



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 464

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 83

celebrada el martes, 26 de mayo de 1992

Página

ORDEN DEL DIA:

- Ratificación de la Ponencia encargada de informar el proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante («B. O. C. G.», Serie A, números 78-1 y 78-8) (número de expediente 121/000079) . 13660
 - Aprobación por la Comisión, con competencia legislativa plena, a la vista del Informe elaborado por la Ponencia, del proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante («B. O. C. G.», Serie A, números 78-1 y 78-8) (número de expediente 121/000079) 13660
-

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

— **RATIFICACION POR PARTE DE LA COMISION DE LA PONENCIA QUE SE HA ENCARGADO DE EMITIR SU INFORME RESPECTO A LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE (Número de expediente 121/000079)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura, en primer lugar, la ratificación por parte de la Comisión de la Ponencia que se ha encargado de emitir su informe de la ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante.

¿Hay alguna objeción a que se ratifique esta Ponencia por asentimiento de la Comisión? **(Pausa.)**

Queda, por tanto, ratificada. Es una cuestión formal que conviene hacer antes de iniciar el debate del proyecto de ley.

— **APROBACION POR LA COMISION, CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, DEL PROYECTO DE LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE (Número de expediente 121/000079)**

El señor **PRESIDENTE**: El siguiente punto del orden del día es el debate y votación, con competencia legislativa plena, del proyecto de ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El señor García-Arreciado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, si fuera posible pediría que se estableciese el calendario previsible de los trabajadores de la Comisión y la forma de organizar por bloques el debate de los artículos y de las enmiendas correspondientes, con objeto de ir atendiendo cumplidamente, por parte de este Grupo, la consideración de posibles enmiendas transaccionales que ofrecer, con antelación suficiente, al resto de los grupos, para que tengan conocimiento de ellas antes del momento concreto de su discusión.

El señor **PRESIDENTE**: En principio vamos a discutir el texto por títulos, a no ser que alguno de ellos tenga una longitud excesivamente larga y se pueda dividir en partes, para lo cual no habría ningún inconveniente. La Mesa, lógicamente, está dispuesta a aceptar la sugerencia de los grupos, pero la idea que teníamos era que hoy pudiéramos debatir el Título preliminar, que contiene los capítulos 1.º, 2.º y 3.º referentes al tema de los puertos y esta mañana podríamos terminar en el artículo 10.º, aunque si podemos hacer más, mejor. Mañana haríamos el Título I, que es largo y que se podría dividir en dos partes, y quizás el Título II, pero

no sé si dará tiempo. La idea que tenemos sería continuar el martes, día 2, en sesiones de mañana y tarde, para terminar ese mismo día. En el caso de que no se terminara el martes, día 2, seguiríamos el miércoles, día 3, en el cual está prevista la comparecencia del Presidente de Telefónica por la mañana, pero a continuación de dicha comparecencia podríamos seguir hasta que SS. SS. juzgaran oportuno. Si el miércoles no se ha terminado, podríamos seguir perfectamente el jueves, y así sucesivamente, puesto que tenemos habilitados prácticamente todos los días de la semana.

Por tanto, en principio, en la mañana de hoy la previsión inicial es que se vea el Título preliminar. Si no hay inconveniente, sugeriría que viéramos todas las enmiendas a este Título preliminar en una sola intervención, que se podría dividir entre varios Diputados, si así lo considera algún grupo parlamentario. ¿Hay algún inconveniente? **(Pausa.)**

Puesto que no lo hay, el señor Fernández de Mesa tiene la palabra para defender las enmiendas del Grupo Popular al Título Preliminar.

Título Preliminar.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, una cuestión de orden. ¿Defiendo enmienda por enmienda o la globalidad?

El señor **PRESIDENTE**: Como S. S. guste.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Voy a detenerme en las enmiendas de mayor interés y las demás sería suficiente con las justificaciones que se han dado al presentarlas.

Hemos presentado la primera enmienda de modificación al título del proyecto de ley, para que se denomine «De los puertos marítimos y regulación administrativa del tráfico marítimo», porque creemos que no es bueno limitar el ámbito objetivo de la Ley a puertos de titularidad estatal y también para ajustar el título, en cuanto a Marina Mercante, al contenido del articulado.

Me quiero detener un poco más en esta primera enmienda porque no nos parece apropiado que un título tan ambicioso como «De Puertos y la Marina Mercante», la Marina Mercante, en un proyecto de 116 artículos, sólo esté tratada en 12 de ellos. En este sentido, por aportar algunos datos que sería interesante tener en cuenta a la hora de redactar una ley de la Marina Mercante vemos que en el proyecto no se aportan soluciones con relación a la reducción de la fiscalidad, a la mejora de la formación del personal embarcado, a la mejora de la productividad en las instalaciones portuarias a través de la coordinación con otros medios de transporte, al impulso de la telemática en las comunicaciones entre los buques, los puertos y los demás elementos de las cadenas logísticas; no se hace referencia al Euro, a la creación del registro europeo, que muy probablemente entrará en vigor no dentro de mucho tiempo, ni se deja la puerta abierta a la creación de segundos o nuevos registros que pudiera haber en Espa-

ña. Como tampoco se recogen medidas fiscales incentivadoras a la fusión de las empresas navieras y un largo etcétera de medidas que dejamos expresadas en el debate de totalidad en Pleno del proyecto de ley, consideramos que es un título excesivamente ambicioso en lo que se refiere a Marina Mercante, y de ahí que nosotros propongamos su modificación.

La justificación de la enmienda al artículo 1, en la que se solicita la supresión en el primer apartado «...que sean competencia de la Administración del Estado», quedó también reflejada en nuestra intervención en el Pleno, al considerar el Grupo Parlamentario Popular que esta ley debe de ser una ley absolutamente para todos los puertos de España, y que, una vez que cada administración ponga en funcionamiento esta ley de puertos, sea autonómica, sea estatal o de cualquier otro carácter, como, por ejemplo, privado, serán ellos los que se encarguen de aplicarla, cada uno dentro de su ámbito. De ahí la segunda parte de la enmienda al artículo 1,

Hemos solicitado la supresión, en el artículo 2.2.a), de la frase «...de extensión no inferior a media hectárea...», porque no entendemos objetiva la limitación que se propone, ni sabemos en base a qué criterios se habla de esa media hectárea.

Nuestra enmienda de modificación al artículo 3.1, propone que se diga: «Son puertos comerciales aquellos en los que se realicen actividades comerciales portuarias...» El resto quedaría igual, porque consideramos que es una mejora técnica de la redacción.

En la enmienda 387, al artículo 3.3, de modificación, el comienzo de dicho apartado 3 quedaría redactado así: «No tiene la consideración de actividades comerciales portuarias a efectos de la clasificación del puerto».

En la enmienda 388, al artículo 3.3.a), de modificación se propone la supresión, en el apartado a) de este artículo, del inciso: «... excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba», porque consideramos incongruente que una operación de descarga y manipulación de la pesca fresca, por no utilizar un servicio público de estiba y desestiba, no tenga la consideración de actividad comercial portuaria, sobre todo de cara a nuestra plena integración en la Comunidad Económica Europea a partir del primero de enero de 1993.

La enmienda 389, al artículo 3.5, propone su modificación con el siguiente texto: «En los puertos no se podrán realizar operaciones comerciales sin contar con la correspondiente autorización de la Administración titular del puerto». De esta forma está de acuerdo con la enmienda al artículo 1.

La enmienda 390 propone la modificación del artículo 4.2, con lo que, según la redacción propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, quedaría como sigue: «Su construcción, autorización, gestión y policía se regirá por la legislación sobre dominio público marítimo, terrestre y ordenación del territorio y urbanismo aplicable en cada caso». Creemos que con esta mejora

de carácter técnico se contemplarían todas las normas aplicables existentes.

La enmienda 391, al artículo 5.1, de modificación, propone la siguiente redacción: «1. Son puertos de interés general los que se clasifiquen como tales mediante Ley, por concurrir en ellos las siguientes circunstancias: a) Que su zona de influencia comercial esté limitada de tal forma que una parte importante del tráfico portuario se genere en otras Comunidades Autónomas. b) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional. c) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general».

Nuestra justificación dice que la finalidad es establecer, con mayor claridad y precisión, las características que han de darse en un puerto para su clasificación como de interés general, así como que ésta se tenga que hacer por ley y no por real decreto, porque seguimos pensando en la interesante opción de que existan puertos autónomos, de que los puertos autónomos tengan la capacidad de seguir autogestionándose, de que en el futuro esas juntas de puertos que existen hoy en día en España puedan ser puertos autónomos en el momento en el que sean autofinanciables y, en definitiva, porque consideramos mejor una mayor descentralización de lo que sería el sometimiento a este ente que se nos propone crear con la nueva ley.

En la enmienda 392, al artículo 5.2, de modificación, se propone el siguiente texto: «El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el párrafo anterior, se realizará mediante Ley estatal». Creemos que la variación exige el rango normativo supremo por afectar a las competencias respectivas de Estado y comunidades autónomas, y no nos parece de recibo que sea el Estado el que se pueda reservar, en un momento determinado, el que un puerto transferido a una comunidad autónoma, por lo que crea el Gobierno que son intereses nacionales, unilateralmente pueda ser considerado de interés general sin mayores debates ni otro tipo de justificación.

La enmienda número 396, al artículo 6.1 K), de modificación, pretende que donde dice «Título II» se diga «Título III», porque en el Título II no existe Capítulo 3.º en tanto que corresponde ese capítulo al Título III.

La enmienda 397, al artículo 8.5, propone añadir al texto el siguiente párrafo:

«En el marco de lo dispuesto por los tratados internacionales sobre esta materia suscritos por España», suprimiendo el inciso: «salvo en los casos en que gocen de inmunidad, de acuerdo con el Derecho internacional.» Nosostros creemos que este párrafo declara aplicables las disposiciones de la ley a los buques civiles y extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos en que gocen de inmunidad, de acuerdo con el Derecho internacional. Este precepto, a nuestro entender, viola lo

dispuesto en el artículo 10.2 del Código Civil y en el Convenio Internacional sobre Alta Mar ratificado por España, ya que si se mantiene el texto en su totalidad sería aplicable a los buques extranjeros la exigencia de acomodar su tripulación a lo estipulado para los buques nacionales, según dice el artículo 77, por ejemplo.

Al Título I presentamos la enmienda número 398, que propone la denominación «De la organización portuaria», en coherencia con la enmienda de la denominación del Título de la ley del que hemos hablado.

La enmienda 399 es al Capítulo 1º, del Título I, es también de modificación y propone que dicho capítulo se denomine: «Organización, Planificación y Gestión de los Puertos Marítimos», en concordancia con las enmiendas al Título anterior de la ley.

La enmienda 400 es al artículo 10.2. Nuestra modificación pide que el final del párrafo quede redactado de la siguiente forma: «... sea asumida por las Comunidades Autónomas conforme a lo previsto en sus respectivos Estatutos de Autonomía.» La redacción del proyecto de ley altera la distribución competencial existente en la actualidad. En diversas comunidades autónomas, el Estado, hasta la fecha, no adscribió algunos pequeños puertos, pese a haberlo solicitado y tener el amparo estatutario. Por tanto, entendemos que esta modificación es necesaria, entre otras cosas para respetar la autonomía de las comunidades autónomas y voy a hacer aquí un inciso. No confunde, como pretendía el señor Ministro, ningún grupo parlamentario, o por lo menos el Grupo Parlamentario Popular, lo que es un puerto autónomo y lo que es un puerto autonómico. Evidentemente, a estas alturas de la película yo creo que todos los parlamentarios que estamos en esta Comisión sabemos discernir perfectamente entre lo que es un puerto de interés general, lo que es un puerto autonómico y lo que es un puerto autónomo.

La enmienda 401, al artículo 11, que también es de modificación...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández de Mesa, hemos quedado en debatir los nueve primeros artículos, que corresponden al Título Preliminar.

¿Ha terminado su intervención y, por tanto, la de su Grupo?

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Sí, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Recoder, para defender sus enmiendas a este Título Preliminar.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Intentaré que el hecho de tener que defender de golpe las enmiendas a los nueve primeros artículos no haga que me pierda. Por ello, voy a intentar seguir el orden de las enmiendas presentadas por este Grupo Parlamentario a este Título Preliminar del proyecto de ley de puertos.

Nuestra primera enmienda, la 193, hace referencia

al artículo 1 del proyecto de ley. Este precepto contiene una relación detallada de cuáles son los objetivos perseguidos por la ley y desde el punto de vista de este Grupo Parlamentario omite dos tipos de funciones. De un lado, no incluye, como finalidad del mismo la de definir y clasificar los puertos, cuando realmente, y en la práctica, se están definiendo una serie de conceptos que de alguna forma pueden incidir en lo que es la distribución competencial de la materia entre la Administración central del Estado y las comunidades autónomas. De otro lado, el primer párrafo de este artículo utiliza la expresión «puertos marítimos que sean competencia de la Administración del Estado». Ello haría pensar que también existirían puertos marítimos de competencia autonómica. Estos son los motivos por los que este Grupo Parlamentario presenta esta enmienda al artículo 1, donde se especifica, como uno de los objetivos del proyecto de ley, la determinación y clasificación de puertos e instalaciones marítimas.

Las enmiendas 194 y 195 al proyecto de ley hacen referencia a lo que es el sentido del artículo 2, que es la definición de puertos marítimos. El primer apartado de este artículo 2 pensamos que es confuso desde el punto de vista competencial, porque o bien la definición de puerto marítimo es aplicable tanto a los puertos del Estado como a los autonómicos —con lo cual, si fuera así, se debería suprimir el inciso «a los efectos de esta Ley», que es lo que pretende la enmienda número 194—, o bien sólo es de aplicación a los puertos del Estado, y en ese caso se debería suprimir desde la última coma hasta el final del primer párrafo, que dice «... y sean autorizados para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente», que es precisamente lo que pretende nuestra enmienda número 195.

En cuanto al segundo párrafo de este artículo 2, con los matices expresados en el párrafo anterior, que son aplicables también a éste, desde nuestro punto de vista se extralimita, porque fija toda una serie de condiciones físicas y de organización que han de reunir los puertos marítimos para poder ser considerados como tales. Esto, unido al hecho de que han de concurrir todas las condiciones simultáneamente, hace que, por ejemplo, un puerto de titularidad autonómica que no tenga una superficie de agua de media hectárea, no pueda ser considerado como puerto. Por tanto, según el artículo 4 del mismo proyecto de ley, pasaría a ser una instalación marítima y, lógicamente, de competencia del Estado. Por eso hemos presentado la enmienda número 196, donde se añade, en el apartado 2, del artículo 2, que «Para su consideración como puertos del Estado deberán disponer de las siguientes circunstancias», y el resto seguiría como está.

Alternativamente a esta enmienda, y para el caso de que no se aceptara, entiende nuestro Grupo que se debería modificar este párrafo en el sentido de sustituir la expresión «las condiciones» por «algunas de las condiciones», con la finalidad de respetar los puertos autonómicos que, estando ya en el ámbito competencial de las condiciones autónomas, ahora se podría dar la cir-

cunstancias de que de no cumplir todas las circunstancias —valga la redundancia— que fija este proyecto de ley, perderían la condición de puerto. También serviría para mantener la coherencia con la definición de puerto establecida en la legislación vigente en el momento de asumir competencias. Por ello hemos presentado esta enmienda número 197.

La última enmienda a este artículo 2, la 198, hace referencia a su apartado 5. Entendemos que tal como está redactado, cualquier puerto marítimo, aunque no sea comercial, puede ser considerado de interés general en atención a la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español. Es decir, que se podría dar el caso de que un puerto deportivo de titularidad autonómica podría pasar a ser de interés general, aunque en el mismo no se realizara ninguna actividad de tipo comercial. En ese sentido, la enmienda 198 añade a la expresión «puertos marítimos» la palabra «comerciales».

En cuanto al artículo 3, tenemos una enmienda a su apartado 5, la número 199. Este apartado 5, desde nuestro punto de vista, restringe el ejercicio de la competencia autonómica en la ordenación de la actividad económica y el tráfico marítimo para la realización de operaciones comerciales en los puertos transferidos a las autonomías, salvo que las operaciones de comercio marítimo se efectúen exclusivamente entre puertos de una misma comunidad autónoma. Es por ello que proponemos la supresión de la frase «a la ordenación de la actividad económica y del tráfico marítimo».

Hemos presentado la enmienda número 200, al artículo 4, porque entendemos que la definición de instalación marítima sigue casi fielmente la propia definición introducida por la Ley de Costas, así como la atribución de la competencia a favor de la Administración del Estado. Poca cosa, pues, se puede decir en contra, desde el momento en que el Tribunal Constitucional, a través de las sentencias emitidas en la Ley y en el Reglamento de Costas, ha confirmado esta competencia a favor de la Administración del Estado. Ahora bien, el hecho de añadir al final del primer párrafo la frase «siempre que no cumplan con los requisitos establecidos en los artículos anteriores para ser considerados como puertos marítimos», entendemos que supone entrar en un ámbito, el de la distribución de competencias en materia de puertos, de forma incorrecta. Por eso proponemos la supresión de esa frase, en coherencia, además, con enmiendas anteriores.

En cuanto al artículo 5, he de decir que es un artículo complejo, puesto que hace referencia a la definición de puertos de interés general. A este artículo hemos presentado las enmiendas 201 a 205, ambas inclusive. Este precepto, como decía, es uno de los más conflictivos, y ello por dos motivos. En primer lugar, porque las circunstancias que se enumeran son muy diversas; y, en segundo lugar, por lo que podríamos denominar el propio procedimiento de consideración de un puerto como puerto de interés general. De este precepto resulta que, tan sólo con que concurra una de las circunstan-

cias que se enumeran, un puerto de titularidad autonómica puede pasar a ser puerto de interés general; por ejemplo, que esté conectado directamente con las infraestructuras estatales de carretera o de ferrocarril. De otro lado, también nos preocupa que el cambio de clasificación de un puerto se realice por el Gobierno, con un trámite de audiencia de las comunidades autónomas que consideramos más que insuficientes.

Estos dos factores, desde el punto de vista de mi Grupo Parlamentario, se apartan del criterio apuntado en los Reales Decretos existentes en materia de traspaso, y concretamente del Real Decreto 2.876/1980, de traspasos de competencias en materia portuarias a la Comunidad autónoma de Cataluña, donde se establecía expresamente que los proyectos de planificación portuaria a que se refiere el artículo 131.2 de la Constitución española, tendrían en cuenta el hecho de que algunos de los puertos transferidos alcancen las condiciones precisas para clasificarse como de interés general, con el consiguiente cambio de titularidad. De acuerdo con ello, además de un simple expediente hacia falta una planificación portuaria previa, circunstancia que se elimina en este precepto. Asimismo, «sensu contrario», cuando un puerto de interés general pierda las condiciones para mantener esta clasificación, debería pasar a la competencia de la comunidad autónoma, supuesto que no está previsto en este proyecto de ley.

Por lo que se refiere al artículo 6, nuestro Grupo ha presentado una serie de enmiendas de índole diversa. La 206 pretende la creación de un apartado j) que incluya la protección civil en el mar dentro del concepto general de protección civil, cuyo título se halla compartido entre las distintas administraciones públicas. Por ello, nosotros pretendemos que exista la coordinación en ese ámbito con el resto de administraciones competentes en materia de protección civil, que no es sólo la Administración central del Estado.

La enmienda 207, al apartado 2 de este artículo 6, formula una nueva definición de Marina Mercante, que entendemos nosotros sería interesante introducir. Es una definición más acertada —siempre desde nuestro punto de vista— que la que nos propone el propio proyecto de ley, y no sólo por razones de fondo, sino incluso por razones gramaticales. Nuestro Grupo propone que el apartado segundo se redacte de la siguiente forma: «Se considera Marina Mercante la actividad de transporte de mercancías y personas, por vías navegables, con fines mercantiles y prestada mediante la utilización de buques civiles, entendiéndose como tales los así definidos en el artículo 8 de esta Ley».

La enmienda 208 propone la creación de un apartado nuevo 2 bis) en este artículo 6, y se basa en el hecho de que, de acuerdo con la Constitución, Estatutos de Autonomía y la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, las comunidades autónomas tienen competencia en materia de protección civil, así como también de ejecución en materia de salvamento marítimo. Tal y como está redactado este artículo, en conexión con el 74,

87 y siguientes y disposición adicional octava, se atribuyen de forma exclusiva estas competencias a la Administración central, ignorando completamente —como decía en la defensa de una enmienda anterior— las competencias autonómicas en la materia. Nuestra enmienda pretende, precisamente, salvaguardar dichas competencias.

En cuanto a las enmiendas al artículo 7, éstas hacen referencia a una serie de definiciones que nuestro Grupo considera más adecuadas respecto a lo que es la navegación interior, navegación de cabotaje, el mar territorial y la zona económica exclusiva. Voy a obviar su lectura, por cuanto se defienden en sus propios términos.

Nuestra enmienda al artículo 8 introduce una nueva definición que consideramos —siempre desde nuestra perspectiva— más adecuada de lo que es el buque civil.

Asimismo, la enmienda al apartado 4, del artículo 8, se refiere a una nueva definición que delimita al concepto de plataforma fija.

La enmienda 215 es al apartado 5 de este artículo 8, que declara aplicables las disposiciones de la ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos en que gocen de inmunidad, de acuerdo con el Derecho Internacional. Desde nuestro punto de vista, este precepto viola lo dispuesto en el artículo 10.2 del Código Civil, así como en el Convenio Internacional sobre Alta Mar ratificado por España. Si se mantiene este texto, sería aplicable a los buques extranjeros la exigencia, por ejemplo, de acomodar su tripulación a la exigida para los buques nacionales en el artículo 77 de este proyecto de ley. Por ello, proponemos eliminar el párrafo segundo, del apartado 5, del artículo 8, puesto que si lo que se desea es señalar que las normas de policía sean aplicables a los buques extranjeros sitos en aguas españolas, resulta superfluo, ya que esto aparece recogido en el artículo 8 del Código Civil.

Por último, al artículo 9, referido a las empresas navieras hemos presentado una única enmienda en la que proponemos una nueva definición que establezca con más precisión el concepto de empresas navieras. Concretamente, nuestro Grupo propone que el punto 1 quede redactado de la siguiente forma: «Se entiende por Empresa naviera la constituida por personas naturales o jurídicas, que utilizando buques propios o explotados bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales, que suponga la disposición de los mismos, tenga por objeto primordial el transporte por vías navegables de personas o cosas, con ánimo mercantil».

Eso es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Al Título preliminar el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya pre-

senta tres enmiendas. La primera es la número 896, que presentamos al artículo 2.2,a), en la que proponemos suprimir la expresión por la cual se delimita la cualidad portuaria a extensiones que tienen superficies superiores a media hectárea, y lo hacemos diciendo explícitamente que se suprima el concepto «..., de extensión no inferior a media hectárea,...» ya que consideramos que este tipo de clasificaciones siempre tienen un grado importante de arbitrariedad, puesto que muchas veces se hacen pensando en un determinado puerto que se quiere sacar de esta clasificación, y nos parece técnicamente bastante explícito todo lo que figura con posterioridad a esa expresión sobre las cualidades que debe tener un puerto.

Las otras enmiendas que presenta mi Grupo se refieren a la supresión de determinados conceptos en el artículo 3. En concreto, la enmienda número 898 solicita, en el artículo 3.4, la supresión del apartado a), por el cual se explicita que no tienen la consideración de actividad comercial portuaria las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio público de estiba y desestiba. Tanto este párrafo 3.3,a) como el 3.4,a) quieren que se excluya de la ley de puertos las actividades pesqueras, lo cual consideramos difícil, entre otras cosas porque los puertos no son fácilmente tipificables y en muchos lugares coexisten las actividades pesqueras con otro tipo de actividades portuarias, y no es tan fácil determinar cuáles prevalecen sobre otras. Puede dar lugar a numerosas arbitrariedades el excluir de la ley determinados puertos porque se considere que tienen una actividad preminentemente pesquera o no la tengan. Incluso se da la circunstancia de que algunos puertos, con el paso del tiempo, cambian la jerarquía de funcionalidad entre diferentes funciones, y un año son más de carga y descarga que pesqueros y cinco años después son más pesqueros que de carga y descarga. Y como en última instancia, un puerto es una superficie donde se atracan barcos, nosotros consideramos excesivamente puntilloso tanto el apartado 3.3,a) como el apartado 3.4,a). Por ello nosotros presentamos las enmiendas 897 y 898, de supresión de los mismos.

En la enmienda 899 solicitamos también la supresión de los párrafos segundo y tercero del artículo 3.5, porque consideramos que en estos párrafos se limitan de una manera clara las competencias autonómicas en materia portuaria, al solicitar el informe favorable de los Ministerios de Obras Públicas, de Economía y Hacienda, de Agricultura y Pesca, etcétera, sobre las actividades comerciales dentro de los puertos de competencia autonómica. Nosotros consideramos que no es ése, ni mucho menos, el espíritu constitucional en el reparto de competencias y que, por tanto, es un exceso de celo el que se plantea en esta ley sobre los puertos de competencia autonómica con respecto a las competencias de la Administración general del Estado. Por ello solicitamos la supresión de ese párrafo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Como cuestión previa debo indicar, señor Presidente, que, visto el desarrollo del debate, mi Grupo propondría, porque creo que sería más operativo, que la discusión fuese por capítulos y, en su caso, por secciones, ya que así se agrupan materias del mismo tenor referentes a la misma cuestión y sería más fácil tratarlas, aunque se redujera el tiempo de intervención de cada uno. Yo creo que eso nos facilitaría a todos la labor.

El señor **PRESIDENTE**: En principio, vamos a mantener esta tónica, y solamente si vemos que eso origina dificultades en el debate podemos cambiarla. Desde el punto de vista de la Presidencia y de la Mesa, creemos que la ordenación del debate es una tónica eficaz, y la que S. S. propone me da la impresión de que lo sería menos a la hora del tiempo. Aunque así, lo que puedo decirle es que la flexibilidad por parte de la Mesa es total. Es decir, S. S. puede consumir el tiempo que quiera. Si prefiere hacer una primera intervención de tipo general y después entrar en los temas que le parezcan interesantes o hacer una descripción de las enmiendas, no le vamos a poner ninguna pega en cuanto al tiempo, pero la ordenación la vamos a mantener de momento tal y como he dicho al principio.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Voy a intentar hacer un resumen —sin perjuicio de dar por defendidas, en su caso, según sus propios términos, aquellas enmiendas que no mencione— de varias de las enmiendas en las que nosotros consideramos que se centra el mayor interés de las presentadas por mi Grupo. Debe tenerse en cuenta que a este Título preliminar mi Grupo ha presentado 57 enmiendas, aunque, en realidad, en el texto figuran 59, pero dos fueron incluidas por error. Nuestras enmiendas van desde la 657 a la 718.

Al artículo 1 hemos planteado seis enmiendas, las cuales se refieren, en primer lugar, a una modificación técnica que creemos que mejora indudablemente el texto. Así, por ejemplo, en el párrafo primero pedimos no solamente la sustitución de la expresión «La regulación» por «Regular», ya que es un término jurídicamente más habitual, sino que cambiamos el orden y adelantamos la frase «régimen económico-financiero» a la expresión «policía», ya que ése es el mismo orden que figura en el resto del proyecto. Creemos que es más lógico que sea así.

En los párrafos 4 y 5 planteamos la supresión de las referencias a Marina Mercante, puesto que ya incluso en el propio debate de totalidad hicimos referencia a la conveniencia, según la posición de mi Grupo Parlamentario, de una regulación separada entre puertos y Marina Mercante. Son cuestiones que, aunque tiene una clara conexión entre sí, no deberían ir unidad, puesto que ello podría provocar claras confusiones con respecto a la regulación de cada una de las materias. Y así

ya veremos más adelante como la regulación de la Marina Mercante no se puede llamar tal, sino que se puede hablar de tráfico de la Marina Mercante o cualquier otra definición, puesto que aquí la Marina Mercante apenas si se regula en lo que en sí misma significa, salvo las cuatro o cinco definiciones que al respecto se dan. Es igual que si al establecer la normativa que regula los aeropuertos nacionales, se incluyese todo lo concerniente a aviación civil. Son temas indudablemente entrelazados, pero que no deben ir nunca mezclados, como en el caso presente. Presentamos también 14 enmiendas al artículo 2. La primera plantea la supresión del título del propio artículo, ya que si el artículo se define «De los puertos», parece extraño que el artículo 2 hable de puertos marítimos. Por otro lado, la inclusión del término «marítimos» llevaría consigo la eliminación de la consideración de otros puertos que no son marítimos, como son los establecidos en rías o en ríos, por ejemplo, el puerto de Sevilla.

Nuestra enmienda 664, al artículo 2.1, pide la supresión de la frase «A los efectos de esta Ley...», puesto que, indudablemente, lo que se contiene en una ley es a los efectos de esa ley. Por tanto, es innecesario y lo único que puede crear es confusión.

Por otro lado, lo definido en la ley de puertos debe ser aplicable de forma general y no exclusivamente a los efectos de la propia Ley.

Como ya hemos expuesto al hablar sobre el título de este artículo, pedimos que la supresión del término «marítimos» siga en el resto del mismo artículo, dadas las razones ya manifestadas y la confusión que eso podría originar.

La enmienda 666 pide la supresión del término «infraestructuras», puesto que el párrafo 6 de este mismo artículo, al definir lo que se entiende por instalaciones portuarias, declara comprendidas en las mismas las infraestructuras, luego eso también puede originar confusiones con respecto al sentido de lo que la ley pretende regular.

La enmienda 667, a la sexta línea y siguientes del artículo 2, pide la sustitución del texto por el siguiente: «... la realización de actividades portuarias, precisando para su desarrollo autorización de la Administración competente.» Hablamos de actividades portuarias, puesto que el término que emplea el proyecto es «operaciones de tráfico», y creemos que aquí no se trata de operaciones de tráfico en sí, en su propio sentido comprendidas, término, por otro lado, muy limitativo, cuando aquí se refiere a la actividad portuaria en su conjunto y no únicamente limitada a la operación de tráfico.

La enmienda 668 viene a recoger la idea ya avanzada cuando pedíamos la supresión del término «marítimo» y consiste en sustituir el término «mar o de las rías», incluyendo «o de los ríos navegables», con lo que quedaría: «mar, de las rías o de los ríos navegables». Ello comprendería no solamente el puerto de Sevilla, sino cualquier otra situación, ya que, en caso contrario, quedarían fuera de la regulación de la ley, a pesar de reu-

nir los requisitos necesarios para ser comprendidos como puerto del Estado.

Las enmiendas 671, 672 y 673 vienen a corregir, en unos casos, determinados defectos terminológicos y, en otro caso, a reiterar el posicionamiento con respecto a la sustitución de la expresión «operaciones de tráfico» por la de «actividades portuarias», por las razones ya expuestas. En este mismo sentido van las enmiendas 674 y 675.

En cuanto a la enmienda 676, al artículo 2.4, se refiere a que consideramos que la redacción debe ser: «Por las características de las actividades portuarias que se desarrollan en su ámbito los puertos pueden ser comerciales o no comerciales.» Es una redacción más clara y permite diferenciar de una forma exacta qué es lo que pretende el proyecto de ley al empezar a definir cuáles son los puertos.

La enmienda 677, asimismo, propone una nueva redacción, que sería, en el párrafo 5: «Son puertos de interés general aquellos cuya función en el conjunto del sistema portuario español sea relevante. Esta categoría se reconocerá mediante Real Decreto.» Este texto sigue en línea con planteamientos anteriores, creemos que facilita la comprensión del texto y hace un planteamiento respecto a una situación que posteriormente veremos en cuanto a los puertos, sobre todo a la declaración de puertos de interés general.

La enmienda 678 es una corrección técnica y la 679 viene a reiterar la necesidad de sustituir «actividades comerciales» por «operaciones comerciales», por la mayor amplitud del término propuesto.

En cuanto a la enmienda 680, entra de lleno en el artículo 3.2, y propone la siguiente redacción: «Tendrán, asimismo, la consideración de operaciones comerciales portuarias el avituallamiento, la reparación de buques y el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local, de ría, de río o entre islas.» Se incluye el término «de río», cuestión que hasta ahora ha venido siendo obviada, y se añade «entre islas», puesto que, indudablemente, el proyecto de ley, en su conjunto, no contempla las especificidades que los archipiélagos tienen en cuanto al funcionamiento del tráfico marítimo entre las islas.

La enmienda 681, al artículo 3.3, propone una nueva redacción que creemos más contundente. Entendemos que debe decir: «A los efectos de esta Ley no son operaciones comerciales portuarias.» Este texto facilita mucho más la aplicación y el conocimiento del propio texto legal.

Respecto a la enmienda 682, al artículo 3.4, se propone que diga: «No son puertos comerciales:», y siga el texto del proyecto.

La enmienda 683, al artículo 3.4, a), pretende la supresión, en la primera línea, de la frase «considerándose como tales...», sustituyéndolo por «que son los...», que es más firme y dice más claramente que no son consideraciones las que deben tener en cuenta, sino definiciones.

La enmienda 684, al artículo 3.4, a), quinta línea, se refiere a que, en nuestra opinión, el texto debe decir:

«pudiendo proporcionárseles servicios de atraque, fondeo, estancia, refugio, avituallamiento, reparación y mantenimiento.» Esta redacción es más amplia y más comprensible que el texto del proyecto, y está en mejor orden respecto a las operaciones y actividades portuarias que suelen realizarse.

En la enmienda 686, al artículo 3.5, párrafo primero, planteamos una redacción más sencilla y, por otro lado, más técnica. Proponemos que sea la siguiente: «El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo y de Trabajo y Seguridad Social, autorizará a los puertos estatales la realización de operaciones comerciales.» Aunque se mantiene la misma idea que figura en el proyecto, sin embargo se da un concepto más definido sobre quién ha de dar la autorización para realizar operaciones y qué otros organismos deben intervenir a los efectos de informar respecto a esa autorización.

El párrafo segundo de este mismo artículo 3.5 también consideramos que debe tener el siguiente texto: «Para la realización de operaciones comerciales en puertos de competencia autonómica se requerirá informe favorable de los Ministerios señalados en el párrafo anterior en cuanto a la ordenación...», y después seguir el propio texto del proyecto. Esto no solamente lo simplifica, sino que facilita la comprensión del mismo.

En cuanto al párrafo tercero de este artículo 3.5, estimamos que las operaciones comerciales que se realizan dentro de una misma comunidad autónoma no deben requerir los informes de que se habla en los párrafos anteriores.

Al título del artículo 4 hemos presentado la enmienda 689, que propone que diga «Instalaciones auxiliares», y ello no solamente porque en el término «instalaciones marítimas» pueden comprenderse todas las instalaciones que hay en el puerto y el puerto en sí mismo, sino porque, además, el artículo 2.6 ya habla de instalaciones portuarias, y para evitar confusiones respecto a lo que pretende regular el proyecto lo más lógico sería utilizar el término «instalaciones auxiliares», ya que efectivamente, son instalaciones que auxilian tanto a la actividad portuaria, a las operaciones que en el mismo puerto se realizan, como al tráfico marítimo.

Siguiendo esa misma directriz, la enmienda 690 propone que el apartado 1 del artículo 4 diga: «Son instalaciones auxiliares los embarcaderos que se destinen al transbordo de mercancías, pesca o pasajeros, las instalaciones de varada y de reparación naval, así como otras obras o instalaciones similares que ocupen espacios de dominio público marítimo-terrestre, no incluidos en las zonas de servicio de los puertos, siempre que no cumplan con los requisitos de los artículos anteriores para ser considerados puertos.» Se hace una mejor ordenación de este apartado y ello facilita, indudablemente, no solamente su comprensión, sino también la aplicación.

La enmienda número 691, al artículo 4.2, propone la siguiente redacción. «Su autorización, construcción, gestión y policía será el del régimen de utilización de dominio público marítimo-terrestre establecido en la Ley de Costas, sin menoscabo de las competencias que dicha Ley atribuye a las comunidades autónomas y ayuntamientos.» Vuelve a ser una reordenación del texto del proyecto. Se deja constancia de la normativa de costas y el respeto a las competencias de las comunidades autónomas y ayuntamientos en materia urbanística.

Al artículo 5 presentamos las enmiendas números 692 y 693. La 693 es puramente técnica, mientras que con la enmienda 692 pretendemos que sea más claro y tajante el texto del proyecto. Así, proponemos que el apartado 1 del citado artículo 5.º tenga la redacción siguiente: «Son puertos de interés general los que cumplan con alguna de las siguientes condiciones:», en lugar del texto del proyecto, que dice que son puertos de interés general los que se clasifiquen como tales, mediante Real Decreto, por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:»

Las enmiendas 694 a 701, al artículo 6.º, pretenden, en primer lugar, la supresión de este capítulo, por las razones ya expuestas, por considerar que no debe ser materia que se haya de regular conjuntamente puertos y marina mercante. Sin embargo, y alternativamente, proponemos una serie de enmiendas —siempre que la número 694 no fuese aceptada—, que van de la 695 a la 701, que pretenden la modificación de expresiones del texto del proyecto. Con ellas queda más claramente comprendida nuestra idea, se define con mayor claridad cuáles son las intenciones de la ley y se establecen (incluso basándonos en las propias definiciones que figuran en textos anteriores) unos términos más claros para los conceptos de cada una de las materias que se comprenden en este artículo.

En cuanto al artículo 7, tenemos presentadas doce enmiendas, que van desde la 702 a la 713. Todas ellas pretenden una mejor clarificación del texto y una modificación de su redacción.

En algunos casos, quieren clarificar cuáles son las definiciones que deben emplearse y no alejarnos de aquellas que estén reconocidas internacionalmente y de aquellas otras que la propia práctica viene reconociendo como la forma de definir algunos conceptos que en dichos artículos se comprenden.

Respecto al artículo 8.º, tenemos la enmienda 714, que deja más clara constancia de cuál es la intencionalidad del texto. Por eso, proponemos que se diga en el apartado 1: «Constituyen la flota civil española», y no como establece el proyecto: «1.—A efectos de esta Ley se considera flota civil española:» No es flota civil, sino son las diversas partes, los diversos medios flotantes que constituyen en sí lo que se puede definir como flota civil.

Al artículo 9.º hemos presentado la enmienda 715, en la que proponemos la modificación del apartado 1, segundo párrafo, que dice: «... la gestión náutica de bu-

ques mercantes aun cuando la explotación de los mismos no constituya su actividad principal», al definirse las empresas navieras. Creemos que es una redacción más clara, está mejor definida, lo cual indudablemente, mejora el texto.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Vasco (PNV) nos ha hecho llegar una comunicación en la cual nos indica que, por no poder estar presente su representante, va a mantener las enmiendas y solicitar que se sometan todas a votación. Nos notifica también que acepta todas las transacciones que se planteen. En este momento consideramos que la enmienda número 5 queda retirada en favor de la transaccional que se ha comunicado a esta Mesa que va a presentar el Grupo Socialista.

Pasamos, por tanto, al Grupo Mixto. La señora Larrañaga tiene la palabra.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Pasaré a defender las enmiendas que Eusko Alkartasuna ha presentado a este proyecto de ley y que son enmiendas de doble carácter. Algunas tratan de mejorar técnicamente el proyecto de ley, como puede ser, por ejemplo, la enmienda 105 al artículo 7, que trata de que los conceptos definidos como mar territorial y zona contigua sean los mismos que se utilizan en los convenios internacionales, a fin de evitar confusiones. Las daré por defendidas, porque si el Grupo Socialista no las ha aceptado, tampoco las va a aceptar porque yo las defienda; peor para el proyecto de ley.

No obstante, hay un segundo grupo de enmiendas que sí me interesa defender, que tienen como principio inspirador y común a todas ellas la defensa de las competencias autonómicas en materia de puertos. Eusko Alkartasuna entiende que, una vez más este proyecto de ley, como tantos otros para nuestra desgracia, se entromete en exceso en las competencias de las comunidades autónomas. Por ello en nuestra enmienda 157, al artículo 3, apartado 5, párrafo 2, consideramos absolutamente absurdo que en los puertos de competencia autonómica y en materias que estatutariamente, por el Estatuto de Guernica están atribuidas a la Comunidad Autónoma vasca, como pueden ser la referida a la ordenación económica, la del transporte marítimo o la seguridad en la navegación, se exija la autorización, un informe favorable de determinados ministerios de la Administración central. Entendemos que es un absurdo exigir dicha autorización y, por tanto, solicitamos que sea suprimido.

Nuestra enmienda 103 está inspirada en esta defensa de las competencias autonómicas y solicita la supresión de la atribución que se le concede al Gobierno, mediante Real Decreto, sobre el cambio de clarificación de un puerto. Este cambio de clarificación de un puerto y la posibilidad de atribuirse la competencia sobre puertos o viceversa, concediendo a las comunidades autónomas una mera audiencia, es casi un despropósito. A nuestro juicio, ha de evitarse todo tipo de arbi-

triedad en la legislación sobre puertos y, por tanto, dicho artículo debía ser suprimido.

Otra de las enmiendas, la 104, al artículo 6, también trata de defender la concepción que sobre transporte y Marina Mercante se puede leer en el Estatuto de Autonomía, es decir, una lectura como siempre lo más amplia posible del mismo.

En ese sentido, nuestro Partido ha intentado hacer una redacción del artículo 6.º, referente a la Marina Mercante, en el que básicamente trata de introducir dos diferencias. Una de ellas tienen relación con la conexión o no en puertos de otros ámbitos territoriales, donde para nosotros cabe incluir la actividad del transporte marítimo que resulte ser por los puertos de la comunidad autónoma puntos de escala de aquellas actividades.

Asimismo, en la letra c) del número 1, relativa a la vida humana en el mar, nuestro Partido trata de incluir los conceptos de «legislación básica y desarrollo de la seguridad», con lo cual se vela mucho más por las competencias de las comunidades autónomas.

En este sentido, van nuestras enmiendas 107 y 108 al artículo 10, por el que se atribuyen al Estado las competencias en puertos de interés general. Nosotros seguimos defendiendo —porque además así se contempla en el propio Estatuto— la posibilidad de que los puertos de interés general no sean gestionados por el Estado, sino por las comunidades autónomas. En consecuencia, pedimos la supresión de los apartados, 1 y 2, ya que consideramos este último totalmente innecesario por estar contemplado en la Constitución y en los estatutos de autonomía. Creemos que por economía jurídica es mejor suprimirlos.

Con esto doy por defendidas todas las enmiendas de Eusko Alkartasuna. Querría también dar por defendidas y mantener las enmiendas de los otros partidos que integran el Grupo Mixto: Partido Andalucista, Euskadiko Ezkerra y Unión Valenciana.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro representante del Grupo Mixto desea intervenir? (**Pausa.**)

Tiene la palabra la señora Garmendia, ¿a los efectos de defender qué enmiendas?

La señora **GARMENDIA GALBETE**: Voy a defender la enmienda número 64.

Las enmiendas que presenta Euskal Ezkerra a este proyecto de ley responden, fundamentalmente, a dos razones: de modelo organizativo y de índole autómico.

La única enmienda que corresponde a esta parte de la discusión es la número 64, relacionada con cuestiones autonómicas. Voy a dar por defendidas las comprendidas desde la 64 hasta la 70, ambas inclusive, porque responden a un mismo criterio. Es decir, todas aquellas enmiendas que Euskal Ezkerra presenta hasta la sección 4.ª, sobre gestión del sistema portuario las voy a dar por defendidas en esta intervención.

Consideramos que en este proyecto de ley las comunidades autónomas han quedado sistemáticamente al margen de cualquier tipo de actuación relacionada con

la ordenación de los puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como de su gestión. No entro ya en el tema de la transferencia. Quisiera subrayar que son absolutamente inexistentes, que ni siquiera existe un nivel de congestión mínimo.

En nuestra opinión, esta opción no es en absoluto adecuada con relación a una mejora de la gestión, ni tampoco consideramos que sea conforme al modelo del Estado de las autonomías, que se define tanto en la Constitución española, como en los diferentes estatutos de autonomía.

Me voy a referir en este caso al Estatuto de Autonomía del País Vasco, que es el que mejor conozco, por ejemplo, a su artículo 12.8, en relación con el artículo 149.1.20.ª de la Constitución española. Pensamos que el marco legal está perfectamente definido y que en un tema como los puertos, incluso los puertos de interés general, en el caso de que el Estado no se reserve su gestión directa es perfectamente posible que la ejecución de la legislación del Estado corresponda a las comunidades autónomas. Nos encontramos, pues, ante un problema de opción política, de cuál es la opción del Gobierno dentro del amplio margen que ofrecen tanto la Constitución como los Estatutos de Autonomía, a la hora de realizar una mejor definición de lo que son las responsabilidades.

No estamos planteando por medio de nuestras enmiendas —aunque podíamos haberlo hecho— la transferencia de la gestión —un tema con el que estamos de acuerdo—, sino que hemos optado por una vía mucho más posibilista, pero que parece que tampoco va a tener éxito alguno, cual es, simplemente la participación de las comunidades autónomas en otro modelo. Aun siendo una enmienda a la totalidad que fue derrotada, nos parecía que merecía la pena suscitar en algún momento la integración de las comunidades autónomas. Nos hemos quedado muy por debajo de lo que se podía plantear, porque hemos considerado que el modelo diseñado por el Gobierno estaba excesivamente separado de la transferencia de la gestión. Pero es asombroso que ni siquiera haya la menor participación de las comunidades autónomas cuando hay temas como urbanismo, medio ambiente, ordenación del territorio, etcétera, en los que éstas tienen competencias exclusivas.

La enmienda 64, que se refiere al artículo 3.º, apartado 5, a la que ha hecho alusión la señora Larrañaga, es de modificación y coincidimos en su primera parte. Proponemos que en cuanto los puertos de Competencia autonómica no se haga ninguna referencia en este proyecto de ley. Pedimos la supresión del párrafo segundo porque nos parece que está de sobra esta exigencia del informe favorable de los Ministerios señalados en un tema de ordenación de actividad económica en los puertos de competencia autonómica. Sin embargo, que por lo que se refiere a los puertos estatales, en el momento en que se pide previo informe favorable de Ministerios como el de Economía y Hacienda, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Sanidad y Consumo,

y de Trabajo y Seguridad Social, sería importante añadir la siguiente frase: «... y de las autoridades competentes de las comunidades autónomas.»

Nos parece que este artículo está particularmente desequilibrado, tanto en su primer párrafo como en el segundo, ya que en el primero se obvia lo que a nuestro juicio sería una lógica participación de las comunidades autónomas y, en el segundo, se opta por entrar en un tema que ya está claro, como son los puertos de competencia autonómica.

Esta es la enmienda que defendemos en esta parte del debate y doy por defendido el resto de enmiendas hasta la número 70.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: En nombre de las Agrupaciones Independientes de Canarias hemos presentado a este Título preliminar de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante diecisiete enmiendas, que van desde la 172 a la 188 ambas inclusive.

El espíritu que ha animado nuestras enmiendas está suficientemente reflejado en los acuerdos que representantes de las siguientes comunidades autónomas: Euskadi, Cataluña, Galicia, Baleares, Valencia, Murcia y Canarias toman en la Isla de Fuerteventura, del Archipiélago Canario, los días 2 y 3 del pasado mes de abril. Espero que se les hagan llegar a los responsables del Ministerio de Obras Públicas y Transportes que han redactado este curiosísimo proyecto de ley que parece que sólo trata de justificar la creación del ente público Puertos del Estado.

Digo esto porque tratar de aplicar los principios y artículos que trae este proyecto de ley a un área del territorio nacional, como es un archipiélago, carece de sentido común. Desde nuestra óptica, para justificar el porqué de las enmiendas, parece que está pensado para un territorio puramente continental.

Aquí viene su segundo error, porque posiblemente esta ley quedará hecha unos zorros dentro de unos años cuando los Acuerdos de Maastricht y el Tratado de la Unión Europea se cumplan, según planteamos en nuestras enmiendas, porque habrá que llamarla en su día ley de puertos de la Comunidad Económica Europea.

La enmienda 172, que presentamos en concordancia con la 173 al artículo 2.º, es coincidente con una que defendía antes el señor Andreu y trata de clarificar. No es fácil clasificar un puerto, si es de interés general, y no digamos ya si entramos en terreno constitucional y estatutario sobre si corresponde al Estado o a una comunidad autónoma.

Es tal la ambigüedad de este capítulo 2.º y este artículo 2.º, en el sentido de que esto sirve para todos, que al servir para todos y predominar un principio de competencia estatal, deja en el último rincón a la competencia de las comunidades autónomas. De aquí que nuestras enmiendas están tratando de armonizar algo, si es capaz de armonizarse algo aquí. Desde luego, en-

tra en un territorio marino como es el Archipiélago canario, dividido en siete islas y me parece que cuando creen el ente público puertos del Estado, tendrán que abrir ahí una tremenda ventanilla para la administración de los puertos de los Archipiélagos canario y balear, porque, si no, eso no va a funcionar. También nos extraña que cuando no se han acabado los ecos del Plan de convergencia, que trae un capítulo que pone mucho énfasis en la supresión de organismos, aquí estamos creando un superorganismo elefantiásico en la administración de los puertos del Estado.

Cuando al artículo 3.º presentamos nuestras enmiendas números 174 y 175 estamos tratando de clarificar la ambigüedad de la expresión «puertos comerciales», ya que hay que decir si son de interés general o son puertos del Estado. Creemos que no se puede hablar de puertos de interés general, porque habrá puertos de interés general para el Estado y habrá puertos de interés general para la comunidad autónoma. En este caso, cuando en el Archipiélago canario tenemos aguas interiores que son competencia de la propia Comunidad Autónoma, respecto del tráfico que se suele llamar de cabotaje a nivel continental y que nosotros llamamos allí tráfico interinsular, queremos que se nos diga el puerto de entrada y de salida de esa mercancía a qué administración corresponde. Si esta ley se aprueba en sus exactos términos, le va a corresponder a la Administración estatal. Entendemos que esto choca frontalmente con los principios de la Constitución y del Estatuto de Autonomía.

En cuanto a la enmienda número 176, creemos que es necesaria, porque parece como si el que ha redactado el texto de la ley se olvidara de que este Estado, aparte de tener puertos locales o rías, tiene también islas. Me gustaría saber si el redactor de esta ley tenía el mapa de España delante. Tuvo que tener un mapa especial, un mapa puramente continental, porque, que sepamos, aquí todavía hay islas.

En la enmienda número 177 se riza el rizo en el sentido de generar una calificación de puertos —y a esto se refirió antes el señor Andreu— según el tipo de pesca, que es pesca fresca. Pues bien, que venga aquí un tratadista en semántica y etimología para decirnos cuál es la procedencia de los vocablos para hacer la calificación de un puerto. Nosotros pretendemos con nuestras enmiendas que se vayan suprimiendo todos estos aspectos.

Las enmiendas números 178 y 179 son coincidentes en la calificación de un puerto por el tipo de pesca administrativa del Estado.

El párrafo 5 del artículo 3.º nos preocupa tremendamente.

Pedimos la supresión de los párrafos segundo y tercero del artículo 3.5 y, asimismo, del relativo al apartado 6 del artículo 3.º, porque creemos que conculcan frontalmente las competencias estatutarias de la comunidad autónoma, en este caso la canaria; concretamente en el texto del proyecto se conculcan todas las competencias de las comunidades autónomas. Entendemos

que una ley que trata la problemática de los puertos estatales no debería entrar, para ninguna cuestión referencial, a regular las competencias autonómicas que tienen actualmente estas instituciones sobre determinados puertos.

Al artículo 4.º hemos presentado la enmiendas números 182 y 183, relativas a instalaciones marítimas porque se conculcan las competencias que en instalaciones portuarias tienen en este momento las comunidades autónomas. Parece que este ente público va a realizar una operación de apropiación de beneficios de la economía de las comunidades autónomas que tienen competencia en su economía interna. Es decir, se va a financiar, por una economía de escala, con los beneficios que competencias estatutarias en el campo económico conceden por leyes constitucionales vigentes. Me estoy refiriendo en este caso, por ejemplo, a la Comunidad Autónoma de Canarias que tiene un régimen económico y fiscal específico, y dentro de algunos meses vendrá a esta Cámara el proyecto de ley que tiene que remitir el Gobierno sobre las bases económicas del régimen económico y fiscal de Canarias, donde se piensa incluir un apartado referente al segundo registro de buques; por tanto, se refiere a la Marina Mercante y ahí van a venir reflejadas competencias económicas.

Termino, señor Presidente, refiriéndome a las enmiendas números 184, 185, 186, 187 y 188, al artículo 5.º, sobre «puertos de interés general» (aquí vuelven las ambigüedades), en el que pretendemos la supresión de todo el precepto del artículo 5.º. Tratamos de presentar enmiendas que arreglen este batiburrillo que genera una tremenda ambigüedad y, por tanto, una inseguridad jurídica cuando hace referencia a zonas de influencia de las comunidades autónomas. Yo no sé, en el caso de la Comunidad Autónoma canaria, cuál es la zona de influencia. Posiblemente habrá que preguntárselo al Rey Hassan de Marruecos con las aguas marroquíes, a los representantes del Sahara occidental, o al ámbito internacional en el que se mueve el tráfico marítimo.

Por estas razones, señor Presidente, mantenemos estas enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista y para sostener la posición de su Grupo y presentar las enmiendas transaccionales, en su caso, tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, en primer lugar, quiero advertir a la Presidencia que compartiré turno con mi compañero de Grupo, el señor Gracia, que se referirá a los artículos 6.º a 9.º mientras que yo me ceñiré a las enmiendas presentadas a los artículos 1.º a 5.º, ambos inclusive.

Quisiera hacer algunas consideraciones de tipo general para enmarcar el espíritu con que nuestro Grupo va a abordar el debate en Comisión de la ley de puertos, en el sentido que ya apuntábamos en el debate de totalidad: con el espíritu abierto de tratar de llegar a la mayor clarificación de los conceptos que se

manejan en la ley, para disipar todas las inquietudes o susceptibilidades que sobre determinados problemas (que se apuntaron en el debate de totalidad, como los relativos ámbito competencial o los del modelo organizativo y la participación de los sectores sociales en dicho modelos se puedan haber creado en los distintos grupos. Esperamos que esas inquietudes y susceptibilidades con la lectura de las enmiendas que nuestro Grupo ha presentado se hayan visto disminuidas, pero, en cualquier caso, como algunas se mantendrán, confiamos que a lo largo del debate, con la presentación de nuestras enmiendas transaccionales y los acuerdos a los que podamos llegar, pueda quedar más claramente establecido el espíritu de nuestro Grupo en cuanto a la tramitación de esta ley.

Dicho esto, quisiera hacer un breve repaso a las posiciones que los demás grupos han expresado en este título primero en lo que se refiere a puertos. Quisiera hacer alguna consideración sobre algo que el Grupo Popular ha dicho y que también algún otro grupo ha contemplado, pero desde otra perspectiva, sobre el título y el objeto de la ley. En realidad, cuando el Grupo Popular niega la mayor del proyecto, que es que el proyecto se refiere a los puertos del Estado, el debate se devalúa para trámites posteriores, porque, creo que no comparte esa idea de que la ley debiera regular cualquier tipo de puerto ningún grupo de la Cámara. Además, se está hablando reiteradamente —y existen las reticencias a que me refería— sobre las competencias de las comunidades autónomas para regular las actividades o la legislación de los puertos e instalaciones de su competencia. Por tanto, no parece lo más adecuado que en una ley de puertos se haga referencia a puertos de competencia no sólo estatal, sino autonómica en general.

La ley se refiere —como luego comentaremos— a algunos aspectos de la competencia autonómica que concurren con la competencia estatal y consideramos que ahí sí debe entrar la ley. Sin embargo, no debe entrar en la regulación genérica de los puertos de todo el Estado, incluidos los de competencia autonómica, —como decía el señor Fernández de Mesa— y, después, que cada uno aplique la ley en consonancia, sea plena o de ejecución, la que deberá regular esa legislación.

Por tanto, negada esa circunstancia — que no es sólo la posición de nuestro Grupo, sino que también es compartida por los demás grupos, por lo que se ha podido ver en este debate y en el de totalidad—, parece obvio que no podemos entrar a discutir las enmiendas relativas al cambio de título, de Administración estatal por administración titular, a lo que hacen referencia la mayoría de las enmiendas que ha presentado su Grupo a este proyecto.

Hay una enmienda común sobre las definiciones de los puertos, la superficie y las hectáreas, pero posteriormente entraré en su debate. Quisiera ahora referirme a cada uno de los grupos para abreviar el trámite.

Al artículo 1.º sobre el «objeto de la ley», se han presentado un grupo de enmiendas técnicas o de redacción

gramatical, del CDS, que nos parecen apropiadas para su aceptación. Estas enmiendas proponen la sustitución del sustantivo por un infinitivo: «regulación» por «regular». Las enmiendas 657, 658 y 660 van a ser aceptadas en su totalidad. En la enmienda número 657 se sustituye el sustantivo por el infinitivo, pero, además, se modificará el orden de la enumeración y se añade la palabra «policía» después de las otras expresiones. No obstante no podemos aceptar otras enmiendas que corrigen gramaticalmente algunos aspectos pero que, a la vez, suprimen alusiones a la Marina Mercante, puesto que la posición de nuestro Grupo —como quedó reflejado en el debate de totalidad y también hoy aquí— es que seguimos manteniendo que es adecuada la regulación conjunta de ambas materias en lo que se refiere a la organización administrativa de la Marina Mercante, porque están actuando sobre un ente unitario. Se ha suprimido, como decíamos en aquel debate, lo relativo al límite del cantil del puerto y, por tanto, parece apropiada esa gestión unitaria administrativa.

Con respecto a las enmiendas números 661 y 662, ofrecemos transaccionales en las que aceptamos las sustituciones gramaticales, pero no aceptamos la supresión de la frase «de la Marina Mercante», como acaba de indicarle.

El Grupo del CDS plantea la enmienda número 666, al artículo 2.1 suprimiendo el término «infraestructuras», que vamos a aceptar. No vamos a aceptar las enmiendas que se refieren a sustituir «operaciones de tráfico portuario» por «por actividades portuarias», puesto que creemos que el texto del proyecto es adecuado, ya que el tráfico se define perfectamente en el punto 3 y guarda una perfecta relación con el resto del artículo.

Voy a contestar a algunas enmiendas que se repiten, al igual que éstas del tráfico, y son las que se refieren al término «marítimo» o a que los puertos situados en ríos o en rías no están incluidos en esta ley. Quisiera aclarar al señor Santos que sí que están incluidos, porque, de acuerdo con la legislación de costas y con la definición de la zona de dominio público marítimo-terrestre, la ribera del mar incluye las rías y los ríos en aquellas zonas hasta donde son sensibles las mareas, con lo cual el puerto de Sevilla sí está incluido en esta ley, porque en el puerto de Sevilla sí son sensibles las mareas, y, según la legislación, repito, eso es ribera del mar. Por tanto, creemos que no debe existir esa reticencia de suprimir el término «marítimo» y de pensar que los ríos no están incluidos porque ese término abarca todos los puertos que tenemos en el país. Efectivamente fluviales, pero ya sabemos que nuestro país no es un país de puertos fluviales.

Ofrecemos una transaccional a la enmienda 682, del Grupo del CDS, en la que aceptamos sus correcciones, pero mantenemos la frase «a los efectos de esta Ley». Posteriormente me referiré a por qué lo mantenemos, aunque varios grupos han pretendido eliminarlo.

También ofertamos una transaccional a la enmienda 688, presentada al artículo 3, referente a los infor-

mes por parte de la Administración del Estado en los puertos que sean de competencia autonómica, donde tratamos de mantener el criterio de que esos informes son necesarios, al igual que en párrafo anterior, porque son competencias en las que tiene título suficiente la Administración del Estado para tratar de controlarlos y, mediante los informes correspondientes, expresar su opinión, aunque los puertos sean de competencia autonómica. Creemos que con ello damos satisfacción a las correcciones que pretendía su Grupo, pero, a la vez, permite mantener la misma línea argumental del proyecto y del informe que los servicios de esta Cámara han emitido sobre la clarificación de los puertos comerciales.

A este mismo artículo le aceptamos las enmiendas números 683 y 686, si bien respecto a esta última quisieramos hacer, «in voce», la corrección de que, cuando dice «autorizará a los puertos estatales», creemos más correcto decir «autorizará a los puertos estatales», creemos más correcto decir «autorizará en los puertos estatales», porque no se autorizará a los puertos actividad, sino que la actividad se autoriza dentro de los puertos o en los puertos.

Finalmente, el Grupo del CDS ha presentado al artículo 4 las enmiendas 689, 690 y 691, que no vamos a aceptar porque una de ellas se refiere a lo que antes hemos hablado de los ríos, que en este caso quiere trasladarlo a las instalaciones marítimas. La enmienda 690 es igual, con alguna mejora de redacción, pero mantiene la posición de cambiar la expresión «marítimas» por «auxiliares», que no creemos conveniente. Por otra parte, la enmienda 691 se refiere a los temas urbanísticos de ordenación de territorios de comunidad autónoma y de ayuntamiento, que creemos redundante, porque está previsto en la normativa de Costas a que se refiere el propio artículo y que es la que regula las instalaciones marítimas.

Posteriormente me referiré al artículo 5 en conjunto, puesto que a ese artículo, como SS. SS. conocen, ha presentado una enmienda global del Grupo Socialista. También ofrecemos una transaccional a la que luego haré mención.

Vamos a aceptar la enmienda número 193, del Grupo Catalán Convergència i Unió, presentada al artículo 1, si bien quisiera hacer una matización en el sentido de que su argumentación, tanto en la enmienda por escrito como en la que aquí hoy ha presentado, se refiere a que uno de los objetivos de la ley es clasificar los puertos y las instalaciones marítimas, pero no es eso lo que la ley pretende, sino que la ley hace lo que dice el texto original, que es la regulación, planificación, construcción, etcétera, pero a la vez trata de plasmar cabalmente y consolidar la situación actual en el ámbito competencial de distribución y clasificación que existe en nuestro país, según los términos de puertos y de instalaciones marítimas. Es decir, eso no es un objetivo de la ley, sino una consecuencia de la regulación de la competencia estatal. También es verdad que, como S. S. decía, hay referencias a esas clasificaciones, pero no como

objetivo, sino como instrumento para dejar plasmada y consolidada esa clasificación sobre lo que actualmente existe, que es a lo que nos referíamos en el debate de totalidad, y no pretendemos ningún cambio de titularidad ni competencial en el conjunto del texto de la Ley.

Por consiguiente, para eliminar esas suspicacias, no tenemos ningún inconveniente en aceptar que entre esas referencias del objeto de la ley se incluya «la determinación y clasificación de los puertos e instalaciones marítimas».

En la mayoría de las enmiendas de todos los grupos hay una referencia a si se debe o no se debe decir: «A los efectos de esta Ley», y, en su caso, si se debe suprimir que sean autorizados por la administración competente, como figura en la redacción del artículo 2.1. Qusiera aclarar lo que pretende el proyecto de ley cuando define estos conceptos. Cuando habla de puertos marítimos en general, pero a la vez se dice «a los efectos de esta Ley» se quiere decir que esta definición vale para todos los puertos del Estado. Pero hay que mantener esta frase «a los efectos de esta Ley» porque vale para esta ley y para lo que de ella sea aplicable, sea de competencia estatal, plena y exclusiva, sea de concurrencia de competencias, o sea de regulación o de control por parte de la Administración estatal respecto a las distintas actividades que se puedan realizar en un puerto.

En el plano conceptual y teóricamente hablando, cabría que, por parte de una administración titular con competencias sobre un determinado espacio portuario, se pudiera hacer otra definición de puerto distinta de ésta. Pero es necesario hacer una definición general y mantener «a los efectos de esta ley» para que quede claro que se refiere tanto a competencia estatal como a competencia autonómica, y que puedan ser controladas esas actividades por parte de la Administración del Estado de acuerdo con la distribución competencial.

En concordancia con lo anterior, también sería obligado mantener que sean autorizados para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente, porque la regulación de esta ley podría incidir sobre puertos de competencia autonómica con actividades autorizadas por esas administraciones competentes, y esta ley tendría aplicación en determinados artículos, como los de control e informe de determinadas actividades, etcétera. Por tanto, creemos que está perfectamente justificado y que no debe sostener reticencia ni susceptibilidad alguna respecto a ese mantenimiento, porque efectivamente, la ley se está refiriendo a los puertos del Estado, pero, para seguir una metodología eficaz y clara, en el resto del proyecto debe hacerse una definición previa de puerto marítimo, en general, al que sean aplicables esas regulaciones que la ley establece.

En las enmiendas de varios grupos —Convergència i Unió era una de ellas— también se habla sobre la superficie mínima de puerto, en su definición en el artículo 2. Nosotros no hacemos un tema de discusión de

la superficie mínima, lo que sí creemos es que alguna condición objetiva habrá que poner. La intención es señalar una superficie de 0,5 hectáreas aunque podríamos hablar de otra, pero ningún grupo lo plantea. No creemos que deba suprimirse, sino poner alguna condición, sea la que sea, en cuanto a superficie. Esa superficie —para que SS. SS. puedan hacerse una idea— puede ser del orden de proporcionar refugio o cabida a 30 ó 40 embarcaciones de unas esloras de seis o siete metros, no más. Es una condición mínima de superficie de abrigo para algo muy pequeño este ejemplo que estamos poniendo. Objetivamente, repito, alguna condición habrá que poner si queremos dar una definición que —como decía antes— sirva para deslindar lo que es un puerto de lo que no lo es. No discutimos la superficie, pero es que ningún grupo plantea opción alguna, sino la simple supresión, y nosotros creemos que la simple supresión no es objetiva. Quizá esta superficie no sea la que debemos considerar, pero alguna hay que establecer y reitero que no se pretende con ello —como por parte de Izquierda Unida se ha dicho— desclasificar ningún puerto existente que esté adscrito, o que su titularidad sea de otra administración, en absoluto. Se encarga la ley a lo largo de su texto —en la disposición adicional y en las propias enmiendas que el Grupo Socialista ha incluido al proyecto— de dejar claro que no se trata de eliminar nada, ni se está pensando en ningún puerto en concreto; de lo que se trata es de establecer con rigor los conceptos para poder delimitar la regulación posterior. Por tanto, en trámites posteriores estamos abiertos a establecer la superficie que entre todos podamos acordar, pero con esas premisas que acabo de exponerles.

Hay otro planteamiento que se hace sobre las definiciones de puertos comerciales en general, es decir, donde se trata de todos los puertos comerciales. Al igual que en los puertos marítimos se debe tratar de todos, en los puertos comerciales debe también hablarse de todos para intentar plasmar exactamente en la ley cómo está la distribución competencial y cómo afecta a los puertos comerciales de competencia estatal o a los puertos comerciales de competencia autonómica.

Cuando se habla de la pesca fresca puede parecer que no sería entendible esa delimitación de no considerar a los efectos de esta ley como una actividad comercial la pesca fresca. La verdad es que en el argot, en la vida y en la técnica portuarios la pesca congelada, —que por exclusión es la otra pesca a la que nos podríamos estar refiriendo cuando no lo hacemos a la fresca— tiene la consideración, en todos sus aspectos de manipulación, almacenamiento, etcétera, de carga general. Es decir, estamos ante una situación que es la habitual. Esta distinción que se hace es la que se refiere a la actividad portuaria normal y a todas las menciones que del tratamiento de la pesca se hacen en la actividad portuaria. Por tanto, nos parece que la actividad de pesca congelada representa una carga general; su única particularidad es que su almacenamiento es en frío, pero es igual que cualquier mercancía de carga general. Por

consiguiente, la distinción de pesca fresca nos parece que es adecuado hacerla para deslindar esas diferencias de lo que es una actividad comercial de ese tipo de mercancías de carga general.

En este tema de los puertos comerciales había algunas enmiendas referentes a intentar clarificar los aspectos del apartado 5, sobre todo en sus párrafos segundo y tercero, cuando se refiere a los informes de los distintos ministerios en las actividades de los puertos comerciales de competencia autonómica y si quedaban excluidos cuando el tráfico era intercomunitario o no.

Hemos intentado una aproximación a esa postura que han tenido los grupos con su supresión y otros con una redacción diferente, intentando trasladar, con las enmiendas transaccionales que hemos propuesto, la línea argumental que nos parece correcta y que se ha mantenido en el informe que el Letrado ha hecho al proyecto de ley. En el mismo se manifiesta claramente que existe, como no cabía duda para nosotros desde el principio, título competencial suficiente para mantener esos informes en las actividades a las que los mismos deben de referirse así como que hay título competencial para mantenerlo en el caso de que sea tráfico comercial entre distintas comunidades o de que sea tráfico intercomunitario. En este último caso, cuando el tráfico sea intercomunitario, referido exclusivamente a los que menciona nuestra enmienda trasaccional a la número 688, del CDS, a que antes me refería, y que podría dar satisfacción también a la número 4, del PNV, y a la número 180, del señor Mardones, de Agrupaciones Independientes de Canarias; es decir, el informe previo favorable de los Ministerios de Economía y de Obras Públicas y Transportes, tiene título competencial suficiente en lo que se refiere a la ordenación de actividades económicas, tráfico marítimo y a la seguridad de navegación pero no en aquellos a los que se refería antes, como sanidad, consumo, etcétera.

Por tanto, creemos que la clarificación lucha por nuestra parte de que no se pretende ningún cambio de competencias ni de titularidad en la actividad puede dar satisfacción, en general, a los grupos que han planteado ese problema.

Por último, me voy a referir al artículo 5, en el que hay una enmienda del Grupo Socialista. En función de lo manifestado por los grupos, tanto en el debate de totalidad como en otras conversaciones que hemos podido mantener, queremos dejar claro definitivamente cuál es la definición de puertos de interés general, para deslindar claramente la regulación de estos puertos de los que no lo sean y de los que, por tanto, puedan ser competencia de las comunidades autónomas, y de cómo se cambia de titularidad, es decir, cómo se pierde la situación de interés general o a la inversa.

Hemos suprimido nuestra enmienda a la letra e), aunque también parece razonable que se pudiera mantener, pero en el ánimo de evitar suspicacias y reticencias, eliminamos, repito, ese apartado e), que se refiere a la conexión directa con las infraestructuras estatales, ca-

rrera y ferrocarril. Este es un concepto que está manejado en los decretos de transferencias de los puertos a las comunidades autónomas, por lo que parece razonable que se hubiera mantenido por parte del Gobierno en el proyecto de ley, pero, como digo, en nuestra intención de limar esas posibles reticencias que puedan existir respecto a la intención del Gobierno y del Grupo Socialista en este proyecto, eliminamos ese apartado y establecemos una redacción completa del artículo, en sus dos apartados. Además, incluimos en su apartado 1 la referencia al anexo, que también los presenta el Grupo Socialista como enmienda para consolidar lo que me refería antes: que no hay intención de cambiar ninguna titularidad de los puertos existentes, ni la titularidad existente en la gestión de los puertos de interés general. Por consiguiente, el anexo hace una relación de los puertos de competencia estatal actualmente. Mantenemos el cambio de titularidad mediante real decreto, pero, evidentemente, en un expediente abierto a la audiencia de las comunidades autónomas y creemos que con título competencial suficiente o en una tramitación adecuada, puesto que, aunque como se decía, en algunos decretos de traspasos se habla de la planificación portuaria o de la planificación económica en general, ello no quiere decir que deba hacerse por ley. De hecho, estamos haciendo planificaciones sectoriales importantes en otros aspectos de la vida económica del país que no se hacen por ley. Por tanto, nos parece adecuado el trámite de decreto.

La audiencia de las comunidades autónomas nos parece un expediente suficiente, puesto que, lógicamente, se deberá llegar a los acuerdos pertinentes. También parece claro y adecuado que el interés general lo debe valorar, en primera instancia, el propio Gobierno y la Administración del Estado.

Por último, en este artículo ofrecemos una transaccional al Grupo Catalán (Convergència i Unió) para incluir un apartado 5.3 nuevo en el que se aclare que ocurre en el caso de la pérdida de condición de interés general. En este caso de la pérdida de condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la comunidad autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad. Por tanto, creemos que eso puede dar satisfacción a las enmiendas del Grupo Catalán en este sentido.

Aunque no está presente y no ha defendido sus enmiendas, el Grupo Parlamentario Vasco ha manifestado su intención de aceptar la enmienda transaccional, por lo que me voy a referir a ella. Es una transaccional a la enmienda número 5, del Grupo Vasco (PNV), para aclarar los términos de los puertos comerciales. En el artículo 3.6, cuando se habla de la integración en la unidad de su gestión de los espacios y dársenas pesqueras, así como de los espacios náutico-deportivos, etcétera, que algunos grupos también plantean, queremos aclarar ese concepto y expresar a lo que de verdad se refiere el proyecto de ley, que son los puertos comerciales que dependan de la Administración del

Estado. Es con esos puertos con los que se puede hacer integración en esa unidad de gestión, eso es lo que el párrafo pretende. Por tanto, con esa aclaración de que se refiere exclusivamente a los puertos comerciales dependientes del Estado creemos que queda suficientemente aclarado.

Voy a resumir para que la Presidencia pueda tomar nota respecto a las transaccionales. Hay enmiendas transaccionales a la 661, del CDS, artículo 1, párrafo 4; a la 662, del CDS, artículo 1, párrafo 5; a la 682, del CDS, artículo 3.4; a la 688, del CDS, artículo 3.5, párrafo tercero, que creemos, como decía anteriormente, que puede ser aceptable para grupos como el Vasco en cuanto a su enmienda número 4 o para las propias Agrupaciones Independientes de Canarias y para algún otro Grupo por lo que se refiere a los informes de los Ministerios respecto a los puertos de competencia autonómica. Hay otra transaccional a la número 5, del PNV, al artículo 3.6, y una transaccional a la número 205, de Convergència i Unió, al artículo 5.3 nuevo que ellos proponen, al que damos una redacción en nuestra opinión más correcta con la distribución competencial.

En cuanto a las enmiendas aceptadas, voy a repetir las que he ido refiriendo por si se me ha olvidado alguna. Son las enmiendas 657, 658 y 660, todas ellas del CDS; la 666, la 683 y la 686, con el matiz de que «autorizará ...» en vez de «a los puertos estatales», «autorizará en los puertos estatales»; y la 193, de Convergència i Unió, en su totalidad.

Con esto termino esta primera intervención, señor Presidente.

El Señor **PRESIDENTE**: ¿A que artículo es la enmienda número 193?

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Al artículo 1.

El señor **PRESIDENTE**: No entro en la forma de defender las enmiendas, pero como a la Mesa le vendría muy bien que se hiciera artículo por artículo, yo les rogaría lo hicieran así, porque, si no, no sabemos cómo queda el texto de cada artículo, y nos interesaría saberlo.

El señor Gracia tiene la palabra para continuar exponiendo la posición de su Grupo.

El señor **GRACIA PLAZA**: Brevemente, habida cuenta de la hora.

Se toca en los cuatro artículos en los que me corresponde defender la posición socialista la práctica totalidad de las cuestiones que se van a considerar a lo largo de la ley en el tema de la Marina Mercante. Se tocan los cuatro puntos siguientes: de filosofía, especialmente expuestos por el ponente del Grupo Popular; de competencias, a las que se han referido los portavoces del Grupo Mixto y las enmiendas del Grupo Vasco; las referencias internacionales y legales, y las mejoras de texto bien sean de clarificación, definición o simple y llanamente gramaticales.

Yo voy a defender la posición del Grupo Socialista exponiendo, desde el principio, cuáles son las bases de lo que pretendemos en el futuro con todos los artículos.

Respecto a la filosofía, el Grupo que opina que no es la adecuada basa su posición en que, primero, la ley atiende poco al tema de la Marina Mercante. Dice que solamente hay dos artículos. Se equivoca porque hay más del doble de artículos, y en algunas ocasiones son compartidos con los que se refieren a puertos, por ejemplo, los artículos números 95 a 100, pero el ejemplo más evidente estaría en el artículo 97.

Dice, además, que esta ley no es de Marina Mercante porque no toca temas de innovación tecnológica en los buques, o de formación de las dotaciones, o del trato fiscal que hay que dar a la flota, o de los tratos económicos que hay que dar a la construcción de buques y a su mantenimiento. Simplemente una respuesta: está usted definiendo lo que es el contenido de un plan de flota, que no tiene nada que ver con una ley de Marina Mercante. Hay un plan de flota en este momento en vigor, que está acordando con el sector con una efectividad en algunos casos satisfactoria y en otros menos satisfactoria.

Habla también de que no es posible el segundo registro. No tiene nada que ver el segundo registro con la ley. Esta ley es una percha de la que se puede colgar perfectamente una segunda ley o una norma de segundo registro, sin que por ello haya que modificar las condiciones generles que en este momento están contenidas aquí. Y habla del registro europeo y de alguna de las condiciones que va a poner Europa. En este tema simplemente hay que decir una cosa: no siempre los intereses que defiende la Comunidad Económica Europea coinciden exactamente con los intereses que tenemos en la nación española. Hay veces que son coincidentes en todo, hay veces que son coincidentes en la mayor parte pero divergentes en algo, y hay veces que son absolutamente diferentes. En este momento sería perjudicial para la posición española, en las muy difíciles negociaciones que tiene en temas de Marina Mercante y de reserva de determinados tráfico, aceptar ya de antemano en esta ley determinadas posiciones que está por verse si al final se aceptan incluso por la Comunidad Económica Europea. No podemos ser en este caso más europeístas que Europa. Tenemos que ser españoles dentro de la Comunidad Económica Europea.

Así pues, rechazo las objeciones respecto a la filosofía de si la ley tiene que llamarse de tráfico marítimo y no de Marina Mercante, porque entiendo que el término «Marina Mercante» está perfectamente utilizado, no sólo por la amplitud sino por los conceptos que se barajan.

Por cierto, ha defendido usted una enmienda, la 396, que trataba de un error que está ya corregido desde la Ponencia por la enmienda socialista correspondiente.

Respecto al tema de las competencias, no me resisto desde el principio a poner encima de la mesa la sentencia del Tribunal Constitucional para saber de qué

estamos hablando. La sentencia del Tribunal Constitucional referida a la legislación de costas (que, como saben SS. SS., fue impugnada prácticamente artículo por artículo y párrafo por párrafo y que, en consecuencia, como muchos de los temas de la Ley de Costas afectaban al mar, y estamos hablando en este caso de Marina Mercante, que se ubica sobre el mar, tienen mucho que ver en el asunto), dice literalmente respecto a una reivindicación del Gobierno Vasco para vertidos de mar a mar: Se entienden todas las competencias referidas en el correspondiente Estatuto al ámbito territorial del País Vasco, que no incluye el mar adyacente. Así pues, cuando hablamos de mar, no estamos hablando nunca de un territorio de una comunidad autónoma, sino de mar adyacente. Incluso en temas tan concretos como el salvamento o zonas de baño, que afectarían a competencias de todas las comunidades autónomas ribereñas, que son de Protección Civil, dice claramente que la competencia es concurrente del Estado, pero que la legislación del Estado hay que entenderla como mínimo. Dice exactamente: Ha de entenderse, por tanto, que se trata de competencias concurrentes y que las normas estatales han de ser entendidas como el mínimo indispensable que la comunidad autónoma puede ampliar para una mayor garantía de los usuarios. Entendido en estos términos, el precepto no es contrario a la Constitución. Así pues, clarifiquemos de qué estamos hablando. Estamos hablando del mar y el mar, evidentemente, no es territorio de ninguna comunidad autónoma, es mar territorial español y de ello se derivan una serie de cuestiones como las que he señalado, en temas que son claramente competencia de las comunidades autónomas, como es la protección civil, respecto a las que establece que lo que diga esta Cámara es el mínimo indispensable.

Dicho esto como término de filosofía, vamos también a la experiencia que hay porque, por ejemplo, en el tema de salvamento marítimo y en protección civil ya hay una experiencia amplia y contrastada de cómo se llevan las relaciones entre la Administración del Estado y las administraciones de las comunidades autónomas. En salvamento, igual que en protección civil, hay un acuerdo prácticamente con todas las comunidades autónomas respecto a cuál tiene que ser el plan de salvamento, cómo se reparten las actuaciones, cómo se ponen los medios. En consecuencia, establecido que el fuero, en muchos temas, es de esta Cámara y de la administración del Estado, respecto al huevo, es decir, las cosas concretas, podemos decir que la experiencia que ha habido hasta ahora es satisfactoria para las dos partes y que se han logrado acuerdos amplios. Por cierto que la ley, en artículos posteriores en los que no voy a entrar, establece mecanismos de coordinación y de colaboración que, evidentemente, van a facilitar la cuestión.

Respecto a las referencias internacionales y legales, debo confesar que, cuando se me dijo en Ponencia que había algunos textos internacionales que podían colisionar con esta ley, me creó cierta inquietud. De hecho,

la inquietud la sigo teniendo, por ejemplo, respecto a la redacción de la enmienda 397, del Grupo Popular, de la que en este momento no tengo el estudio suficientemente avanzado. Sin embargo, he hecho el ejercicio de leerme algunos acuerdos internacionales referidos al tema para intentar poner sobre ellos qué dicen las legislaciones de los distintos Estados y la única conclusión a la que he podido llegar es que los textos internacionales buscan una ambigüedad claculada que los haga aceptables, y que muchas legislaciones de los países ribereños se aprovechan de esa ambigüedad en beneficio propio para ampliar, por ejemplo, el concepto de líneas de base, como hemos tenido que sufrir hace poco con la flota, en la zona de Argentina. Por tanto, no viene mal que en esta ley, que al fin y al cabo es legislación de este Estado, algunos conceptos queden bien acuñados y bien clarificados, para evitar problemas. En cualquier caso, insisto en que aún sigo estudiando — imagino que algunos otros ponentes también lo harán — los problemas que se pueden suscitar con alguna de las enmiendas, que entendemos que a lo mejor pueden ser recogidos en el Senado.

Por último, quiero señalar que también hay textos legales españoles en los que algunas de las cosas se remiten a textos de 1958 y 1978, anteriores inclusive a la vigencia de la Constitución. Entendemos que no es una buena técnica legislativa referirse a textos que pueden ser modificados; es mejor establecer en esta ley referencias genéricas, de forma que tenga una aplicación más generalizada y no dependiente de que se derogue, incluso en algunas ocasiones de forma impensada, algún artículo de alguna legislación anterior.

Me quiero referir en este momento a unas enmiendas relativas al tema competencial, son la 393, del Grupo Popular, la 698, del Grupo del CDS, y la 104, del Grupo Mixto. Esta última es la que habla de que esta ley no debe afectar a tráficos entre puertos de las comunidades autónomas, y a mí inmediatamente me vino a la mente una figura: Cangas-Moaña, pasando por Londres y Ciudad del Cabo. Además, esta tesis ha sido defendida aquí por algunos que, con sus enmiendas, pretendían dar una redacción diferente a la que tiene el precepto de ley. En consecuencia, desde luego, rechazamos de plano esa interpretación y rechazamos de plano las enmiendas números 393, 698 y 104, de los grupos Popular, CDS y Mixto, respectivamente, para evitar malas interpretaciones.

Respecto a las mejoras del texto, hay varios tipos de mejoras: unas son de clarificación, otras de definición y otras meramente gramaticales. Anuncio, señor Presidente, la aceptación por nuestro grupo parlamentario en términos literales de las siguientes enmiendas del Grupo Parlamentario CDS; 699, 704, 706, 707, 709, 710, 711, 712 y 713.

Enmienda transaccional, porque entendemos que mejora los conceptos que se tratan en la ley, a las enmiendas números 213 y 216, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); en la enmienda número 216 incluimos un texto que ya habíamos corregido, en

parte, con la 556, del Grupo Parlamentario Socialista. Pensamos que la enmienda número 214, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), ha sido suficientemente tratada con la enmienda número 555, del Grupo Parlamentario Socialista, por lo que creemos no debía pasar a votación, si así lo entiende el grupo proponente; en todo caso, si no fuera así, entendemos que ha sido suficientemente corregida y votaríamos en contra.

Así pues, dejando claro que en el problema de las competencias del mar, según el Tribunal Constitucional y los textos literales de los estatutos —que me he leído con paciencia, especialmente los de los ribereños lo dicen así—, el tema del mar compete a la nación española, es decir, al Estado, a estas Cortes Generales, pensamos también que la experiencia ha sido que, cuando ha habido competencias concurrentes, los mecanismos que hay en este momento, a través de convenios y de colaboración, han funcionado y, en consecuencia, la tesis de la desconfianza no es admisible.

Respecto a su filosofía, queda absolutamente rechazada y mantenemos el término de Marina Mercante, por lo que he dicho y por lo que diré en los artículos que corresponda, es decir, del 86 en adelante.

Por último, respecto a las referencias internacionales y legales, vamos a mantener los textos que entendemos son beneficiosos para los intereses españoles y que, en el caso de que haya alguna interpretación que roce con algún convenio internacional o con alguno de los reglamentos de la Comunidad Económica Europea, sería mejor que el Gobierno español dispusiera del apoyo de los textos que están en este momento en la ley para defender estos intereses españoles.

Por todo ello, anunciando la tanda de enmiendas que vamos a aceptar y a las que ofrecemos transacción, no tengo nada más que decir.

El señor **PRESIDENTE**: Turno de réplica.
El señor Fernández de Mesa tiene la palabra.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Brevemente, señor Presidente, señorías.

Señor Roncero, tengo que decirle que el Grupo Parlamentario Popular ha planteado una ley de puertos para todos los puertos del Estado y después, cada organismo que tenga competencias, pueda aplicar esa ley o pueda amoldarla a las necesidades de cada una de las regiones. En este caso concreto, no es nada nuevo en esta Cámara por parte suya ni siquiera por parte del Grupo Parlamentario Socialista, cuando han presentado una norma básica general del Estado como es la Ley del Suelo, que después se ha adecuado en cada una de las comunidades autónomas. Por tanto, no estamos haciendo nada extraño.

Por otra parte, quiero decirle que no me extraña que el Grupo Parlamentario Socialista no admita ni una sola de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular, porque deja muy claro que la ley de puertos que puede plantear el Grupo Parlamentario Po-

pular es bastante diferente de la que se plantea en este momento el Grupo Parlamentario Socialista, que en modo alguno nos gusta y por ello ha tenido el número tan grande de enmiendas que hemos presentado. Lo contrario significaría no ser veraz en nuestras argumentaciones.

Quiero decirle respecto a todos los argumentos que S. S. ha dado para descalificar a alguna de las enmiendas que hemos presentado, que se equivoca al decir que no hay puertos de pesca fresca y pesca congelada o que no puede haber tramitado diferente de pesca fresca y de pesca congelada. Le voy a dar un dato. En todas las Juntas de Puerto, en los estados mensuales que se remiten a la Dirección General de Puertos y Costas con la carga y descarga, los movimientos de graneles sólidos, etcétera, hay un apartado que dice «Pesca fresca» y hay otro apartado que dice «Pesca congelada». Queda perfectamente claro que está recogido como tal y diferenciada la pesca fresca de la pesca congelada, pero no sólo en España, sino en cualquiera de los puertos de la Comunidad Económica Europea.

Señor Gracia, dice S. S. que la Marina Mercante está suficientemente tratada en la ley y que doce artículos son suficientes; pero es que hay más, hay casi el doble, 24. Son 7.880 kilómetros de costa que tiene España tratados en 24 artículos, de los cuales 12 son nítidamente sobre la Marina Mercante y el resto son supeditados a la ley de puertos, una supeditación total a lo que van a ser las autoridades portuarias, señor Gracia. Aunque usted lo recalque en esta Cámara, le diré una y cien veces que la Marina Mercante está mal tratada, por mucho que estén ustedes negociando con las navieras el plan de flota, que de las cinco que hay, tres son estatales.

Todo eso me parece muy bien, pero pongamos las cartas boca arriba y digamos la verdad de lo que está sucediendo con la Marina Mercante hoy día en España, porque también voy a decirle, señor Gracia, que yo no he mencionado para nada que no es posible el segundo registro, en absoluto; he dicho que no dejan ustedes las puertas abiertas a que pueda haber algo que está en mente de los socialistas, del Grupo Parlamentario Socialista, y que está a punto de sacar, que es el segundo registro, el registro de Canarias. Lo que pasa es que no se atreven a hacerlo claramente en esta ley para no abrir un nuevo frente de enfrentamiento con quienes pudieran verse afectados por la creación de este segundo registro, que ustedes saben perfectamente quiénes son.

Lamento oír del señor Gracia que esta ley es una ley del Estado, de España, y que es bueno hacerlo así, aunque a veces se aparte en líneas generales de lo que puede ser la normativa comunitaria. Señor Gracia, eso choca frontalmente con el discurso del Presidente del Gobierno y con el discurso de cualquier responsable del Gobierno socialista, que hablan constantemente de nuestra integración definitiva en el mercado europeo, sobre todo de cara al 1.º de enero de 1993, y lamento decírselo, porque todos creemos que absolutamente to-

dos los puertos son puertos estatales, pero estamos pidiendo justamente lo contrario de lo que ustedes quieren ahora. Ustedes pretenden, mediante esta ley, que el Estado, la autoridad portuaria, el Ente Público Puertos del Estado, asuma la competencia en todos y cada uno de los puertos de la nación, o en aquellos que considere son de interés general, cuando desde todos los grupos parlamentarios se pide una política descentralizadora, que se pueda llegar a una mayor autonomía portuaria en cada uno de los puertos de España. Hoy en día hay cuatro, que son los de Barcelona, Huelva, Valencia y Bilbao, pero puede haber muchos más, porque hay más puertos en España que han demostrado que pueden ser financieramente rentables, que pueden subsistir por sí solos, que no necesitan la tutela del Estado, que piden descentralización, que es lo que se está pidiendo con las enmiendas que hemos presentado el Grupo Parlamentario Popular y muchos otros grupos parlamentarios de esta Cámara, por lo que acabo de oír esta mañana y lo que oiremos en días sucesivos.

Por tanto, señor Gracia, no estamos pidiendo nada que no esté recogido en las enmiendas presentadas por todos los grupos parlamentarios de la oposición y, sin embargo, sí estamos pidiendo algo que ustedes vienen predicando desde que se han hecho cargo del Gobierno, en el año 1982, que es una mayor descentralización y una mayor autonomía, no sólo para las autonomías, sino para todos los organismos dependientes del Estado. Es simplemente lo que estamos pidiendo, señor Gracia.

Creo que a usted le duele reconocer que por lo menos una enmienda, la 396, han tenido que admitirla. La han aceptado en Ponencia, de acuerdo; la han rectificado en Ponencia, de acuerdo; es una enmienda que yo pido disculpas por haberla vuelto a traer en este momento a discusión en la Comisión de Industria, pero no diga que la han corregido, es una enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular, que se ha corregido en Ponencia, pero no pasa absolutamente nada, porque con la aprobación de esa enmienda no crea usted que nos están dando una maravilla, en absoluto, seguiremos pensando exactamente lo mismo, que no han aprobado ni una sola de las enmiendas que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado.

Ustedes rechazan absolutamente todo aquello que suponga «enmendalla», que suponga corrección de todo aquello que ustedes han presentado. Nunca se equivocan, pero la historia, lo que nos dicen los hechos, es que sólo aciertan cuando corrigen, desgraciadamente en muchos puntos.

Quiero decirle que, si a usted le importa poco lo que digan las normativas comunitarias, simplemente le voy a leer lo que dice una consulta jurídica bien clara a este respecto, que dice: el Tribunal de Justicia carece de competencia para declarar la nulidad de las disposiciones nacionales. Si su sentencia establece que las disposiciones nacionales de referencia están en contra de normas de derecho comunitario de efecto directo, la consecuencia inmediata será que el órgano jurisdiccio-

nal deberá abstenerse de aplicar las disposiciones nacionales y aplicar en su lugar las normas de derecho comunitario que poseen efecto directo. Señor Gracia, esto dicen los boletines de la Comunidad Económica Europea, que sientan jurisprudencia y crónica de jurisprudencia sobre cantidad de asuntos que ya se han planteado en este tema, concretamente con España. Por tanto, lo único que estamos haciendo con nuestros planteamientos es alertar todo aquello que pueda entrar en contraposición con el mercado único que tanto busca el Grupo Parlamentario Socialista y que tanto busca el Partido Socialista, encabezado por su Presidente de Gobierno.

El Grupo Parlamentario Popular mantiene todas sus enmiendas, entiende que las transacciones que ha presentado el Partido Socialista no son más que un maquillaje al texto de la ley que ya se ha planteado, porque en modo alguno consideramos que varíen en absoluto el espíritu general que pretende el Grupo Parlamentario Socialista con esta ley y que, desde nuestro punto de vista, sigue siendo poco europeísta por lo que hemos visto hasta ahora —en sucesivas enmiendas lo iremos viendo— y, desde luego, es estatalizadora 100 por ciento, reservándose, a lo largo de todas sus enmiendas, a lo largo de lo que hemos visto esta mañana, el Grupo Parlamentario Socialista que el Gobierno, el Ente Público Puertos del Estado cuando le dé la gana, pueda declarar de interés general un puerto, aunque sea autónomo, dentro de una Comunidad Autónoma.

No es lo mismo un puerto autónomo que autonómico y repito lo que decía el señor Borrel, que confundía mos autonómicos con autónomos.

Quede perfectamente claro que no; nosotros sabemos lo que es un puerto autónomo, (los demás grupos me imagino que también) y un puerto autonómico. Creemos que se conculca la autonomía portuaria, a pesar de que, como dice el señor Gracia en uno de los artículos que enmiendan, concretamente el 5º, se dará audiencia a las comunidades autónomas cuando tenga que hacerse un puerto autonómico para poder decir si va a ser estatal o no. ¡Sería el colmo que un puerto autonómico, que un puerto en el que tiene todas sus competencias una autonomía, cualquier región española, llegue la hora de que sea estatalizado y ni siquiera se le diera audiencia! ¡Esto sería el colmo de los colmos!

El Grupo parlamentario Popular mantiene sus enmiendas, porque considera mala la ley de puertos y porque considera buenas las enmiendas que hemos presentado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rercoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: A los simples efectos de manifestar la aceptación o no de las transaccionales propuestas por el Grupo Socialista.

Nuestro grupo parlamentario anuncia, en primer lugar, la retirada de la enmienda número 200, al artículo 4.º.1, por cuanto entendemos que la enmienda Socialista

a ese mismo artículo califica lo que nos preocupaba, que era el aspecto de salvaguarda de las instalaciones marítimas que en este momento son competencia de las comunidades autónomas.

Asimismo en el artículo 5.º vamos a retirar las enmiendas 201, 202, que hacen referencia al apartado 1, y la 205, aceptando la transaccional del Grupo Socialista que crea el apartado tercero, nuevo, y da satisfacción a nuestra demanda de que se arbitrara un proceso de cambio de titularidad estatal autonómica en el caso de que se perdiera el carácter de puerto de interés general.

En cuanto al artículo 8.º, aceptamos la transaccional a nuestra enmienda 213. Asimismo, retiramos nuestra enmienda número 214 al apartado cuarto de ese artículo 8.º. Por último, aceptamos la enmienda socialista al apartado primero del artículo 9.º que es transaccional con la enmienda número 216.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Andreu tiene la palabra. (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑON**: Quiero indicar, en primer lugar, que aceptamos las enmiendas transaccionales propuestas, que, si no he recogido mal, se refieren a las enmiendas números 661, 662, 682, 688.

En segundo lugar, retiramos la enmienda 692 por considerarla comprendida en una de las enmiendas planteadas por el Grupo Socialista, así como las enmienda 693 porque entendemos está dentro del texto aprobado por la Ponencia.

Quiero volver a insistir en que la confusión entre puertos y Marina Mercante va a dar lugar a un texto confuso, a una desregulación de lo que es Marina Mercante y no da la impresión, sino la certeza, de que lo que se ha pretendido es una acumulación de poder, de forma tal que los puertos tengan casi la capacidad decisoria sobre lo que es la Marina Mercante. Vale el ejemplo que antes puse sobre la regulación de Aeropuertos Nacionales y Aviación Civil; regulaciones que son completamente distintas, que están claramente separadas para evitar su confusión. Tienen la misma conexión una con la otra.

Indicar finalmente que primero fue la Marina y, posteriormente, se crearon los puertos para dar una mayor facilidad de actuación a dicha Marina.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, el señor Mardones tiene la palabra.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muy brevemente, señor Presidente, para que me aclare el portavoz socialista, porque habló de una enmienda transaccional —le entendí—, respecto a la 180 que hemos presentado las Agrupaciones Independientes de Canarias y no sé si se refería a esa, a la 180 ó a la 181. En cualquier caso quiero decir que, tal como estaba la transaccional que se aceptaba para el CDS, nosotros no lo podemos aceptar

porque no se ha entendido cuál es la razón de nuestra enmienda.

Nos estamos refiriendo al artículo 3.º en su punto 5, cuando habla, en su primer párrafo, que es el de referencia de todos los demás posteriores, a esas autorizaciones que corresponden a un «summun» de la burocracia. Meter ahí a los Ministros de Obras Públicas y Transportes, Economía y Hacienda, Agricultura, Sanidad, Seguridad Social, etcétera, aunque los quieran dejar reducidos a dos, el problema va a seguir existiendo, porque sigue presente un intervencionismo estatal absurdo respecto a las tendencias mundiales de liberalización del comercio portuario. ¿Por qué para poder realizar operaciones comerciales requiere todas esas autorizaciones previas? Ese es un intervencionismo puro que hoy día está obsoleto.

Segundo, cuando hemos hablado en otras enmiendas de las competencias que queremos atribuir al correcto funcionamiento de los puertos, como unidades comerciales bien asentadas en los principios de dinámica económica que genera cada comunidad autónoma, y más en el caso de las periféricas, como puede ser el archipiélago balear y, sobre todo por su gran distancia y su situación en un «hinterland» internacional y aguas abajo del Atlántico, el archipiélago canario, quiero recordar a SS. SS. —como ya refería antes—, que en los acuerdos adoptados en Fuerteventura, los días 2 y 3 de abril pasado, por siete comunidades autónomas, con gobiernos de todos los colores aquí representados, se acordó en su primer punto: Proponer, siguiendo la moderna tendencia mundial descentralizadora y autonomista, aumentar el grado de autonomía de los cuatro puertos autónomos actualmente en España (Huelva, Barcelona, Valencia y Bilbao) y dotar de la misma autonomía a los Puertos de Tarragona, Algeciras, Vigo, Coruña, Gijón-Avilés, Palma de Mallorca, Tenerife y la Luz-Las Palmas.

Esto es lo que estamos tratando de imprimir en una ley que, de ser necesaria —que lo dudamos—, imprima un carácter abierto y dinámico a lo que es una economía libre de mercado. Si no, estamos aherrojando aquí con un corsé algo que es contrario a todo el principio con que se están rigiendo estas actuaciones en los puertos. Por tanto, volvemos a reafirmarnos en que parece una ley hecha para crear un ente público de puertos y nombrar a un señor Presidente del mismo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Roncero tiene la palabra brevemente, por favor.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Solamente algunas consideraciones, aunque a lo largo del trámite de la ley seguiremos hablando de ello con seguridad, pero el señor Fernández de Mesa se refería a la distinción. No me ha aclarado nada ni me aporta nada nuevo cuando hace la distinción entre pesca fresca, congelada y graneles; graneles se distingue entre sólidos y líquidos también, y no me lo dice. La pesca fresca en su manipulación y su tratamiento no es carga general; ya congelada sí. Eso está así en el trabajo cotidiano, pero no

vamos a hacer una discusión bizantina de eso, que no tiene mayor importancia.

En cuanto a su modelo de ley, como digo, creo que lo vamos a ver profundamente a lo largo del debate en Comisión y seguramente será sorpresivo hasta para ustedes mismos el modelo de ley que ustedes plantean respecto a otros modelos que también ustedes plantean sobre este mismo campo.

En cuanto a la descentralización o no, creo que no estamos en ese título, es en el título siguiente el que se refiere al modelo organizativo y hablaremos largo y tendido sobre el mismo. Por tanto, creo que no ha aportado nada nuevo a las circunstancias del debate de estos artículos iniciales.

Agradecer a los grupos de Convergència i Unió y CDS la retirada de sus enmiendas por las transaccionales presentadas por nosotros, y su comprensión respecto a la intención de las enmiendas que hemos aportado para esas transacciones.

En cuanto al señor Mardones, antes no me referí a ello, pero ahora quizás en este contexto se lo puede aclarar. En mi opinión, cuando se refería a que no se contempla, por ejemplo, el tráfico entre islas, si se considera como tráfico comercial o no comercial el tráfico entre islas, realmente S. S. tendrá que reconocer que el tráfico entre islas en nuestro país, sea en Canarias o en Baleares, tiene una tecnología y unas condiciones de comercialización que hacen que sea una actividad comercial.

Con las reservas que quiera hacer en cuanto a su ordenación, su posible servicio público y su regulación, tiene una perfecta caracterización de actividad comercial que no es lo mismo, por ejemplo, que el tráfico entre la bahía de Santander, el de la ría de Vigo y el de la bahía de Cádiz. No tiene las mismas consideraciones, técnicas, tecnológicas, de regulación, ni de vehículos, etcétera. Por tanto, sí parece razonable que el tráfico entre islas sea una actividad comercial. Eso no quita para que esas tarifas, la regulación del tráfico de los puertos canarios y sus tarifas, se haga de forma diferenciada y tenga en cuenta la insularidad y el alejamiento, como se hace también a través de enmiendas socialistas, que en su momento veremos. Se lo digo ahora porque antes me olvidé y creo que es de cortesía referirme a ello.

En cuanto a las operaciones comerciales y el intervencionismo a que se refiere, es llevarlo a un análisis desconfiado del tema y, como decía antes mi compañero, el señor Gracia, no debemos partir de la desconfianza. El problema de los informes, el mínimo control a través de los mismos y las autorizaciones para actividades comerciales en los puertos parece lógico, independientemente de que se pueda liberalizar todo lo que haya que liberalizar (el comercio, el tráfico portuario y todo el comercio en general) por una razón muy sencilla: porque los puertos son instalaciones con complejas infraestructuras que facilitan esas operaciones de tráfico y comerciales que necesitan cierta ordenación y cierto control. La liberalización total, en el caso que

usted propone, que no creo sea lo que usted quiere decir, sería que el tráfico se pudiera realizar en cualquier playa que tuviera condiciones de poder hacer cargas y descargas. Eso es llevarlo al absurdo del límite físico.

Esos informes y autorizaciones se refieren a que para que un puerto realice actividades comerciales igual que para que un puerto se instale, se construya, etcétera, hacen falta determinados informes en relación con ese tipo de actividades que afectan a la economía en general y que tienen esas acepciones de tipo general en la planificación económica que es lo que dan los tipos competenciales. Es a eso a lo que se refiere, no a intentar burocratizar, ni a intentar intervenir en todo el tráfico que se haga, sea intercomunitario o extracomunitario, sino simplemente a eso. No se trata de un interés intervencionista, sino de considerar que los puertos son unas infraestructuras físicas en las que se desarrollan actividades comerciales que necesitan un determinado control y autorización como la necesitan otras actividades que se realizan no en los puertos, sino en las ciudades; cualquier otra actividad donde intervienen ayuntamientos, comunidades autónomas o incluso la propia Administración del Estado.

Por tanto me parece razonable mantener ese control en la información, en la aprobación o autorización por parte del ministerio competente, previo informe de los demás ministerios, en lo que se refiere a actividades.

Con estas aclaraciones, señor Presidente, por mi parte podemos dar por finalizado, el debate sobre este asunto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Tres brevísimos temas y una apostilla.

Primero, la extensión que una ley dedica a un tema es absolutamente irrelevante acerca del trato que le puede dar. Conozco leyes de un sólo artículo perfectamente operables en el ámbito en que intentaban operar.

Segundo. Respecto al tema de la supeditación de Marina Mercante a puertos o la confusión entre Marina Mercante y puertos, parece muy razonable que la Marina Mercante y los puertos vayan coordinados, al menos a mi grupo se lo parece. Sobre esto hemos construido la ley, teniendo en cuenta, sobre todo, que están en el mismo Ministerio.

Sobre el segundo registro, para que no quede duda anuncio la intención del Gobierno de mandar a esta Cámara el proyecto de Ley con el segundo registro que en este momento está cubriendo plazos. Se le ha comunicado a las partes interesadas cuando se han reunido con nosotros, entre ellos a las asociaciones sindicales correspondientes. Llegaremos a un acuerdo con ellos, igual que hemos intentado llegar a un acuerdo en el trato con la Marina Mercante.

Un tema mayor en el que me detengo un minuto. Coincido con el Presidente del Gobierno en muchas cosas,

pero en la que S. S. ha expuesto muchísimo más: la defensa de los intereses españoles en Europa. Algunos defendemos la existencia de un Estado fuerte que es compatible con la existencia de la Comunidad Económica Europea y con la existencia de las comunidades autónomas. Evidentemente, otros pueden pensar de una forma diferente, pero mi Grupo se va a atener en esta Ley y en todas las que vengan a esta filosofía, en la que coincido perfectamente con el Presidente de Gobierno, que además es Secretario General de mi Partido.

Y paso a un tema menor, que es la apostilla. Después de esta declaración grandilocuente voy a hacer un pequeño ejercicio de humildad. Nos equivocamos, pero nos equivocamos menos, y de ello van a tener alguna muestra algunos de los grupos que han intentado que corriamos algunos errores que están en la Ley; me estoy refiriendo a convergència i Unió, CDS y algún otro.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las votaciones. Si les parece a SS. SS., vamos a comenzar votando las enmiendas del Grupo Popular, que son las comprendidas entre la 384 y 397, excluida la 396, que ha sido aceptada en su espíritu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, pido votación separada de las 385 y 388.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar, por tanto, las enmiendas 385 y 388 del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor 13; en contra, 20; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, votamos el resto de las enmiendas comprendidas entre las 384 y 397, excluida la 396 que ha sido retirada, también del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor 12; en contra, 20; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas del Grupo de Convergència i Unió, desde la 193 a la 216, excluidas las siguientes: la propia 193, la 200, la 201, 202, la 205, la 213, la 214 y la 216.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 20; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas 896 a 899, de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 20; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Votamos ahora las enmiendas del Grupo de CDS que son las comprendidas entre la 657 a la 715, exceptuando las siguientes: 657, 658, 660, 661, 662, 666, 682, 683, 686, 688, 692, 693, 699, 704, 706, 707, 709, 710, 711, 712 y 713, que son casi todas. Exceptuadas éstas, todas las enmiendas comprendidas entre los números 657 y 715, del Grupo del CDS, las restantes, que son menos de las citadas, las sometemos a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 20; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas del señor Mardones, las comprendidas entre las 172 y la 188.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar la enmienda 64, de la señora Garmendia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 20; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar las enmiendas de la señora Larrañaga, las comprendidas de la 103 a la 106, más la 157, todas ellas conjuntamente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 20; abstenciones, 11.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a pasar a votar las enmiendas del Grupo Vasco (PNV), las comprendidas entre la 3 y la 9, excepto la número 5. Como no está presente el Grupo Vasco, no vamos a interpretar que la número 4 se ha retirado.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, solicito la votación separada de las enmiendas números 3 y 4.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar, por tanto, las enmiendas números 3 y 4, del Grupo Vasco (PNV).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 20; abstenciones, 11.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas números 6, 7, 8 y 9, del mismo Grupo Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 20; abstenciones, 12.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Quedan las enmiendas de los señores Pérez Bueno y Moreno Olmedo del Grupo Mixto, que votamos conjuntamente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 20; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a pasar a votar artículo por artículo. En primer lugar, en cuanto al artículo 1.º, vamos a votar la enmienda 193, del Grupo Convergència i Unió, que no sé si se va a poder votar conjuntamente con las enmiendas 657, 658 y 660, del Grupo CDS. Además, hay dos transaccionales del Grupo Socialista a la 661 y la 662. ¿Se pueden votar conjuntamente? (**Asentimiento.**)

Votamos conjuntamente las enmiendas 193, del Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió, 657, 658 y 660, del Grupo CDS, y las dos transaccionales del Grupo Socialista a la 661 y la 662.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Vamos a votar ahora el artículo 1.º, según el texto de la Ponencia, con la adición de todas las enmiendas que acabamos de votar y las correspondientes transaccionales presentadas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos al artículo 2.º. Votamos, en primer lugar, la enmienda 666, del CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a votar el texto del artículo 2.º, según el informe de la Ponencia y, lógicamente, con la adición de la enmienda que acabamos de aprobar.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20, en contra, 10; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

En cuanto al artículo 3.º vamos a votar, en primer lugar, las enmiendas números 683 y 686, del CDS, que la modifica ligeramente —una preposición—, además de las transaccionales del Grupo Socialista a las enmiendas 682 y 688, del CDS, y a la 5, del PNV. ¿Se pueden votar conjuntamente todas estas enmiendas?

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Pedimos votación separada de la 683 y 686, del CDS.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, vamos a votar, en primer lugar, las enmiendas 683 y 686 en las condiciones señaladas, que suponen una modificación muy ligera en la redacción.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Vamos a votar ahora las transaccionales del Grupo Socialista a las enmiendas 682 y 688, del CDS, y a la número 5, del Grupo Vasco (PNV).

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

A continuación sometemos a votación el artículo 3.º, conforme al informe de la Ponencia, incorporando las enmiendas que acabamos de votar, tanto las transaccionales como las del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 13; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos a votar el artículo 4.º, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 10; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos al artículo 5.º, respecto al cual hay una serie de enmiendas retiradas en virtud de la incorporación de la enmienda socialista en Ponencia, y la única que queda por votar es la transaccional a la enmienda 205, de Convergència i Unió.

Sometemos a votación dicha enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 10; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el texto del artículo 5.º incorporando esa enmienda transaccional, según el informe de la Ponencia que incorpora la enmienda socialista más esta enmienda transaccional a la enmienda 205.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 12; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Sometemos a votación la enmienda 699, del Grupo Parlamentario CDS, al artículo 6.º

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Sometemos a votación el texto del artículo 6.º, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de la citada enmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 11; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

En relación con el artículo 7.º sometemos a votación las enmiendas números 704, 706, 707, 709, 710, 711, 712 y 713, todas ellas del Grupo Parlamentario CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 33; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Votamos el artículo 7.º incorporadas todas esas enmiendas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos a votar ahora las enmiendas transaccionales presentadas por el Grupo Socialista a la enmienda 213 y a la 216, una es al artículo 8.º y la otra al artículo 9.º ¿Hay inconveniente en votarlas juntas? (Pausa.) En

consecuencia, sometemos a votación conjunta dichas enmiendas transaccionales.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Pasamos a votar los artículos 8.º y 9.º, según el informe de la Ponencia y con la incorporación de estas enmiendas transaccionales que acabamos de aprobar.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 10; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Con esto quedan votadas todas las enmiendas y los artículos de este título preliminar.

La idea de esta Mesa para mañana es tramitar, como mínimo, todo el título I y, si fuera posible, el título II, para lo cual habría que traer todo preparado y así poder debatirlo, aunque no estamos seguros de poderlo tramitar completo. El título I se podría dividir en dos partes, si los Grupos parlamentarios me presentan una propuesta a ese respecto.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y cincuenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961