



CORTES GENERALES DIARIO DE SESIONES SENADO

X LEGISLATURA

Núm. 318

11 de junio de 2014

Pág. 1

COMISIÓN DE JUSTICIA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOAQUÍN LUIS RAMÍREZ RODRÍGUEZ

Sesión celebrada el miércoles, 11 de junio de 2014

ORDEN DEL DÍA

Dictaminar

- Proyecto de Ley de Navegación Marítima.
(Núm. exp. 621/000070)
Autor: GOBIERNO

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Justicia

Núm. 318

11 de junio de 2014

Pág. 2

Se abre la sesión a las once horas y cinco minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenos días, señorías. Se abre la sesión. En primer lugar, el letrado va a comprobar las asistencias.

El señor letrado procede a la comprobación de los señores senadores presentes.

El señor PRESIDENTE: Procede aprobar el acta de la sesión anterior, celebrada el pasado día 5 de junio de 2014, acta que fue distribuida como corresponde.

¿Se puede aprobar por asentimiento? (Asentimiento).

Pasamos al dictamen del proyecto de ley de navegación marítima. A este proyecto de ley se han presentado una propuesta de veto y 385 enmiendas.

La ponencia me ha comunicado que, tras su reunión de esta mañana, ha emitido informe, en el que se incorporan al texto del Congreso las 4 enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular, las observaciones contenidas en el informe que para este proyecto elaboró en su día el letrado de la comisión, así como pequeñas correcciones gramaticales.

Pasamos, pues, a la defensa de la propuesta de veto número 1, única, presentada conjuntamente por el señor Iglesias Fernández y el señor Mariscal Cifuentes, ambos del Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra el senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Nadie pone en cuestión la necesidad de afrontar una reforma a fondo del marco normativo de la navegación marítima, de la marina civil, por utilizar un concepto que a nosotros, los enmendantes, nos parece más adecuado. Después de que a lo largo de la primera década del siglo actual, la década anterior, hubiera varios intentos de aprobar un proyecto de ley que diera respuesta a esa necesidad, en este momento el reto era establecer una norma coherente que unificase, que ajustase la legislación a los convenios internacionales y a las directivas de la Unión Europea, y que reflejara los cambios, muy importantes no solamente desde la perspectiva tecnológica, sino también económica y de relaciones, que se han venido produciendo a lo largo de siglo y pico. Sin embargo, quienes presentamos este veto entendemos que se ha producido un intento fallido desde el momento en que se mantiene la vigencia de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Ley 27/1992. En primer lugar, ya no se consigue ese objetivo de unificación, y además el balance de la aplicación de esa norma ha sido negativo. La reforma debería apostar por rescatar para la marina civil competencias que son estricta y netamente náuticas y que, en virtud de la Ley 27/1992, fueron transferidas al ámbito competencial de Puertos del Estado.

De hecho, este proyecto de ley renuncia a asumir y convertirse en eje de ese concepto con el que he iniciado mi intervención, el concepto de marina civil, y opta por diluirlo de alguna manera en ese otro concepto que da nombre al proyecto de ley: navegación marítima. Y ello se refleja, no solamente en la filosofía del proyecto, sino también en el articulado, toda vez que se prescinde de contenidos que sí habían encontrado acomodo en los dos proyectos frustrados con los que con anterioridad se había intentado regular esta materia.

Por otra parte, el proyecto incurre en desequilibrios. Mientras que para algunas materias se establece una regulación genérica y abstracta, pendiente de desarrollo reglamentario —y son materias de indudable transcendencia, como el despacho de buques o las inspecciones—, en otras cuestiones se baja a niveles de detalle más propios de un reglamento e incluso de una orden ministerial.

Motivo también de discrepancia para el senador Mariscal y para quien en este momento hace uso de la palabra es la diferencia que se introduce en el proyecto entre buques y embarcaciones. Entendemos que tal diferencia, que no responde a una categorización de las peculiaridades técnicas de cada uno de ellos, abre un resquicio a la elusión de controles administrativos, que en nuestra opinión resultan necesarios. Los contenidos del proyecto son insuficientes a la hora de regular la seguridad marítima, el practicaje, y se da una escasa protección a la figura del capitán, que obviamente sigue siendo clave, frente a hipotéticas presiones por parte del armador. En este proyecto se prescinde de introducir una regulación detallada del salvamento de vidas en el mar, y creemos que es un contenido imprescindible. E, igualmente, se introduce una escasa y mala regulación de la lucha contra la contaminación marítima.

Para ir concluyendo, voy a referirme a algunos detalles. Creemos que resulta equivocada la decisión de extender la norma que abre la posibilidad de que el 50% de la tripulación sea extranjera. En este momento eso está acotado a los buques registrados en el segundo registro, y el proyecto abre esta opción a todos los buques nacionales, lo que sin duda va a tener repercusiones.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Justicia

Núm. 318

11 de junio de 2014

Pág. 3

Finalmente, el proyecto apuesta de forma bastante expresa por una privatización de la seguridad marítima y mantiene la arqueología submarina sometida al poder de decisión de la Armada. Nosotros creemos que la Armada puede seguir teniendo un papel importante en todo lo relacionado con la arqueología submarina, aunque también cabría buscar alternativas en el papel que viene desarrollando, por ejemplo, la Guardia Civil del Mar, pero pensamos que las competencias en esta materia tienen que ser compartidas con alguna institución civil. De hecho, en el articulado planteamos la creación de una figura al respecto.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Iglesias.

Para turno en contra, tiene la palabra el señor Torres Colomer, del Grupo Parlamentario Popular.

El señor TORRES COLOMER: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, en relación con este proyecto de ley de navegación marítima, hay que decir que ya llevamos mucho tiempo debatiéndolo —si mal no recuerdo, ocho o diez años y con distintos gobiernos— y que ha sido objeto de muchos cambios. Tuvo su entrada en el Congreso de los Diputados, donde se aceptaron algunas enmiendas y otras fueron transaccionadas. Por lo tanto, creo que este proyecto de ley ya tiene su trabajo hecho, por decirlo de alguna forma, y merece seguir adelante.

Es cierto que, aparte del veto, se han presentado muchas enmiendas, y algunas de ellas, concretamente del Grupo Parlamentario Popular, ya han sido incorporadas al informe de la ponencia.

Creo que este proyecto cumple con todos los requisitos. Respeta los convenios internacionales y la normativa europea. Contiene todos los temas relacionados con la navegación marítima, desde materia de personal hasta cómo tiene que ser el buque —como decía el senador Iglesias, distingue lo que es la embarcación de lo que son los buques, que son los mayores de 24 metros—. Y toca diversos temas: las casas aseguradoras, los consignatarios, el armador, el naviero, el propietario, las funciones del capitán, la lucha contra el medioambiente y las competencias de cada uno. Y con respecto al caso concreto al que se ha referido, hoy mismo el Grupo Parlamentario Popular ha emitido una enmienda en la que se dice que la Armada es la competente en los hallazgos arqueológicos y restos que se encuentren, siendo necesario contar con el permiso y el informe de Patrimonio y Cultura.

Por tanto, creemos que este proyecto debe seguir adelante y que hay que debatir en el Pleno todas las enmiendas presentadas, pero ya anticipo que la voluntad del Grupo Parlamentario Popular es —como se han presentado tantas, aún se están estudiando algunas— intentar llegar a alguna transaccional o consenso sobre ellas.

Dicho esto, señor presidente, y sintiéndolo mucho, señor Iglesias, vamos a votar en contra del veto.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Torres Colomer.

¿Alguien más desea hacer uso del turno en contra? (*Denegaciones*).

Pasamos al turno de portavoces.

Comenzamos de nuevo con el Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra, señor Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

No tiene sentido que reitere los argumentos manifestados; por lo tanto, renuncio a hacer uso del turno.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Iglesias.

¿Grupo Parlamentario Vasco? (*Denegaciones*).

No hace uso de la palabra.

¿Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya? (*Denegaciones*).

No hace uso de la palabra.

¿Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió? (*Denegaciones*).

Tampoco hace uso de la palabra.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Arcadio Díaz Tejera.

El señor DÍAZ TEJERA: Gracias, señor presidente. Buenos días a todos los que participan en esta sesión.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Justicia

Núm. 318

11 de junio de 2014

Pág. 4

Nuestro grupo no va a apoyar el veto, porque nos parece que el conjunto de razonamientos expuestos por el señor Iglesias, que son sensatos, como siempre en sus intervenciones —por cierto, se las prepara, y se le agradece a un senador que siempre legitime el ejercicio de su función en esta Cámara preparándose las intervenciones, por respeto a su función, a quienes le han votado y a quienes le están escuchando—, porque, aunque, como digo, el conjunto de sus intervenciones son así, como la de esta mañana, y sus razones son fundadas, esas razones pueden ser objeto de enmiendas parciales y algunos de esos asuntos se pueden abordar.

Este texto tiene 524 artículos, y 400 de ellos estaban ya en el texto del año 2008. Este proyecto nace con un ministro de Justicia socialista, el canario Juan Fernando López Aguilar, continúa con Mariano Fernández Bermejo, y después decae, volviendo a ser asumido en la siguiente legislatura con el señor Caamaño. Y hasta el último Consejo de Ministros que remitió el texto a las Cortes básicamente era el mismo, e incluso se mantenía algún apartado que tendremos la oportunidad de comentar, aunque en el último momento se suprimió como consecuencia del pleito del *Prestige* y una sentencia que venía de un tribunal de Londres en relación con las pólizas privadas, con la acción directa del perjudicado respecto de la aseguradora.

En general, las sugerencias que plantea, siendo, repito, sensatas, se pueden articular en enmiendas, pero no tanto por la exposición de esta mañana, señor Iglesias, sino por el texto, que he leído, de las enmiendas y del veto que fueron publicados en el momento del debate en el Congreso. Hay un planteamiento con el que nosotros discrepamos más en el fondo, que es la evaluación acerca de lo civil y lo militar, dicho sea con todo respeto, porque pensamos que en determinadas materias lo relevante no es que sea civil o militar sino que sea eficaz. Estamos hablando de un asunto que a todos los españoles nos trae muchos recuerdos; por un lado, aquello de los hilos de plastilina, que luego fueron 76 000 toneladas de crudo; y, en el caso de los canarios, de algo que se ha gritado en las calles canarias en los últimos días: que se entere quien se tiene que enterar, no queremos negocio en nuestro mar, con respecto a las prospecciones petrolíferas en aguas canarias.

Este es un asunto de especial trascendencia. Es una ley bastante técnica; de hecho, tanto la parte sindical, los sindicatos del mar, como la parte de las navieras, Anave, se han reunido con todos los ponentes y han hecho un montón de sugerencias. De los 524 artículos de este texto, 400 ya figuraban en el del Grupo Socialista, por lo que sería incoherente por nuestra parte ir contra nuestros propios actos. Por eso, lo que hemos hecho es presentar un conjunto de enmiendas en esta Cámara, asumir las que planteó nuestro grupo en el Congreso de los Diputados, y luego incorporar unas propuestas *ex novo* en esta Cámara —de la 376 a la 385—, sugerencias que tienen que ver con la Conferencia del trabajo del mar. Se trata de un texto que forma parte de nuestro ordenamiento jurídico desde agosto del año 2013 y que no solo tiene que ver con que se contemplen perspectivas de medioambiente, de seguridad, de inmigración, de extranjería, o incluso de pesca —de las 4 enmiendas que presenta el Grupo Popular, hay una enmienda *ex novo* que tiene que ver con esto—. Nuestras enmiendas 376 a 385 se refieren a tener en cuenta la perspectiva laboral, lo que no solo tiene que ver con el asunto de los polizones, la inspección de buques extranjeros, la clasificación del personal a bordo, o la nacionalidad de las dotaciones, sino en general con incorporar lo que ya es ordenamiento jurídico vigente en España, es decir, un tratado internacional. Y vuelvo a precisarlo: no es una ley más, sino un tratado internacional. En el debate entre los constitucionalistas incluso se discute el orden jerárquico del respeto a los tratados, porque en el supuesto de una contradicción entre un tratado internacional y la Constitución, no es que se deba modificar el tratado internacional, sino que lo que se tiene que modificar es la Constitución si es contradictoria con un tratado internacional. Me permito este pequeño recordatorio para subrayarles la relevancia del respeto a los tratados internacionales, algo que debemos tener siempre en cuenta en el momento de la redacción de las leyes que hacemos. A veces no basta con una remisión genérica a los tratados, sino que hay que integrarlos de manera específica, y en este caso nuestras enmiendas tienen que ver con la necesidad de incluir la perspectiva laboral a la hora de que sean respetados en el ámbito de la navegación marítima.

Este es el conjunto de las razones por las cuales le decimos al señor Iglesias que no podemos apoyar su veto. Sus argumentos, insisto, nos parecen sensatos, aunque discrepemos respecto de esta disyuntiva entre lo civil y lo militar, que en nuestra opinión no es correcta en este tiempo, pues lo relevante es que sea eficaz. Y, en el caso de la Armada, esta cuenta con todo nuestro cariño y todo nuestro respeto y agradecimiento por la inmensa labor que ha llevado a cabo a lo largo de los últimos treinta y seis años.

Por esa razón, nos vamos a abstener, señor presidente.

Muchas gracias.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Justicia

Núm. 318

11 de junio de 2014

Pág. 5

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Díaz Tejera.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador Torres Colomer.

El señor TORRES COLOMER: Muchas gracias, señor presidente.

Intervendré muy brevemente, porque creo que casi todo está dicho. Yo no quiero entrar en temas de hilillos de fuel o de petróleo, aparte de que no quiero recordar la tragedia del *Prestige*, la cual viví personalmente y contra la que luché con todas las Fuerzas y personas voluntarias que ayudaron a solucionarla lo antes posible. No quiero entrar en eso, porque, como se ha dicho aquí, lo importante es que las cosas funcionen y que se tomen medidas para que si vuelve a ocurrir otra tragedia similar se resuelva lo antes posible. Y creo que este proyecto de ley contempla todas estas cuestiones, como se ha mencionado aquí.

Al señor Iglesias, que tiene esa inquietud, quizá esté pensando en el régimen anterior, en el gobierno anterior, y me refiero al de la dictadura, cuando era la Armada la que llevaba todas las competencias marítimas. Es cierto que al venir la democracia se formaron las capitanías marítimas, ya civiles, dependientes del Ministerio de Fomento o del ministerio correspondiente y de la Dirección General de la Marina Mercante, que son las que llevan el despacho de buques y todos los permisos adecuados.

Pero hay que recordar, y estoy de acuerdo en que las capitanías marítimas son competentes en muchos temas y que a lo mejor la Armada en este momento no debería llevarlos —con todos mis respetos y mi cariño, por supuesto, para la Armada—, que hay un real decreto legislativo, creo que del 5 de septiembre de 2011, en el que, entre otras cosas, se dice que tanto el Ministerio de Fomento como la Armada estudiarán en breve el reparto de las competencias que corresponden a cada uno. Por tanto, a partir de ese real decreto legislativo, que tiene rango de ley, en un futuro, creo que breve, tanto la autoridad marítima como la Armada tendrán definidas sus competencias. Por consiguiente, insisto y ofrezco mi voluntad de transaccionar y de llegar al acuerdo en algunas enmiendas, y mejorar este proyecto de ley de navegación marítima, como se ha venido mejorando hasta ahora con la aportación de todos los grupos.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Torres Colomer.

Una vez finalizadas las intervenciones, vamos a proceder a votar el veto que se ha debatido.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 15; abstenciones, 8.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazado.

Finalizado este debate y la votación de la propuesta de veto, pasamos a la defensa de las enmiendas.

Enmiendas números 1 a 50, presentadas conjuntamente por los señores Iglesias Fernández y Mariscal Cifuentes, ambos del Grupo Parlamentario Mixto.

Señor Iglesias, tiene usted la palabra.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Gracias, señor presidente.

Intervendré de forma sintética, destacando exclusivamente las que me parecen más significativas y dándolas por defendidas en su conjunto. He de señalar que un bloque de estas enmiendas, como avanzaba el portavoz del Grupo Socialista en su intervención, tiene como finalidad, al igual que las que él anunciaba, reflejar el reconocimiento de los derechos de los trabajadores del mar en este proyecto de ley. Hay un incumplimiento —por eso enmendamos desde el preámbulo—, en primer lugar, del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006, de la Organización Internacional del Trabajo.

Otro bloque de enmiendas buscar reforzar la defensa del medioambiente. Por ello, enmendamos introduciendo la exigencia de dar cumplimiento, en el caso del transporte de mercancías peligrosas, a un conjunto de códigos internacionales que existen al respecto y de los que España forma parte.

Mediante otra enmienda introducimos la posibilidad de control de riesgos medioambientales en la navegación por la zona contigua. Igualmente, con nuestras enmiendas pretendemos incorporar al proyecto la normativa en materia de planes nacionales de contingencia y las exigencias del convenio internacional por excelencia en materia de protección frente a la contaminación, el Marpol. De hecho, con nuestras enmiendas pretendemos crear dentro del proyecto un capítulo específico, el capítulo VII, de lucha contra la contaminación.

También enmendamos para delimitar las materias competenciales dentro de la Administración del Estado. Queremos sustituir la referencia a las aguas interiores por otra sobre el mar territorial al abrir la posibilidad de ordenar el alejamiento de buques que transporten sustancias radiactivas por los riesgos

evidentes que ello conlleva. Regulamos las consecuencias del incumplimiento de las normas de despacho, estableciendo la posibilidad de ordenar el regreso del buque al puerto del que salió o su atraque en el puerto más próximo. Enmendamos para introducir una exigencia del mantenimiento de dotaciones de seguridad en los buques atracados. Enmendamos para clarificar el marco competencial en materia de seguridad marítima y de prevención de la contaminación. Establecemos previsiones ante la posibilidad de que se produzcan naufragios potenciales, definiendo una opción de intervención. Creamos un precepto para regular el desguace de buques. Introducimos un nuevo capítulo, el capítulo VIII, sobre la búsqueda y salvamento de vidas en el mar. Con estas introducciones de los capítulos VII y VIII reflejamos en las enmiendas parciales lo que era uno de los argumentos más destacados del veto.

En materia de personal, queremos que se refleje la clasificación del personal a bordo, tal como en estos momentos existe. En relación con la posibilidad de cese del capitán, el proyecto prevé que, como personal de confianza, se aplique la normativa de tal personal. Introducimos una enmienda para que se refleje la jurisprudencia sobre las consecuencias del cese, jurisprudencia consolidada al respecto.

Finalmente, en lo relativo a la arqueología submarina y sin mostrar ningún tipo de animadversión hacia el papel de la Armada en esta materia y en otras muchas, entendemos que sus competencias tienen que ser compartidas, como anunciaba en la defensa del veto, con un órgano de carácter civil y por ello planteamos la creación de un centro estatal de actividades submarinas que en esta materia de arqueología submarina comparta competencias con la Armada.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Iglesias Fernández.
Enmiendas 244 a 275, del Grupo Parlamentario Vasco en el Senado.
Tiene la palabra el senador Bildarratz.

El señor BILDARRATZ SORRON: Buenos días. Muchas gracias, señor presidente.

En primer lugar, quiero visualizar que este texto es muy complejo, muy técnico y que se evidencia que hay un gran trabajo detrás de todo este texto. Una vez dicho esto, tengo que señalar que hemos presentado 32 enmiendas, 19 más que en el Congreso de los Diputados, a este texto difícil y, a su vez, necesario e interesante.

Voy a englobar las enmiendas que hemos presentado en dos bloques: el primero de ellos estaría relacionado con nuestro ámbito competencial o, dicho de otra manera, con los ajustes a los requerimientos de lo que nosotros llamamos bloque de constitucionalidad. La mayor parte de estas enmiendas son sencillas y lo único que hacen es intentar aclarar, sumar algún concepto, siempre, como decía, entendiéndolo que sea más clarificador respecto a lo que es el ámbito competencial. En ese sentido y a modo de ejemplo, está la enmienda 244, que añade, *in fine*, lo siguiente: «...sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a las Comunidades Autónomas.» En ese sentido, hemos presentado una serie de enmiendas como son las 244, 245, 248, 249, que no tienen mayor dificultad. En la enmienda 255 hablamos del registro autonómico porque el proyecto de ley única y exclusivamente habla de un registro. Nosotros pensamos que también hay que considerar los registros autonómicos.

La enmienda 260 hace referencia al artículo 11 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, en el que el medioambiente y la ecología son ámbitos de competencia de la comunidad autónoma y, en ese sentido, entendemos que sería bueno clarificarlo. Lo mismo ocurre con la emisión de los títulos en materia de educación con la enmienda 262, por la que pretendemos modificar el artículo 166 del proyecto. Otro asunto importante es al que se refiere la enmienda 263, al artículo 179, respecto a la existencia de derecho civil en su globalidad, pero en este caso y en este artículo en concreto en materia sucesoria en diversas comunidades autónomas. En nuestra opinión, consideramos relevante atender esa referencia. La enmienda 273 está relacionada con el artículo 12.8 del Estatuto de Autonomía del País Vasco y pretendemos la introducción de una nueva disposición adicional cuyo texto es el siguiente: «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.». Esto es lo que establece el precepto constitucional. En la enmienda 274 hacemos una nueva referencia a lo que es el derecho civil en algunas comunidades autónomas.

A partir de aquí, pasaría a referirme a unas enmiendas no relacionadas con lo competencial, sino que vamos a llamarlas técnicas, cuya incorporación puede mejorar la literalidad del texto. En ese sentido, está, por ejemplo, la enmienda 247, en la que sugerimos reemplazar la expresión «Jurisdicción» sobre buques extranjeros para no confundir con competencia judicial internacional. También pensamos que es positivo aludir a los tres bloques normativos, como son las normas internas, las comunitarias y convencionales.

La enmienda 250 se refiere a la lucha contra la contaminación y sus consecuencias. Consideramos importante introducir el concepto de cambio climático así como subrayar las consecuencias que se derivan de toda esta contaminación.

Con las enmiendas 253 y 254 intentamos mejorar los conceptos de buque y un pequeño concepto accesorio. No tiene más relevancia que lo que he comentado, y es el intento de perfeccionar el texto. La enmienda 258 se refiere al coste de las inspecciones, entendiendo que es bueno concretar este punto. El proyecto de ley establece que las inspecciones de buques o embarcaciones, cualquiera que sea su naturaleza y finalidad, se efectuarán con cargo al armador, salvo que resulten injustificadas, entendiendo que esa injustificación necesita de una resolución fundada o algo que acredite dicha falta de justificación.

En cuanto a la enmienda 261 entendemos que el propio ámbito subjetivo de la Ley de prevención de riesgos laborales prevé su aplicabilidad en el aspecto marítimo, por lo que proponemos la adición de un apartado nuevo al artículo 161 del proyecto de ley.

En la enmienda 264 hacemos una referencia al Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

La enmienda 265 se refiere a que el régimen del contrato de transporte marítimo internacional, efectivamente, se rige por el convenio señalado en nuestra enmienda, sin embargo, el contrato de transporte marítimo nacional a su vez se rige por otro ámbito, por la nueva Ley de navegación marítima, por lo que consideramos que hay una confusión en el artículo 277.2 y proponemos la supresión de «nacional».

Siendo coherente con la última enmienda explicada, respecto a la 266 consideramos que en el artículo 282 habría que concretar las cifras establecidas a abonar, que ya están definidas en el artículo 334, a las que hacemos referencia.

La enmienda número 270 propone la supresión del artículo 391, entendiendo que no es bueno particularizar solo la referencia a la responsabilidad civil por daños por contaminación, y que consideramos extensible al resto de ámbitos materiales en los que existan convenios ratificados por España. Por ello, repito, como solución, proponemos la supresión del artículo 391.

En cuanto al resto de enmiendas las doy por defendidas. Entiendo que no es fácil para el grupo mayoritario un pronunciamiento claro sobre todas ellas en estos momentos, sabiendo que el plazo para su presentación finalizó ayer. Pero, como todavía hay tiempo, hasta el día 25 de junio, en el próximo Pleno, le pediría al grupo mayoritario que este proyecto saliera de la reflexión de todos los grupos, que se atendiera a las preocupaciones y a los intereses de los diversos grupos y que, entre todos, logremos la elaboración de un mejor texto, complicado texto, y por ello la aportación de los diferentes grupos siempre va a sumar más. En este sentido, pido generosidad y atención por parte del grupo mayoritario y que en tanto en cuanto tengamos tiempo, es decir, hasta que se produzca la votación en el próximo Pleno, podamos ir pactando, transando y hablando para atender, como he dicho, a la preocupación que todos los grupos presentes tenemos con respecto a este proyecto de ley.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Bildarratz.

Para la defensa de las enmiendas 79 a 239, del Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya, tiene la palabra el senador Saura Laporta.

El señor SAURA LAPORTA: Gracias, señor presidente.

Las doy por defendidas.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Saura.

Para la defensa de las enmiendas 51 a 78, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, tiene la palabra la senadora doña Eva Parera.

La señora PARERA ESCRICHS: Muchas gracias, señor presidente.

De las 27 enmiendas que mi grupo parlamentario ha presentado, solo voy a destacar unas cuantas, y respecto a las que no mencione las daré por defendidas de cara al próximo Pleno.

Me gustaría destacar las enmiendas 60 y 61, en las que pretendemos establecer que el contrato de arrendamiento de buque deba constar en escritura pública; ambas persiguen una mayor seguridad jurídica, especialmente en cuanto a la oponibilidad del acto o contrato ante terceros de buena fe.

La enmienda 77 es otra de las que quiero destacar en atención a que, a fecha de hoy, el anteproyecto de ley de jurisdicción voluntaria todavía no ha sido aprobado como ley, razón por la que con dicha enmienda pretendemos regular el procedimiento de subasta notarial de forma transitoria hasta que se apruebe definitivamente la ley de jurisdicción voluntaria, en cuyo caso este artículo quedaría en desuso.

En cuanto a las enmiendas 70 a 75, no voy a entrar a detallarlas, son enmiendas que pretenden preservar las competencias de las comunidades autónomas en la materia, competencias reconocidas en el Estatut de Autonomía y que el Tribunal Constitucional, en la revisión del Estatut llevada a cabo en su día, no declaró inconstitucionales; es evidente que Cataluña, como otras muchas comunidades autónomas, mantiene competencias en la materia y simplemente pretendemos reforzar y proteger dichas competencias.

La enmienda 55 establece que la inscripción de las embarcaciones y buques destinados a la navegación de recreo o deportiva en el registro de bienes muebles sea potestativa porque entendemos que, de no ser así, lo que hará mucha gente será abanderar en registros europeos y, por ello, intentamos proteger nuestro propio registro.

La última enmienda que voy a mencionar es la 58, que pretende establecer que para que la hipoteca naval quede válidamente constituida esta deba ser otorgada en documento público, el cual se inscribirá en el registro de bienes muebles. Básicamente, esta enmienda viene a recoger la realidad de la práctica habitual hoy en día, porque entendemos que cualquier norma debe incorporar en su articulado o en su redactado el modo en que los operadores en el ámbito del mercado están actuando y se comportan, y es evidente que, a fecha de hoy, la concesión de crédito con garantía hipotecaria se viene realizando en un documento público, fundamentalmente en aras de una mayor seguridad jurídica y eficacia del crédito, y asimismo las entidades financieras están exigiendo esto como condición para la concesión de la financiación solicitada. Por tanto, con esta enmienda pretendemos únicamente reflejar la realidad de lo que está sucediendo.

Reitero que el resto de enmiendas que no he mencionado de manera específica aquí las doy por defendidas de cara al próximo Pleno.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señora Parera Escrichs.

Para la defensa de las enmiendas 276 a 385, del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Díaz Tejera.

El señor DÍAZ TEJERA: Gracias, señor presidente.

Doy por reproducida la argumentación y los análisis efectuados por mi compañero José Segura Clavell en el Congreso de los Diputados. He dicho antes que se nota que el señor Iglesias se ha preparado sus intervenciones, y qué no decir de don José Segura Clavell, que en esa materia ha sido extremadamente minucioso y convincente a la hora de razonar todas sus propuestas y todas sus enmiendas.

Hay tres bloques de enmiendas, que se debatieron en el Congreso: el primero pretende homogeneizar el ordenamiento jurídico español con el derecho marítimo internacional; el segundo bloque, proporcionar seguridad jurídica al tráfico y a sus instrumentos; y el tercer bloque, reflejar la realidad práctica actual del transporte marítimo.

Este es un texto que tiene la solvencia intelectual y profesional de un catedrático de Derecho Mercantil, un clásico del derecho en España como es don Aurelio Menéndez Menéndez, que presidía la Comisión General de Codificación en esta materia, insisto, es de largo recorrido, y un texto sustancialmente adecuado, por usar la misma expresión que utiliza mi compañero, José Segura Clavell, en el Congreso de los Diputados.

Si me permiten, dando por reproducidos sus razonamientos y el análisis del conjunto de las 110 enmiendas que presentamos hoy, de la 276 a la 385, voy a comentar lo planteado *ex novo* en esta Cámara por el Grupo Socialista. Quiero llamarles la atención sobre la 385 —posteriormente me referiré a la 376—, que propone la incorporación de la disposición final undécima bis, y, para los que no estén situados en el debate, les recuerdo que la disposición adicional undécima se refiere a las competencias, en particular sobre la alta mar, la Guardia Civil, la Armada. Este es un debate en el que hay una novedad, porque, tras un acuerdo transaccional que se había adoptado en el Congreso de los Diputados por varios grupos, en el Senado en una de las cuatro enmiendas el Grupo Popular plantea unas modificaciones de ese acuerdo pactado entre los grupos y da marcha atrás y se adscribe a la tesis inicial del Gobierno. Eso merecerá un análisis en el turno de portavoces, pero ahora lo que toca, lo que es pertinente a esta intervención es manifestar por qué nosotros planteamos aquel conjunto de enmiendas, respecto de las que doy por reproducidas las argumentaciones, y de manera detallada las relativas a las enmiendas 276 a 385.

Fíjense ustedes en que esta disposición final undécima bis —para situarles en el debate a los que no son ponentes— lo que viene a plantear es que España haga sus deberes en el ámbito del Convenio sobre el Trabajo Marítimo. Es un texto que se aprobó el 20 de agosto de 2012, ha habido un año de *vacatio* para facilitar la adaptación del ordenamiento jurídico y ya está en vigor como parte del ordenamiento jurídico interno desde el día 20 de agosto del año 2013; es un texto que popularmente se conoce por la patronal y los sindicatos como la Carta de Derechos de los Marineros y es un texto que regula las condiciones de trabajo de todos los que prestan servicio, en general, en los buques, en las embarcaciones, sea cual fuere su denominación, o en las plataformas fijas, según las dimensiones que tenga, como está previsto en los primeros artículos de este texto de proyecto de ley de navegación marítima.

¿Qué es lo que se plantea aquí? De igual manera que ya se anuncia que tiene que haber un respeto, según enmienda presentada aquí a la legislación pesquera y según ya se ha acordado en el Congreso respecto a lo que tenga que ver con la inmigración, la extranjería, las condiciones medioambientales y de seguridad, se pretende que también se tenga en cuenta lo laboral, como una perspectiva más de análisis. Porque caben dos posibilidades: o simplemente decir que se respete todo lo que es legal, sin citar de manera concreta cada uno de los ámbitos, o, si se cita cada uno de ellos, también se tendrá que incluir el laboral. Por tanto, el legislador puede optar por cualquiera de las dos fórmulas, y las dos son válidas: o bien una referencia general al principio de legalidad, es decir, a los tratados internacionales vigentes, o, por el contrario, si se citan perspectivas concretas, también habría de incluirse esta, porque no es menor que ninguna de las otras citadas; es tan relevante como la pesquera, la de inmigración, extranjería, medioambiente, seguridad, etcétera. Esta es la enmienda 385, en la que se plantea también un plazo de seis meses, porque el de tres años parece desproporcionado cuando ha habido este lapsus de tiempo desde el 20 de agosto de 2012 al 20 de agosto de 2013 y está plenamente en vigor desde la fecha ya indicada.

¿Qué hacen el resto de las enmiendas de este bloque ex novo que se incorpora en esta Cámara, desde —digamos— la 376 a la 385, excluyendo esta última?

En la enmienda 376 se precisa la necesidad de incorporar el certificado de trabajo marítimo y la declaración laboral marítima junto a lo ya previsto: 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. Digamos que siempre hay que tener en cuenta todos 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 los convenios internacionales en que España sea parte. ¿Por qué razón? Porque esta es una perspectiva que también hay que tener en cuenta en este ámbito.

En la enmienda 377 se hace una referencia específica a la Norma A2.1.4 del Convenio de 2006 en lo que tiene que ver con el rol de despacho y dotación.

La enmienda 378 es relativa al cambio temporal de pabellón, según la Norma A5.2.1, apartado c) de dicho Convenio sobre el Trabajo Marítimo, del año 2006.

La enmienda 379 regula la paralización del buque, de acuerdo con lo previsto en este Convenio de 2006.

La enmienda 380 se refiere al artículo 104 en lo que tiene que ver con la inspección de los buques extranjeros.

El artículo 105 se refiere a la detención de tales buques extranjeros, en coherencia con el artículo anterior y el artículo 106 tiene que ver con las sociedades de clasificación, en adaptación a este Convenio internacional sobre el Trabajo Marítimo.

La enmienda 383 tiene que ver con el artículo 145, concepto de armador y concepto de naviero. Si alguno de ustedes —me refiero a los no ponentes— tiene la curiosidad de leer este texto, comprobará que desde el preámbulo está muy bien redactado, en un castellano claro. Quizás haya alguna expresión que se pudiera haber planteado de otra manera, porque se abusa mucho de la forma terminada en *mente*, como patentemente, etcétera, cuando podrían usarse otras expresiones, como: de manera manifiesta, de manera notoria; es decir, el castellano es bastante rico como para no usar tantas veces esta forma, aunque es una cuestión de estilo. Pero, en general, el preámbulo está bien redactado. Y en él solo hacemos la sugerencia de tener en cuenta lo laboral. Al comienzo, se trata de formulaciones teóricas sobre categorías y, poco a poco, en lo que es una formulación general, va descendiendo a categorías específicas, a instituciones jurídicas en el ámbito de la hipoteca naval, en el ámbito de los seguros, en el

ámbito de las indemnizaciones. Incluso a veces regula algunas instituciones jurídicas de manera bastante minuciosa, y es complicado hacerlo así. Si algunas materias se encontrasen en sede reglamentaria resultaría más fácil modificarlas que si se encuentran en el ámbito de una ley, que tiene una vocación más general y más abstracta; pero a veces es así. No obstante, en el caso de los conceptos de armador y naviero, me parece que esas categorías que va precisando son adecuadas y se ajustan a la realidad del tráfico jurídico—marítimo y a las demás categorías que se van planteando: quién tiene la posesión, quién lo explota aun no teniendo la posesión, etcétera. Me parece que la pretensión es la de lograr una mayor claridad y seguridad jurídica, siempre teniendo en cuenta —insisto— este Convenio sobre el Trabajo Marítimo, que —dicho sea con todos los respetos— no ha sido tenido en cuenta en el momento de la redacción.

La enmienda 384 alude al artículo 156, sobre el concepto de dotación, para aumentar la seguridad jurídica, en referencia también a toda la doctrina que emana de la Organización Internacional del Trabajo.

Finalmente, la enmienda 385 es la que antes les explicaba, que es la sugerencia de una disposición final undécima bis, que recoge la formulación para no seguir planteando ya en detalle lo que tiene que ver con el ámbito laboral. Aquí se hace una referencia genérica, porque se trata de una perspectiva de análisis que viene a ser como unas gafas que también hay que ponerse. Cuando hablamos del tráfico marítimo, cuando hablamos del mar, uno ha de ponerse las gafas para seguridad, las gafas para contaminación, para medio-ambiente, para inmigración, para extranjería... y también tiene que tener en cuenta las gafas laborales. ¿Por qué? Porque son unas gafas más para tener una visión integral de todo lo que tenga que ver con el mar y el tráfico marítimo, la seguridad, las condiciones jurídicas que regulan las relaciones entre todos los que participan, todos los operadores: los trabajadores, los navieros y los armadores. De ahí que, en lugar de plantear el detalle, se hacen referencias generales, y el detalle lo remitimos ya al texto que se traiga aquí tras un plazo razonable de elaboración.

Este es el conjunto de nuestras razones en torno a este bloque de enmiendas que va de la 376 a la 385, dando por reproducidas las argumentaciones ya expuestas por mi compañero José Segura Clavell en las sesiones de ponencia, comisión y Pleno en el Congreso de los Diputados.

Nada más, señor presidente, y muchas gracias por haberme dado la palabra.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Díaz Tejera.

¿Turno en contra? (*Denegaciones*).

Turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el senador Iglesias.

El señor IGLESIAS FERNÁNDEZ: Muchas gracias, señor presidente.

Intervengo exclusivamente para animar también a buscar puntos de encuentro entre el grupo mayoritario y el resto de los grupos de la oposición en relación con algunas de las enmiendas que, por lo que los distintos portavoces han expresado, en determinadas materias resultan bastante similares y responden, por tanto, no a posicionamientos ideológicos o estrictamente políticos, sino a la apuesta clara por establecer una regulación más acorde con las necesidades reales de la actividad de la navegación en el momento en que nos encontramos. Si el grupo mayoritario tiene voluntad de diálogo, creo que el resto de los grupos en sus manifestaciones han tendido la mano claramente para abrir un marco de negociación de aquí a la celebración del Pleno y yo, por supuesto, me sumo a tal invitación.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senador Iglesias.

¿Por el Grupo Parlamentario Vasco en el Senado? (*Denegaciones*).

¿Por el Grupo Parlamentario Entesa pel Progrés de Catalunya? (*Denegaciones*).

En nombre de Grupo Parlamentario Catalán Convergència i Unió, tiene la palabra la señora Parera.

La señora PARERA ESCRICHS: Muchas gracias, señor presidente.

Seré muy breve.

Simplemente, quisiera hacer una pequeña o gran crítica a cómo estamos tramitando este proyecto de ley. Creo que estamos actualizando o haciendo una nueva regulación, porque no se había modificado desde el año 1885, es decir, estamos hablando de otro siglo, y creo que es suficientemente importante, en primer lugar, como para que nos lo tomemos con calma y reflexión, puesto que es un proyecto muy muy técnico, creo que muchísimo más técnico que político. Y también creo que es necesario un mayor

consenso y un mayor diálogo. Estamos hablando de alrededor de 400 enmiendas, cuya presentación tuvo como día final el lunes y que, por tanto, conocimos ayer. Dudo de que ninguno de los portavoces aquí presentes y tampoco el ministerio hayan tenido tiempo de analizar en profundidad estas 400 enmiendas para hacer una valoración sobre cuáles son aceptables, cuáles no lo son, cuáles se pueden transaccionar y cuáles se pueden incluir en el texto.

Una vez más, estamos demostrando tener mucha prisa a la hora de legislar; no se había hecho sobre esta materia desde el siglo XIX, y ahora lo hacemos todo en veinticuatro horas. Dado que la tramitación en Pleno de este proyecto de ley se va a retrasar una semana y que, por tanto, vamos a disponer de muchos más días, rogaría especialmente al Gobierno y al ministerio que analicen con calma todas las enmiendas propuestas —insisto en que no se trata de contenidos políticos sino técnicos, y estoy segura de que las aportaciones de todos van a mejorar el texto— para poder llegar a un mayor consenso.

A la espera de ver lo que va a suceder de cara al Pleno, ahora mismo me es imposible manifestar la posición de nuestro voto puesto que desconocemos cuál será la postura del Gobierno en relación con las enmiendas que hemos presentado. Por tanto, les adelanto que en comisión nuestro grupo se va a abstener en la votación de este proyecto de ley.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, senadora Parera.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Díaz Tejera.

El señor DÍAZ TEJERA: Gracias, señor presidente.

En el turno anterior tenía que defender 110 enmiendas, y en particular he precisado la defensa de la 376 y especialmente de la 385. Pero este es ya un turno como portavoz del grupo, y me voy a permitir hacer algunas consideraciones generales sobre el texto y las enmiendas planteadas.

En opinión del Grupo Socialista este es un texto sustancialmente adecuado, y es la segunda vez que lo digo. Es la expresión que utilizó mi compañero, don José Segura Clavell, en el Congreso de los Diputados, y creo que es una expresión exacta, correcta.

De los 524 artículos, 400 provienen del proyecto del Grupo Socialista, y no digo esto en demérito del Gobierno, sino que, muy al contrario, aplaudo que se aproveche un trabajo que ha hecho un conjunto de expertos, y vuelvo a citar al clásico entre los clásicos en el ámbito mercantil: don Aurelio Menéndez Menéndez. Repito que me parece muy bien que se aproveche ese trabajo.

Me preocupa que algunos apartados que estaban en el texto anterior se hayan suprimido, y en ese sentido me permito hacer algunas consideraciones. Así, no entiendo —me refiero a las 4 enmiendas que presenta el Grupo Popular en este trámite— la elusión de algún control administrativo con respecto a las embarcaciones de recreo. ¿Por qué razón? Porque comparto que no haya controles administrativos inútiles; lo que es inútil no sirve para nada, y si no sirve para nada tampoco sirve para la Administración pública. Pero se trata de un control administrativo respecto de los registros, y lo que tiene que ver con ellos siempre da seguridad jurídica; a todos: al titular, al propietario, al poseedor, al que lo pueda explotar, al que lo pueda usar... Da seguridad jurídica en el tráfico marítimo, en las averías que se puedan dar, en los accidentes que se puedan producir, en la contaminación que se pueda generar. Es decir, el control que supone el registro no es algo baladí ni superficial ni frívolo, sino que es un mínimo control que me parece correcto.

En relación con la disposición undécima, en lo que tiene que ver con la competencia en alta mar, entiendo el razonamiento porque los tratados internacionales dan cobertura a la Armada para que sea la competente al respecto, pero, ciertamente, se pactó un acuerdo, no en el texto inicial, sino durante la tramitación en ponencia y luego en comisión. Con esto no estoy estimulando que el ponente del Grupo Popular se enzarce conmigo en un debate partidario, porque este es un texto fundamentalmente técnico, pero no entiendo bien el cambio de criterio, porque del Gobierno llegó un texto con un criterio competencial, en la tramitación en ponencia y en comisión se llegó a un pacto —es decir, que la palabra ha servido para llegar a un acuerdo superador de lo anterior—, y ahora se da una especie de salto atrás en el túnel del tiempo y se vuelve a retrotraer al proyecto inicial. No estoy haciendo un debate jurídico, porque si fuera así tendríamos que hablar de los tratados internacionales y de cómo se contemplan, pero este no es el momento en el que se plantea el debate sobre la relevancia en nuestro orden jerárquico normativo de los tratados internacionales. Lo que quiero saber son las razones por las que en algo que se había acordado entre todos de pronto se da marcha atrás, porque los tratados internacionales son los mismos ahora que a lo largo de las últimas semanas, cuando se discutió en ponencia y comisión. Esto, por lo que se refiere a esos apartados.

Por otro lado, no ya en términos de evaluación negativa, porque vuelvo a insistir en que siento todo el cariño del mundo y admiración por la Armada española, y desde el punto de vista jurídico y de los tratados internacionales me parece que es correcta la posición de que esa competencia los tratados internacionales se la den a la Armada, pero, como se había llegado a un acuerdo en la Cámara preeminente, que es el Congreso de los Diputados, no entiendo este baile de la yemka, este zigzag, o como lo quieran ustedes plantear.

Y en términos positivos, defendiendo las posiciones de nuestro grupo, subrayo las 110 enmiendas, sobre todo las números 376 a 385, y en particular esta última en lo que tiene que ver con la disposición adicional undécima bis. ¿Por qué razón? Intento persuadir a los ponentes del Grupo Popular de la necesidad de tener en cuenta lo laboral en este ámbito. Y se dan situaciones muy diversas. Por ejemplo, en materia de polizones, puede ocurrir que en un barco español que esté en Nigeria entre un grupo de polizones, algo que no hayan tenido en cuenta ni el capitán ni la tripulación, y que esos polizones estén ahí a lo largo de meses, y que cuando llegue a un puerto español y se plantee la entrega de esos polizones la autoridad se niegue a recogerlos y obligue a ese capitán español a que se haga de nuevo a la mar, y que, meses más tarde, cuando vuelva a recalar en el puerto en el que entraron los polizones, los entregue. Esa es una situación en la que de alguna manera se hace recaer todo el peso y la responsabilidad sobre el capitán y la tripulación porque no cumplieron, digamos, con sus tareas de vigilancia adecuada de ese bien mueble de relevante significación económica, que es como la norma califica al buque. Eso hay que regularlo para que la autoridad administrativa asuma la responsabilidad sobre los seres humanos que se pongan a su disposición, y luego que se plantee la entrega a su país de origen, siempre respetando la dignidad de todo miembro de la especie humana. Por ello, repito, hay que regular todo lo relativo a los polizones.

Y también, como antes comentaba en ponencia, se modifica lo que tiene que ver con la clasificación del personal a bordo. Dentro del concepto genérico de maestranza hay varios oficios: el de los contra maestres, los de las calderetas, los mayordomos y los electricistas, y no se entiende bien por qué desaparece.

Y luego está lo relativo a la nacionalidad de las dotaciones y a ese 50% de personas de terceros países.

Nuestras propuestas incluidas en las enmiendas 376 a 385 son absolutamente razonables y no responden a una ideología distinta a la del respeto a algo que se ha conquistado entre patronal —naviera—, sindicatos de trabajadores del mar y los gobiernos, porque estas 3 partes estaban representadas en la discusión durante seis años en la conferencia marítima internacional. España estuvo representada por un inspector de trabajo, que fue diputado y senador del Grupo Socialista y miembro de las dos direcciones, del Congreso y del Senado, don Francisco Arnau —y reitero su condición de inspector de trabajo—, que nos ha informado de primera mano, así como algunos integrantes de la delegación de Comisiones Obreras, que trabajaron con este ponente, y los miembros de Anave, la Asociación de Navieros Españoles, que nos explicaron toda las gestiones de configuración de la Conferencia de trabajadores del mar, que generó el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, conocido como Carta de Derechos de los Marineros.

Nos parece que nuestras enmiendas son bastante razonables, bastante sensatas, que incorporan garantías jurídicas, y creo que eso es bueno en general para los buques y la navegación marítima en el margen de responsabilidad que tiene nuestro país.

Gracias de nuevo, presidente, por haberme dado la palabra.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Díaz Tejera.

Por el Grupo Parlamentario Popular, el senador Torres Colomer tiene la palabra.

El señor TORRES COLOMER: Muchas gracias, señor presidente.

Voy a usar este breve turno de portavoces para contestar de alguna forma a las inquietudes de todos los grupos parlamentarios y de sus portavoces correspondientes.

Aquí cada uno defiende las enmiendas desde su forma de ver este proyecto de ley de navegación marítima. Algunos, por supuesto, con todo su derecho, defienden las competencias de cada comunidad autónoma, pero creo que este proyecto de ley respeta las competencias de las comunidades; lo único que hace es legislar las competencias del Estado y, sobre todo, el interés general del Estado. Por lo tanto, creo que es un buen proyecto de ley, que no invade competencias, y cada uno tiene su punto de vista respecto de algún artículo. Evidentemente, espero que lleguemos, como se ha dicho, a algún consenso o enmienda transaccional en el debate en el Pleno, y en esa línea estamos.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Justicia

Núm. 318

11 de junio de 2014

Pág. 13

Contestando a la senadora de Convergència i Unió sobre la enmienda que habla del registro de embarcaciones de recreo, quiero decirle que una de las enmiendas que presentamos y que ha sido aceptada hoy en el debate de ponencia va en ese sentido, o sea que será potestativo, opcional, el registro de las embarcaciones deportivas, porque creemos que es una traba, una carga que se impone, y si quedara como está estaríamos influenciando en un sector que entiendo que, aparte de recreo, es deportivo y social, por lo que influiría también en pequeños astilleros que ya lo están pasando mal en este momento y que lo pasarían peor.

Y en este punto también tranquilizo al senador del Grupo Parlamentario Socialista, porque, aparte de que la inscripción sea potestativa, si hay arrendamientos financieros o reservas de dominio, los que exijan derechos de garantía tendrán que registrarlo para poder responder por todo lo que ellos quieren cubrir sobre el barco.

Al senador del Grupo Parlamentario Socialista también quiero hablarle sobre la eliminación de esa disposición adicional undécima, que extendía la competencia de la Guardia Civil a todos los espacios marítimos, con todo mi cariño y mi respeto a la Guardia Civil y a la labor que están haciendo por tierra y por mar, en todas partes. Estaríamos alterando un régimen competencial, un régimen competencial reconocido por diversas leyes orgánicas, tanto del Ministerio de Defensa como del Ministerio del Interior, e invadiríamos competencias concretamente del Ministerio de Defensa. De todas formas, resulta contrario al ámbito territorial de la Guardia Civil, que ya está delimitado.

Termino, señor presidente, dando las gracias a todas las personas que han trabajado hasta el momento en este proyecto de ley, y concretamente en esta comisión, cómo no, a todos los grupos y a los portavoces por su inquietud al proponer enmiendas y mejorarlas: al senador Iglesias, al senador Saura, al senador Bildarratz, a la senadora Eva Parera, y también al senador Díaz Tejera.

Nada más, y muchas gracias a todos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Torres Colomer.

Finalizado este debate, vamos a proceder a votar el informe de la ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 3; abstenciones, 7.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Por tanto, queda dictaminado el proyecto de ley.

Acto seguido procede designar a la persona representante de esta comisión para presentar el dictamen ante el Pleno del Senado.

¿Señor Torres Colomer?

El señor TORRES COLOMER: El señor presidente.

El señor PRESIDENTE: ¿Señor Díaz Tejera?

El señor DÍAZ TEJERA: Nuestro grupo manifiesta que sea usted, señor presidente, quien haga tal labor.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señorías.

Buenos días. Se levanta la sesión.

Eran las doce horas y veinte minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

Comisión de Justicia

Núm. 318

11 de junio de 2014

Pág. 14
