones como las

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 75

recibidas por Odyssey o por los implicados en la Operación Bahía, y permitiendo reaccionar ex ante frente a presencias indeseables en nuestras aguas (como las de 2012 y 2013 en el Mar de Alborán o las costas gallegas).

ENMIENDA NÚM. 46

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 382.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Artículo 382.2. Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 382, dónde dice «la Armada», deberá sustituirse por el siguiente texto:

«Conjunta de la Armada y los Ministerios competentes».

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 47

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 382.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 382, dónde dice «Ministerio de Defensa», deberá sustituirse por el siguiente texto:

«Centro Estatal de Actividades Submarinas».

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la anterior enmienda.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 76

ENMIENDA NÚM. 48

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 382.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 382, dónde dice « y el Ministerio de Defensa», deberá sustituirse por el siguiente texto:

«... y de forma coordinada por el Ministerio de Defensa y los Ministerios competentes.»

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 49

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda al **Artículo 384**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone añadir al final el siguiente texto:

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 50

**De don Jesús Enrique Iglesias Fernández (GPMX)
y de don José Manuel Mariscal Cifuentes (GPMX)**

El Senador Jesús Enrique Iglesias Fernández, IU (GPMX) y el Senador José Manuel Mariscal Cifuentes, IU (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Disposición Adicional Nueva, quedando redactada como sigue:

Creación del Centro Estatal de Actividades Submarinas.

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con anteriores enmiendas.

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 28 enmiendas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Senado, 9 de junio de 2014.—El Portavoz, **Josep Lluís Cleries i González**.

ENMIENDA NÚM. 51 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 11.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 11. Polizones.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 52 Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 56**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 78

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 56. Buque.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 53

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 60.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 60. Naturaleza e identificación del buque.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 54

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 69.2**.

ENMIENDA

De supresión.

Suprimir «reglamentariamente se podrá excluir de la obligación de la inscripción en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles determinadas embarcaciones y artefactos que ya estuvieran matriculados o inscritos en otras listas o registros» del apartado 2 al artículo 69 del Proyecto de ley de Navegación Marítima.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 79

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 55

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 69.2**.

ENMIENDA

De adición.

Redacción que se propone:

Artículo 69. Bienes inscribibles.

«2. (nuevo párrafo) De igual forma será potestativa la inscripción de las embarcaciones y buques destinados a la navegación de recreo o deportiva.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto establecer que será potestativa la inscripción de las embarcaciones y buques destinados a la navegación de recreo o deportivo, ya que el hecho de obligar a la inscripción en el registro de bienes muebles a las embarcaciones de recreo puede suponer una pérdida total de competitividad de nuestro registro incluso para los armadores españoles, los cuales optarían por abanderar sus embarcaciones en registros europeos.

ENMIENDA NÚM. 56

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 73**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 73. Principio de Titulación Pública.

«1. La inscripción en el Registro se practicará en virtud de escritura pública, póliza intervenida por Notario, resolución judicial firme o documento administrativo expedido por funcionario con facultades suficientes por razón de su cargo.

2. El Notario español o Cónsul de España en el extranjero que autorice una escritura pública o intervenga una póliza relativa a buques, embarcaciones o artefactos navales deberá obtener de la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles, con carácter previo al otorgamiento, la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas y deberá presentarla, directamente o por testimonio, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezcan.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto introducir la posibilidad de que la póliza intervenida por Notario tuviera acceso al Registro de Bienes Muebles.

ENMIENDA NÚM. 57

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 94**.

ENMIENDA

De adición.

Redacción que se propone:

Artículo 94. Cambio temporal de pabellón.

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 58

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 128**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 128. Constitución de la hipoteca.

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 59

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 160**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 160. Clasificación del Personal de a bordo.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 60

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 189**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 189. Forma del contrato.

«1. El contrato de arrendamiento de buque constará por escrito. No obstante, cuando se pretenda su inscripción en el Registro de Bienes Muebles deberá constar en escritura pública.»

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 61

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 190**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 190. Oponibilidad frente a terceros.

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

De un lado, mediante el control eficaz de la legalidad de los actos que se autoricen, reduciendo sus motivos de ineficacia. De otro, fortaleciendo la información que se publica en tal registro, decantada por el previo control notarial, al convertirlo en un recurso eficaz para eliminar asimetrías informativas que

provoquen un funcionamiento imperfecto de este mercado y, en consecuencia, una reducción de su importancia en términos económicos.

ENMIENDA NÚM. 62

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 212.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 212. Porteador contractual y porteador efectivo.

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 63

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 278.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 278. Apartado 1 Porteador contractual y porteador efectivo.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 84

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 64

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda alternativa al **Artículo 278.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 278. Apartado 2 Porteador contractual y porteador efectivo.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 65

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 278.2**.

ENMIENDA

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

El apartado 2 del artículo 278, es incongruente con el contenido del artículo 275 del Código de Comercio, artículo no derogado, y que no identifica a los comisionistas a que se refiere con los que en las

Reglas de Rotterdam se califican como partes ejecutantes de un transporte total o parcialmente marítimo, y que son los verdaderos transportistas contratantes o comisionistas de transporte.

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

ENMIENDA NÚM. 66

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 322**.

ENMIENDA

De adición.

Adicionar un nuevo párrafo al apartado 1 el artículo 322 del Proyecto de ley de Navegación Marítima.

Redacción que se propone:

Artículo 322. Responsabilidad por daños o las mercancías.

1. (...).

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 67

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 323**.

ENMIENDA

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 86

que de entrada la norma administrativa excluye que el consignatario pueda efectuar actividades portuarias de manipulación de mercancías.

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

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

ENMIENDA NÚM. 68

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 324**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 324. Actuación como transitario.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 69

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 338**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 87

Adicionar un nuevo artículo 338 Bis del Proyecto de ley de Navegación Marítima.

Redacción que se propone:

Artículo 338 Bis. (nuevo). Transitario marítimo.

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

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

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

3. Cuando el transitario se haya de subrogar en las responsabilidades de los armadores o navieros por haber contratado en nombre propio el transporte marítimo, tendrá derecho a que quede limitada su responsabilidad en los mismos términos en que quede la de los armadores o navieros de acuerdo con los artículos 392 a 395 de esta Ley.

A los efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, mientras no quede definitivamente fijada en el correspondiente procedimiento la indemnización por responsabilidad de los armadores o navieros, deberán suspenderse cualesquiera reclamaciones, judiciales o no, que se entablen contra el transitario para hacer efectiva su responsabilidad como subrogado en la de los armadores o navieros.»

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 70

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 370. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Redacción que se propone:

Artículo 370. Obligación de notificación.

3. (nuevo) Cualquier hallazgo de interés cultural o patrimonial deberá notificarse al órgano competente en materia cultural.

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 71

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 376**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 376. Operaciones de exploración.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene como objeto preservar las competencias de las comunidades autónomas en la materia.

ENMIENDA NÚM. 72

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 377**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 377. Operaciones de extracción.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 73

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 380**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

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

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 74

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 382.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 382. Buques de Estado naufragados o hundidos.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Se presenta esta enmienda por dos motivos:

En primer lugar se propone esta enmienda en aras de preservar las competencias de las Comunidades Autónomas. No estamos de acuerdo en que se atribuya competencias plenas a la Armada, para la autorización de las intervenciones arqueológicas en pecios de buques de Estado, ya que corresponde a

las Comunidades Autónomas la competencia para autorizar las intervenciones arqueológicas en los pecios correspondientes a buques de Estado, pues la titularidad del buque no afecta el ejercicio de las competencias sobre el mismo.

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

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

ENMIENDA NÚM. 75

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 382.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Artículo 382. Buques de Estado naufragados o hundidos.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Se presenta esta enmienda por diversos motivos:

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 76

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional octava.2.**

ENMIENDA

De modificación.

Redacción que se propone:

Disposición Adicional Novena. Buques históricos y replicas.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 77

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición transitoria nueva.**

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 92

Redacción que se propone:

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

«Primero. Declaración de abandono de embarcación.

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

El Notario, recibida la solicitud deberá:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 93

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

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

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

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

— Cuando el propietario o armador no comparezca ante el Notario en el plazo concedido, el Notario procederá a la inspección visual de la embarcación y a levantar un Acta de presencia, con la finalidad de que quede acreditado su estado. A instancia del solicitante, se incorporará al Acta un informe elaborado por perito sobre el estado y valoración real de la embarcación.

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

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

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

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

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

7. El Acta tendrá el carácter de título ejecutivo, de conformidad con lo previsto en el artículo 517.2.º de la Ley 1/200, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

Segundo. Subasta notarial de embarcaciones abandonadas.

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

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

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

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

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

d. Los lugares en que deba anunciarse la subasta.

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

- f. El lugar, día y hora de celebración de la subasta.
- g. El plazo en el que debe completarse el pago del precio.
- h. Cuantas otras condiciones o extremos lícitos considero oportuno el promotor de la subasta.

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

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

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

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

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

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

Tercero. Subasta electrónica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 95

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

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

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

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

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

Cuarto. Subasta mediante sobres cerrados.

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

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

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

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

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

d) El procedimiento de subasta.

e) El plazo para presentación de sobres cerrados.

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 78

Del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU)

El Grupo Parlamentario Catalán en el Senado *Convergència i Unió* (GPCIU), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final tercera. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Redacción que se propone:

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

Cinco Bis (nuevo). Se modifica el artículo 310.2.b del RD Legislativo 2/2011 que quedará redactado en los siguientes términos:

Artículo 310. Responsables.

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

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

JUSTIFICACIÓN

Al acometer este proyecto una revisión de varios aspectos de la responsabilidad del armador, parece un momento idóneo para enmendar ese texto.

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 111 enmiendas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Senado, 9 de junio de 2014.—El Portavoz, **José Montilla Aguilera.**

ENMIENDA NÚM. 79

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo.**

ENMIENDA

De adición.

Preámbulo.

Apartado V. Cuarto párrafo, in fine.

Añadir al final de la redacción dada al párrafo cuarto del apartado V del Preámbulo el siguiente texto:

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

Gráficamente, si como es sabido, la fatiga de las tripulaciones es una de las causas principales de los accidentes marítimos ninguna Ley de Navegación Marítima actual debería dejar al margen todo lo referente a su evitación y prevención mediante condiciones de trabajo decentes.

ENMIENDA NÚM. 80 Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 3. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 3, en los siguientes términos:

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

/.../

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 81 Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 7.2**.

ENMIENDA

De modificación.

En la redacción dada al apartado 2 del artículo 7, se propone sustituir el concepto «Administración portuaria» por el de «Administración marítima».

JUSTIFICACIÓN

Mejor delimitación del ámbito competencial.

ENMIENDA NÚM. 82 Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 8.1**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 8 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 8. Cierre de puertos.

/.../

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

JUSTIFICACIÓN

Mejor delimitación del ámbito competencial.

ENMIENDA NÚM. 83

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 9**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se modifica la redacción dada al artículo 9 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 9. Arribada forzosa.

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 84

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 10.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al apartado 2 del artículo 10 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 10. Agente de buques nacionales.

/.../

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 85

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 13**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se modifica la redacción dada al artículo 13 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 13. Buques de propulsión nuclear.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Trasposición de los artículos 22 y 23 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 86

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 15.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 15 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 15. Mercancías peligrosas.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 87

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo II**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo II del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Dotaciones de seguridad y maniobras obligatorias.

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 102

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 88

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo II.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo II del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Control por la Administración marítima.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 89

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo II.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo II del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Intervención ante naufragios potenciales.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 90

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo II.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo II del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Incumplimiento de las normas de despacho.

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Necesario sistema sancionador.

ENMIENDA NÚM. 91

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 22.4.**

ENMIENDA

De modificación.

En la redacción dada al apartado 4 del artículo 22, se propone sustituir la palabra «embarcaciones» por la de «buques».

JUSTIFICACIÓN

La denominación de buque resulta más general.

ENMIENDA NÚM. 92

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo III**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo III del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Indemnización por daños al dominio público marítimo-terrestre y portuario.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Exigencia de responsabilidades por daños causados en el dominio público y garantía de cumplimiento de las mismas.

ENMIENDA NÚM. 93

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 36**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 36 bis con la siguiente redacción:

Artículo 36 bis. Seguro de responsabilidad civil.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 94

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 37. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado al artículo 37 con la siguiente redacción:

Artículo 37. Derecho de paso inocente.

/.../

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 95

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 37. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado al artículo 37 con la siguiente redacción:

Artículo 37. Derecho de paso inocente.

/.../

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 96

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 38**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se modifica la redacción dada al artículo 38 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 38. Cumplimiento de leyes y reglamentos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

g. Cualquier acto de contaminación intencional y grave;

h. Cualesquiera actividades de pesca;

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

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Clarificar el concepto de «paso inocente» y el de la pérdida de tal calificación por parte de un buque, y todo ello de acuerdo con los contenidos de los artículos 19, 20 y 21 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 97

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 42**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se modifica la redacción dada al artículo 42 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 42. Suspensión del paso inocente.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Trasposición del artículo 25 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 98

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 44**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se modifica la redacción dada al artículo 44 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 44. Ejercicio de la jurisdicción penal.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 108

2. Los órganos jurisdiccionales españoles competentes podrán ordenar detenciones o realizar investigaciones a bordo de un buque extranjero, en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, siempre que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores, salvo en los casos siguientes:

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 99

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo IV.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo IV del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Derecho de paso en tránsito por el Estrecho de Gibraltar.

1. Los buques de todos los Estados gozan del derecho de paso en tránsito por el Estrecho de Gibraltar.

2. Por paso en tránsito se entiende el ejercicio de la libertad de navegación exclusivamente para los fines del paso rápido e ininterrumpido por el estrecho. Ello no impedirá el paso por el estrecho para entrar en un Estado ribereño del mismo, para salir de dicho Estado o para regresar a él.

3. Cualquier actividad de un buque que no constituya un ejercicio del derecho de paso en tránsito por el estrecho quedará sujeta a las demás disposiciones aplicables en el mar territorial.

JUSTIFICACIÓN

Conveniencia de trasponer aspectos que regulan el régimen de paso en tránsito con carácter general utilizados para la navegación internacional entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva de otro país, que se recogen en los artículos 38 a 42 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 100

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo IV.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo IV del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Régimen de paso en tránsito por el Estrecho de Gibraltar.

1. Al ejercer el derecho de paso en tránsito, los buques:

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

2. El paso en tránsito por el estrecho no podrá ser suspendido en ningún caso.

JUSTIFICACIÓN

Nuevo artículo necesario para especificar las obligaciones de los buques al ejercer el derecho de paso en tránsito, de conformidad con los artículos 39, 40, 41 y 44 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 101

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 48.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de cuatro nuevos párrafos al artículo 48 con la siguiente redacción:

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

/.../

Nuevo párrafo. Los buques de guerra y los de Estado especialmente autorizados podrán emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades españolas competentes tengan motivos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 110

fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de España en las aguas bajo su soberanía o jurisdicción. La persecución habrá de empezar mientras el buque o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua, y solo podrá ser continuada fuera del mar territorial o de la zona contigua si no ha sido interrumpida.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Introducción de los puntos 2, 3, 4 y 5 en desarrollo del contenido de los artículos 110 y 111 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 102

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la introducción, dentro del Título I, de un nuevo Capítulo VII bajo la siguiente rúbrica «De la lucha contra la contaminación».

JUSTIFICACIÓN

Las motivaciones recogidas a continuación justifican la introducción de este nuevo Capítulo dentro del Título I.

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

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

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

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

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowit colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

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

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

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

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

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

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

Los fallos humanos según ha sido puesto de manifiesto en la OMI (Organización Marítima Internacional) constituyen más del 90 por 100 de los accidentes en la mar. Pueden atribuirse a la baja preparación de algunos miembros de la tripulación, contratados en condiciones infrahumana, a la permisividad de las Sociedades de Clasificación, a la escasez de efectivos de la Inspección de los Estados, a la falta de

controles en muchos puertos y en definitiva, al desmedido ánimo de lucro de operadores marítimos sin escrúpulos que han reemplazado a los antiguos armadores.

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

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

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

Mejora técnica en coherencia con las siguientes propuestas de enmienda de este grupo parlamentario.

ENMIENDA NÚM. 103

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Concepto de contaminación.

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 104

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Contaminación operacional.

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 105

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Contaminación por vertimiento.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 106

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Contaminación accidental.

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 107

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Prohibición general de contaminación.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 108

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 115

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Excepciones de fuerza mayor.

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

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 109

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Deberes de la Administración marítima.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 110

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Contaminación derivada de la explotación de recursos naturales en la mar.

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 111

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Planes de preparación y lucha contra la contaminación.

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

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

Este plan se podrá coordinar con el plan nacional de salvamento previsto en el artículo (nuevo, relativo a la «Colaboración internacional») esta Ley, en los términos previstos en la legislación aplicable.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 112

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Planes de emergencia a bordo.

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

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 113

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Obligación de notificar actos de contaminación.

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

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 114

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Colaboración internacional.

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 115

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Entrada o salida de buques potencialmente contaminantes.

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

2. En cuanto a la salida se estará a lo previsto para las inspecciones de seguridad del buque en los artículos 147 a 155 de la presente Ley.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 116

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Sobre infracción de las normas sobre contaminación marina causada por buques.

1. Si un buque extranjero navega por la Zona Económica Exclusiva y hubiera motivos fundados para creer que ha cometido una infracción en dicha zona de leyes y reglamentos en materia de contaminación causada por buques, los buques de vigilancia españoles podrán pedirle información sobre su identidad y su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente, y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si ha cometido una infracción.

2. Cuando el buque se niegue a facilitar la información requerida o la información facilitada esté en manifiesta contradicción con la situación fáctica evidente, y como consecuencia de la infracción se hubiera producido una descarga importante que cause o amenace con causar una contaminación considerable del medio marino, los buques de vigilancia podrán realizar una inspección física del buque.

3. Cuando existan pruebas de que el buque ha cometido una infracción que haya tenido como resultado una descarga que cause o amenace con causar graves daños a las costas españolas, a sus intereses conexos o a los recursos naturales de la Zona Económica Exclusiva, se podrá iniciar un procedimiento contra dicho buque, incluida su retención, si las pruebas lo justificaran.

4. Las autoridades marítimas españolas no retendrán los buques extranjeros más tiempo del que sea imprescindible para realizar la inspección. Si ésta revelara que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos aplicables, se iniciará el correspondiente procedimiento. El buque deberá ser liberado sin dilación una vez constituida una fianza u otra garantía apropiada.

5. Las autoridades españolas notificarán sin dilación al Estado del pabellón —a través de sus agentes diplomático y funcionarios consulares, o directamente a la autoridad marítima, si fuera posible— las medidas que hayan tomado contra el buque y las sanciones impuestas, y le enviará los informes oficiales relativos a tales medidas.

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con los artículos 220 y 231 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 117

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la introducción, dentro del Título I, de un nuevo Capítulo VIII, bajo la siguiente rúbrica «De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar».

JUSTIFICACIÓN

Las motivaciones recogidas a continuación justifican la introducción de este nuevo Capítulo dentro del Título I.

La Constitución Española dispone que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de Marina Mercante. El marco jurídico español (Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la lucha contra la Contaminación del Medio Marino) en el ámbito del salvamento marítimo y protección del medio ambiente marino, conformado tanto por las normas de elaboración interna como por normas de origen internacional integradas en nuestro ordenamiento por los cauces prescritos en el artículo 96 de la Constitución, determina que el Reino de España habrá de adoptar las medidas que resulten necesarias para procurar un servicio de búsqueda y salvamento marítimo de protección del medio ambiente marino adecuado y eficaz.

En materia de salvamento de vidas humanas en la mar, los compromisos de origen internacional asumidos por el Estado Español proceden sustancialmente del Convenio sobre Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS 74/78), del Convenio Internacional sobre búsqueda y Salvamento (SAR 79), y de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS 1982).

Por los que se refiere a las disposiciones de origen internacional en materia de lucha contra la contaminación del medio marino, las obligaciones básicas se contienen en el Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78), en el Convenio Internacional para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, de 1976, en el Convenio para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico del Nordeste (OSPAR 1992) y en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990). Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 118

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VIII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Documentación de salvamento a bordo.

1. Los buques nacionales, excluidas las embarcaciones, deberán llevar a bordo un cuadro orgánico de ejercicios, misiones y procedimientos en materia de emergencia a bordo y evacuación del buque.
2. Los buques de pasaje nacionales que operen en rutas fijas tendrán, además, a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VIII «De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 119

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VIII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Facilitación del empleo de medios extranjeros.

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

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VIII «De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 120

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la introducción, dentro del Título I, de un nuevo Capítulo IX, bajo la siguiente rúbrica «De las facultades de interceptación, inspección y detención de buques».

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la suma de justificaciones que motivan la presentación de las nuevas enmiendas que a continuación se recogen y que se comprenden dentro de este nuevo Capítulo IX «De las facultades de interceptación, inspección y detención de buques» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 121

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Acceso a bordo y empleo de la fuerza.

1. A los efectos indicados en el artículo anterior, el personal dotado de funciones públicas de inspección o control estará facultado para acceder a los buques en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes.

2. En los supuestos en que se trate de entrada en los camarotes y surja oposición a la misma alegando la inviolabilidad del domicilio se deberá obtener la previa autorización judicial, cumpliendo del requisito previsto en el artículo 20.2 para los buques extranjeros.

3. En todo caso y de resultar ello necesario, la Administración competente podrá adoptar las medidas coercitivas que resultaren necesarias y fueren proporcionales para impedir que el buque infractor se substraiga a las obligaciones, sanciones y responsabilidades que procedan.

4. A tal efecto, podrá recabarse la colaboración de los cuerpos y fuerzas de la seguridad del Estado, quienes actuarán, conforme a lo previsto en su legislación reguladora, incluido, en su caso, el uso de las armas.

MOTIVACIÓN

En determinados casos, la administración puede, abordar o entrar en un buque para realizar determinadas actuaciones y a tal efecto podrá recabar la colaboración de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, quienes actuarán conforme a lo previsto en la legislación reguladora en vigor.

ENMIENDA NÚM. 122

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Medidas especiales a adoptar en la zona contigua.

1. De modo especial, siempre que tenga conocimiento de que un buque extranjero situado en la zona contigua ha infringido, está infringiendo o se propone infringir las leyes y reglamentos a que se refiere el artículo 35, la Administración pública competente tendrá derecho a interceptarlo, solicitar la información o realizar la inspección apropiada.

2. En caso necesario podrá adoptar las demás medidas que sean necesarias y proporcionales para prevenir o sancionar la infracción, incluida la detención y conducción a puerto.

MOTIVACIÓN

Competencia de la administración en sus actuaciones regulatorias en los tráficos marítimos en la zona contigua.

ENMIENDA NÚM. 123

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Medidas especiales en caso de contaminación.

1. En caso de contaminación o de peligro de contaminación en las costas o en las zonas españolas de navegación, la Administración competente en materia de costas o la Administración marítima, respectivamente, adoptarán todas las medidas razonables para su limpieza o para prevenir, reducir o eliminar el peligro, pudiendo recabar a tal efecto la colaboración de otros Departamentos Ministeriales, Administraciones y organismos públicos.

2. La Administración marítima podrá asimismo, en caso de urgencia, contratar con terceros la ejecución de las medidas preventivas o de limpieza, debiendo resarcir directamente a los contratantes utilizados y con independencia de que el pago pueda imputarse al importe de los avales, garantías y otros recursos obtenidos de los responsables conforme a la legislación vigente.

3. Las mismas potestades tendrá la Administración marítima en caso de contaminación por accidente producido en alta mar, siempre que, en el caso de buques extranjeros, represente un peligro de graves daños en las zonas españolas de navegación o en el litoral o que atente contra los intereses conexos.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con otras enmiendas presentadas por este mismo grupo parlamentario.

ENMIENDA NÚM. 124

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Obstaculización de vías navegables.

1. En caso de que uno o varios buques impidiesen o dificultasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable o la libre navegación por sus aguas, la Administración marítima adoptará, con carácter inmediato, todas las medidas que resulten precisas para restablecer la libre navegación afectada.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 124

2. A los efectos indicados, el Capitán del buque y todos cuantos se hallaran a bordo deberán cumplir sin demora las órdenes impartidas por la Administración so pena de responder de las sanciones que procedan, con independencia del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes a los que se crean perjudicados.

3. En caso necesario, la Administración marítima podrá proceder al traslado y detención del buque en el lugar que se determine y durante el tiempo imprescindible para que se restablezca la normalidad.

MOTIVACIÓN

Aportación de capacidad de gestión a la administración marítima con el objeto de tener garantizada la navegabilidad.

ENMIENDA NÚM. 125

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Detenciones injustificadas e indemnización.

1. La Administración marítima hará todo lo posible para evitar que los buques sufran detenciones o demoras innecesarias a causa de las medidas que se tomen de conformidad con lo previsto en este Capítulo.

2. Las detenciones o demoras innecesarias a que se refiere el apartado anterior obligarán a la Administración responsable de la medida a resarcir los daños y perjuicios que resulten probados.

JUSTIFICACIÓN

El transporte marítimo implica cumplimiento por parte del transportista de los periodos de tiempo comprometidos para la entrega de mercancías y en consecuencia la administración marítima debe proporcionar el amparo que necesita el transportista.

ENMIENDA NÚM. 126

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Ejercicio del derecho de persecución y de visita.

Los derechos de persecución y de visita se ejercerán por las causas y en la forma en que se establecen en las normas de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar y demás Convenios Internacionales que resulten de aplicación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 125

JUSTIFICACIÓN

Justificado en las normas de Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 127

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Conducción a puerto nacional.

De conformidad con las disposiciones de este Capítulo, el buque detenido podrá ser conducido al puerto español más próximo, a los efectos de realizar la pertinente instrucción para la averiguación de los hechos, imposición de la sanción y exigencia de las responsabilidades que, en su caso, correspondan.

JUSTIFICACIÓN

Cumplimiento de normas internacionales.

ENMIENDA NÚM. 128

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la introducción, dentro del Título I, de un nuevo Capítulo X, bajo la siguiente rúbrica «De las remociones».

JUSTIFICACIÓN

Las motivaciones recogidas a continuación justifican la introducción de este nuevo Capítulo dentro del Título I.

El concepto de contaminación que hemos utilizado en la elaboración de las enmiendas presentadas a este proyecto de ley se fundamenta en el concepto de contaminación contenido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM). Al igual que el artículo 1.4 de dicha convención propugnamos la prohibición general de contaminar, salvo casos de fuerza mayor. En ese ámbito integramos la regulación de las remociones o restos de naufragios. Para los que propugnamos la referida remoción desde la óptica de la seguridad en la navegación y en la evitación de la afección a los recursos naturales.

ENMIENDA NÚM. 129

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Concepto de remoción.

Se entiende por remoción o extracción de interés general la retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados o de bienes hundidos con la finalidad de remover un peligro o un inconveniente para la navegación, para la salud pública, para los recursos naturales, para el medio ambiente o para los intereses conexos de las aguas marítimas.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 130

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Régimen de remociones.

1. Las normas de este Capítulo se aplicarán a las remociones de los buques y demás bienes situados en las aguas interiores y en el mar territorial español.
2. Se aplicarán asimismo a los que se encuentren en la zona económica exclusiva cuando la remoción se efectúe por razón de protección de los recursos naturales o del medio ambiente.
3. En todo caso, resultarán de aplicación las normas previstas en los Convenios internacionales que regulen las remociones, de los que España sea Estado parte.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 131

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Deber de remoción.

1. El propietario o el armador están obligados a la remoción del buque.

Cuando se trate de artefactos navales, de plataformas fijas o de aeronaves el deber de remoción incumbe al titular de su uso o explotación.

2. Cuando, a juicio de la Administración marítima, resulten afectados los intereses de la navegación, para la salud pública, para los recursos naturales, para el medio ambiente o para los intereses conexos de las aguas marítimas, aquella procederá a ordenar la remoción a los sujetos obligados, quienes deberán efectuarla dentro del plazo que al efecto se determine, que podrá ser prorrogado en atención a las especiales circunstancias que concurran.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 132

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Control de la remoción.

La Administración marítima establecerá las garantías o medidas de seguridad que deban seguirse para evitar un nuevo naufragio o hundimiento en las zonas españolas de navegación y determinará, en cada caso, las condiciones y procedimientos para la realización de las operaciones de remoción, vigilando su puntual y preciso cumplimiento.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 133

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Facultad de remoción subsidiaria.

1. En el caso de que la persona obligada no iniciare o concluyere la remoción en el plazo establecido al efecto, la Administración marítima podrá acudir a la ejecución subsidiaria, por sí misma o mediante contratos con terceros.

2. Todos los costes implicados en la ejecución subsidiaria de la remoción, así como de las medidas de seguridad y preventivas complementarias, serán a cargo de la persona obligada.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 134

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Afección de los bienes recuperados.

1. Los buques o bienes que pudieran ser recuperados como consecuencia del ejercicio de la facultad de remoción subsidiaria quedarán afectos al pago de todos los gastos ocasionados.

2. Si los gastos no fuesen abonados en los plazos establecidos, la Administración marítima podrá proceder a la enajenación de los bienes a que se refiere el apartado anterior, cobrándose con la cantidad hasta la que llegue el importe de la venta con preferencia absoluta sobre todos los demás créditos que puedan gravar al buque, estén o no garantizados con un privilegio marítimo o con hipoteca naval.

3. Si el producto de la venta no fuere suficiente para cubrir los gastos, los obligados seguirán siendo personalmente responsables por la diferencia, cuyo pago se exigirá por la vía administrativa de apremio o, en su caso, mediante los procedimientos judiciales que correspondan ante los tribunales nacionales o extranjeros.

4. El excedente del precio obtenido en la venta, una vez liquidados los gastos y, en su caso, satisfechos los créditos a que se refiere el artículo 514, se ingresará en el tesoro público.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 135

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Remoción de buques o bienes de titularidad desconocida.

1. Cuando se trate de la remoción de buques, u otros bienes, de pabellón o propiedad desconocida, se aplicarán las disposiciones previstas en este Capítulo, realizándose la intimación por medio de anuncios en el tablón de edictos de la Administración marítima competente, que también se publicarán gratuitamente en el Boletín Oficial del Estado.

2. La personación de los interesados deberá producirse dentro del plazo fijado por la Administración marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser removido.

3. Si únicamente fuere conocida la nacionalidad del buque o aeronave, además de la publicidad prevista en el apartado 1, se deberá comunicar al cónsul del Estado del pabellón.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 136

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Naufragio o hundimiento en puerto.

En los supuestos de naufragio de buques o de hundimiento de bienes en aguas interiores portuarias corresponderá a la Autoridad Portuaria el ejercicio de las facultades y acciones relativas a la remoción, de acuerdo con las prescripciones de la legislación vigente.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 137

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Informe de la Administración Pesquera.

1. En todos los casos en que el motivo alegado para la remoción sea el interés para los recursos biológicos, la Administración marítima o la Autoridad Portuaria, según sea el caso, deberán solicitar informe de la Administración competente en materia pesquera con carácter previo al inicio de sus actuaciones.

2. Dicho informe se entenderá positivo si no se emite en el plazo de 30 días o en el que, por razones de urgencia debidamente justificadas, sea fijado por la autoridad solicitante.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 138

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Régimen de paso en tránsito por la Zona Económica Exclusiva.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

En aplicación en nuestro ordenamiento jurídico de los artículos 58, 60 y 87 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 139

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Deber de prestar auxilio.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 140

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 56**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se modifica la redacción dada al artículo 56 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 56. Buque.

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

JUSTIFICACIÓN

Se estima que la propuesta refleja mejor la definición perseguida.

ENMIENDA NÚM. 141

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 56**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 56 bis con la siguiente redacción:

Artículo 56 bis. Ayudas a la navegación.

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

JUSTIFICACIÓN

Mandato a la Administración competente para el incremento de las medidas de seguridad.

ENMIENDA NÚM. 142

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 64**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 64 bis con la siguiente redacción:

Artículo 64 bis. Normas especiales para artefactos navales y plataformas fijas.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

Regulación del emplazamiento y navegación de artefactos navales.

ENMIENDA NÚM. 143

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 65**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la rúbrica del artículo 65 y la redacción su apartado 1 en los siguientes términos:

Artículo 65. Titulación pública, registro y matrícula.

1. En los términos previstos en esta Ley, y a los efectos de tercero, las titularidades y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán constar en documento público e inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.

JUSTIFICACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 144

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 72**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada a los apartados 2 y 3 del artículo 72 en los siguientes términos:

Artículo 72. Publicidad formal.

/.../

2. El dominio de los buques sólo podrá acreditarse en perjuicio de tercero mediante copia de la escritura pública en la que conste la titularidad. Tratándose de la existencia o libertad de cargas o gravámenes, y salvo lo dispuesto en esta Ley para los privilegios marítimos, será preciso para acreditar la misma certificación del registrador.

3. El registrador deberá remitir de conformidad del artículo 112 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre al notario autorizante del título objeto de inscripción en el Registro los datos de ésta para que se incorporen

a la matriz y a las copias autorizadas que se expidan. El interesado podrá solicitar del registrador que le expida, en documento separado certificación de dominio y cargas.

JUSTIFICACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del Proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 145

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 78.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 78 en los siguientes términos:

Artículo 78. Documentación de los buques nacionales.

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

/.../

JUSTIFICACIÓN

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC, 2006), en vigor en España, y calificado por la comunidad marítima internacional como «master convention», exige a los países miembros y en su ámbito de aplicación dos Certificados que acrediten su cumplimiento: el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración Laboral Marítima cuya trascendencia no debe ser inadvertida por esta Ley al menos en su referencia genérica tal y como se propone.

ENMIENDA NÚM. 146

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 81.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al apartado 2 del artículo 81 en los siguientes términos:

Artículo 81. Rol de Despacho y Dotación.

/.../

2. En el Rol se expresarán también la identidad, nacionalidad, puesto a bordo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la dotación, los datos que obligatoriamente deben contenerse en los acuerdos de empleo, además de las especialidades previstas reglamentariamente en atención a la clase de navegación.

JUSTIFICACIÓN

Norma A2.1.4 del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC, 2006). Contenido obligatorio de los Acuerdos de Empleo y obligación de adoptar una legislación nacional al respecto.

ENMIENDA NÚM. 147

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 94. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 4 al artículo 94 en los siguientes términos:

Art. 94. Cambio temporal de pabellón.

/.../

4. La existencia de motivos fundados para determinar que un cambio de pabellón pueda deberse al fin de sustraer al buque del cumplimiento de las disposiciones del CTM, se procederá en los términos previstos en el mismo.

JUSTIFICACIÓN

Norma A5.2.1c) del Convenio Internacional sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC, 2006), de gran trascendencia en los sectores de la marina mercante y de pasaje, dando lugar a una «inspección más detallada» que esta futura ley debe incluir.

ENMIENDA NÚM. 148

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 100**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al artículo 100 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 100. Paralización del buque.

Cuando de las inspecciones o controles a que se refieren los artículos anteriores resulte que el buque o embarcación no se encuentra en condiciones de navegabilidad o no cumple la normativa materia de seguridad, contaminación y laboral, podrá ser suspendido en la prestación de sus servicios o en la realización de sus navegaciones hasta que el armador haya subsanado los defectos.

JUSTIFICACIÓN

La adopción unánime del Convenio Internacional de Trabajo Marítimo en 2006 por la OIT ha supuesto la introducción en el ordenamiento jurídico marítimo mundial de un cambio de enorme trascendencia, en tanto que a las condiciones de seguridad y contaminación ha introducido las mínimas laborales como componentes humanas para otorgar la navegabilidad legal de un buque. Parece claro que tanto el proyecto como el texto remitido por el Congreso de los Diputados hacen referencia tan sólo al pasado, contrariando de este modo el objetivo marcado en el Preámbulo de este texto de modernizar y adaptar nuestro obsoleto marco normativo.

ENMIENDA NÚM. 149

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 104**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al artículo 104 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 104. Inspección de buques extranjeros.

La Administración Marítima inspeccionará los buques y embarcaciones extranjeros surtos en los puertos nacionales en los casos previstos en la normativa de la Unión Europea y demás disposiciones internacionales y, en todo caso, para comprobar el cumplimiento de los requisitos del Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006), sin que ningún buque con pabellón de un Estado no miembro del mismo pueda ser objeto de trato más favorable que los abanderados en Estados miembros. Igualmente, en todo caso, se procederá a la inspección, cuando existan dudas razonables sobre sus condiciones de navegabilidad o sobre las relativas a la protección del medio ambiente marino.

JUSTIFICACIÓN

Adaptación del CEP (Control del Estado del Puerto o Port State Control, PSC) a la Regla 5.2.1 del CTM y al principio fundamental contenido en el mismo sobre «trato no más favorable» a otorgar a los pabellones de Estados no miembros, lo que es indispensable para su condición, ya conseguida, de «norma universal» (ratificada por 55 Estados con el 80% del arqueo bruto mercante mundial). La mención acerca de los «indicios», además de incierta y oscura, y pese a su aparente radicalidad, es inaplicable (falso amigo de los derechos de las dotaciones) y, sobre todo, contradice abiertamente las cláusulas del CTM, una vez que éste es Ley en España desde el 20 de agosto de 2013.

ENMIENDA NÚM. 150

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 105**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al artículo 105 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 105. Detención de buques extranjeros.

De acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable, en los casos en que de la inspección resulte que la navegación o el servicio del buque o embarcación no puede hacerse en las debidas condiciones laborales, de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, la Administración Marítima podrá impedir su salida, la realización de su actividad, o adoptar las medidas oportunas, hasta que sean subsanados los defectos encontrados, dando cuenta de ello al cónsul del Estado del pabellón.

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 151

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 106. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado 4 al artículo 106 en los siguientes términos:

Art. 106. Sociedades de clasificación.

/.../

4. Reglamentariamente podrá otorgarse a las sociedades de clasificación la condición de Organizaciones Reconocidas a los efectos de las certificaciones previstas en el Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006) de acuerdo a los términos recogidos en este mismo Convenio Internacional.

JUSTIFICACIÓN

Adaptación al Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006) y armonización con otras legislaciones europeas.

ENMIENDA NÚM. 152

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 109**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se modifica la redacción dada al artículo 109 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 109. Forma del contrato.

El contrato de construcción naval deberá constar en escritura pública para poder ser inscrito en el Registro de Bienes Muebles.

JUSTIFICACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del Proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 153

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 118**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación los apartados 2, 3 y 4 al artículo 118 con la siguiente redacción:

Artículo 118. Forma, adquisición de la propiedad y eficacia frente a terceros.

/.../

2. Para que produzca efecto frente a terceros, el contrato deberá formalizarse en escritura pública autorizada en España por notario, o por cónsul de España en el extranjero, e inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.

3. Con carácter previo a la autorización de la escritura, el notario o cónsul deberá obtener del Registro de Bienes Muebles la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezca.

4. El comprador adquiere la propiedad mediante la entrega del buque. Salvo pacto en contrario, el otorgamiento de la escritura pública constituye la entrega instrumental del buque y transmite su propiedad.

JUSTIFICACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del Proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 154

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 128**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se modifica la redacción dada al artículo 128 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 128. Constitución de la hipoteca.

Para que la hipoteca naval quede válidamente constituida deberá constar en escritura pública autorizada en España por notario o por cónsul de España en el extranjero e inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.

JUSTIFICACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del Proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 155

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 130**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 130 bis con la siguiente redacción:

Artículo 130 bis. Hipoteca sobre buque en condominio naval.

1. Cuando la propiedad el buque pertenezca a dos o más personas en régimen de condominio naval solo podrá hipotecarse en su totalidad y mediante acuerdo de la mayoría de ellos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 151 de esta Ley.

2. El administrador del condominio naval nombrado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 153 de esta Ley podrá constituir hipoteca cuando estuviere especialmente facultado para ello por los condóminos.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para no dejar carente de previsión la hipoteca naval sobre un buque bajo el régimen de titularidad del condominio naval. Se reintroduce la norma que figuraba en la propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de 2004.

ENMIENDA NÚM. 156

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 141**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la rúbrica del artículo 141 y la redacción dada al mismo en los siguientes términos:

Artículo 141. Ejecución judicial y extrajudicial de la hipoteca naval.

1. La acción para exigir judicialmente el pago de las deudas garantizadas por hipoteca naval, así como todo lo relativo al procedimiento a seguir y a la competencia para conocer del mismo, se sujetará a lo dispuesto en el capítulo V del título IV del libro tercero de la Ley de Enjuiciamiento Civil, salvo las especialidades establecidas en la presente Ley.

2. La venta extrajudicial del buque como consecuencia de la ejecución de la hipoteca naval requerirá que en la escritura de constitución se haya pactado para el caso de incumplimiento de la obligación garantizada. Dicha ejecución extrajudicial se sujetará a las reglas contenidas en la Disposición adicional sexta bis de esta Ley.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 157

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 145.1**.

ENMIENDA

De adición.

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 145 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 145. Concepto de armador y de naviero.

1. Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad. A efectos del cumplimiento de los derechos y obligaciones de orden laboral, se estará a la definición contenida en el Artículo II j) del Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006) y a su ámbito de aplicación.

JUSTIFICACIÓN

Claridad y seguridad jurídica en cuanto al cumplimiento exigido del Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006).

ENMIENDA NÚM. 158

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 156.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 156 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 156. Concepto de dotación.

1. La dotación comprende el conjunto de personas empleadas a bordo de un buque en cualquiera de sus departamentos o servicios, ya sea contratada directamente por el armador o por terceros. En cualquier caso, deberá comprenderse dentro de la dotación cualquier persona que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006).

JUSTIFICACIÓN

Seguridad jurídica. Adaptación al concepto de gente de mar o marino contenido en el Art. II.1 f) del Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006) y a la doctrina jurídica emanante de la Organización Internacional del Trabajo.

ENMIENDA NÚM. 159

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 158**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al artículo 158 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 158. Inscripción y documentación.

Ningún tripulante puede formar parte de la dotación de los buques y embarcaciones mercantes españoles si carece de Documento de Identidad del marino (DIM) o la Libreta Marítima, así como de los documentos acreditativos de la aptitud física, formación y competencia adecuados al tipo de buque y puesto a desempeñar a bordo conforme a lo dispuesto en los Convenios Internacionales ratificados por el Estado.

JUSTIFICACIÓN

En el apartado 1 del citado artículo, en la redacción del proyecto, se hace referencia a la exigencia a los tripulantes españoles y extranjeros de disponer de Documento de Identidad del marino o Libreta Marítima para poder embarcar y formar parte de la dotación del buque.

Si bien dicha documentación es necesaria, en primer lugar, consideramos que la mención únicamente de la misma con objeto de formar parte de la dotación resulta insuficiente, ya que además de dichos documentos de identidad resulta necesaria la acreditación de la aptitud física y formación adecuada al puesto a desempeñar (certificación de aptitud en el reconocimiento médico, titulaciones profesionales y certificados de especialidad conforme al Convenio STCW), cuya referencia se realizan genéricamente en otros artículos del texto, pero entendiéndose que también deben ser referidos en el presente artículo para mayor claridad.

En segundo lugar, no consideramos conveniente que se posibilite el embarque de tripulantes extranjeros que carezcan de documento nacional de identidad del marino extendido por el país de su nacionalidad dejándolo al arbitrio de un permiso especial otorgado por el capitán.

Entiende esta parte, que debería possibilitarse al marino extranjero en estas circunstancias que, en vista de la titulación profesional y certificados de especialidad que posea —debiendo ser éstos conforme al STCW— y, en su caso, tras el reconocimiento de los mismos, se le facilite Libreta Marítima española, pues llevará a cabo las funciones en buques españoles, tal y como es exigido, p.ej. en la flota panameña, donde los tripulantes para su embarque tienen que poseer el «Seaman's book» de dicho registro.

No obstante lo anterior, pudiendo el tripulante extranjero disponer de documento nacional de identidad del marino extendido por un país distinto al de su nacionalidad, cabría la posibilidad de que se le reconociese por la Administración Marítima española.

ENMIENDA NÚM. 160

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 160**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se sustituye la redacción dada al artículo 160 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 160. Clasificación del personal de a bordo.

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las actuales categorías profesionales existentes en nuestros buques.

ENMIENDA NÚM. 161

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 161.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la rúbrica del artículo 161 y la redacción dada al mismo en los siguientes términos:

Artículo 161. Tripulaciones mínimas de seguridad.

1. El número de miembros de la tripulación de los buques y sus condiciones de aptitud y capacitación profesional deberán ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad del buque y de la navegación, y la protección del medio marino.

/.../

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 143

JUSTIFICACIÓN

Se hace necesaria esta enmienda para abarcar el concepto completo de «Seguridad Marítima».

ENMIENDA NÚM. 162

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 162**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición del siguiente texto al final del párrafo primero del artículo 162:

«Cualquiera que sea el registro español en el que se encuentren registrados los buques abanderados en España, a sus tripulantes les será de aplicación la legislación laboral española y la ratificada por nuestro país.»

JUSTIFICACIÓN

Cumplimiento con la norma laboral.

ENMIENDA NÚM. 163

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 167.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la el apartado 3 redacción dada al artículo 167 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 167. Obligaciones de los armadores.

/.../

3. Los armadores se cerciorarán de que se llevan a bordo los títulos, certificados y demás documentación pertinente de los miembros de la dotación de sus buques, así como que se encuentran también a bordo y a disposición del capitán y de los oficiales los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones nacionales e internacionales sobre seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad del buque y de la navegación, y la protección del medio marino.

/.../

JUSTIFICACIÓN

Se hace necesaria esta enmienda para abarcar el concepto completo de «Seguridad Marítima».

ENMIENDA NÚM. 164

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 169**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se modifica la redacción dada al artículo 169 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 169. Control de los buques extranjeros en puertos españoles.

Los inspectores de la Administración marítima podrán actuar sobre buques extranjeros en su condición de agentes de la autoridad marítima de la que dependen de conformidad con las normas internacionales, comunitarias e internas.

JUSTIFICACIÓN

La «autoridad» no debería estar en manos de un inspector.

ENMIENDA NÚM. 165

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 172**.

ENMIENDA

De sustitución.

Se sustituye la redacción dada al artículo 172 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 172. Nombramiento y cese.

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

JUSTIFICACIÓN

Si bien es cierto que tradicionalmente el cargo de capitán se ha considerado «de confianza» del armador, también es razonable pensar que si el armador decide su sustitución por otro, debería tener garantizado el retorno al puesto que anteriormente desempeñaba.

ENMIENDA NÚM. 166

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 205**.

ENMIENDA

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 145

Se modifica la rúbrica del artículo 205 quedando redactada en los siguientes términos:

«Artículo 205. Fletamento de mercancías.»

JUSTIFICACIÓN

El 23 de septiembre de 2009 se firmó en Rotterdam el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo («Reglas de Rotterdam» = RR). Este Tratado Internacional tiene por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares y está llamado a sustituir a las conocidas «Reglas de la Haya-Visby» (RHV), actualmente en vigor en la gran mayoría de los Estados. Ciertamente, el hecho de que España lo haya firmado no significa que lo vaya a ratificar, ni siquiera en un plazo breve. Sin embargo, el hecho de que entre los 21 estados que ya lo han firmado se encuentren países navieros (y España es fundamentalmente cargador) tan importantes como Dinamarca, Noruega, Holanda, Francia, Suiza y, sobre todo, USA, permiten abrigar esperanzas de que las reglas de Rotterdam pronto se generalizarán en el tráfico marítimo internacional.

Si el legislador español no se muestra atento a una próxima entrada en vigor, la LNM nacerá —como le ocurrió hace más de un siglo al Libro III del Código de Comercio de 1885— envejecida. Las RR presentan sin duda deficiencias técnicas (extensión y complejidad, insuficiente regulación del retraso, riesgo de litigiosidad...) pero son netamente superiores a las RHV y a las Reglas de Hamburgo. El legislador español no puede dar la espalda a esta nueva regulación, sobre todo porque no existe incompatibilidad seria entre las RR y el PLNM, pudiendo coordinarse ambos textos con puntuales correcciones.

ENMIENDA NÚM. 167

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 208**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al artículo 208 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 208. Contratos de volumen.

El contrato podrá también referirse al transporte de un conjunto de mercancías en varios buques o varios viajes, aplicándose en tal caso las disposiciones referentes al fletamento de mercancías, salvo pacto diverso entre las partes.

JUSTIFICACIÓN

El 23 de septiembre de 2009 se firmó en Rotterdam el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo («Reglas de Rotterdam» = RR). Este Tratado Internacional tiene por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares y está llamado a sustituir a las conocidas «Reglas de la Haya-Visby» (RHV), actualmente en vigor en la gran mayoría de los Estados. Ciertamente, el hecho de que España lo haya firmado no significa que lo vaya a ratificar, ni siquiera en un plazo breve. Sin embargo, el hecho de que entre los 21 estados que ya lo han firmado se encuentren países navieros (y España es fundamentalmente cargador) tan importantes como Dinamarca, Noruega, Holanda, Francia, Suiza y, sobre todo, USA, permiten abrigar esperanzas de que las reglas de Rotterdam pronto se generalizarán en el tráfico marítimo internacional.

Si el legislador español no se muestra atento a una próxima entrada en vigor, la LNM nacerá —como le ocurrió hace más de un siglo al Libro III del Código de Comercio de 1885— envejecida. Las RR presentan

sin duda deficiencias técnicas (extensión y complejidad, insuficiente regulación del retraso, riesgo de litigiosidad...) pero son netamente superiores a las RHV y a las Reglas de Hamburgo. El legislador español no puede dar la espalda a esta nueva regulación, sobre todo porque no existe incompatibilidad seria entre las RR y el PLNM, pudiendo coordinarse ambos textos con puntuales correcciones, que allanarían el camino a una ratificación en la que España, al ser pionera, podría arrastrar al resto de países firmantes a hacer lo propio. Si el legislador español fuera insensible otra oportunidad para la modernización de la legislación marítima y para el liderazgo internacional se habría perdido.

ENMIENDA NÚM. 168

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 212.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al apartado 3 del artículo 212 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 212. Navegabilidad del buque.

/.../

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 169

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 245**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 245 bis con la siguiente redacción:

Artículo 245 bis. Concepto.

El conocimiento de embarque es un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías obligándose a entregarlas contra la presentación del documento.

JUSTIFICACIÓN

Con objeto de mantener la simetría con las regulaciones de otros contratos y títulos, se propone introducir un nuevo artículo 245 bis, previo a la regulación del conocimiento e embarque, en el que se ofrezca un concepto de este importante documento. La definición que se propone se toma de las Reglas de Hamburgo.

ENMIENDA NÚM. 170

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 293**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al artículo 293 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 293. Derechos y obligaciones del pasajero.

1. El pasajero tendrá derecho a exigir del porteador el cumplimiento de las obligaciones que le incumben, conforme a las previsiones de la ley y del contrato.

En particular, tendrá los siguientes derechos:

- a) Disponer de unos servicios de transporte marítimo seguros y de calidad.
- b) Recibir con la antelación necesaria información precontractual completa y detallada sobre los servicios ofertados por las empresas navieras y sus condiciones de prestación.
- c) Disponer de unos servicios accesibles y adaptados a las necesidades de las personas de movilidad reducida, que recibirán gratuitamente la debida asistencia.
- d) Recibir información detallada sobre las incidencias que puedan afectar a los servicios contratados y sobre los derechos que les asisten en estas situaciones, en particular, en caso de retraso sobre el horario previsto, suspensión o cancelación, denegación de embarque o extinción del contrato.
- e) Recibir una compensación económica, que no podrá exceder del precio del billete, por el retraso sobre el horario oficial de salida, salvo causa de fuerza mayor, en los términos y condiciones que reglamentariamente se establezcan.
- f) Ser indemnizados de los daños que puedan sufrir con ocasión de la prestación del servicio, de acuerdo con la normativa vigente.
- g) Cualquier otro derecho que les otorguen las normas vigentes, incluidos los derechos que la legislación para la defensa de los consumidores y usuarios otorga a los pasajeros.

2. El pasajero deberá pagar el precio del pasaje, presentarse oportunamente para su embarque y observar las disposiciones establecidas para mantener el buen orden y la seguridad a bordo.

3. Sin perjuicio de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 524/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2013, sobre resolución de litigios en línea en materia de consumo y por el que se modifica el reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE, las partes del contrato de pasaje marítimo podrán acudir, cuando así lo acuerden, al arbitraje de consumo, con objeto de resolver los conflictos que puedan surgir en la prestación de los servicios cubiertos por el contrato.

JUSTIFICACIÓN

Frente a la posición más garantista del PLGNM/2009, el PLNM/2013 renuncia a particularizar la tutela del pasajero (parte débil del contrato de pasaje). Se prescinde así (i) de la lista de derechos que le corresponden (remitiéndose sin más a las normas de la Unión Europea), y (ii) de las soluciones arbitrales que mejorarían la resolución de los posibles conflictos que surjan en la interpretación y ejecución del contrato. La enmienda trata de recuperar aquel texto originario, entre otras razones porque el proceso legislativo interno no es incompatible con el comunitario, y porque incluso nuestro ordenamiento interno podría establecer umbrales tuitivos superiores a los comunitarios.

ENMIENDA NÚM. 171

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 319**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al artículo 319 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 319. Concepto.

Se entiende por agente del buque la persona a quien el armador o el naviero encarga las gestiones necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.

JUSTIFICACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

ENMIENDA NÚM. 172

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 320**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al artículo 320 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 320. Régimen.

Las relaciones internas entre el agente del buque y el armador o naviero se regularán por las normas de la comisión mercantil siempre que se trate de una agencia ocasional. En otro caso, cuando se trate de mandatos duraderos, se aplicarán las normas del contrato de agencia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 149

JUSTIFICACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

ENMIENDA NÚM. 173

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 321**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al artículo 321 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 321. Firma de conocimientos de embarque.

El agente del buque podrá firmar por cuenta del armador o naviero los conocimientos de embarque de las mercancías cargadas en el buque, en cuyo caso deberá hacer constar el nombre y dirección de aquél. Si no lo hiciera, responderá del transporte solidariamente con el armador o naviero. La misma regla se seguirá cuando el agente firme los conocimientos por cuenta del porteador fletador.

JUSTIFICACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino. La presente modificación del artículo es una propuesta alternativa a la enmienda de supresión del mismo artículo.

ENMIENDA NÚM. 174

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 322**.

ENMIENDA

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 150

Se modifica la redacción dada al artículo 322 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 322. Responsabilidad por daños a las mercancías.

1. El consignatario del buque, cuando su intervención se limite a atender las necesidades del buque en el puerto en el que se halle, no será responsable frente a los titulares de las mercancías por la pérdida o daño soportados por aquéllas durante su transporte, ni por el retraso en su entrega.

2. El consignatario del buque que intervenga en el transporte de las mercancías, bien comercializando u ofertando el transporte, bien percibiendo los fletes por cuenta del porteador, bien asumiendo la fase de recepción de mercancías en el puerto, la de entrega de las mercancías a sus legítimos titulares o al transportista sucesivo en un transporte combinado, o desempeñando de cualquier otro modo una función de intermediación en el transporte, o de ejecución, por sí o por otros, de alguna de sus fases, quedará equiparado al porteador en cuanto a su responsabilidad por los daños o pérdidas de las mercancías acaecidos durante el transporte, y por el retraso en su entrega.

3. El consignatario del buque quedará, en todo caso, equiparado al porteador en cuanto a su responsabilidad por los daños o pérdidas de las mercancías acaecidos durante el transporte, y por el retraso en su entrega, cuando opere como una sucursal, filial, o delegación local del porteador en el puerto en el que se halle el buque, o se constituya como una sociedad participada parcial o íntegramente por la naviera.

4. La cláusula de jurisdicción impresa en el conocimiento de embarque emitido por el porteador no extenderá sus efectos al consignatario del buque.

JUSTIFICACIÓN

Dentro de la amplia categoría del consignatario cabe subsumir tanto a los simples agentes con actividad limitada a la mera gestión como a los agentes radicados de forma estable en el puerto cuya actividad no se limita a la simple gestión y que pueden tener participación en el capital social por la naviera (sucursalistas) o no (agentes de línea, que no obstante mantienen una vinculación estable por otros mecanismos distintos al de la participación accionarial). Los artículos que ahora se enmiendan pretenden extender una exoneración de responsabilidad a todos estos sujetos, prescindiendo de las diferencias notables que separan a unos y otros. Aparte de que esa exoneración de responsabilidad en favor de los sucursalistas y agentes de línea (actores esenciales del transporte de mercancías) entraría en contradicción con las previsiones más ponderadas de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, en materia de responsabilidad del intermediario de transportes, la configuración de la responsabilidad del consignatario en los términos propuestos por la enmienda posibilitaría que el transitario pudiera repetir por los daños sufridos en las mercancías con ocasión del transporte marítimo asumido por un naviero extranjero.

ENMIENDA NÚM. 175

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 323**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al artículo 323 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 323. Tareas de manipulación.

Cuando el agente del buque realice tareas de manipulación portuaria de mercancías se le aplicarán, además, las normas propias de esta actividad.

JUSTIFICACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

ENMIENDA NÚM. 176

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 324**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al artículo 324 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 324. Actuación como transitario.

Cuando además de la agencia del buque se lleven a cabo actuaciones como transitario o de otra naturaleza, a las obligaciones previstas para el agente se añadirán las propias de las prestaciones complementarias concretamente asumidas.

JUSTIFICACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

ENMIENDA NÚM. 177

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 468**.

ENMIENDA

De adición.

Se modifica la redacción dada al artículo 468 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 468. Cláusulas de jurisdicción y arbitraje.

Sin perjuicio de lo previsto en los Convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción

extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

La inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso en un conocimiento de embarque no evidencia, por sí sola, la existencia de un acuerdo concertado entre el naviero emisor del conocimiento y el titular de la carga contratante del transporte con objeto de determinar la jurisdicción competente para conocer de los litigios que pudieran surgir en relación con el transporte documentado en dicho título.

JUSTIFICACIÓN

Como es sabido, a través de la sumisión a tribunales extranjeros contenida en el clausulado general impreso de la práctica totalidad de los conocimientos de embarque, los navieros extranjeros que transportan las mercancías con origen o destino en España consiguen sustraerse de forma efectiva a la inmensa mayoría de las reclamaciones por daños a la carga sufridos por cargadores y receptores españoles, cuyo riesgo vienen a cubrir además las aseguradoras españolas. En su actual redacción, el artículo 468 trata de evitar la práctica abusiva derivada de la inserción de tales cláusulas, predispuestas e impuestas por los navieros. Sin embargo, es preciso que el precepto cierre cualquier espita a través de la que pudiera reabrirse el problema, y para ello ha de reformularse el párrafo segundo en el sentido que se propone esta enmienda. De esta manera sí se podrían proteger los intereses de cargadores y receptores españoles, y de sus aseguradores, sin entrar en conflicto con el Reglamento (CE) n.º 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

ENMIENDA NÚM. 178

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 478**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 478 bis con la siguiente redacción:

Artículo 478 bis. Levantamiento del embargo.

1. Un buque que haya sido embargado será liberado cuando se haya prestado garantía bastante en forma satisfactoria, salvo que haya sido embargado para responder con ocasión de una controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque o que se suscite entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación. En estos casos, el tribunal podrá autorizar a la persona en posesión del buque a seguir explotándolo, una vez que esta persona haya prestado garantía suficiente, o resolver de otro modo la cuestión de la operación del buque durante el período del embargo.

2. A falta de acuerdo entre las partes sobre la suficiencia y la forma de la garantía, el tribunal determinará su naturaleza y su cuantía, que no podrá exceder del valor del buque embargado.

3. La solicitud de levantamiento del embargo del buque previa constitución de garantía no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho a limitar la responsabilidad.

4. Si un buque hubiera sido embargado en un Estado que no sea parte del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, y no hubiera sido liberado pese a la garantía prestada en relación con ese buque en un Estado Parte respecto del mismo crédito, se ordenará la cancelación de la garantía previa solicitud ante el tribunal del Estado Parte.

5. Si un buque hubiera sido liberado en un Estado que no sea parte por haberse prestado garantía suficiente, toda garantía prestada en un Estado Parte en relación con el mismo crédito se mandará

cancelar en la medida en que la cuantía total de la garantía prestada en los dos Estados exceda del valor del crédito por el que se hubiera embargado el buque o del valor del buque, y de ambos el que sea menor. Sin embargo, no se ordenará dicha liberación a menos que la garantía prestada en el Estado que no sea parte esté efectivamente a disposición del acreedor y le sea libremente transferible.

6. La persona que haya prestado una garantía en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal su reducción, modificación o cancelación.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica derivada de las recomendaciones del Consejo General del Poder Judicial. Se trata de incorporar una norma de cierre del procedimiento de embargo preventivo de buque que transponga, en relación con el levantamiento de la traba, la norma del artículo 4º del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999.

ENMIENDA NÚM. 179

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 484.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 484 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 484. Efectos de la venta forzosa del buque.

1. Como consecuencia de la venta forzosa del buque, todas las hipotecas y gravámenes inscritos, salvo aquellos en los que el comprador se hubiere subrogado con el consentimiento de los acreedores, así como todos los privilegios y otras cargas de cualquier género que pudieran recaer sobre el buque quedarán sin efecto y, en su caso, deberá ordenarse su cancelación, a condición de que en el momento de la venta el buque se encuentre dentro del ámbito de la jurisdicción de un Estado Parte del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval y que la venta se haya efectuado de conformidad con la legislación de ese Estado y con lo dispuesto en el artículo 481 y en el presente artículo de esta ley.

/.../

JUSTIFICACIÓN

Existe en la relación del Proyecto una laguna en la regulación de los efectos de la venta forzosa del buque que debe corregirse con una adecuada transposición del artículo 12 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Se sigue así una sugerencia del Consejo General el Poder Judicial.

ENMIENDA NÚM. 180

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 492.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al apartado 2 del artículo 492 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 492. Auto de admisión y de denegación.

/.../

2. El testimonio de dicho auto será título bastante para obtener, en cualquier otro procedimiento judicial o administrativo derivado del mismo accidente, el levantamiento de cualesquiera embargos u otras medidas cautelares sobre el buque u otros bienes propiedad de la persona titular del derecho a limitar.

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del último inciso del apartado 2 del artículo 492 el Proyecto porque no concuerda con el artículo 13.1 del Convenio de 19 de noviembre de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, y resultar a todas luces injustificada la «pérdida de acciones» de los acreedores limitatarios frente a los codeudores que no hayan ejercitado el derecho a limitar.

ENMIENDA NÚM. 181

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 524**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 525 con la siguiente redacción:

Artículo 525. Declaración de abandono de embarcación.

1. El notario, a instancia del acreedor legitimado para ello, podrá proceder a iniciar el expediente para la declaración de abandono de una embarcación, previo examen de adecuación a la legalidad de la solicitud, comprobación de la realidad y legitimidad del crédito ostentado por el solicitante y de la imposibilidad de localización de su propietario o representante debidamente autorizado por el mismo, u otros signos evidentes de efectivo abandono.

2. Podrá solicitarse la iniciación del expediente para la declaración de abandono de las embarcaciones de recreo o artefactos flotantes cuando hayan permanecido tres meses amarradas, atracadas o fondeadas en el mismo lugar dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre, siempre que no se hayan abonado las tasas o tarifas correspondientes al citado período, sin que haya sido posible durante el plazo antes indicado contactar con el propietario, armador o persona autorizada en el lugar señalado por los mismos en la declaración de entrada de la embarcación en el puerto o instalación náutico-deportiva.

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

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

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

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

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

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

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

— El notario practicará un requerimiento de pago dirigido al propietario o armador en el domicilio designado por el mismo y firmado en la declaración de entrada de la embarcación.

En dicho requerimiento constará el importe de la suma adeudada, así como referencia a los intentos de notificación de la misma previstos en el apartado precedente, advirtiéndole que de no pagar en el plazo de 10 días se procederá a declarar abandonada la embarcación.

Se practicará tal requerimiento por el notario bien personalmente si se encontrare en él el deudor, o bien al pariente más próximo, familiar o dependientes mayores de catorce años que se hallaren en la habitación del que hubiere de ser requerido y si no se encontrare a nadie en ella, al portero o al vecino más próximo que fuere habido. No obstante, de modo excepcional y de no poder efectuarse el requerimiento de pago en el domicilio anteriormente indicado, el notario a instancias del acreedor podrá efectuarlo en otro que se indique como hábil a tal fin por residir en el mismo el deudor, siempre que la notificación de dicho requerimiento se efectúe de modo personal por el notario en los términos previstos en el párrafo séptimo del artículo 202 del Reglamento Notarial.

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

Si no se pudiera practicar el requerimiento en los términos previstos anteriormente, se procederá por el notario a ordenar la publicación de edictos. Tales edictos, a elección del acreedor, se publicarán en la página web institucional del Consejo General del Notariado mediante la remisión por el notario con su firma electrónica reconocida o en el Tablón Edictal del Boletín Oficial de la Provincia. En ambos supuestos en dicha publicación constarán los datos suficientes para identificar al acreedor, el importe de la suma adeuda, el notario que practicó el requerimiento, la fecha de éste, los datos de identificación de la oficina pública notarial donde se esté tramitando la declaración de abandono y el derecho del deudor a alegar ante dicho notario lo que tenga por oportuno en los diez días siguientes a la fecha de publicación del edicto.

— En el caso de que el propietario o armador no comparezca transcurrido el plazo concedido, el Notario procederá a la inspección visual de la embarcación, mediante el levantamiento de un Acta de presencia, con la finalidad de acreditar el estado de la misma. A instancia del solicitante, se incorporará al Acta el informe elaborado por perito que dictamine sobre el estado y valoración real de la embarcación.

5. Una vez incorporadas al Acta todas las circunstancias anteriores, el Notario cerrará la misma, incluyendo necesariamente, como conclusión del expediente de declaración de abandono, las siguientes menciones:

— La declaración de la suma de cada solicitante de la iniciación del expediente, que tendrá carácter de título ejecutivo extrajudicial de conformidad con lo previsto en el artículo 517.2.9º de la Ley 1/200, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

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

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

JUSTIFICACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

ENMIENDA NÚM. 182

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 524**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 526 con la siguiente redacción:

Artículo 526. Subasta notarial de embarcaciones abandonadas.

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

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

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

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

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

d) Los lugares en que deba anunciarse la subasta.

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

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

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

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

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

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

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

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

Si el titular del bien o un tercero que se considerara con derecho a ello, comparecieran oponiéndose a la celebración de la subasta, el notario hará constar su petición y la razones y documentos que para ello aduzcan, que se reservan sus posibles derechos para la interposición de las acciones que procedan, sin que se produzca la suspensión del expediente, salvo por resolución judicial.

JUSTIFICACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

ENMIENDA NÚM. 183

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 524**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 527 con la siguiente redacción:

Artículo 527. Subasta electrónica.

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 158

2.^a La subasta se abrirá transcurridas 24 horas desde la fecha del anuncio, una vez haya sido remitida al mismo por el notario firma electrónica el anuncio de aquélla.

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

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

2. En la misma fecha y a continuación del cierre de la subasta, el portal de subasta remitirá al notario por medios telemáticos información acreditativa de la postura telemática que hubiera resultado vencedora. El notario incorporará al acta mediante diligencia los aspectos de trascendencia jurídica, indicando las reclamaciones que se hubieran presentado y la reserva de los derechos correspondientes ante tribunales. Asimismo, identificará al mejor postor, el precio ofrecido por éste, las posturas que siguen a la mejor y la identidad de los postores. Por último, el notario incorporará su juicio de que en la subasta se han observado las normas legales que la regulan, así como la adjudicación del bien o derecho subastado por el solicitante. En tal diligencia se hará constar que la subasta queda concluida y la embarcación adjudicada.

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

3. El notario comunicará al mejor postor que ha resultado adjudicatario, debiendo éste comparecer en la notaría para satisfacer el resto del precio de remate. El notario deberá detraer de dicho precio los gastos relativos a su intervención, abonando al promotor de la subasta el importe correspondiente a la suma adeudada. De existir remanente se pondrá a disposición en la Caja General de Depósitos a favor de quien exhiba título suficiente, haciéndose constar esta circunstancia por nota marginal en el registro mercantil. No compareciendo persona con derecho al remanente en el plazo de tres años a contar de esta consignación, el promotor de la subasta podrá solicitar la entrega al mismo de tal remanente.

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

ENMIENDA NÚM. 184 Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 524**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 528 con la siguiente redacción:

Artículo 528. Subasta mediante sobres cerrados.

1. El Notario, a instancia de persona legitimada mediante presentación de copia autorizada de un Acta de declaración de abandono en la que así se haya concluido, podrá proceder a convocar la subasta, previo examen de la adecuación a la legalidad de la solicitud, la identidad y legitimidad de su promotor y el cumplimiento de los restantes requisitos legales.

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

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

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

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

d) El procedimiento de subasta.

e) El plazo para presentación de sobres cerrados.

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

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

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

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

3. Será de aplicación a la subasta mediante sobres cerrados lo expuesto en los apartados tres a seis del artículo precedente.

JUSTIFICACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos

procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

ENMIENDA NÚM. 185

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 524**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 529 con la siguiente redacción:

Artículo 529. Certificación pública de otros expedientes de Derecho marítimo.

Los notarios también administrarán los siguientes expedientes de acuerdo con lo previsto en esta Ley y en la legislación notarial:

- a) Extravío o sustracción del conocimiento de embarque.
- b) Obligaciones derivadas del contrato de transporte marítimo.
- c) Autorización para la descarga del buque.
- d) Apertura de escotillas.
- e) Ejecución extrajudicial de hipoteca naval.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Norma de cierre del Título X.

ENMIENDA NÚM. 186

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición adicional quinta bis) con la siguiente redacción:

Disposición adicional quinta bis. Reglas de ejecución extrajudicial de la hipoteca naval.

1. La venta extrajudicial se realizará por medio de notario hábil para actuar en el lugar de situación del buque en el momento del inicio del procedimiento de ejecución.

2. La ejecución se sujetará a las siguientes reglas:

1.ª El procedimiento se iniciará mediante un requerimiento del acreedor hipotecario, que expresará las circunstancias determinantes de la certeza y exigibilidad del crédito y la cantidad exacta objeto de reclamación al tiempo del requerimiento, con especificación del importe relativo a cada concepto.

2.^a A dicho requerimiento deberá el requirente acompañar y el notario unir al acta:

- a) La escritura de constitución de la hipoteca, con nota de haberse inscrito, o en su defecto nota simple del Registro de Bienes Muebles que refleje la inscripción.
- b) El documento que permita determinar el interés en los casos de hipoteca en garantía de créditos con interés variable.

3.^a Si el notario, una vez examinado el requerimiento, juzga cumplidos los requisitos, solicitará telemáticamente del Registro de Bienes Muebles que le expida certificación comprensiva de la inserción literal de la inscripción de dominio, así como de la hipoteca y de otros derechos, cargas o gravámenes que consten en el Registro. El registrador hará constar mediante nota al margen de la inscripción de hipoteca que ha expedido la certificación, con indicación de su fecha, de la fecha del inicio de la ejecución y del notario ante el que se sigue el procedimiento.

4.^a De no existir obstáculo derivado de la certificación registral, el notario requerirá de pago al deudor, o al hipotecante no deudor, en el domicilio que a efectos de aquél resulte del Registro. El requerimiento lo efectuará personalmente el notario, si se encontrase el deudor o el hipotecante no deudor, pudiéndose practicar con el pariente más próximo, familiar o dependiente de aquél, haciéndose constar estos extremos en la diligencia de notificación. De no poder efectuarse dicho requerimiento en tal domicilio, el notario podrá efectuarlo en aquel otro que el acreedor ejecutante le indique como hábil a tal fin por residir en el mismo el deudor, en cuyo caso el notario sujetará su actuación a lo previsto en el párrafo séptimo del artículo 202 del Reglamento Notarial. Intentado sin efecto ese segundo requerimiento, se procederá por el notario a ordenar la publicación de edictos en la sede electrónica del Consejo General del Notariado, que contendrán los datos suficientes para identificar al acreedor ejecutante, la hipoteca que se ejecuta, el notario que practicó el requerimiento, la fecha de éste, los datos de identificación de la oficina pública notarial donde se esté tramitando la ejecución extrajudicial y el derecho del deudor a alegar ante dicho notario lo que tenga por oportuno en los diez días siguientes a la fecha de publicación del edicto. Si el acreedor ejecutante pretendiera la publicación de los edictos en un Boletín Oficial o en otro periódico, el notario lo hará a su costa.

5.^a Transcurridos diez días del requerimiento sin que éste se hubiese atendido, el notario notificará el inicio de las actuaciones a los titulares de hipotecas, cargas y asientos posteriores a la hipoteca naval que se ejecute, para que si a su interés conviene puedan intervenir en la subasta o satisfacer el crédito, intereses y gastos en la parte asegurada por la hipoteca. Tal notificación se sujetará al procedimiento previsto en la regla precedente.

6.^a Satisfecho el importe reclamado por cualquiera de los titulares de cargas, hipotecas o asientos posteriores a la hipoteca naval que se ejecute, el notario le requerirá para que manifieste si desea que prosiga en las actuaciones. Contestado afirmativamente, se continuarán en las mismas subrogándose en el lugar que corresponda al acreedor satisfecho. En otro caso, se dará por concluida el acto con la diligencia de haberse hecho el pago, que será título suficiente para la consignación en el registro de la subrogación del pagador en todos los derechos del acreedor satisfecho.

7.^a Transcurridos treinta días desde el requerimiento de pago al deudor, y, en su caso, a los titulares de derechos o cargas posteriores, se procederá a la subasta del buque. La subasta se anunciará con una antelación de mínima de veinte días respecto de la fecha en que haya de celebrarse, que se computarán de modo sucesivo al plazo previsto en el primer párrafo de esta regla.

Dichos anuncios se publicarán en la sede electrónica del Consejo General del Notariado, debiendo el notario comunicar telemáticamente al Registro de Bienes Muebles donde esté inscrito el buque hipotecado el hecho del anuncio en dicha sede electrónica y su fecha.

El registrador, mediante nota al margen del asiento de inscripción del bien hipotecado, publicará dicha circunstancia con expresión de la fecha en la que se hayan publicado tales anuncios en dicha sede electrónica.

En los anuncios se expresará la identificación del buque, el lugar día y hora en que haya de celebrarse la subasta, el tipo que servirá de base a la misma y las circunstancias siguientes:

- a) Que la documentación y certificación del Registro podrá también consultarse en la Notaría.
- b) Que se entenderá que todo licitador acepta como bastante la titulación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 162

c) Que las cargas, gravámenes y asientos anteriores a la hipoteca que se ejecute continuarán subsistentes.

8.^a La subasta se celebrará por el procedimiento de sobres cerrados, que deberán ser entregados al notario con tres días laborables de antelación al señalado para el acto de subasta, junto con el depósito del diez por ciento del tipo de licitación necesario para tomar parte en ella, o resguardo de haberlo consignado en una entidad de crédito.

9.^a La subasta se celebrará ante el notario en el lugar, día y hora fijados, y por el procedimiento anunciado. El notario extenderá la correspondiente diligencia, en la que recogerá los aspectos de trascendencia jurídica, sujetándose en cuanto a la adjudicación del remate, pago y adjudicación de bienes a lo dispuesto en los artículos 650 y 651 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

10.^a El adjudicatario firmará la diligencia, después de que el notario le haya identificado y apreciado su capacidad.

11.^a En diligencias sucesivas se harán constar la devolución de los depósitos hechos para tomar parte en la subasta por personas que no hayan resultado adjudicatarias; la cesión del remate a un tercero, en su caso; el pago del resto del precio por el adjudicatario; y la entrega por el notario al requirente de las cantidades que hubiere percibido del adjudicatario.

12.^a El precio del remate se destinará al pago del acreedor que haya instado su ejecución en la medida garantizada por hipoteca. De existir sobrante, el mismo se consignará por el notario en todo caso en la Caja General de Depósitos, lo que se hará constar en el Registro mediante nota marginal. El notario practicará liquidación de gastos considerando exclusivamente los honorarios de su actuación y de los trámites efectuados.

13.^a Verificado el remate o la adjudicación y consignado, en su caso, el precio se procederá a la protocolización del acta y al otorgamiento de la escritura pública por el rematante o adjudicatario y el dueño del buque hipotecado. En la escritura deberá consignarse los trámites esenciales y, particularmente, los requerimientos a que se refiere la regla cuarta de este apartado. Esta escritura será título suficiente para la inscripción a favor del rematante o adjudicatario, así como para la cancelación de la hipoteca ejecutada y de todos los asientos de cargas, gravámenes y derechos posteriores, con la exclusiva excepción de los ordenados por la autoridad judicial de los que resulte que se halle en litigio la existencia de la misma hipoteca.

14.^a La suspensión de la venta extrajudicial sólo podrá producirse en los mismos supuestos previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. Desjudicialización de la venta del buque.

ENMIENDA NÚM. 187

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición derogatoria única.h**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada a la letra h) de la disposición derogatoria única que queda redactada en los siguientes términos:

/.../

h) Los artículos 261 y 262, y la letra f) del artículo 263 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

/.../

JUSTIFICACIÓN

El Reglamento (CE) n.º 1419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, que deroga el Reglamento (CEE) n.º 4056/86 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos y se modifica el Reglamento (CE) n.º 1/2003 ampliando su alcance con objeto de incluir el cabotaje y los servicios internacionales de tramp, ha hecho desaparecer en la actual Unión Europea la excepcionalidad del tratamiento de las conferencias marítimas, que quedan no obstante sujetas al régimen general previsto para los acuerdos restrictivos de la competencia, incluidas las normas de aplicación establecidas en el Reglamento (CE) del Consejo n.º 1/2003, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado.

Incluso las Directrices sobre la aplicación del artículo 81 del Tratado CE a los servicios de transporte marítimo, dictadas para ayudar a las empresas marítimas a valorar la compatibilidad de ciertos acuerdos con el Derecho de la competencia tras la nueva situación creada por la derogación del Reglamento 1419/2006, previstas para un periodo de cinco años, no serán renovadas. La Comisión lo anunció el pasado 19 de febrero de 2013, por considerar que ya no son necesarias a la vista de los resultados de la consulta pública hecha en 2012, y en coherencia con su política de eliminar paulatinamente las regulaciones sectoriales en el Derecho de la competencia.

Los artículos 261 y 262 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, deben ser en consecuencia derogados.

ENMIENDA NÚM. 188

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición final undécima ter) con la siguiente redacción:

Disposición final undécima ter). Modificación del Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre.

1. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, procederá a modificar las disposiciones de carácter reglamentario contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, a fin de recomponer la actual estructura del Tribunal Marítimo Central, de los Juzgados Marítimos Permanentes y demás órganos allí previstos, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima.

2. En el mismo plazo establecido en el apartado anterior, el Gobierno, a través del Ministerio de Justicia, y oído el Consejo General del Poder Judicial, realizará un estudio sobre la viabilidad de atribuir competencia objetiva a la Audiencia Nacional para el conocimiento de todos aquellos asuntos de especial trascendencia y gravedad que puedan someterse a la jurisdicción en las indicadas materias y en cuales quiera otras relativas a la navegación marítima. Dicho estudio será remitido a las Cortes Generales.

JUSTIFICACIÓN

El número 2 de la Disposición Final 2.ª de la Ley 27/1992, 24 noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante («B.O.E.» 25 noviembre) estableció que continuarían en vigor las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, pero en calidad de normas reglamentarias, pudiendo incluso ser derogadas o modificadas por el Gobierno a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa y Obras Públicas y Transportes. En dichas normas se reconoce la existencia, composición y atribuciones del Tribunal Marítimo Central, de los

Juzgados Marítimos Permanentes, e incluso de los Jueces Marítimos Especiales para la instrucción de aquellos expedientes que por sus circunstancias lo requieran.

Dado el tiempo transcurrido desde la promulgación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, se hace necesario reordenar y configurar sobre nuevas bases estos tribunales y juzgados, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima, cuyos funcionarios habrán de integrarlos en exclusiva.

ENMIENDA NÚM. 189

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición final undécima bis) con la siguiente redacción:

Disposición final undécima bis). Sobre condiciones laborales de las dotaciones de buques mercantes y de pasaje.

El Gobierno en un plazo inferior a seis meses a partir de la publicación de la presente Ley adoptará las medidas necesarias conducentes a la debida aplicación del Convenio de Trabajo Marítimo (CTM 2006). A tales efectos, presentará un Proyecto de Ley que regule aquellas materias contenidas en el mismo que exigen la forma de Ley y reglamentará aquellas otras que no lo requieren, recurriendo a la concertación social cuando así venga exigido o recomendado en el Convenio.

En dicho texto legislativo se recogerá la regulación general de las dotaciones en buques españoles.

En tanto que el mencionado Convenio tiene en España la condición de legislación laboral, el Gobierno adoptará las medidas conducentes a su ejecución por parte de las Comunidades Autónomas, respetando las competencias constitucionales ejecutivas otorgadas a las mismas.

En particular, se determinarán las facultades que en virtud del ordenamiento legal vigente corresponden al Sistema de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el ámbito competencial laboral marítimo en sus órdenes estatal y autonómico, teniendo en cuenta las transferencias ya producidas. Se concretará la condición de autoridad competente en cada uno de los aspectos recogidos en las cláusulas del Convenio internacional y se especificará el órgano u órganos de la Administración Marítima con funciones de aplicación o ejecución en cada nivel territorial.

JUSTIFICACIÓN

Seguridad jurídica.

Aplicación de los principios y normas del estado de derecho. No siendo de recibo el concepto de «legislación transversal» que el Gobierno ha asignado a un Convenio de la Organización Internacional del Trabajo consensuado entre Gobiernos, armadores y sindicatos del mar en el mes de febrero de 2006. El Convenio n.º 81 de la OIT sobre la Inspección de Trabajo sigue vigente en España, junto con el 129, en tanto que no denunciados, por lo que son derecho interno de acuerdo con el Art. 96 de la Constitución. Desde la LOITSS de 1977 se han conferido competencias de Inspección de Trabajo a las CC.AA., estando totalmente transferida a la Comunidad Autónoma de Cataluña, lo que ha pasado inadvertido al Gobierno.

La implementación del Convenio de Trabajo Marítimo debió llevarse a cabo en el mismo texto del Proyecto de Ley de Navegación Marítima o a través de una Ley previa a su entrada en vigor producida el día 20 de agosto de 2013, una vez transcurrido el periodo de un año de cuenta atrás iniciado el día 20 de agosto de 2012, y que fue acordado en Ginebra por los gobiernos y agentes sociales marítimos precisamente para que operara como plazo de preaviso para los Estados que lo habían ratificado en esta última fecha. Se desprende que el Gobierno se encuentra en grave situación de descubierto con respecto a sus obligaciones internacionales de orden laboral marítimo ya vencidas. Por otra parte, es una

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 165

manifestación de insensibilidad hacia los derechos de la gente de mar, el contemplar un plazo de tres años para elaborar un «Código de la Navegación Marítima», no olvidemos, en este sentido, que el CTM está conceptualizado también como Carta de Derechos de los Marineros.

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 50 enmiendas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Senado, 9 de junio de 2014.—El Portavoz Adjunto, **Jordi Guillot Miravet**.

ENMIENDA NÚM. 190

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo V**.

ENMIENDA

De adición.

De adición. Preámbulo V, cuarto párrafo.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 191

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 3. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo 3 nuevo apartado. Se propone la adición de un nuevo apartado 4, quedando redactado como sigue:

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 192

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 7**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 167

Artículo Nuevo después del 7. Se propone la adición de un nuevo artículo 7, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

Artículo Nuevo. Administración marítima.

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

JUSTIFICACIÓN

Clarificación del marco competencial que se recupera del anterior proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 193

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 11**.

ENMIENDA

De modificación.

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

Artículo 11. Polizones.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 194

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 14.3**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 168

Artículo 14.3. Se propone la adición al final del apartado 3 del artículo 14 del siguiente texto:

« , alejándolo a aguas fuera del mar territorial.»

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 195

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 15. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo 15 Nuevo Apartado. Se propone la adición de un nuevo apartado 2, corriendo numeración, quedando redactado como sigue:

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 196

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 16.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Artículo 16.2. Se propone modificar en el apartado 2 del artículo 16, dónde dice «Administración Marítima» debería decir.

«Autoridad Portuaria correspondiente».

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 197

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 19.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo después del artículo 19.

Artículo nuevo. Incumplimiento de las normas de despacho.

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 198

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 20.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo después del artículo 20.

Artículo nuevo. Dotaciones de seguridad.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 199

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 21**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo después del artículo 21.

Artículo nuevo. Control por la Administración marítima.

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

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

JUSTIFICACIÓN

Dentro del régimen general del navegación es necesario clarificar el marco competencial, y en este caso, regular expresamente las competencias en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación corresponde ejercerlas a la Administración marítima. Además se especifica que tiene atribuidas las competencias de intervención, visita e inspección a bordo, detención y sancionadoras previstas en las Leyes y en los Tratados aplicables en España.

ENMIENDA NÚM. 200

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 22**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo después del artículo 22.

Artículo nuevo. Intervención ante naufragios potenciales.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 201

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 23.1**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo 23.1 Se propone la adición en el apartado 1, después «... sanitarios...» el siguiente texto:

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

JUSTIFICACIÓN

Incluir la prevención de la contaminación.

ENMIENDA NÚM. 202

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 23**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 172

Artículo Nuevo después del artículo 23.

Artículo nuevo. Desguace de buques.

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

2. En todo caso se exigirá la baja previa en la matrícula, así como la constitución de garantía suficiente para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables, a las instalaciones portuarias o al medio ambiente, y por remoción de sus restos y la limpieza del área donde se efectúen las operaciones.

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 203

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 24**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo después del artículo 24.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 204

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 32**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo 32. Se propone la adición de un segundo párrafo, quedando redactado como sigue:

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 205

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Concepto de contaminación.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 206

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Contaminación operacional.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 207

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Contaminación por vertimiento.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 208

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Contaminación accidental.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 209

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Prohibición general de contaminación.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 210

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Excepciones de fuerza mayor.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 211

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Deberes de la Administración marítima.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 212

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 213

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 214

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Planes de emergencia a bordo.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 215

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Obligación de notificar actos de contaminación.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 216

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

Artículo nuevo. Colaboración internacional.

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 217

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 55**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 55, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VII, Título I. De la lucha contra la contaminación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 180

Artículo nuevo. Entrada o salida de buques potencialmente contaminantes.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 218

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Capítulo nuevo después del Capítulo VI del Título I.

CAPÍTULO NUEVO

De la lucha contra la contaminación

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 219

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 104**.

ENMIENDA

De modificación.

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

Artículo 104. Inspección de buques extranjeros.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 220

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 144.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 144, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII, Título II. De la búsqueda y salvamento de vidas en el mar.

Artículo nuevo. Servicios públicos de búsqueda y salvamento marítimo.

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 221

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 144**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 144, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII, Título II. De la búsqueda y salvamento de vidas en el mar.

Artículo nuevo. Planes nacionales de salvamento.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 222

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 144**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 144, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII, Título II. De la búsqueda y salvamento de vidas en el mar.

Artículo nuevo. Documentación de salvamento a bordo.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 223

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 144**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 144, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII, Título II. De la búsqueda y salvamento de vidas en el mar.

Artículo nuevo. Empleo de señales de socorro.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 224

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 144**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 144, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII, Título II. De la búsqueda y salvamento de vidas en el mar.

Artículo nuevo. Facilitación del empleo de medios extranjeros.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 225

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 144**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo nuevo después del artículo 144, corriendo numeración, dentro del nuevo capítulo VIII, Título II. De la búsqueda y salvamento de vidas en el mar.

Artículo nuevo. Investigación de siniestros.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 226

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título II. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Capítulo nuevo después del Capítulo VII, Título II.

CAPÍTULO NUEVO

De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 227

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 160**.

ENMIENDA

De modificación.

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

Artículo 160. Clasificación del personal de a bordo.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 228

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 162**.

ENMIENDA

De supresión.

Artículo 162. Nacionalidad de las dotaciones. Se propone la supresión del segundo párrafo, del artículo 162.

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 229

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 168.2**.

ENMIENDA

De adición.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 230

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 169**.

ENMIENDA

De adición.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 231

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 172**.

ENMIENDA

De modificación.

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

Artículo 172. Nombramiento y cese.

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 232

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 329.1**.

ENMIENDA

De adición.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 233

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 357**.

ENMIENDA

De adición.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 234

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 382.2**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 188

ENMIENDA

De modificación.

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

ENMIENDA NÚM. 235

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 382.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Artículo 382.2. Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 382, dónde dice «la Armada», deberá sustituirse por el siguiente texto:

«Conjunta de la Armada y los Ministerios competentes.»

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 236

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 382.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Artículo 382.3. Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 382, dónde dice «Ministerio de Defensa», deberá sustituirse por el siguiente texto:

«Centro Estatal de Actividades Submarinas.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la anterior enmienda.

ENMIENDA NÚM. 237

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 382.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Artículo 382.3. Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 382, dónde dice «y el Ministerio de Defensa», deberá sustituirse por el siguiente texto:

«... y de forma coordinada por el Ministerio de Defensa y los Ministerios competentes.»

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 238

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 384**.

ENMIENDA

De adición.

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

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

JUSTIFICACIÓN

El artículo 384 en su redacción actual no hace referencia a la normativa en vigor, que vuelve a ser muchísima en este ámbito, Convenio sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992. Convenio Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional de

indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992. Protocolo de 2003 al convenio anterior. Convenio de responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación causada por hidrocarburos utilizados como combustible a bordo de los buques, 2001.

ENMIENDA NÚM. 239

Del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC)

El Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya (GPEPC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Disposición Adicional Nueva, quedando redactada como sigue:

Creación del Centro Estatal de Actividades Submarinas.

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

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con anteriores enmiendas.

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 4 enmiendas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Senado, 9 de junio de 2014.—El Portavoz Adjunto, **Antolín Sanz Pérez**.

ENMIENDA NÚM. 240

Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 7**.

ENMIENDA

De modificación.

El artículo 7 pasa a tener la siguiente redacción:

«Artículo 7. Entrada en puerto.

1. Todos los buques podrán entrar en los puertos españoles abiertos a la navegación marítima nacional e internacional, con sujeción en todo caso a las prescripciones contenidas en esta ley y a las demás de la legislación portuaria, de seguridad, de aduanas, de extranjería e inmigración, de policía, de sanidad medioambiental y pesquera, así como a las condiciones operativas establecidas.

2. La entrada de buques en los puertos españoles se podrá prohibir o condicionar por razones de emergencia o riesgos específicos para la salud pública, la seguridad de la navegación, la protección de los tráficos y las instalaciones portuarias, la represión de la pesca ilegal, o la sostenibilidad ambiental, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 191

3. La autorización para entrar en puerto se concederá por la Administración portuaria, a solicitud de los armadores, navieros, capitanes o consignatarios y quedará siempre supeditada al cumplimiento de la legislación y demás normativa a que se refieren los apartados anteriores.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. La inclusión de la pesca ilegal resulta pertinente y debe contribuir a la mejora de la lucha contra la misma.

ENMIENDA NÚM. 241

Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 69.2**.

ENMIENDA

De modificación.

El apartado 2 del artículo 69 pasa a tener la siguiente redacción:

«2. Sin embargo, será potestativa la inscripción de los buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública.

También será potestativa la inscripción de buques y embarcaciones de recreo o deportivos. Los derechos de garantía, reservas de dominio y prohibiciones de disponer, arrendamientos financieros y demás gravámenes inscribibles impuestos sobre los mismos, sólo serán oponibles frente a terceros si figuran inscritos en el Registro de Bienes Muebles, en cuyo caso deberán inscribirse sin exigirse para ello más requisitos que los previstos para la constitución de la garantía de que se trate. La inmatriculación en el Registro de Bienes Muebles de buques y embarcaciones de recreo embargadas o secuestradas judicial o administrativamente se practicará en mérito de la misma resolución judicial o administrativa en que decreta el embargo o la prohibición de disponer.

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

JUSTIFICACIÓN

Se trata de favorecer el régimen de los buques y embarcaciones de recreo y no introducir una carga que no existe en la actualidad. De esta forma, más que la embarcación lo que se trata es que se inscriban en el Registro de Bienes Muebles las garantías sobre aquélla. La transmisión dominical ya en estos casos funciona como el tráfico de vehículos de motor (por matrícula). En cambio, las ventas a plazos, los embargos y las prohibiciones de disponer, o las hipotecas sí son inscribibles para asegurar su oponibilidad concursal y extraconcursal.

ENMIENDA NÚM. 242

Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 382.2**.

ENMIENDA

De modificación.

El apartado 2 del artículo 382, que queda redactado como sigue:

«2. Las operaciones de exploración, rastreo, localización y extracción de buques de Estado españoles naufragados o hundidos requerirán autorización de la Armada, que ostenta competencias plenas para su protección, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación sobre patrimonio histórico y cultural, en su caso.»

JUSTIFICACIÓN

La actual redacción del artículo 382.2, al someter exclusivamente a autorización de la Armada las actuaciones respecto de los buques de Estado españoles hundidos y atribuir a ésta competencias plenas para su protección, podría interpretarse como que excluye la preceptiva autorización de la Administración competente, prevista en la legislación de protección del patrimonio histórico que, además de la anterior, sería precisa en el supuesto de los buques de Estado españoles hundidos que integren el patrimonio cultural subacuático.

En este sentido, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1.a) de la Convención sobre la protección del Patrimonio Cultural Subacuático, adoptada el 2 de noviembre de 2001 en París y ratificada por España el 6 de junio de 2005 (en vigor en nuestro Ordenamiento Jurídico desde 2 de enero de 2009), se entiende por patrimonio cultural subacuático «todos los rastros de existencia humana que tengan un carácter cultural, histórico o arqueológico, que hayan estado bajo el agua, parcial o totalmente, de forma periódica o continua, por lo menos durante 100 años, tales como tales como: (...) ii) los buques, aeronaves, otros medios de transporte o cualquier parte de ellos, su cargamento u otro contenido, junto con su contexto arqueológico y natural».

En este mismo sentido, el artículo 1.8 de dicha Convención establece que «por «buques y aeronaves de Estado» se entiende los buques de guerra y otros navíos o aeronaves pertenecientes a un Estado o utilizados por él y que, en el momento de su hundimiento, fueran utilizados únicamente para un servicio público no comercial, que sean identificados como tales y que correspondan a la definición de patrimonio cultural subacuático».

Por tanto, habida cuenta de que los buques de Estado y de guerra son parte integrante del patrimonio cultural subacuático cuando permanezcan hundidos durante un mínimo de 100 años, resulta evidente que a aquéllos les es plenamente aplicable la normativa, tanto internacional como interna, relativa al patrimonio cultural subacuático, si la producción de dicho hundimiento ocurrió a partir de dicho plazo.

ENMIENDA NÚM. 243

Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional undécima**.

ENMIENDA

De supresión.

Se suprime la disposición adicional undécima, sobre «Otros buques de Estado».

JUSTIFICACIÓN

Esta ley no debe alterar el régimen competencial establecido por el Ordenamiento Jurídico español, acorde tanto con la Constitución como con los tratados internacionales suscritos por España. Los distintos organismos citados por la disposición adicional tienen definido su ámbito competencial, tanto desde el punto de vista funcional como espacial, por su correspondiente Ley reguladora (Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Ley Orgánica 12/1995, de 12 de diciembre, de represión del Contrabando, Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante...), que la nueva disposición adicional alteraría, introduciendo en nuestro Ordenamiento Jurídico importantes distorsiones y antinomias.

Así, por ejemplo, al extender la nueva disposición adicional undécima la competencia de los buques de la Guardia Civil a todos los espacios marítimos, estaría alterando el régimen competencial reconocido por sus respectivas Leyes Orgánicas a los Ministerios de Defensa e Interior, e invadiría las competencias del Ministerio de Defensa reconocidas por la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional. Además resulta contraria al ámbito territorial de la Guardia Civil delimitado por el artículo 11.2.b) de la Ley Orgánica 2/1986 y vulneraría los tratados internacionales suscritos por España.

Para finalizar, resulta ineficiente e innecesaria y contraria al CORA. Su puesta en práctica representaría un notable incremento del gasto público.

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 32 enmiendas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Senado, 9 de junio de 2014.—El Portavoz, **Jokin Bildarratz Sorron**.

ENMIENDA NÚM. 244

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 1.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3 del Artículo 1 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«3. Fuera de los casos contemplados en el apartado anterior, la navegación por las aguas interiores se registrará por la legislación reguladora del dominio público hidráulico, y por las demás disposiciones que le sean de aplicación sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a las Comunidades Autónomas.»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 245

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 4.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone añadir «in fine» en el apartado 2 del Artículo 4 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima el siguiente texto:

«2. Lo previsto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a otros Estados con arreglo a los tratados aplicables, así como de lo establecido en esta ley para los buques de guerra y otros de Estado, y las Comunidades Autónomas con competencia en la materia.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 194

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 246

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 9.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 1 del Artículo 9 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«Artículo 9. Arribada forzosa.

1. Con independencia de lo dispuesto en los artículos 186 y 187, en caso de arribada forzosa, el armador, capitán o consignatario deberá comunicar sus causas a la Administración Marítima competente, la cual verificará los motivos que la justifiquen y señalará las formalidades y requisitos especiales que, en su caso, deban cumplirse para tales supuestos.

(resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Por una parte tenemos la referencia del art 187 que trata de la denominada protesta de mar, de manera que la obligación del capitán de levantar ésta subsiste en los supuestos de arribada forzosa. Otro tanto debería establecerse con el artículo 186, que recoge la obligación de comunicar accidentes, con el objetivo de mostrar que el art 9 para el caso de arribada forzosa no exonera al capitán de cumplir con la obligación de comunicación del accidente y de presentación a la que hace referencia precisamente el art. 186.

Por otra parte proponemos una segunda enmienda al mismo artículo con el objeto de ajustarnos a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 247

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 12**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 12 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«Artículo 12. Jurisdicción sobre buques extranjeros en puerto.

1. Salvo lo previsto para los buques de Estado, la jurisdicción de los tribunales españoles en los órdenes civil, penal y/o contencioso administrativo se extenderá a todos los buques extranjeros mientras permanezcan en los puertos nacionales o demás aguas interiores.

2. A tal efecto, la autoridad judicial podrá ordenar la práctica a bordo de las diligencias que sean precedentes así como la entrada y registro en el buque, incluidos sus camarotes, sin más requisito que la comunicación al cónsul del pabellón a la brevedad posible.

3. La competencia judicial internacional de los tribunales españoles subsistirá incluso después de que los buques extranjeros hayan abandonado las aguas interiores y se encuentren navegando por el mar territorial así como cuando sean detenidos fuera de este en el ejercicio del derecho de persecución, todo ello de conformidad con la normativa interna, Comunitaria o convencional aplicable.»

JUSTIFICACIÓN

Se sugiere reemplazar la expresión «Jurisdicción» sobre buques extranjeros, para no confundir con competencia judicial internacional (en particular, art. 12.3), así como aludir los tres bloques normativos en presencia (normas internas, Comunitarias y convencionales).

ENMIENDA NÚM. 248

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 18.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3 del Artículo 18 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«3. Reglamentariamente, y por la Administración General del Estado o por las Comunidades Autónomas con competencia en la materia, se regulará el régimen de despacho de buques.»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 249

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 24.4**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 4 del Artículo 24 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«4. Salvo autorización de la Administración pesquera competente, los buques extranjeros en paso por los espacios marítimos españoles no podrán tener sus aparejos de pesca en estado de funcionamiento o de operatividad inmediata.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 196

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica y de concreción.

ENMIENDA NÚM. 250

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 32**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 32 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

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

La Administración Marítima establecerá un plan nacional de preparación y lucha contra la contaminación marina para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos u otras sustancias nocivas o potencialmente peligrosas que conllevan tan graves perjuicios para la naturaleza y el ser humano, con graves consecuencias hacia el cambio climático.»

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 251

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 36.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 1 del Artículo 36 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«1. La Administración Marítima competente hará todo lo posible para evitar que los buques sufran detenciones o demoras innecesarias a causa de las medidas que se tomen de conformidad con lo previsto en este capítulo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica y de concreción.

ENMIENDA NÚM. 252

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 43**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 43 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«Artículo 43. Ejercicio de la jurisdicción civil.

1. Sin perjuicio de lo previsto en la legislación comunitaria aplicable y/o en las normas convencionales internacionales, los buques extranjeros que pasen por el mar territorial no podrán ser detenidos o desviados para materializar actuaciones procesales o sustantivas vinculadas al orden jurisdiccional civil respecto a las personas que se hallen a bordo de los mismos.

2. Podrán adoptarse medidas cautelares o ejecutivas respecto a dichos buques cuando estos se hayan detenido o hayan fondeado voluntariamente durante su paso por el mar territorial así como respecto a los que naveguen por el mar territorial después de haber abandonado las aguas interiores del Estado, todo ello con el alcance previsto en el artículo 25 de la Ley Orgánica del Poder Judicial.

3. Dichas medidas podrán ser asimismo adoptadas respecto a los buques en paso lateral, pero sólo por las obligaciones adquiridas y por las responsabilidades en que hubieren incurrido durante su paso.»

JUSTIFICACIÓN

Ha de contenerse una necesaria alusión a las previsiones de la LOPJ y del Derecho Comunitario, y no se dice nada (Jurisdicción civil y penal).

ENMIENDA NÚM. 253

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 56**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 56 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«Artículo 56. Buque.

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

JUSTIFICACIÓN

Se propone modificar el artículo 56 del texto para que puedan englobarse dentro del mismo todos los artefactos navales que existen en la actualidad y no encuentran encaje en el actual texto.

ENMIENDA NÚM. 254

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 61**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 61 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«Artículo 61. Accesorios.

Son accesorios los elementos auxiliares adscritos al buque.»

JUSTIFICACIÓN

El carácter accesorio no está vinculado ni a la naturaleza consumible o no del bien, ni a la temporalidad del mismo.

ENMIENDA NÚM. 255

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 65. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado al Artículo 65 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

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

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 256

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 75**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 75 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 199

«Artículo 75. Principio de legitimación.

El contenido del Registro se presume exacto y válido. Los asientos de los Registros están bajo la salvaguardia de los tribunales y producen todos sus efectos mientras no se inscriba la declaración judicial de su inexactitud o nulidad.»

JUSTIFICACIÓN

El uso del sustantivo en plural acredita la existencia de Registros Estatales o Autonómicos.

ENMIENDA NÚM. 257

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 98**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 98 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

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

El control técnico de los requisitos de seguridad y de los exigibles para prevenir la contaminación se realizará por los órganos competentes de las Administraciones Marítimas, mediante los planes y programas de inspección y control que reglamentariamente se establezcan.»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad.

ENMIENDA NÚM. 258

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 99**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 99 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, añadiendo «in fine» el siguiente texto, con lo que quedará redactado de la siguiente forma:

«Artículo 99. Coste de las inspecciones.

Las inspecciones de buques o embarcaciones, cualquiera que sea su naturaleza y finalidad, se efectuarán con cargo al armador, salvo que estas resulten injustificadas mediante resolución fundada y acreditativa de dicha falta de justificación.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 200

JUSTIFICACIÓN

Razones de seguridad jurídica.

ENMIENDA NÚM. 259

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 104**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 104 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«Artículo 104. Inspección de buques extranjeros.

Las Administraciones Marítimas inspeccionarán los buques y embarcaciones extranjeros surtos en los puertos nacionales en los casos previstos en los tratados y convenios internacionales, en las disposiciones de la Unión Europea y, en todo caso, cuando existan dudas razonables sobre sus condiciones de navegabilidad o sobre las relativas a la protección del medio ambiente marino o sobre el cumplimiento del Convenio sobre Trabajo Marítimo.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 260

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 105**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 105 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«Artículo 105. Detención de buques extranjeros.

De acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable, en los casos en que de la inspección resulte que la navegación o el servicio del buque o embarcación no puede hacerse en las debidas condiciones de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, las Administraciones Marítimas competentes en materia de seguridad y en materia de medio ambiente, podrán impedir su salida, la realización de su actividad, o adoptar las medidas oportunas, hasta que sean subsanados los defectos encontrados, dando cuenta de ello al cónsul del Estado del pabellón.»

JUSTIFICACIÓN

Véanse el art 11 y 17 del Estatuto de Autonomía para el País Vasco.

ENMIENDA NÚM. 261

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 161. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado al Artículo 161 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, con la siguiente redacción:

«Apartado nuevo. Se adoptarán en la medida de lo posible las normas previstas en la ley de prevención de riesgos laborales y se elaborarán los correspondientes planes de prevención y de seguridad.»

JUSTIFICACIÓN

El propio ámbito subjetivo de la ley de prevención de riesgos laborales prevé su aplicabilidad en el ámbito marítimo.

ENMIENDA NÚM. 262

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 166.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 166 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«Artículo 166. Expedición y registro de títulos y certificados.

1. Corresponde a la Administración Marítima competente la emisión, renovación, refrendo, reconocimiento y control de los títulos y certificados profesionales, en los términos que se establezcan reglamentariamente y de acuerdo con lo previsto en los convenios internacionales aplicables.

2. La Administración Marítima competente mantendrá un registro de todos los títulos y certificados emitidos, refrendados o reconocidos. El acceso y el régimen de dicha publicidad se determinarán reglamentariamente, conforme a lo establecido en los tratados.»

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con las previsiones en materia de educación y otras competencias concurrentes que corresponden a las CCAA.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 202

ENMIENDA NÚM. 263

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 179. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado al Artículo 179 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, con la siguiente redacción:

«Apartado nuevo. En todo caso en materia sucesoria se atenderán a los requerimientos que en derecho civil propio determinadas CCAA explicitan su contenido.»

JUSTIFICACIÓN

Respeto a la existencia de derecho civil en particular en materia sucesoria existente en determinadas CCAA.

ENMIENDA NÚM. 264

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 212.3.**

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3 del Artículo 212 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

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

JUSTIFICACIÓN

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 203

ENMIENDA NÚM. 265

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 277.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 2 del Artículo 277 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«2. Los contratos de transporte marítimo de mercancías, ~~nacional o~~ internacional, en régimen de conocimiento de embarque y la responsabilidad del porteador, se regirán por el Convenio internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, los protocolos que lo modifican de los que España sea Estado parte y esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

El régimen del contrato de transporte marítimo internacional se rige efectivamente por el Convenio señalado. Sin embargo, el contrato de transporte marítimo nacional se rige por la nueva ley de navegación marítima (arts. 277-286).

ENMIENDA NÚM. 266

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 282.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 1 del Artículo 282 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«1. La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías transportadas estará limitada, salvo que en el conocimiento de embarque se haya declarado el valor real de tales mercancías, a las cifras establecidas en el artículo 334 de esta Ley.»

JUSTIFICACIÓN

Por coherencia con la enmienda realizada al artículo 277.2.

ENMIENDA NÚM. 267

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 297.b**.

ENMIENDA

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 204

Se propone la modificación del apartado b) del Artículo 297 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«b) Cuando por causas fortuitas el viaje se hiciera imposible o se demorase, en cuyo caso el porteador devolverá el precio del pasaje y quedará exento de responsabilidad. En todo caso el perjudicado por la anulación del viaje o la demora, si lo acredita de forma suficientemente fundada, podrá exigir la indemnización por los daños ilegítimamente causados.»

JUSTIFICACIÓN

Aplicación del régimen de obligaciones y contratos previsto en el código civil de forma multidisciplinar para todo el ordenamiento jurídico.

ENMIENDA NÚM. 268

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 308. Apartado nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo apartado al Artículo 308 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, con la siguiente redacción:

«Apartado nuevo. En todo caso se atenderá a los requerimientos legales estatales o autonómicos de aplicación.»

JUSTIFICACIÓN

Estamos ante una competencia autonómica tal como prevé el art 148.1.6 de la CE.

ENMIENDA NÚM. 269

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 384.**

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de un nuevo párrafo al Artículo 384 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, con la siguiente redacción:

«Artículo 384. Ámbito de aplicación.

Se regirá por lo dispuesto en este capítulo la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y los espacios marítimos españoles, que proceda de buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que estos se encuentren.

La responsabilidad civil prevista por este precepto se regulará por la legislación estatal o autonómica que resulte de aplicación.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 205

JUSTIFICACIÓN

Atención a lo previsto en el art 149.23 de la CE.

ENMIENDA NÚM. 270

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 391**.

ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión del Artículo 391 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, que dice:

«Artículo 391. Aplicación preferente de los convenios internacionales.

1. Lo previsto en los convenios internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo.

2. No se aplicará lo previsto en este capítulo a los daños causados por sustancias radioactivas o nucleares, que se regularán por sus disposiciones específicas.»

JUSTIFICACIÓN

Se intitula «Aplicación preferente de los Convenios internacionales»: Sería deseable no particularizar esta referencia solo para el ámbito de la responsabilidad civil por daños por contaminación, ya que es extensible al resto de ámbitos materiales en los que existan Convenios ratificados por España.

ENMIENDA NÚM. 271

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 476**.

ENMIENDA

De modificación.

Se propone la modificación del Artículo 476 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, quedando redactado de la siguiente forma:

«Artículo 476. Tramitación procesal de la medida de embargo.

Se presumirá que en el embargo de buques concurren el peligro por mora procesal y la urgencia de que tratan los artículos 728, 730.2 y 733.2 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, así como la embargabilidad del buque en los créditos por suministros y servicios efectuados que hayan sido contratados por el propietario, arrendatario a casco desnudo, gestor o naviero del buque objeto de embargo, si en el momento en que nació el crédito marítimo estaban obligados en virtud de ese crédito y son propietarios, arrendatarios a casco desnudo, gestores o navieros al practicarse el embargo.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende dar protección a los suministros y servicios prestados a los buques para no dejar desprotegido al amplio sector auxiliar de la economía marítima nacional que presta suministros y servicios a buques extranjeros de Estados Parte en el Convenio de Ginebra 1999 que no cuenten con privilegio marítimo del Convenio de Ginebra de 1993, evitando el trato discriminatorio de dichos buques con respecto a los de pabellón extranjero de Estados no parte e incluso a los buques españoles, frente a los cuales la embargabilidad se da tanto por créditos marítimos como no marítimos.

Dada la situación geográfica de España y sus archipiélagos, y en especial del Estrecho de Gibraltar, lugar de paso y abastecimiento de cientos de miles de buques al año, resulta fundamental dotar a las empresas españolas de un mecanismo procesal operativo, como lo es la medida cautelar del embargo preventivo de buques, al efecto de proteger los derechos de crédito de las empresas españolas que suministran bienes y servicios a dichos buques. En caso de no introducirse la enmienda, los suministradores españoles se verán obligados a solicitar garantías de pago inusuales en el sector de servicios y suministros marítimos, perdiendo mercado a favor de otros países del área (Marruecos, Portugal) o incluso de Gibraltar.

Con la actual configuración de la medida cautelar de embargo preventivo de buques, tal y como establece el Convenio de Ginebra de 1999 en su artículo 3, dicha medida resulta en muchos casos ineficaz, ya que los supuestos de embargabilidad de un buque se contraen a que el propietario registral del buque, o el armador a casco desnudo sean los responsables de pago de la factura de esos bienes y servicios, lo que en la práctica del comercio marítimo internacional resulta ser muy poco coincidente, al existir infinidad de figuras intermedias que operan el buque, adquieren los bienes y servicios, y no son ni el propietario registral del buque, ni el armador a casco desnudo del mismo. El hecho determinante de la posibilidad de embargar debería ser la realidad del suministro o servicio y su aceptación por el Capitán o Jefe de Máquinas del buque.

Para evitar esta aplicación tan restrictiva del embargo preventivo del buque, se hace necesaria una modificación en la Ley de Navegación Marítima con una enmienda como la propuesta, que amplíe la posibilidad de embargar un buque cuando los adquirentes de bienes y servicios destinados al mismo sean las figuras intermediarias que habitualmente contratan estos bienes y servicios.

De esta forma las empresas españolas podrán ser más competitivas al estar dotadas de un mecanismo judicial que facilite el recobro en la venta a crédito de bienes y servicios, en igualdad de condiciones que las empresas del mismo mercado geográfico que operan en Gibraltar, Malta, Italia, Marruecos (Tanger Med), Portugal.

La enmienda pretende, por tanto, que los actuales supuestos de embargabilidad de un buque se extiendan a las figuras intermediarias del gestor y el naviero del buque, que son los que adquieren, en la práctica del mercado marítimo, habitualmente los suministro de bienes y servicios al buque.

ENMIENDA NÚM. 272

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 480**.

ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión del Artículo 480 del Proyecto de Ley de Navegación Marítima, que dice:

«Artículo 480. Regulación.

La venta forzosa del buque se ajustará a lo prevenido en la Ley de Enjuiciamiento Civil o en la normativa administrativa que resulte de aplicación para la subasta de los bienes muebles sujetos a publicidad registral en todo lo no previsto en el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993, y en esta ley.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 207

JUSTIFICACIÓN

No consideramos correcta la inclusión de este precepto en el presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 273

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición adicional al Proyecto de Ley de Navegación Marítima, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional nueva. Cuando el Estado no se reserve la gestión directa de los puertos con calificación de interés general se entenderá por administración marítima las de las CCAA con competencia en la materia.»

JUSTIFICACIÓN

Véase el art 12.8 del Estatuto de Autonomía del País Vasco.

ENMIENDA NÚM. 274

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición final al Proyecto de Ley de Navegación Marítima, con la siguiente redacción:

«Disposición final nueva. En las competencias atinentes a la legislación civil se considerará la existencia del derecho civil propio existente en determinadas CCAA, así como las competencias de ejecución en referencia a la legislación laboral y mercantil del estado.»

JUSTIFICACIÓN

Ajuste a los requerimientos del bloque de constitucionalidad y debida consideración de la existencia de un derecho civil en algunas CCAA.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 208

ENMIENDA NÚM. 275

Del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV)

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV) (GPV), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una nueva Disposición final al Proyecto de Ley de Navegación Marítima, con la siguiente redacción:

«Disposición final nueva. En materia de tratados y convenios internacionales se respetará la competencia prevista en determinados estatutos de autonomía para ejecutar los tratados y convenios en todo lo que afecte a las materias atribuidas a sus competencias en el Estatuto.»

JUSTIFICACIÓN

Véase el art. 20.3 del estatuto de autonomía del País Vasco.

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 100 enmiendas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Senado, 9 de junio de 2014.—El Portavoz Adjunto, **José Miguel Camacho Sánchez**.

ENMIENDA NÚM. 276

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Preámbulo. V**.

ENMIENDA

De adición.

A la Exposición de Motivos.

Apartado V. Cuarto párrafo, in fine.

Añadir al final de la redacción dada al párrafo cuarto del apartado V de la Exposición de Motivos el siguiente texto:

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

MOTIVACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

Gráficamente, si como es sabido, la fatiga de las tripulaciones es una de las causas principales de los accidentes marítimos ninguna Ley de Navegación Marítima actual debería dejar al margen todo lo referente a su evitación y prevención mediante condiciones de trabajo decentes.

ENMIENDA NÚM. 277

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 3. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Al artículo 3.

Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 3, en los siguientes términos:

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 210

/.../

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

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 278

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 7.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 7, apartado 2.

En la redacción dada al apartado 2 del artículo 7, se propone sustituir el concepto «Administración portuaria» por el de «Administración marítima».

MOTIVACIÓN

Mejor delimitación del ámbito competencial.

ENMIENDA NÚM. 279

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 8.1**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 8, apartado 1.

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 8 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 8. Cierre de puertos.

/.../

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 211

MOTIVACIÓN

Mejor delimitación del ámbito competencial.

ENMIENDA NÚM. 280 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 9**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 9.

Se modifica la redacción dada al artículo 9 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 9. Arribada forzosa.

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

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

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

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

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 281 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 10.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 10, apartado 2.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 212

Se modifica la redacción dada al apartado 2 del artículo 10 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 10. Agente de buques nacionales.

/.../

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

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 282 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 13**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 13.

Se modifica la redacción dada al artículo 13 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 13. Buques de propulsión nuclear.

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

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

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

MOTIVACIÓN

Trasposición de los artículos 22 y 23 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 283 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 15.1**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 213

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 15, apartado 1.

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 15 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 15. Mercancías peligrosas.

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

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

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 284 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo II.**

ENMIENDA

De adición.

Título I, Capítulo II, Artículo Nuevo.

Artículo nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo II del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Dotaciones de seguridad y maniobras obligatorias.

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

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

MOTIVACIÓN

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 214

ENMIENDA NÚM. 285

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo II.**

ENMIENDA

De adición.

Título I, Capítulo II, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo II del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Control por la Administración marítima.

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

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

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 286

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo II.**

ENMIENDA

De adición.

Título I, Capítulo II, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo II del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Intervención ante naufragios potenciales.

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 215

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 287 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo II.**

ENMIENDA

De adición.

Título I, Capítulo II, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo II del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Incumplimiento de las normas de despacho.

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

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

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

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

MOTIVACIÓN

Necesario sistema sancionador.

ENMIENDA NÚM. 288 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 22.4.**

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 22, apartado 4.

En la redacción dada al apartado 4 del artículo 22, se propone sustituir la palabra «embarcaciones» por la de «buques».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 216

MOTIVACIÓN

La denominación de buque resulta más general.

ENMIENDA NÚM. 289

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo III.**

ENMIENDA

De adición.

Título I, Capítulo III, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo III del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Indemnización por daños al dominio público marítimo-terrestre y portuario.

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

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

MOTIVACIÓN

Exigencia de responsabilidades por daños causados en el dominio público y garantía de cumplimiento de las mismas.

ENMIENDA NÚM. 290

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 36.**

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo. Artículo 36 bis).

Se propone la adición de un nuevo artículo 36 bis con la siguiente redacción:

Artículo 36 bis. Seguro de responsabilidad civil.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 217

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

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

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 291

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 37. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Al artículo 37.

Se propone la adición de dos nuevos apartados 4 y 5 al artículo 37 con la siguiente redacción:

Artículo 37. Derecho de paso inocente.

/.../

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

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

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

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

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 292

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 38**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 38.

Se modifica la redacción dada al artículo 38 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 38. Cumplimiento de leyes y reglamentos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

g. Cualquier acto de contaminación intencional y grave;

h. Cualesquiera actividades de pesca;

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

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

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

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

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

MOTIVACIÓN

Clarificar el concepto de «paso inocente» y el de la pérdida de tal calificación por parte de un buque, y todo ello de acuerdo con los contenidos de los artículos 19, 20 y 21 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 293 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 42**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 42.

Se modifica la redacción dada al artículo 42 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 42. Suspensión del paso inocente.

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

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

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

MOTIVACIÓN

Trasposición del artículo 25 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 294 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 44**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 44.

Se modifica la redacción dada al artículo 44 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 44. Ejercicio de la jurisdicción penal.

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

2. Los órganos jurisdiccionales españoles competentes podrán ordenar detenciones o realizar investigaciones a bordo de un buque extranjero, en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, siempre que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores, salvo en los casos siguientes:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 220

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

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 295

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo IV.**

ENMIENDA

De adición.

Título I, Capítulo IV, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo IV del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Derecho de paso en tránsito por el Estrecho de Gibraltar.

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

MOTIVACIÓN

Conveniencia de trasponer aspectos que regulan el régimen de paso en tránsito con carácter general utilizados para la navegación internacional entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva de otro país, que se recogen en los artículos 38 a 42 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 296

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo IV.**

ENMIENDA

De adición.

Título I, Capítulo IV, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Capítulo IV del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Régimen de paso en tránsito por el Estrecho de Gibraltar.

1. Al ejercer el derecho de paso en tránsito, los buques:

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

2. El paso en tránsito por el estrecho no podrá ser suspendido en ningún caso.

MOTIVACIÓN

Nuevo artículo necesario para especificar las obligaciones de los buques al ejercer el derecho de paso en tránsito, de conformidad con los artículos 39, 40, 41 y 44 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 297

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 48.**

ENMIENDA

De adición.

Al artículo 48.

Se propone la adición de cuatro nuevos apartados 2, 3, 4 y 5 al artículo 48 con la siguiente redacción:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 222

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

/.../

2. Los buques de guerra y los de Estado especialmente autorizados podrán emprender la persecución de un buque extranjero cuando las autoridades españolas competentes tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de España en las aguas bajo su soberanía o jurisdicción. La persecución habrá de empezar mientras el buque o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua, y solo podrá ser continuada fuera del mar territorial o de la zona contigua si no ha sido interrumpida.

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

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

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

MOTIVACIÓN

Introducción de los puntos 2, 3, 4 y 5 en desarrollo del contenido de los artículos 110 y 111 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 298 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII.

Se propone la introducción, dentro del Título I, de un nuevo Capítulo VII bajo la siguiente rúbrica «De la lucha contra la contaminación».

MOTIVACIÓN

Las motivaciones recogidas a continuación justifican la introducción de este nuevo Capítulo dentro del Título I.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 223

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

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

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

El 4 de mayo de 1970 el buque noruego Polycommander embarrancó contra la cara norte de las islas Cíes y en medio de un violento incendio se vertieron más de 15.000 toneladas de crudo. El 31 de octubre de 1970 el buque Erkowit colisionó con el Durtmond a la altura del Cabo Villano produciéndose una caída al agua de bidones de un producto insecticida que causó daños. El 12 de mayo de 1976 el superpetrolero Urquiola vertió en la Bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. El 5 de diciembre de 1987 el Casón encalló en los acantilados próximos a la playa del Rostro en Fisterra y su carga incendiada de productos altamente tóxicos provocaron una huida masiva de los vecinos de las localidades próximas a Santiago. El Aegean Sea (popularizado con Mar Egeo) el 3 de diciembre de 1992, embarrancó en las inmediaciones de la Torre de Hércules en A Coruña, vertiendo cerca de 60.000 toneladas de petróleo.

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

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

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 224

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

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

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

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

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

Mejora técnica en coherencia con las siguientes propuestas de enmienda de este grupo parlamentario.

ENMIENDA NÚM. 299

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Concepto de contaminación.

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 225

ENMIENDA NÚM. 300

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Contaminación operacional.

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 301

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Contaminación por vertimiento.

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

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

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 302 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Contaminación accidental.

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 303 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Prohibición general de contaminación.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 227

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

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 304

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Excepciones de fuerza mayor.

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

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 305

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 228

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Deberes de la Administración marítima.

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

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

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 306

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Contaminación derivada de la explotación de recursos naturales en la mar.

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 307

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Planes de preparación y lucha contra la contaminación.

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

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

Este plan se podrá coordinar con el plan nacional de salvamento previsto en el artículo (nuevo, relativo a la «Colaboración internacional») esta Ley, en los términos previstos en la legislación aplicable.

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 308

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Planes de emergencia a bordo.

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

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 309

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Obligación de notificar actos de contaminación.

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

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 310

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Colaboración internacional.

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

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

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

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 311 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Entrada o salida de buques potencialmente contaminantes.

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

2. En cuanto a la salida se estará a lo previsto para las inspecciones de seguridad del buque en los artículos 147 a 155 de la presente Ley.

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VII «De la lucha contra la contaminación» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 312 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Sobre infracción de las normas sobre contaminación marina causada por buques.

1. Si un buque extranjero navega por la Zona Económica Exclusiva y hubiera motivos fundados para creer que ha cometido una infracción en dicha zona de leyes y reglamentos en materia de contaminación causada por buques, los buques de vigilancia españoles podrán pedirle información sobre su identidad y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 232

su puerto de registro, sus escalas anterior y siguiente, y cualquier otra información pertinente que sea necesaria para determinar si ha cometido una infracción.

2. Cuando el buque se niegue a facilitar la información requerida o la información facilitada esté en manifiesta contradicción con la situación fáctica evidente, y como consecuencia de la infracción se hubiera producido una descarga importante que cause o amenace con causar una contaminación considerable del medio marino, los buques de vigilancia podrán realizar una inspección física del buque.

3. Cuando existan pruebas de que el buque ha cometido una infracción que haya tenido como resultado una descarga que cause o amenace con causar graves daños a las costas españolas, a sus intereses conexos o a los recursos naturales de la Zona Económica Exclusiva, se podrá iniciar un procedimiento contra dicho buque, incluida su retención, si las pruebas lo justificaran.

4. Las autoridades marítimas españolas no retendrán los buques extranjeros más tiempo del que sea imprescindible para realizar la inspección. Si ésta revelara que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos aplicables, se iniciará el correspondiente procedimiento. El buque deberá ser liberado sin dilación una vez constituida una fianza u otra garantía apropiada.

5. Las autoridades españolas notificarán sin dilación al Estado del pabellón —a través de sus agentes diplomático y funcionarios consulares, o directamente a la autoridad marítima, si fuera posible— las medidas que hayan tomado contra el buque y las sanciones impuestas, y le enviará los informes oficiales relativos a tales medidas.

MOTIVACIÓN

De acuerdo con los artículos 220 y 231 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 313 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VIII.

Se propone la introducción, dentro del Título I, de un nuevo Capítulo VIII, bajo la siguiente rúbrica «De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar».

MOTIVACIÓN

Las motivaciones recogidas a continuación justifican la introducción de este nuevo Capítulo dentro del Título I.

La Constitución Española dispone que el Estado tiene competencia exclusiva en materia de Marina Mercante. El marco jurídico español (Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de la lucha contra la Contaminación del Medio Marino) en el ámbito del salvamento marítimo y protección del medio ambiente marino, conformado tanto por las normas de elaboración interna como por normas de origen internacional integradas en nuestro ordenamiento por los cauces prescritos en el artículo 96 de la Constitución, determina que el Reino de España habrá de adoptar las medidas que resulten necesarias para procurar un servicio de búsqueda y salvamento marítimo de protección del medio ambiente marino adecuado y eficaz.

En materia de salvamento de vidas humanas en la mar, los compromisos de origen internacional asumidos por el Estado Español proceden sustancialmente del Convenio sobre Seguridad de la Vida

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 233

Humana en la Mar, de 1 de noviembre de 1974 (SOLAS 74/78), del Convenio Internacional sobre búsqueda y Salvamento (SAR 79), y de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS 1982).

Por los que se refiere a las disposiciones de origen internacional en materia de lucha contra la contaminación del medio marino, las obligaciones básicas se contienen en el Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78), en el Convenio Internacional para la Protección del Mar Mediterráneo contra la Contaminación, de 1976, en el Convenio para la Protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico del Nordeste (OSPAR 1992) y en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC 1990). Nuevo artículo que desplazará la numeración del articulado del proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 314

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VIII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VIII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Documentación de salvamento a bordo.

1. Los buques nacionales, excluidas las embarcaciones, deberán llevar a bordo un cuadro orgánico de ejercicios, misiones y procedimientos en materia de emergencia a bordo y evacuación del buque.
2. Los buques de pasaje nacionales que operen en rutas fijas tendrán, además, a bordo un plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencia.

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VIII «De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 315

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo VIII, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo VIII del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Facilitación del empleo de medios extranjeros.

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

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo VIII «De la búsqueda y salvamento de vidas en la mar» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 316 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo IX.

Se propone la introducción, dentro del Título I, de un nuevo Capítulo IX, bajo la siguiente rúbrica «De las facultades de interceptación, inspección y detención de buques».

MOTIVACIÓN

En coherencia con la suma de justificaciones que motivan la presentación de las nuevas enmiendas que a continuación se recogen y que se comprenden dentro de este nuevo Capítulo IX «De las facultades de interceptación, inspección y detención de buques» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 317 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo IX, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Acceso a bordo y empleo de la fuerza.

1. A los efectos indicados en el artículo anterior, el personal dotado de funciones públicas de inspección o control estará facultado para acceder a los buques en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 235

2. En los supuestos en que se trate de entrada en los camarotes y surja oposición a la misma alegando la inviolabilidad del domicilio se deberá obtener la previa autorización judicial, cumpliendo del requisito previsto en el artículo 20.2 para los buques extranjeros.

3. En todo caso y de resultar ello necesario, la Administración competente podrá adoptar las medidas coercitivas que resultaren necesarias y fueren proporcionales para impedir que el buque infractor se substraiga a las obligaciones, sanciones y responsabilidades que procedan.

4. A tal efecto, podrá recabarse la colaboración de los cuerpos y fuerzas de la seguridad del Estado, quienes actuarán, conforme a lo previsto en su legislación reguladora, incluido, en su caso, el uso de las armas.

MOTIVACIÓN

En determinados casos, la administración puede, abordar o entrar en un buque para realizar determinadas actuaciones y a tal efecto podrá recabar la colaboración de los cuerpos y fuerzas de seguridad del Estado, quienes actuarán conforme a lo previsto en la legislación reguladora en vigor.

ENMIENDA NÚM. 318

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo IX, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Medidas especiales a adoptar en la zona contigua.

1. De modo especial, siempre que tenga conocimiento de que un buque extranjero situado en la zona contigua ha infringido, está infringiendo o se propone infringir las leyes y reglamentos a que se refiere el artículo 35, la Administración pública competente tendrá derecho a interceptarlo, solicitar la información o realizar la inspección apropiada.

2. En caso necesario podrá adoptar las demás medidas que sean necesarias y proporcionales para prevenir o sancionar la infracción, incluida la detención y conducción a puerto.

MOTIVACIÓN

Competencia de la administración en sus actuaciones regulatorias en los tráficos marítimos en la zona contigua.

ENMIENDA NÚM. 319

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 236

Título I, Nuevo Capítulo IX, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Medidas especiales en caso de contaminación.

1. En caso de contaminación o de peligro de contaminación en las costas o en las zonas españolas de navegación, la Administración competente en materia de costas o la Administración marítima, respectivamente, adoptarán todas las medidas razonables para su limpieza o para prevenir, reducir o eliminar el peligro, pudiendo recabar a tal efecto la colaboración de otros Departamentos Ministeriales, Administraciones y organismos públicos.

2. La Administración marítima podrá asimismo, en caso de urgencia, contratar con terceros la ejecución de las medidas preventivas o de limpieza, debiendo resarcir directamente a los contratantes utilizados y con independencia de que el pago pueda imputarse al importe de los avales, garantías y otros recursos obtenidos de los responsables conforme a la legislación vigente.

3. Las mismas potestades tendrá la Administración marítima en caso de contaminación por accidente producido en alta mar, siempre que, en el caso de buques extranjeros, represente un peligro de graves daños en las zonas españolas de navegación o en el litoral o que atente contra los intereses conexos.

MOTIVACIÓN

En coherencia con otras enmiendas presentadas por este mismo grupo parlamentario.

ENMIENDA NÚM. 320 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo.**

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo IX, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Obstaculización de vías navegables.

1. En caso de que uno o varios buques impidiesen o dificultasen el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable o la libre navegación por sus aguas, la Administración marítima adoptará, con carácter inmediato, todas las medidas que resulten precisas para restablecer la libre navegación afectada.

2. A los efectos indicados, el Capitán del buque y todos cuantos se hallaran a bordo deberán cumplir sin demora las órdenes impartidas por la Administración so pena de responder de las sanciones que procedan, con independencia del ejercicio de las acciones que correspondan con arreglo a las leyes a los que se crean perjudicados.

3. En caso necesario, la Administración marítima podrá proceder al traslado y detención del buque en el lugar que se determine y durante el tiempo imprescindible para que se restablezca la normalidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 237

MOTIVACIÓN

Aportación de capacidad de gestión a la administración marítima con el objeto de tener garantizada la navegabilidad.

ENMIENDA NÚM. 321

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo IX, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Detenciones injustificadas e indemnización.

1. La Administración marítima hará todo lo posible para evitar que los buques sufran detenciones o demoras innecesarias a causa de las medidas que se tomen de conformidad con lo previsto en este Capítulo.

2. Las detenciones o demoras innecesarias a que se refiere el apartado anterior obligarán a la Administración responsable de la medida a resarcir los daños y perjuicios que resulten probados.

MOTIVACIÓN

El transporte marítimo implica cumplimiento por parte del transportista de los periodos de tiempo comprometidos para la entrega de mercancías y en consecuencia la administración marítima debe proporcionar el amparo que necesita el transportista.

ENMIENDA NÚM. 322

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo IX, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Ejercicio del derecho de persecución y de visita.

Los derechos de persecución y de visita se ejercerán por las causas y en la forma en que se establecen en las normas de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar y demás Convenios Internacionales que resulten de aplicación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 238

MOTIVACIÓN

Justificado en las normas de Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 323 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo IX, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo IX del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Conducción a puerto nacional.

De conformidad con las disposiciones de este Capítulo, el buque detenido podrá ser conducido al puerto español más próximo, a los efectos de realizar la pertinente instrucción para la averiguación de los hechos, imposición de la sanción y exigencia de las responsabilidades que, en su caso, correspondan.

MOTIVACIÓN

Cumplimiento de normas internacionales.

ENMIENDA NÚM. 324 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo X.

Se propone la introducción, dentro del Título I, de un nuevo Capítulo X, bajo la siguiente rúbrica «De las remociones».

MOTIVACIÓN

Las motivaciones recogidas a continuación justifican la introducción de este nuevo Capítulo dentro del Título I.

El concepto de contaminación que hemos utilizado en la elaboración de las enmiendas presentadas a este proyecto de ley se fundamenta en el concepto de contaminación contenido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM). Al igual que el artículo 1.4 de dicha convención propugnamos la prohibición general de contaminar, salvo casos de fuerza mayor. En ese ámbito integramos

la regulación de las remociones o restos de naufragios. Para los que propugnamos la referida remoción desde la óptica de la seguridad en la navegación y en la evitación de la afección a los recursos naturales.

ENMIENDA NÚM. 325 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo X, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Concepto de remoción.

Se entiende por remoción o extracción de interés general la retirada, traslado, desguace o destrucción deliberada de buques naufragados o de bienes hundidos con la finalidad de remover un peligro o un inconveniente para la navegación, para la salud pública, para los recursos naturales, para el medio ambiente o para los intereses conexos de las aguas marítimas.

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 326 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo X, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Régimen de remociones.

1. Las normas de este Capítulo se aplicarán a las remociones de los buques y demás bienes situados en las aguas interiores y en el mar territorial español.
2. Se aplicarán asimismo a los que se encuentren en la zona económica exclusiva cuando la remoción se efectúe por razón de protección de los recursos naturales o del medio ambiente.
3. En todo caso, resultarán de aplicación las normas previstas en los Convenios internacionales que regulen las remociones, de los que España sea Estado parte.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 240

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 327 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo X, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Deber de remoción.

1. El propietario o el armador están obligados a la remoción del buque.

Cuando se trate de artefactos navales, de plataformas fijas o de aeronaves el deber de remoción incumbe al titular de su uso o explotación.

2. Cuando, a juicio de la Administración marítima, resulten afectados los intereses de la navegación, para la salud pública, para los recursos naturales, para el medio ambiente o para los intereses conexos de las aguas marítimas, aquella procederá a ordenar la remoción a los sujetos obligados, quienes deberán efectuarla dentro del plazo que al efecto se determine, que podrá ser prorrogado en atención a las especiales circunstancias que concurran.

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 328 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo X, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Control de la remoción.

La Administración marítima establecerá las garantías o medidas de seguridad que deban seguirse para evitar un nuevo naufragio o hundimiento en las zonas españolas de navegación y determinará, en

cada caso, las condiciones y procedimientos para la realización de las operaciones de remoción, vigilando su puntual y preciso cumplimiento.

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 329

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo X, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Facultad de remoción subsidiaria.

1. En el caso de que la persona obligada no iniciare o concluyere la remoción en el plazo establecido al efecto, la Administración marítima podrá acudir a la ejecución subsidiaria, por sí misma o mediante contratos con terceros.

2. Todos los costes implicados en la ejecución subsidiaria de la remoción, así como de las medidas de seguridad y preventivas complementarias, serán a cargo de la persona obligada.

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 330

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo X, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Afección de los bienes recuperados.

1. Los buques o bienes que pudieran ser recuperados como consecuencia del ejercicio de la facultad de remoción subsidiaria quedarán afectos al pago de todos los gastos ocasionados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 242

2. Si los gastos no fuesen abonados en los plazos establecidos, la Administración marítima podrá proceder a la enajenación de los bienes a que se refiere el apartado anterior, cobrándose con la cantidad hasta la que llegue el importe de la venta con preferencia absoluta sobre todos los demás créditos que puedan gravar al buque, estén o no garantizados con un privilegio marítimo o con hipoteca naval.

3. Si el producto de la venta no fuere suficiente para cubrir los gastos, los obligados seguirán siendo personalmente responsables por la diferencia, cuyo pago se exigirá por la vía administrativa de apremio o, en su caso, mediante los procedimientos judiciales que correspondan ante los tribunales nacionales o extranjeros.

4. El excedente del precio obtenido en la venta, una vez liquidados los gastos y, en su caso, satisfechos los créditos a que se refiere el artículo 514, se ingresará en el tesoro público.

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 331 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo X, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Remoción de buques o bienes de titularidad desconocida.

1. Cuando se trate de la remoción de buques, u otros bienes, de pabellón o propiedad desconocida, se aplicarán las disposiciones previstas en este Capítulo, realizándose la intimación por medio de anuncios en el tablón de edictos de la Administración marítima competente, que también se publicarán gratuitamente en el Boletín Oficial del Estado.

2. La personación de los interesados deberá producirse dentro del plazo fijado por la Administración marítima de acuerdo con la importancia del obstáculo que deba ser removido.

3. Si únicamente fuere conocida la nacionalidad del buque o aeronave, además de la publicidad prevista en el apartado 1, se deberá comunicar al cónsul del Estado del pabellón.

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 332 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 243

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo X, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Naufragio o hundimiento en puerto.

En los supuestos de naufragio de buques o de hundimiento de bienes en aguas interiores portuarias corresponderá a la Autoridad Portuaria el ejercicio de las facultades y acciones relativas a la remoción, de acuerdo con las prescripciones de la legislación vigente.

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 333

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I. Capítulo nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Nuevo Capítulo X, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Nuevo Capítulo X del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Informe de la Administración Pesquera.

1. En todos los casos en que el motivo alegado para la remoción sea el interés para los recursos biológicos, la Administración marítima o la Autoridad Portuaria, según sea el caso, deberán solicitar informe de la Administración competente en materia pesquera con carácter previo al inicio de sus actuaciones.

2. Dicho informe se entenderá positivo si no se emite en el plazo de 30 días o en el que, por razones de urgencia debidamente justificadas, sea fijado por la autoridad solicitante.

MOTIVACIÓN

En coherencia con los motivos expuestos al justificar la introducción de este nuevo Capítulo X «De las remociones» dentro del Título I del presente proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 334

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Régimen de paso en tránsito por la Zona Económica Exclusiva.

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

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

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

MOTIVACIÓN

En aplicación en nuestro ordenamiento jurídico de los artículos 58, 60 y 87 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM).

ENMIENDA NÚM. 335 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título I**.

ENMIENDA

De adición.

Título I, Artículo Nuevo.

Se propone la adición de un nuevo artículo dentro del Título I con la siguiente redacción:

Artículo Nuevo (...). Deber de prestar auxilio.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 245

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 336 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 56**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 56.

Se modifica la redacción dada al artículo 56 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 56. Buque.

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

MOTIVACIÓN

Se estima que la propuesta refleja mejor la definición perseguida.

ENMIENDA NÚM. 337 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 56**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo. Artículo 56 bis).

Se propone la adición de un nuevo artículo 56 bis con la siguiente redacción:

Artículo 56 bis. Ayudas a la navegación.

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

MOTIVACIÓN

Mandato a la Administración competente para el incremento de las medidas de seguridad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 246

ENMIENDA NÚM. 338

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 64**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo. Artículo 64 bis).

Se propone la adición de un nuevo artículo 64 bis con la siguiente redacción:

Artículo 64 bis. Normas especiales para artefactos navales y plataformas fijas.

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

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

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

MOTIVACIÓN

Regulación del emplazamiento y navegación de artefactos navales.

ENMIENDA NÚM. 339

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 65**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 65.

Se modifica la rúbrica del artículo 65 y la redacción su apartado 1 en los siguientes términos:

Artículo 65. Titulación pública, registro y matrícula.

1. En los términos previstos en esta Ley, y a los efectos de tercero, las titularidades y gravámenes sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán constar en documento público e inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.

MOTIVACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado

quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 340 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 72**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 72.

Se modifica la redacción dada a los apartados 2 y 3 del artículo 72 en los siguientes términos:

Artículo 72. Publicidad formal.

/.../

2. El dominio de los buques sólo podrá acreditarse en perjuicio de tercero mediante copia de la escritura pública en la que conste la titularidad. Tratándose de la existencia o libertad de cargas o gravámenes, y salvo lo dispuesto en esta Ley para los privilegios marítimos, será preciso para acreditar la misma certificación del registrador.

3. El registrador deberá remitir de conformidad del artículo 112 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre al notario autorizante del título objeto de inscripción en el Registro los datos de ésta para que se incorporen a la matriz y a las copias autorizadas que se expidan. El interesado podrá solicitar del registrador que le expida, en documento separado certificación de dominio y cargas.

MOTIVACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del Proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 341 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 109**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 109.

Se modifica la redacción dada al artículo 109 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 109. Forma del contrato.

El contrato de construcción naval deberá constar en escritura pública para poder ser inscrito en el Registro de Bienes Muebles.

MOTIVACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del Proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 342 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 118**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 118.

Se propone la modificación los apartados 2, 3 y 4 al artículo 118 con la siguiente redacción:

Artículo 118. Forma, adquisición de la propiedad y eficacia frente a terceros.

/.../

2. Para que produzca efecto frente a terceros, el contrato deberá formalizarse en escritura pública autorizada en España por notario, o por cónsul de España en el extranjero, e inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.

3. Con carácter previo a la autorización de la escritura, el notario o cónsul deberá obtener del Registro de Bienes Muebles la oportuna información sobre la situación de dominio y cargas, en la forma y por los medios que reglamentariamente se establezca.

4. El comprador adquiere la propiedad mediante la entrega del buque. Salvo pacto en contrario, el otorgamiento de la escritura pública constituye la entrega instrumental del buque y transmite su propiedad.

MOTIVACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del Proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 343

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 128**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 128.

Se modifica la redacción dada al artículo 128 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 128. Constitución de la hipoteca.

Para que la hipoteca naval quede válidamente constituida deberá constar en escritura pública autorizada en España por notario o por cónsul de España en el extranjero e inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.

MOTIVACIÓN

El tratamiento del documento público a lo largo del Proyecto es francamente deficiente. El sistema español de seguridad jurídica preventiva descansa en la complementariedad del título (instrumento público) y de la inscripción con relación a determinados actos o negocios jurídicos. La posibilidad de que tales actos o negocios jurídicos accedan al Registro de Bienes Muebles en virtud de documento privado quebranta este sistema, porque el valor y los efectos de la inscripción no se sustentan en el registro sino de la calidad de la documentación pública que accede al mismo, cuya autorización el Estado ha puesto en manos de un funcionario que es el notario.

ENMIENDA NÚM. 344

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 130**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo. Artículo 130 bis).

Se propone la adición de un nuevo artículo 130 bis con la siguiente redacción:

Artículo 130 bis. Hipoteca sobre buque en condominio naval.

1. Cuando la propiedad el buque pertenezca a dos o más personas en régimen de condominio naval solo podrá hipotecarse en su totalidad y mediante acuerdo de la mayoría de ellos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 151 de esta Ley.

2. El administrador del condominio naval nombrado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 153 de esta Ley podrá constituir hipoteca cuando estuviere especialmente facultado para ello por los condóminos.

MOTIVACIÓN

Mejora técnica para no dejar carente de previsión la hipoteca naval sobre un buque bajo el régimen de titularidad del condominio naval. Se reintroduce la norma que figuraba en la propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima de 2004.

ENMIENDA NÚM. 345 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 141**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 141.

Se modifica la rúbrica del artículo 141 y la redacción dada al mismo en los siguientes términos:

Artículo 141. Ejecución judicial y extrajudicial de la hipoteca naval.

1. La acción para exigir judicialmente el pago de las deudas garantizadas por hipoteca naval, así como todo lo relativo al procedimiento a seguir y a la competencia para conocer del mismo, se sujetará a lo dispuesto en el capítulo V del título IV del libro tercero de la Ley de Enjuiciamiento Civil, salvo las especialidades establecidas en la presente Ley.

2. La venta extrajudicial del buque como consecuencia de la ejecución de la hipoteca naval requerirá que en la escritura de constitución se haya pactado para el caso de incumplimiento de la obligación garantizada. Dicha ejecución extrajudicial se sujetará a las reglas contenidas en la Disposición adicional sexta bis de esta Ley.

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 346 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 158**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 158.

Se modifica la redacción dada al artículo 158 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 158. Inscripción y documentación.

Ningún tripulante puede formar parte de la dotación de los buques y embarcaciones mercantes españoles si carece de Documento de Identidad del marino (DIM) o la Libreta Marítima, así como de los documentos acreditativos de la aptitud física, formación y competencia adecuados al tipo de buque y

puesto a desempeñar a bordo conforme a lo dispuesto en los Convenios Internacionales ratificados por el Estado.

MOTIVACIÓN

En el apartado 1 del citado artículo, en la redacción del proyecto, se hace referencia a la exigencia a los tripulantes españoles y extranjeros de disponer de Documento de Identidad del marino o Libreta Marítima para poder embarcar y formar parte de la dotación del buque.

Si bien dicha documentación es necesaria, en primer lugar, consideramos que la mención únicamente de la misma con objeto de formar parte de la dotación resulta insuficiente, ya que además de dichos documentos de identidad resulta necesaria la acreditación de la aptitud física y formación adecuada al puesto a desempeñar (certificación de aptitud en el reconocimiento médico, titulaciones profesionales y certificados de especialidad conforme al Convenio STCW), cuya referencia se realizan genéricamente en otros artículos del texto, pero entendiendo que también deben ser referidos en el presente artículo para mayor claridad.

En segundo lugar, no consideramos conveniente que se posibilite el embarque de tripulantes extranjeros que carezcan de documento nacional de identidad del marino extendido por el país de su nacionalidad dejándolo al arbitrio de un permiso especial otorgado por el capitán.

Entiende esta parte, que debería posibilitarse al marino extranjero en estas circunstancias que, en vista de la titulación profesional y certificados de especialidad que posea —debiendo ser éstos conforme al STCW— y, en su caso, tras el reconocimiento de los mismos, se le facilite Libreta Marítima española, pues llevará a cabo las funciones en buques españoles, tal y como es exigido, p.ej. en la flota panameña, donde los tripulantes para su embarque tienen que poseer el «Seaman's book» de dicho registro.

No obstante lo anterior, pudiendo el tripulante extranjero disponer de documento nacional de identidad del marino extendido por un país distinto al de su nacionalidad, cabría la posibilidad de que se le reconociese por la Administración Marítima española.

ENMIENDA NÚM. 347

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 160**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 160.

Se modifica la redacción dada al artículo 160 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 160. Clasificación del personal de a bordo.

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

MOTIVACIÓN

En coherencia con las actuales categorías profesionales existentes en nuestros buques.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 252

ENMIENDA NÚM. 348

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 161**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 161.

Se modifica la rúbrica del artículo 161 y la redacción dada al mismo en los siguientes términos:

Artículo 161. Tripulaciones mínimas de seguridad.

1. El número de miembros de la tripulación de los buques y sus condiciones de aptitud y capacitación profesional deberán ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad del buque y de la navegación, y la protección del medio marino.

/.../

MOTIVACIÓN

Se hace necesaria esta enmienda para abarcar el concepto completo de «Seguridad Marítima».

ENMIENDA NÚM. 349

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 162**.

ENMIENDA

De adición.

Al artículo 162.

Se propone la adición del siguiente texto al final del párrafo primero del artículo 162:

«Cualquiera que sea el registro español en el que se encuentren registrados los buques abanderados en España, a sus tripulantes les será de aplicación la legislación laboral española y la ratificada por nuestro país.»

MOTIVACIÓN

Cumplimiento con la norma laboral.

ENMIENDA NÚM. 350

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 167.3**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 253

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 167.

Se modifica la redacción dada al apartado 3 del artículo 167 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 167. Obligaciones de los armadores.

/.../

3. Los armadores se cerciorarán de que se llevan a bordo los títulos, certificados y demás documentación pertinente de los miembros de la dotación de sus buques, así como que se encuentran también a bordo y a disposición del capitán y de los oficiales los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones nacionales e internacionales sobre seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad del buque y de la navegación, y la protección del medio marino.

/.../

MOTIVACIÓN

Se hace necesaria esta enmienda para abarcar el concepto completo de «Seguridad Marítima».

ENMIENDA NÚM. 351 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 169**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 169.

Se modifica la redacción dada al artículo 169 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 169. Control de los buques extranjeros en puertos españoles.

Los inspectores de la Administración marítima podrán actuar sobre buques extranjeros en su condición de agentes de la autoridad marítima de la que dependen de conformidad con las normas internacionales, comunitarias e internas.

MOTIVACIÓN

La «autoridad» no debería estar en manos de un inspector.

ENMIENDA NÚM. 352 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 172**.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 254

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 172.

Se modifica la redacción dada al artículo 172 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 172. Nombramiento y cese.

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

MOTIVACIÓN

Si bien es cierto que tradicionalmente el cargo de capitán se ha considerado «de confianza» del armador, también es razonable pensar que si el armador decide su sustitución por otro, debería tener garantizado el retorno al puesto que anteriormente desempeñaba.

ENMIENDA NÚM. 353

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 205**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 205.

Se modifica la rúbrica del artículo 205 quedando redactada en los siguientes términos:

«Artículo 205. Fletamento de mercancías.»

MOTIVACIÓN

El 23 de septiembre de 2009 se firmó en Rotterdam el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo («Reglas de Rotterdam» = RR). Este Tratado Internacional tiene por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares y está llamado a sustituir a las conocidas «Reglas de la Haya-Visby» (RHV), actualmente en vigor en la gran mayoría de los Estados. Ciertamente, el hecho de que España lo haya firmado no significa que lo vaya a ratificar, ni siquiera en un plazo breve. Sin embargo, el hecho de que entre los 21 estados que ya lo han firmado se encuentren países navieros (y España es fundamentalmente cargador) tan importantes como Dinamarca, Noruega, Holanda, Francia, Suiza y, sobre todo, USA, permiten abrigar esperanzas de que las reglas de Rotterdam pronto se generalizarán en el tráfico marítimo internacional.

Si el legislador español no se muestra atento a una próxima entrada en vigor, la LNM nacerá —como le ocurrió hace más de un siglo al Libro III del Código de Comercio de 1885— envejecida. Las RR presentan sin duda deficiencias técnicas (extensión y complejidad, insuficiente regulación del retraso, riesgo de litigiosidad...) pero son netamente superiores a las RHV y a las Reglas de Hamburgo. El legislador español no puede dar la espalda a esta nueva regulación, sobre todo porque no existe incompatibilidad seria entre las RR y el PLNM, pudiendo coordinarse ambos textos con puntuales correcciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 255

ENMIENDA NÚM. 354 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 208**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 208.

Se modifica la redacción dada al artículo 208 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 208. Contratos de volumen.

El contrato podrá también referirse al transporte de un conjunto de mercancías en varios buques o varios viajes, aplicándose en tal caso las disposiciones referentes al fletamento de mercancías, salvo pacto diverso entre las partes.

MOTIVACIÓN

El 23 de septiembre de 2009 se firmó en Rotterdam el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo («Reglas de Rotterdam» = RR). Este Tratado Internacional tiene por objeto fundamental la regulación del transporte internacional por mar de líneas regulares y está llamado a sustituir a las conocidas «Reglas de la Haya-Visby» (RHV), actualmente en vigor en la gran mayoría de los Estados. Ciertamente, el hecho de que España lo haya firmado no significa que lo vaya a ratificar, ni siquiera en un plazo breve. Sin embargo, el hecho de que entre los 21 estados que ya lo han firmado se encuentren países navieros (y España es fundamentalmente cargador) tan importantes como Dinamarca, Noruega, Holanda, Francia, Suiza y, sobre todo, USA, permiten abrigar esperanzas de que las reglas de Rotterdam pronto se generalizarán en el tráfico marítimo internacional.

Si el legislador español no se muestra atento a una próxima entrada en vigor, la LNM nacerá —como le ocurrió hace más de un siglo al Libro III del Código de Comercio de 1885 envejecida. Las RR presentan sin duda deficiencias técnicas (extensión y complejidad, insuficiente regulación del retraso, riesgo de litigiosidad...) pero son netamente superiores a las RHV y a las Reglas de Hamburgo. El legislador español no puede dar la espalda a esta nueva regulación, sobre todo porque no existe incompatibilidad seria entre las RR y el PLNM, pudiendo coordinarse ambos textos con puntuales correcciones, que allanarían el camino a una ratificación en la que España, al ser pionera, podría arrastrar al resto de países firmantes a hacer lo propio. Si el legislador español fuera insensible otra oportunidad para la modernización de la legislación marítima y para el liderazgo internacional se habría perdido.

ENMIENDA NÚM. 355 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 212.3**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 212, apartado 3.

Se modifica la redacción dada al apartado 3 del artículo 212 que queda redactado en los siguientes términos:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 256

Artículo 212. Navegabilidad del buque.

/.../

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

MOTIVACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 356 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 245**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo. Artículo 245 bis).

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 245 bis con la siguiente redacción:

Artículo 245 bis. Concepto.

El conocimiento de embarque es un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías obligándose a entregarlas contra la presentación del documento.

MOTIVACIÓN

Con objeto de mantener la simetría con las regulaciones de otros contratos y títulos, se propone introducir un nuevo artículo 245 bis, previo a la regulación del conocimiento e embarque, en el que se ofrezca un concepto de este importante documento. La definición que se propone se toma de las Reglas de Hamburgo.

ENMIENDA NÚM. 357 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 293**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 293.

Se modifica la redacción dada al artículo 293 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 293. Derechos y obligaciones del pasajero.

1. El pasajero tendrá derecho a exigir del porteador el cumplimiento de las obligaciones que le incumben, conforme a las previsiones de la ley y del contrato.

En particular, tendrá los siguientes derechos:

- a) Disponer de unos servicios de transporte marítimo seguros y de calidad.
- b) Recibir con la antelación necesaria información precontractual completa y detallada sobre los servicios ofertados por las empresas navieras y sus condiciones de prestación.
- c) Disponer de unos servicios accesibles y adaptados a las necesidades de las personas de movilidad reducida, que recibirán gratuitamente la debida asistencia.
- d) Recibir información detallada sobre las incidencias que puedan afectar a los servicios contratados y sobre los derechos que les asisten en estas situaciones, en particular, en caso de retraso sobre el horario previsto, suspensión o cancelación, denegación de embarque o extinción del contrato.
- e) Recibir una compensación económica, que no podrá exceder del precio del billete, por el retraso sobre el horario oficial de salida, salvo causa de fuerza mayor, en los términos y condiciones que reglamentariamente se establezcan.
- f) Ser indemnizados de los daños que puedan sufrir con ocasión de la prestación del servicio, de acuerdo con la normativa vigente.
- g) Cualquier otro derecho que les otorguen las normas vigentes, incluidos los derechos que la legislación para la defensa de los consumidores y usuarios otorga a los pasajeros.

2. El pasajero deberá pagar el precio del pasaje, presentarse oportunamente para su embarque y observar las disposiciones establecidas para mantener el buen orden y la seguridad a bordo.

3. Sin perjuicio de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 524/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de mayo de 2013, sobre resolución de litigios en línea en materia de consumo y por el que se modifica el reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE, las partes del contrato de pasaje marítimo podrán acudir, cuando así lo acuerden, al arbitraje de consumo, con objeto de resolver los conflictos que puedan surgir en la prestación de los servicios cubiertos por el contrato.

MOTIVACIÓN

Frente a la posición más garantista del PLGNM/2009, el PLNM/2013 renuncia a particularizar la tutela del pasajero (parte débil del contrato de pasaje). Se prescinde así (i) de la lista de derechos que le corresponden (remitiéndose sin más a las normas de la Unión Europea), y (ii) de las soluciones arbitrales que mejorarían la resolución de los posibles conflictos que surjan en la interpretación y ejecución del contrato. La enmienda trata de recuperar aquel texto originario, entre otras razones porque el proceso legislativo interno no es incompatible con el comunitario, y porque incluso nuestro ordenamiento interno podría establecer umbrales tuitivos superiores a los comunitarios.

ENMIENDA NÚM. 358
Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 319**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 319.

Se modifica la redacción dada al artículo 319 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 319. Concepto.

Se entiende por agente del buque la persona a quien el armador o el naviero encarga las gestiones necesarias para el despacho y demás atenciones al buque en puerto.

MOTIVACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

ENMIENDA NÚM. 359

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 320**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 320.

Se modifica la redacción dada al artículo 320 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 320. Régimen.

Las relaciones internas entre el agente del buque y el armador o naviero se regularán por las normas de la comisión mercantil siempre que se trate de una agencia ocasional. En otro caso, cuando se trate de mandatos duraderos, se aplicarán las normas del contrato de agencia.

MOTIVACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 259

ENMIENDA NÚM. 360

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 321**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 321.

Se modifica la redacción dada al artículo 321 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 321. Firma de conocimientos de embarque.

El agente del buque podrá firmar por cuenta del armador o naviero los conocimientos de embarque de las mercancías cargadas en el buque, en cuyo caso deberá hacer constar el nombre y dirección de aquél. Si no lo hiciera, responderá del transporte solidariamente con el armador o naviero. La misma regla se seguirá cuando el agente firme los conocimientos por cuenta del porteador fletador.

MOTIVACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino. La presente modificación del artículo es una propuesta alternativa a la enmienda de supresión del mismo artículo.

ENMIENDA NÚM. 361

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 322**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 322.

Se modifica la redacción dada al artículo 322 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 322. Responsabilidad por daños a las mercancías.

1. El consignatario del buque, cuando su intervención se limite a atender las necesidades del buque en el puerto en el que se halle, no será responsable frente a los titulares de las mercancías por la pérdida o daño soportados por aquéllas durante su transporte, ni por el retraso en su entrega.

2. El consignatario del buque que intervenga en el transporte de las mercancías, bien comercializando u ofertando el transporte, bien percibiendo los fletes por cuenta del porteador, bien asumiendo la fase de recepción de mercancías en el puerto, la de entrega de las mercancías a sus legítimos titulares o al transportista sucesivo en un transporte combinado, o desempeñando de cualquier otro modo una función de intermediación en el transporte, o de ejecución, por sí o por otros, de alguna de sus fases, quedará

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 260

equiparado al porteador en cuanto a su responsabilidad por los daños o pérdidas de las mercancías acaecidos durante el transporte, y por el retraso en su entrega.

3. El consignatario del buque quedará, en todo caso, equiparado al porteador en cuanto a su responsabilidad por los daños o pérdidas de las mercancías acaecidos durante el transporte, y por el retraso en su entrega, cuando opere como una sucursal, filial, o delegación local del porteador en el puerto en el que se halle el buque, o se constituya como una sociedad participada parcial o íntegramente por la naviera.

4. La cláusula de jurisdicción impresa en el conocimiento de embarque emitido por el porteador no extenderá sus efectos al consignatario del buque.

MOTIVACIÓN

Dentro de la amplia categoría del consignatario cabe subsumir tanto a los simples agentes con actividad limitada a la mera gestión como a los agentes radicados de forma estable en el puerto cuya actividad no se limita a la simple gestión y que pueden tener participación en el capital social por la naviera (sucursalistas) o no (agentes de línea, que no obstante mantienen una vinculación estable por otros mecanismos distintos al de la participación accionarial). Los artículos que ahora se enmiendan pretenden extender una exoneración de responsabilidad a todos estos sujetos, prescindiendo de las diferencias notables que separan a unos y otros. Aparte de que esa exoneración de responsabilidad en favor de los sucursalistas y agentes de línea (actores esenciales del transporte de mercancías) entraría en contradicción con las previsiones más ponderadas de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, en materia de responsabilidad del intermediario de transportes, la configuración de la responsabilidad del consignatario en los términos propuestos por la enmienda posibilitaría que el transitario pudiera repetir por los daños sufridos en las mercancías con ocasión del transporte marítimo asumido por un naviero extranjero.

ENMIENDA NÚM. 362 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 323**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 323.

Se modifica la redacción dada al artículo 323 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 323. Tareas de manipulación.

Cuando el agente del buque realice tareas de manipulación portuaria de mercancías se le aplicarán, además, las normas propias de esta actividad.

MOTIVACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 261

cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

ENMIENDA NÚM. 363 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 324**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 324.

Se modifica la redacción dada al artículo 324 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 324. Actuación como transitario.

Cuando además de la agencia del buque se lleven a cabo actuaciones como transitario o de otra naturaleza, a las obligaciones previstas para el agente se añadirán las propias de las prestaciones complementarias concretamente asumidas.

MOTIVACIÓN

Son numerosas las referencias a la figura del consignatario que, aunque definido su concepto por la propia Ley, continúa con la obsoleta y errónea peculiaridad iniciada por el legislador con el Código de Comercio de 1885, propiciándose así la confusión entre dos figuras claramente diferenciadas. Así, en el contexto internacional, esta indefinición queda resuelta con dos conceptos: «Agente del buque» para referirnos a aquel factor que representa al buque y sus intereses, frente al «Consignatario de la carga» el cual deviene en una figura que, siendo independiente del buque, tiene a su cargo la mercancía transportada así como su representación en el transcurso de la navegación marítima y entre origen y destino.

ENMIENDA NÚM. 364 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 468**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 468.

Se modifica la redacción dada al artículo 468 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 468. Cláusulas de jurisdicción y arbitraje.

Sin perjuicio de lo previsto en los Convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

La inserción de una cláusula de jurisdicción o arbitraje en el condicionado impreso en un conocimiento de embarque no evidencia, por sí sola, la existencia de un acuerdo concertado entre el naviero emisor del

conocimiento y el titular de la carga contratante del transporte con objeto de determinar la jurisdicción competente para conocer de los litigios que pudieran surgir en relación con el transporte documentado en dicho título.

MOTIVACIÓN

Como es sabido, a través de la sumisión a tribunales extranjeros contenida en el clausulado general impreso de la práctica totalidad de los conocimientos de embarque, los navieros extranjeros que transportan las mercancías con origen o destino en España consiguen sustraerse de forma efectiva a la inmensa mayoría de las reclamaciones por daños a la carga sufridos por cargadores y receptores españoles, cuyo riesgo vienen a cubrir además las aseguradoras españolas. En su actual redacción, el artículo 468 trata de evitar la práctica abusiva derivada de la inserción de tales cláusulas, predispuestas e impuestas por los navieros. Sin embargo, es preciso que el precepto cierre cualquier espita a través de la que pudiera reabrirse el problema, y para ello ha de reformularse el párrafo segundo en el sentido que se propone esta enmienda. De esta manera sí se podrían proteger los intereses de cargadores y receptores españoles, y de sus aseguradores, sin entrar en conflicto con el Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil.

ENMIENDA NÚM. 365

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo Nuevo a continuación del Artículo 478**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo. Artículo 478 bis).

Se propone la adición de un nuevo artículo 478 bis con la siguiente redacción:

Artículo 478 bis. Levantamiento del embargo.

1. Un buque que haya sido embargado será liberado cuando se haya prestado garantía bastante en forma satisfactoria, salvo que haya sido embargado para responder con ocasión de una controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque o que se suscite entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación. En estos casos, el tribunal podrá autorizar a la persona en posesión del buque a seguir explotándolo, una vez que esta persona haya prestado garantía suficiente, o resolver de otro modo la cuestión de la operación del buque durante el período del embargo.

2. A falta de acuerdo entre las partes sobre la suficiencia y la forma de la garantía, el tribunal determinará su naturaleza y su cuantía, que no podrá exceder del valor del buque embargado.

3. La solicitud de levantamiento del embargo del buque previa constitución de garantía no se interpretará como reconocimiento de responsabilidad ni como renuncia a cualquier defensa o al derecho a limitar la responsabilidad.

4. Si un buque hubiera sido embargado en un Estado que no sea parte del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, y no hubiera sido liberado pese a la garantía prestada en relación con ese buque en un Estado Parte respecto del mismo crédito, se ordenará la cancelación de la garantía previa solicitud ante el tribunal del Estado Parte.

5. Si un buque hubiera sido liberado en un Estado que no sea parte por haberse prestado garantía suficiente, toda garantía prestada en un Estado Parte en relación con el mismo crédito se mandará cancelar en la medida en que la cuantía total de la garantía prestada en los dos Estados exceda del valor del crédito por el que se hubiera embargado el buque o del valor del buque, y de ambos el que sea menor.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 263

Sin embargo, no se ordenará dicha liberación a menos que la garantía prestada en el Estado que no sea parte esté efectivamente a disposición del acreedor y le sea libremente transferible.

6. La persona que haya prestado una garantía en virtud de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo podrá en cualquier momento solicitar al tribunal su reducción, modificación o cancelación.

MOTIVACIÓN

Mejora técnica derivada de las recomendaciones del Consejo General del Poder Judicial. Se trata de incorporar una norma de cierre del procedimiento de embargo preventivo de buque que transponga, en relación con el levantamiento de la traba, la norma del artículo 4.º del Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, 1999, hecho en Ginebra el 12 de marzo de 1999.

ENMIENDA NÚM. 366

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 484.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 484.

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 484 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 484. Efectos de la venta forzosa del buque.

1. Como consecuencia de la venta forzosa del buque, todas las hipotecas y gravámenes inscritos, salvo aquellos en los que el comprador se hubiere subrogado con el consentimiento de los acreedores, así como todos los privilegios y otras cargas de cualquier género que pudieran recaer sobre el buque quedarán sin efecto y, en su caso, deberá ordenarse su cancelación, a condición de que en el momento de la venta el buque se encuentre dentro del ámbito de la jurisdicción de un Estado Parte del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval y que la venta se haya efectuado de conformidad con la legislación de ese Estado y con lo dispuesto en el artículo 481 y en el presente artículo de esta ley.

/.../

MOTIVACIÓN

Existe en la relación del Proyecto una laguna en la regulación de los efectos de la venta forzosa del buque que debe corregirse con una adecuada transposición del artículo 12 del Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Se sigue así una sugerencia del Consejo General el Poder Judicial.

ENMIENDA NÚM. 367

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 492.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 492.

Se modifica la redacción dada al apartado 2 del artículo 492 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 492. Auto de admisión y de denegación.

/.../

2. El testimonio de dicho auto será título bastante para obtener, en cualquier otro procedimiento judicial o administrativo derivado del mismo accidente, el levantamiento de cualesquiera embargos u otras medidas cautelares sobre el buque u otros bienes propiedad de la persona titular del derecho a limitar.

MOTIVACIÓN

Se propone la supresión del último inciso del apartado 2 del artículo 492 el Proyecto porque no concuerda con el artículo 13.1 del Convenio de 19 de noviembre de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, y resultar a todas luces injustificada la «pérdida de acciones» de los acreedores limitatarios frente a los codeudores que no hayan ejercitado el derecho a limitar.

ENMIENDA NÚM. 368

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título X. Capítulo VI**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo. Artículo 525.

Se propone la adición de un nuevo artículo 525 con la siguiente redacción:

Artículo 525. Declaración de abandono de embarcación.

1. El notario, a instancia del acreedor legitimado para ello, podrá proceder a iniciar el expediente para la declaración de abandono de una embarcación, previo examen de adecuación a la legalidad de la solicitud, comprobación de la realidad y legitimidad del crédito ostentado por el solicitante y de la imposibilidad de localización de su propietario o representante debidamente autorizado por el mismo, u otros signos evidentes de efectivo abandono.

2. Podrá solicitarse la iniciación del expediente para la declaración de abandono de las embarcaciones de recreo o artefactos flotantes cuando hayan permanecido tres meses amarradas, atracadas o fondeadas en el mismo lugar dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre, siempre que no se hayan abonado las tasas o tarifas correspondientes al citado período, sin que haya sido posible durante el plazo antes indicado contactar con el propietario, armador o persona autorizada en el lugar señalado por los mismos en la declaración de entrada de la embarcación en el puerto o instalación náutico-deportiva.

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

— Copia de la documentación de la embarcación que haya sido entregada al solicitante en el momento de la entrada de la misma en el puerto u ocupación del punto de atraque. Tal documentación habrá de incluir necesariamente la relativa a la identificación precisa de la embarcación y la declaración

de entrada firmada por su propietario o armador, con identificación de un domicilio en España para notificaciones.

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

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

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

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

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

— El notario practicará un requerimiento de pago dirigido al propietario o armador en el domicilio designado por el mismo y firmado en la declaración de entrada de la embarcación.

En dicho requerimiento constará el importe de la suma adeudada, así como referencia a los intentos de notificación de la misma previstos en el apartado precedente, advirtiéndole que de no pagar en el plazo de 10 días se procederá a declarar abandonada la embarcación.

Se practicará tal requerimiento por el notario bien personalmente si se encontrare en él el deudor, o bien al pariente más próximo, familiar o dependientes mayores de catorce años que se hallaren en la habitación del que hubiere de ser requerido y si no se encontrare a nadie en ella, al portero o al vecino más próximo que fuere habido. No obstante, de modo excepcional y de no poder efectuarse el requerimiento de pago en el domicilio anteriormente indicado, el notario a instancias del acreedor podrá efectuarlo en otro que se indique como hábil a tal fin por residir en el mismo el deudor, siempre que la notificación de dicho requerimiento se efectúe de modo personal por el notario en los términos previstos en el párrafo séptimo del artículo 202 del Reglamento Notarial.

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

Si no se pudiera practicar el requerimiento en los términos previstos anteriormente, se procederá por el notario a ordenar la publicación de edictos. Tales edictos, a elección del acreedor, se publicarán en la página web institucional del Consejo General del Notariado mediante la remisión por el notario con su firma electrónica reconocida o en el Tablón Edictal del Boletín Oficial de la Provincia. En ambos supuestos en dicha publicación constarán los datos suficientes para identificar al acreedor, el importe de la suma adeuda, el notario que practicó el requerimiento, la fecha de éste, los datos de identificación de la oficina pública notarial donde se esté tramitando la declaración de abandono y el derecho del deudor a alegar ante dicho notario lo que tenga por oportuno en los diez días siguientes a la fecha de publicación del edicto.

— En el caso de que el propietario o armador no comparezca transcurrido el plazo concedido, el Notario procederá a la inspección visual de la embarcación, mediante el levantamiento de un Acta de presencia, con la finalidad de acreditar el estado de la misma. A instancia del solicitante, se incorporará al Acta el informe elaborado por perito que dictamine sobre el estado y valoración real de la embarcación.

5. Una vez incorporadas al Acta todas las circunstancias anteriores, el Notario cerrará la misma, incluyendo necesariamente, como conclusión del expediente de declaración de abandono, las siguientes menciones:

— La declaración de la suma de cada solicitante de la iniciación del expediente, que tendrá carácter de título ejecutivo extrajudicial de conformidad con lo previsto en el artículo 517.2.9.º de la Ley 1/200, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

- La declaración de abandono de la embarcación que según el estado que presente permitirá:
- a) La apertura del expediente de subasta notarial de la embarcación.
 - b) La declaración del tratamiento de la misma embarcación como recibo y el consiguiente procedimiento de desguace.

MOTIVACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

ENMIENDA NÚM. 369 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título X. Capítulo VI**.

ENMIENDA

De adición.

Al artículo 526.

Se propone la adición de un nuevo artículo 526 con la siguiente redacción:

Artículo 526: Subasta notarial de embarcaciones abandonadas

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

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

- a) La descripción completa de la embarcación a subastar y la certificación del registro mercantil relativa a la misma.
- b) El tipo de subasta que deberá coincidir con la valoración señalada por el perito en el informe incorporado al acta de declaración de abandono.
- c) El depósito que sea necesario para tomar parte en la misma, que nunca podrá ser inferior al 5% del tipo de subasta.
- d) Los lugares en que deba anunciarse la subasta.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 267

- e) El plazo para presentación de sobres cerrados o en su caso de pujas electrónicas, sin que en ningún caso aquél pueda ser inferior a 20 días naturales desde que la subasta haya quedado abierta.
- f) El lugar, día y hora de celebración de la subasta.
- g) El plazo en el que debe completarse el pago del precio.
- h) Cuantas otras condiciones o extremos lícitos considere oportuno el promotor de la subasta.

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

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

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

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

Si el titular del bien o un tercero que se considerara con derecho a ello, comparecieran oponiéndose a la celebración de la subasta, el notario hará constar su petición y la razones y documentos que para ello aduzcan, que se reservan sus posibles derechos para la interposición de las acciones que procedan, sin que se produzca la suspensión del expediente, salvo por resolución judicial.

MOTIVACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

ENMIENDA NÚM. 370 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título X. Capítulo VI**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 268

Artículo Nuevo. Artículo 527.

De adición.

Se propone la adición de un nuevo artículo 527 con la siguiente redacción:

Artículo 527: Subasta electrónica.

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

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

2.^a La subasta se abrirá transcurridas 24 horas desde la fecha del anuncio, una vez haya sido remitida al mismo por el notario firma electrónica el anuncio de aquélla.

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

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

2. En la misma fecha y a continuación del cierre de la subasta, el portal de subasta remitirá al notario por medios telemáticos información acreditativa de la postura telemática que hubiera resultado vencedora. El notario incorporará al acta mediante diligencia los aspectos de trascendencia jurídica, indicando las reclamaciones que se hubieran presentado y la reserva de los derechos correspondientes ante tribunales. Asimismo, identificará al mejor postor, el precio ofrecido por éste, las posturas que siguen a la mejor y la identidad de los postores. Por último, el notario incorporará su juicio de que en la subasta se han observado las normas legales que la regulan, así como la adjudicación del bien o derecho subastado por el solicitante. En tal diligencia se hará constar que la subasta queda concluida y la embarcación adjudicada.

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

3. El notario comunicará al mejor postor que ha resultado adjudicatario, debiendo éste comparecer en la notaría para satisfacer el resto del precio de remate. El notario deberá detraer de dicho precio los gastos relativos a su intervención, abonando al promotor de la subasta el importe correspondiente a la suma adeudada. De existir remanente se pondrá a disposición en la Caja General de Depósitos a favor de quien exhiba título suficiente, haciéndose constar esta circunstancia por nota marginal en el registro mercantil. No compareciendo persona con derecho al remanente en el plazo de tres años a contar de esta consignación, el promotor de la subasta podrá solicitar la entrega al mismo de tal remanente.

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

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

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

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

MOTIVACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los

puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

ENMIENDA NÚM. 371

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título X. Capítulo VI**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo. Artículo 528.

Se propone la adición de un nuevo artículo 528 con la siguiente redacción:

Artículo 528. Subasta mediante sobres cerrados.

1. El Notario, a instancia de persona legitimada mediante presentación de copia autorizada de un Acta de declaración de abandono en la que así se haya concluido, podrá proceder a convocar la subasta, previo examen de la adecuación a la legalidad de la solicitud, la identidad y legitimidad de su promotor y el cumplimiento de los restantes requisitos legales.

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

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

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

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

d) El procedimiento de subasta.

e) El plazo para presentación de sobres cerrados.

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

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

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

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

3. Será de aplicación a la subasta mediante sobres cerrados lo expuesto en los apartados tres a seis del artículo precedente.

MOTIVACIÓN

La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente.

Si a ello añadimos que de cada cuatro ventas de embarcaciones, tres son embarcaciones usadas y una es una embarcación nueva, llegamos a la lógica conclusión de que nuestra flota de recreo en un período de tiempo no excesivo puede estar obsoleta y caduca.

En la práctica, el verdadero problema existente se produce por la situación de vacío legal y dispersión normativa (estatal y autonómica) existente en la materia.

No existe, en el sector de referencia, una regulación específica que venga a cubrir las necesidades prácticas que diariamente se plantean y que permita ofrecer soluciones ágiles y eficaces. Por el contrario, ante la inexistencia de legislación aplicable, nos encontramos con la necesidad de acudir a los diversos procedimientos regulados en la legislación general que al aplicarlos a esta problemática, resultan lentos, costosos y poco eficaces.

Es por ello que, teniendo en consideración el sistema legal vigente se propone la modificación indicada en la presente enmienda.

ENMIENDA NÚM. 372

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Título X. Capítulo VI**.

ENMIENDA

De adición.

Artículo Nuevo. Artículo 529.

Se propone la adición de un nuevo artículo 529 con la siguiente redacción:

Artículo 529. Certificación pública de otros expedientes de Derecho marítimo.

Los notarios también administrarán los siguientes expedientes de acuerdo con lo previsto en esta Ley y en la legislación notarial:

- a) Extravío o sustracción del conocimiento de embarque.
- b) Obligaciones derivadas del contrato de transporte marítimo.
- c) Autorización para la descarga del buque.
- d) Apertura de escotillas.
- e) Ejecución extrajudicial de hipoteca naval.

MOTIVACIÓN

Mejora técnica. Norma de cierre del Título X.

ENMIENDA NÚM. 373

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Disposición Adicional Nueva. Disposición adicional quinta bis).

Se propone la adición de una nueva disposición adicional quinta bis) con la siguiente redacción:

Disposición adicional quinta bis. Reglas de ejecución extrajudicial de la hipoteca naval.

1. La venta extrajudicial se realizará por medio de notario hábil para actuar en el lugar de situación del buque en el momento del inicio del procedimiento de ejecución.

2. La ejecución se sujetará a las siguientes reglas:

1.^a El procedimiento se iniciará mediante un requerimiento del acreedor hipotecario, que expresará las circunstancias determinantes de la certeza y exigibilidad del crédito y la cantidad exacta objeto de reclamación al tiempo del requerimiento, con especificación del importe relativo a cada concepto.

2.^a A dicho requerimiento deberá el requirente acompañar y el notario unir al acta:

a) La escritura de constitución de la hipoteca, con nota de haberse inscrito, o en su defecto nota simple del Registro de Bienes Muebles que refleje la inscripción.

b) El documento que permita determinar el interés en los casos de hipoteca en garantía de créditos con interés variable.

3.^a Si el notario, una vez examinado el requerimiento, juzga cumplidos los requisitos, solicitará telemáticamente del Registro de Bienes Muebles que le expida certificación comprensiva de la inserción literal de la inscripción de dominio, así como de la hipoteca y de otros derechos, cargas o gravámenes que consten en el Registro. El registrador hará constar mediante nota al margen de la inscripción de hipoteca que ha expedido la certificación, con indicación de su fecha, de la fecha del inicio de la ejecución y del notario ante el que se sigue el procedimiento.

4.^a De no existir obstáculo derivado de la certificación registral, el notario requerirá de pago al deudor, o al hipotecante no deudor, en el domicilio que a efectos de aquél resulte del Registro. El requerimiento lo efectuará personalmente el notario, si se encontrase el deudor o el hipotecante no deudor, pudiéndose practicar con el pariente más próximo, familiar o dependiente de aquél, haciéndose constar estos extremos en la diligencia de notificación. De no poder efectuarse dicho requerimiento en tal domicilio, el notario podrá efectuarlo en aquel otro que el acreedor ejecutante le indique como hábil a tal fin por residir en el mismo el deudor, en cuyo caso el notario sujetará su actuación a lo previsto en el párrafo séptimo del artículo 202 del Reglamento Notarial. Intentado sin efecto ese segundo requerimiento, se procederá por el notario a ordenar la publicación de edictos en la sede electrónica del Consejo General del Notariado, que contendrán los datos suficientes para identificar al acreedor ejecutante, la hipoteca que se ejecuta, el notario que practicó el requerimiento, la fecha de éste, los datos de identificación de la oficina pública notarial donde se esté tramitando la ejecución extrajudicial y el derecho del deudor a alegar ante dicho notario lo que tenga por oportuno en los diez días siguientes a la fecha de publicación del edicto. Si el acreedor ejecutante pretendiera la publicación de los edictos en un Boletín Oficial o en otro periódico, el notario lo hará a su costa.

5.^a Transcurridos diez días del requerimiento sin que éste se hubiese atendido, el notario notificará el inicio de las actuaciones a los titulares de hipotecas, cargas y asientos posteriores a la hipoteca naval que se ejecute, para que si a su interés conviene puedan intervenir en la subasta o satisfacer el crédito, intereses y gastos en la parte asegurada por la hipoteca. Tal notificación se sujetará al procedimiento previsto en la regla precedente.

6.^a Satisfecho el importe reclamado por cualquiera de los titulares de cargas, hipotecas o asientos posteriores a la hipoteca naval que se ejecute, el notario le requerirá para que manifieste si desea que prosiga en las actuaciones. Contestado afirmativamente, se continuarán en las mismas subrogándose en el lugar que corresponda al acreedor satisfecho. En otro caso, se dará por concluida el acto con la diligencia de haberse hecho el pago, que será título suficiente para la consignación en el registro de la subrogación del pagador en todos los derechos del acreedor satisfecho.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 272

7.^a Transcurridos treinta días desde el requerimiento de pago al deudor, y, en su caso, a los titulares de derechos o cargas posteriores, se procederá a la subasta del buque. La subasta se anunciará con una antelación de mínima de veinte días respecto de la fecha en que haya de celebrarse, que se computarán de modo sucesivo al plazo previsto en el primer párrafo de esta regla.

Dichos anuncios se publicarán en la sede electrónica del Consejo General del Notariado, debiendo el notario comunicar telemáticamente al Registro de Bienes Muebles donde esté inscrito el buque hipotecado el hecho del anuncio en dicha sede electrónica y su fecha.

El registrador, mediante nota al margen del asiento de inscripción del bien hipotecado, publicará dicha circunstancia con expresión de la fecha en la que se hayan publicado tales anuncios en dicha sede electrónica.

En los anuncios se expresará la identificación del buque, el lugar día y hora en que haya de celebrarse la subasta, el tipo que servirá de base a la misma y las circunstancias siguientes:

- a) Que la documentación y certificación del Registro podrá también consultarse en la Notaría.
- b) Que se entenderá que todo licitador acepta como bastante la titulación.
- c) Que las cargas, gravámenes y asientos anteriores a la hipoteca que se ejecute continuarán subsistentes.

8.^a La subasta se celebrará por el procedimiento de sobres cerrados, que deberán ser entregados al notario con tres días laborables de antelación al señalado para el acto de subasta, junto con el depósito del diez por ciento del tipo de licitación necesario para tomar parte en ella, o resguardo de haberlo consignado en una entidad de crédito.

9.^a La subasta se celebrará ante el notario en el lugar, día y hora fijados, y por el procedimiento anunciado. El notario extenderá la correspondiente diligencia, en la que recogerá los aspectos de trascendencia jurídica, sujetándose en cuanto a la adjudicación del remate, pago y adjudicación de bienes a lo dispuesto en los artículos 650 y 651 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

10.^a El adjudicatario firmará la diligencia, después de que el notario le haya identificado y apreciado su capacidad.

11.^a En diligencias sucesivas se harán constar la devolución de los depósitos hechos para tomar parte en la subasta por personas que no hayan resultado adjudicatarias; la cesión del remate a un tercero, en su caso; el pago del resto del precio por el adjudicatario; y la entrega por el notario al requirente de las cantidades que hubiere percibido del adjudicatario.

12.^a El precio del remate se destinará al pago del acreedor que haya instado su ejecución en la medida garantizada por hipoteca. De existir sobrante, el mismo se consignará por el notario en todo caso en la Caja General de Depósitos, lo que se hará constar en el Registro mediante nota marginal. El notario practicará liquidación de gastos considerando exclusivamente los honorarios de su actuación y de los trámites efectuados.

13.^a Verificado el remate o la adjudicación y consignado, en su caso, el precio se procederá a la protocolización del acta y al otorgamiento de la escritura pública por el rematante o adjudicatario y el dueño del buque hipotecado. En la escritura deberá consignarse los trámites esenciales y, particularmente, los requerimientos a que se refiere la regla cuarta de este apartado. Esta escritura será título suficiente para la inscripción a favor del rematante o adjudicatario, así como para la cancelación de la hipoteca ejecutada y de todos los asientos de cargas, gravámenes y derechos posteriores, con la exclusiva excepción de los ordenados por la autoridad judicial de los que resulte que se halle en litigio la existencia de la misma hipoteca.

14.^a La suspensión de la venta extrajudicial sólo podrá producirse en los mismos supuestos previstos en la Ley de Enjuiciamiento Civil.

MOTIVACIÓN

Mejora técnica. Desjudicialización de la venta del buque.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 273

ENMIENDA NÚM. 374 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición derogatoria única. h.**

ENMIENDA

De modificación.

Disposición derogatoria única.

Se modifica la redacción dada a la letra h) de la disposición derogatoria única que queda redactada en los siguientes términos:

/.../

h) Los artículos 261 y 262, y la letra f) del artículo 263 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

/.../

MOTIVACIÓN

El Reglamento (CE) n.º 1419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, que deroga el Reglamento (CEE) n.º 4056/86 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos y se modifica el Reglamento (CE) n.º 1/2003 ampliando su alcance con objeto de incluir el cabotaje y los servicios internacionales de tramp, ha hecho desaparecer en la actual Unión Europea la excepcionalidad del tratamiento de las conferencias marítimas, que quedan no obstante sujetas al régimen general previsto para los acuerdos restrictivos de la competencia, incluidas las normas de aplicación establecidas en el Reglamento (CE) del Consejo n.º 1/2003, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado.

Incluso las Directrices sobre la aplicación del artículo 81 del Tratado CE a los servicios de transporte marítimo, dictadas para ayudar a las empresas marítimas a valorar la compatibilidad de ciertos acuerdos con el Derecho de la competencia tras la nueva situación creada por la derogación del Reglamento 1419/2006, previstas para un periodo de cinco años, no serán renovadas. La Comisión lo anunció el pasado 19 de febrero de 2013, por considerar que ya no son necesarias a la vista de los resultados de la consulta pública hecha en 2012, y en coherencia con su política de eliminar paulatinamente las regulaciones sectoriales en el Derecho de la competencia.

Los artículos 261 y 262 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, deben ser en consecuencia derogados.

ENMIENDA NÚM. 375 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final nueva.**

ENMIENDA

De adición.

Disposición Final Nueva. Disposición final undécima ter).

Se propone la adición de una nueva disposición final undécima ter) con la siguiente redacción:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 274

Disposición final undécima ter). Modificación del Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre.

1. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigor de esta Ley, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, procederá a modificar las disposiciones de carácter reglamentario contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, a fin de recomponer la actual estructura del Tribunal Marítimo Central, de los Juzgados Marítimos Permanentes y demás órganos allí previstos, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima.

2. En el mismo plazo establecido en el apartado anterior, el Gobierno, a través del Ministerio de Justicia, y oído el Consejo General del Poder Judicial, realizará un estudio sobre la viabilidad de atribuir competencia objetiva a la Audiencia Nacional para el conocimiento de todos aquellos asuntos de especial trascendencia y gravedad que puedan someterse a la jurisdicción en las indicadas materias y en cuales quiera otras relativas a la navegación marítima. Dicho estudio será remitido a las Cortes Generales.

MOTIVACIÓN

El número 2 de la Disposición Final 2.^a de la Ley 27/1992, 24 noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante («BOE» 25 noviembre) estableció que continuarían en vigor las disposiciones contenidas en el Título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, pero en calidad de normas reglamentarias, pudiendo incluso ser derogadas o modificadas por el Gobierno a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa y Obras Públicas y Transportes. En dichas normas se reconoce la existencia, composición y atribuciones del Tribunal Marítimo Central, de los Juzgados Marítimos Permanentes, e incluso de los Jueces Marítimos Especiales para la instrucción de aquellos expedientes que por sus circunstancias lo requieran.

Dado el tiempo transcurrido desde la promulgación de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, se hace necesario reordenar y configurar sobre nuevas bases estos tribunales y juzgados, adscribiéndolos orgánica y funcionalmente a la Administración Marítima, cuyos funcionarios habrán de integrarlos en exclusiva.

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 10 enmiendas al Proyecto de Ley de Navegación Marítima.

Palacio del Senado, 9 de junio de 2014.—El Portavoz Adjunto, **José Miguel Camacho Sánchez**.

ENMIENDA NÚM. 376

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 78.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 78 en los siguientes términos:

Artículo 78. Documentación de los buques nacionales.

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

/.../

MOTIVACIÓN

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC, 2006), en vigor en España, y calificado por la comunidad marítima internacional como «master convention», exige a los países miembros y en su ámbito de aplicación dos Certificados que acrediten su cumplimiento: el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración Laboral Marítima cuya trascendencia no debe ser inadvertida por esta Ley al menos en su referencia genérica tal y como se propone.

ENMIENDA NÚM. 377 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 81.2**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 81. Apartado 2.

Se modifica la redacción dada al apartado 2 del artículo 81 en los siguientes términos:

Artículo 81. Rol de Despacho y Dotación.

/.../

2. En el Rol se expresarán también la identidad, nacionalidad, puesto a bordo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la dotación, los datos que obligatoriamente deben contenerse en los acuerdos de empleo, además de las especialidades previstas reglamentariamente en atención a la clase de navegación.

MOTIVACIÓN

Norma A2.1.4 del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC, 2006). Contenido obligatorio de los Acuerdos de Empleo y obligación de adoptar una legislación nacional al respecto.

ENMIENDA NÚM. 378 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 94. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Al artículo 94. Nuevo apartado 4.

Se propone la adición de un nuevo apartado 4 al artículo 94 en los siguientes términos:

Art. 94. Cambio temporal de pabellón.

/.../

4. La existencia de motivos fundados para determinar que un cambio de pabellón pueda deberse al fin de sustraer al buque del cumplimiento de las disposiciones del CTM, se procederá en los términos previstos en el mismo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 276

MOTIVACIÓN

Norma A5.2.1c) del Convenio Internacional sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC, 2006), de gran trascendencia en los sectores de la marina mercante y de pasaje, dando lugar a una «inspección más detallada» que esta futura ley debe incluir.

ENMIENDA NÚM. 379

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 100**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 100.

Se modifica la redacción dada al artículo 100 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 100. Paralización del buque.

Cuando de las inspecciones o controles a que se refieren los artículos anteriores resulte que el buque o embarcación no se encuentra en condiciones de navegabilidad o no cumple la normativa materia de seguridad, contaminación y laboral, podrá ser suspendido en la prestación de sus servicios o en la realización de sus navegaciones hasta que el armador haya subsanado los defectos.

MOTIVACIÓN

La adopción unánime del Convenio Internacional de Trabajo Marítimo en 2006 por la OIT ha supuesto la introducción en el ordenamiento jurídico marítimo mundial de un cambio de enorme trascendencia, en tanto que a las condiciones de seguridad y contaminación ha introducido las mínimas laborales como componentes humanas para otorgar la navegabilidad legal de un buque. Parece claro que tanto el proyecto como el texto remitido por el Congreso de los Diputados hacen referencia tan sólo al pasado, contrariando de este modo el objetivo marcado en el Preámbulo de este texto de modernizar y adaptar nuestro obsoleto marco normativo.

ENMIENDA NÚM. 380

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 104**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 104.

Se modifica la redacción dada al artículo 104 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 104. Inspección de buques extranjeros.

La Administración Marítima inspeccionará los buques y embarcaciones extranjeros surtos en los puertos nacionales en los casos previstos en la normativa de la Unión Europea y demás disposiciones

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 277

internacionales y, en todo caso, para comprobar el cumplimiento de los requisitos del Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006), sin que ningún buque con pabellón de un Estado no miembro del mismo pueda ser objeto de trato más favorable que los abanderados en Estados miembros. Igualmente, en todo caso, se procederá a la inspección, cuando existan dudas razonables sobre sus condiciones de navegabilidad o sobre las relativas a la protección del medio ambiente marino.

MOTIVACIÓN

Adaptación del CEP (Control del Estado del Puerto o Port State Control, PSC) a la Regla 5.2.1 del CTM y al principio fundamental contenido en el mismo sobre «trato no más favorable» a otorgar a los pabellones de Estados no miembros, lo que es indispensable para su condición, ya conseguida, de «norma universal» (ratificada por 55 Estados con el 80% del arqueo bruto mercante mundial). La mención acerca de los «indicios», además de incierta y oscura, y pese a su aparente radicalidad, es inaplicable (falso amigo de los derechos de las dotaciones) y, sobre todo, contradice abiertamente las cláusulas del CTM, una vez que éste es Ley en España desde el 20 de agosto de 2013.

ENMIENDA NÚM. 381

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 105**.

ENMIENDA

De sustitución.

Al artículo 105.

Se modifica la redacción dada al artículo 105 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 105. Detención de buques extranjeros.

De acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable, en los casos en que de la inspección resulte que la navegación o el servicio del buque o embarcación no puede hacerse en las debidas condiciones laborales, de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, la Administración Marítima podrá impedir su salida, la realización de su actividad, o adoptar las medidas oportunas, hasta que sean subsanados los defectos encontrados, dando cuenta de ello al cónsul del Estado del pabellón.

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 382

Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 106. Apartado nuevo**.

ENMIENDA

De adición.

Al artículo 106. Nuevo apartado 4.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 278

Se propone la adición de un nuevo apartado 4 al artículo 106 en los siguientes términos:

Art. 106. Sociedades de clasificación.

/.../

4. Reglamentariamente podrá otorgarse a las sociedades de clasificación la condición de Organizaciones Reconocidas a los efectos de las certificaciones previstas en el Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006) de acuerdo a los términos recogidos en este mismo Convenio Internacional.

MOTIVACIÓN

Adaptación al Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006) y armonización con otras legislaciones europeas.

ENMIENDA NÚM. 383 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 145.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 145. Apartado 1.

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 145 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 145. Concepto de armador y de naviero.

1. Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad. A efectos del cumplimiento de los derechos y obligaciones de orden laboral, se estará a la definición contenida en el Artículo II j) del Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006) y a su ámbito de aplicación.

MOTIVACIÓN

Claridad y seguridad jurídica en cuanto al cumplimiento exigido del Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006).

ENMIENDA NÚM. 384 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo 156.1**.

ENMIENDA

De modificación.

Al artículo 156. Apartado 1.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 279

Se modifica la redacción dada al apartado 1 del artículo 156 que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 156. Concepto de dotación.

1. La dotación comprende el conjunto de personas empleadas a bordo de un buque en cualquiera de sus departamentos o servicios, ya sea contratada directamente por el armador o por terceros. En cualquier caso, deberá comprenderse dentro de la dotación cualquier persona que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006).

MOTIVACIÓN

Seguridad jurídica. Adaptación al concepto de gente de mar o marino contenido en el Art. II.1 f) del Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo (MLC, 2006) y a la doctrina jurídica emanante de la Organización Internacional del Trabajo.

ENMIENDA NÚM. 385 Del Grupo Parlamentario Socialista (GPS)

El Grupo Parlamentario Socialista (GPS), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Disposición Final Nueva. (Disposición final undécima bis).

Se propone la adición de una nueva disposición final undécima bis) con la siguiente redacción:

Disposición final undécima bis). Sobre condiciones laborales de las dotaciones de buques mercantes y de pasaje.

El Gobierno en un plazo inferior a seis meses a partir de la publicación de la presente Ley adoptará las medidas necesarias conducentes a la debida aplicación del Convenio de Trabajo Marítimo (CTM 2006). A tales efectos, presentará un Proyecto de Ley que regule aquellas materias contenidas en el mismo que exigen la forma de Ley y reglamentará aquellas otras que no lo requieren, recurriendo a la concertación social cuando así venga exigido o recomendado en el Convenio.

En dicho texto legislativo se recogerá la regulación general de las dotaciones en buques españoles.

En tanto que el mencionado Convenio tiene en España la condición de legislación laboral, el Gobierno adoptará las medidas conducentes a su ejecución por parte de las Comunidades Autónomas, respetando las competencias constitucionales ejecutivas otorgadas a las mismas.

En particular, se determinarán las facultades que en virtud del ordenamiento legal vigente corresponden al Sistema de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el ámbito competencial laboral marítimo en sus órdenes estatal y autonómico, teniendo en cuenta las transferencias ya producidas. Se concretará la condición de autoridad competente en cada uno de los aspectos recogidos en las cláusulas del Convenio internacional y se especificará el órgano u órganos de la Administración Marítima con funciones de aplicación o ejecución en cada nivel territorial.

MOTIVACIÓN

Seguridad jurídica.

Aplicación de los principios y normas del estado de derecho. No siendo de recibo el concepto de «legislación transversal» que el Gobierno ha asignado a un Convenio de la Organización Internacional del Trabajo consensuado entre Gobiernos, armadores y sindicatos del mar en el mes de febrero de 2006. El

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 364

11 de junio de 2014

Pág. 280

Convenio n.º 81 de la OIT sobre la Inspección de Trabajo sigue vigente en España, junto con el 129, en tanto que no denunciados, por lo que son derecho interno de acuerdo con el Art. 96 de la Constitución. Desde la LOITSS de 1977 se han conferido competencias de Inspección de Trabajo a las CC.AA., estando totalmente transferida a la Comunidad Autónoma de Cataluña, lo que ha pasado inadvertido al Gobierno.

La implementación del Convenio de Trabajo Marítimo debió llevarse a cabo en el mismo texto del Proyecto de Ley de Navegación Marítima o a través de una Ley previa a su entrada en vigor producida el día 20 de agosto de 2013, una vez transcurrido el periodo de un año de cuenta atrás iniciado el día 20 de agosto de 2012, y que fue acordado en Ginebra por los gobiernos y agentes sociales marítimos precisamente para que operara como plazo de preaviso para los Estados que lo habían ratificado en esta última fecha. Se desprende que el Gobierno se encuentra en grave situación de descubierto con respecto a sus obligaciones internacionales de orden laboral marítimo ya vencidas. Por otra parte, es una manifestación de insensibilidad hacia los derechos de la gente de mar, el contemplar un plazo de tres años para elaborar un «Código de la Navegación Marítima», no olvidemos, en este sentido, que el CTM está conceptuado también como Carta de Derechos de los Marineros.

cve: BOCG_D_10_364_2502