



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 469

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 85

celebrada el martes, 2 de junio de 1992

ORDEN DEL DIA:

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

Se abre la sesión a las once de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señores Diputados, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura la tramitación del proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con competencia legislativa plena.

En el debate de la pasada semana llegamos hasta el artículo 52; por tanto, vamos a iniciar esta sesión con el artículo 53, que corresponde al Título II, y vamos a tramitar desde dicho artículo 53 hasta el 73. Es decir, todo el Título II conjuntamente. Continuaremos con el mismo sistema de intervenciones que teníamos.

En primer lugar, tiene la palabra para defender sus enmiendas a este Título II, en representación del Grupo Parlamentario Popular, el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: En el título que se refiere a la utilización del dominio público portuario y prestación de servicios portuarios, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una serie de enmiendas que están claramente justificadas y que se refieren —voy a enumerarlas para que quede constancia en acta— a los siguientes artículos y apartados. Al artículo 55.1, en el que se habla de las actividades, instalaciones y construcciones permitidas, el Grupo Parlamentario Popular presenta la enmienda número 461, en la que se propone añadir que «La licencia para la actividad industrial será concedida expresamente por la autoridad portuaria, sin perjuicio de las demás autorizaciones que sean legalmente exigibles.» Con ello entendemos que se respetan las competencias autónomas y municipales. Además, dentro de lo que se ha venido discutiendo hasta el día de hoy, concretamente en el Título anterior, consideramos que, aunque se ha introducido algún tipo de enmiendas con algunas mejoras por parte del Grupo Parlamentario Socialista, incluir este apartado dentro del artículo 55 ayudaría, cuando menos, a que se tengan en cuenta las posibles competencias de las Comunidades autónomas, de los ayuntamientos e incluso en algunas ocasiones, como ya se ha hablado en la Ponencia, de las diputaciones, sobre todo en aquellos puertos en que tuvieran competencias distintos municipios; en ellos la diputación provincial podría ser representativa.

En el punto 2, del artículo 58, sobre autorizaciones y extinción de las mismas, solicitamos, mediante nuestra enmienda, la supresión de la frase: «... o impidan la utilización de los espacios portuarios para actividades de mayor interés», y ello por un respeto al principio de seguridad jurídica de todas aquellas personas que puedan ser en un momento determinado, concesionarios de cualquier parcela a que pueda haberse accedido dentro de las instalaciones portuarias.

En el artículo 59, referido a las actividades industriales, comerciales o de servicios al público, pretendemos una modificación en el punto 2, para lo que proponemos una nueva redacción que quedaría de la siguiente

forma: «El desarrollo en el ámbito de los puertos de las actividades de consignación de buques, agencia o consignación de mercancías, mayoristas de pescado y venta o subasta de pescado requerirán, en todo caso, la previa inscripción en el censo establecido por la autoridad portuaria. El ejercicio de dichas actividades no estará sujeto a ningún canon. Para la inscripción en el censo sólo les será exigible el hallarse legalmente constituido y el estar al corriente de las obligaciones fiscales.»

La enmienda ajusta su redacción a lo que ha venido siendo tradicional, y así lo recoge la Ley 1/1986, de 28 de enero, en sus artículos 14 y 16; la Ley 27/1968, de 20 de junio, en el artículo 7.º, y el Real Decreto 2302/1980, de 24 de octubre, en sus artículos 17 y 19. Cambiar esta normativa, como pretende el proyecto, significa cercenar el principio de la libre empresa e interferir en la libertad de mercado y la competencia empresarial, conculcando los derechos constitucionales correspondientes sin necesidad ni justificación alguna.

Más adelante tendremos oportunidad de hablar de la consignación y, en ese caso concreto, de los consignatarios, a quienes, después de muchos años ejerciendo esta profesión dentro de los puertos, a partir de ahora se les podrá exigir una determinada facturación no sólo para volver a inscribirse en el registro de actividades dentro del organismo portuario a que dé lugar la aprobación de esta ley, sino que incluso anualmente tendrán que pagar un canon del diez por ciento de lo que suponga la facturación anual que realicen, pero de ello hablaremos, insisto, en otro apartado.

En el artículo 65 solicitamos la supresión de la parte relativa al rescate de la valoración de las concesiones. Es decir entendemos que debe suprimirse desde «... debiendo tenerse en cuenta...» hasta el final. En este artículo 65 se dice «... entre las reglas allí establecidas, además, las relativas a la posible obsolescencia tecnológica de la inversión efectuada y su rentabilidad, que modularán el valor de las obras o instalaciones no amortizadas». Hay que tener en cuenta, entre otras cosas, aparte de evitar posibles desigualdades no justificadas, que hoy en día cualquier tipo de concesión administrativa que se realiza en los puertos del Estado ha de tener, como mínimo, la garantía de que en el momento en que se devuelvan esas instalaciones a las juntas de puerto hoy por hoy —en el futuro al organismo que se genere a partir de la promulgación de esta ley—, estarán en el mismo estado y las mismas condiciones en que se las encontraron en el momento de ser concedidas, es decir, en el momento de ser concesión administrativa. Por tanto, entendemos que sería interesante suprimir, para que no haya desigualdades injustificadas, el punto a que hemos hecho referencia.

En el artículo 66, sobre el concepto de servicios portuarios, teniendo en cuenta la prestación de estos servicios, el Grupo Parlamentario Popular presenta una enmienda de supresión del practica y el remolque portuario en el punto 1. Creemos que no deben incluirse entre los servicios portuarios atribuidos a las autori-

dades portuarias el practica y el remolque portuario porque se conculca el principio de libre empresa y anula el libre mercado y la competencia.

En el artículo 67, que se refiere al régimen de prestaciones, proponemos suprimir, en el punto 1, la frase que dice: «... que ajustarán a los criterios que dicte Puertos del Estado», y en el punto 3, en coherencia con las enmiendas anteriores, «...previo informe del Ente Público Puertos del Estado».

En el artículo 68, relativo a los objetivos a cubrir en el régimen económico de utilización del dominio público portuario estatal y de la prestación de los servicios portuarios, solicitamos la modificación del primer párrafo del punto 1, suprimiendo «...del conjunto del sistema portuario» y «...el conjunto del sistema...», para respetar la autonomía portuaria que venimos solicitando desde que se comenzó la discusión de esta ley.

En el apartado 2, del artículo 68, presentamos una enmienda de supresión por respetar esta misma autonomía portuaria.

En el artículo 69, apartado 1, que se refiere a los cánones, su ámbito y determinación, nosotros proponemos modificar la ocupación y aprovechamiento del dominio público portuario en virtud de una concesión o autorización que devengará el correspondiente canon en favor de la autoridad portuaria. La fijación del canon portuario y su revisión temporal deberán establecerse en el contrato concesional, manteniéndose, en todo caso, el equilibrio económico concesional.

La enmienda número 470 es de modificación. Donde dice: «De las tarifas por servicios portuarios», debe decir: «De los precios por servicios portuarios», toda vez que deja de ser un ente público y pasan a tener carácter de privados los posibles precios que se establezcan.

El artículo 70, sobre las tarifas por servicios portuarios, nosotros proponemos la siguiente modificación. El apartado 1 debe decir: «Las autoridades portuarias exigirán por los servicios portuarios que presten, el pago de los correspondientes precios, que tendrán a todos los efectos el carácter de precios privados.» Y el apartado 2 dirá: «La Administración titular del puerto establecerá las tarifas a percibir por los servicios portuarios en aquellos puertos no constituidos en autoridad portuaria.» Con ello entendemos que se potencia la autonomía portuaria y se distinguen dos impuestos que son distintos.

La enmienda número 472, al artículo 71.2, referida al establecimiento de exenciones o bonificaciones para actividades relevantes, es de modificación. Nosotros proponemos añadir lo siguiente: «El importe de tales exenciones o bonificación será transferido a los puertos con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.» Entendemos que con ello se preserva el equilibrio económico en los puertos.

En la enmienda número 473, al artículo 72, sobre tarifas de servicios de gestión indirecta, proponemos sustituir en los tres números, la palabra «tarifas» por la de «precios», en coherencia con el artículo 70 anteriormente mencionado.

La enmienda número 474, al artículo 73.1, sobre las responsabilidades por deudas, se propone la siguiente modificación: «Se considera agente consignatario de un buque al comerciante que actúa en nombre y representación del naviero, armador o propietario del buque, teniendo el carácter de mandatario o comisionista. Será responsable ante su principal mandante o comitente; y ante terceros con respecto de los daños y perjuicios resultantes de su propio dolo o culpa.»

«En caso de que el naviero, armador o propietario del buque no ofreciese, a juicio del consignatario, garantía del cumplimiento de sus obligaciones con éste, y renunciase a la consignación el consignatario deberá comunicar por escrito a la autoridad portuaria tal denuncia.»

El proyecto de ley entra en una regulación, entendemos, de las responsabilidades del consignatario, ignorando la realidad de esta actividad mercantil y su configuración jurídica, lo que es norma en Europa entera. Sobre todo, les hace máximos responsables de una consignación que a la larga beneficia con su propio tráfico y la atracción de sus mercancías al propio puerto, responsabilizándoles, asimismo, de cualquier tipo de anomalía que se pueda producir con la consignación de un buque.

En el artículo 73, apartado 2, referente a las responsabilidades por deudas, proponemos la siguiente modificación de dicho apartado: «El consignatario de un buque que haya renunciado a la consignación del mismo, será responsable solidario» —siempre solidario— «con el naviero del pago de las tasas correspondientes a los servicios que haya solicitado de la autoridad portuaria y que haya utilizado el buque antes de la notificación del desestimiento de la consignación.»

Entendemos que no puede privarse al consignatario del derecho a renunciar a la consignación de un buque si no se le ofrecen garantías de solvencia económica y operativa.

Respecto a este Título, señor Presidente, en nombre de mi Grupo Parlamentario no tengo nada más que decir.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y para defender sus enmiendas a este Título II, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Señor Presidente, la primera enmienda de este Grupo Parlamentario al Título II del proyecto de Ley se refiere a la creación de un artículo 62 bis, nuevo, con la siguiente redacción: «Se aplicará a las instalaciones o industrias ubicadas en los puertos la normativa vigente sobre prevención de accidentes mayores.» Y ello porque, de acuerdo con la normativa europea y española, es necesario que las industrias de riesgo elaboren un plan de emergencia interior de las mismas que se engloba en el plan de emergencia exterior que realiza la comunidad autónoma y homologa la Comisión Nacional de Protección Ci-

vil. A la vez, estos planes de emergencia de las industrias afectadas han de recogerse en el plan de emergencia del puerto, establecido mediante enmienda que se ha propuesto al artículo 37 de este proyecto de Ley y que, lamentablemente, no ha sido aceptada. Es necesario completar e integrar el sistema de protección civil de los puertos en coherencia con la planificación general del Estado en la materia y en cumplimiento del principio de seguridad pública y ciudadana de la Constitución, artículo 149.

En cuanto a nuestra enmienda al artículo 66, se presenta también en coherencia con enmiendas anteriores, y tiene su fundamento en que los servicios contra incendios se pueden establecer mediante los que correspondan a otras administraciones públicas. Por ello se pretende incluir a los servicios contra incendios dentro del concepto de servicios portuarios.

También tenemos una enmienda al artículo 66 que propone la supresión del apartado 4, que no voy a defender porque se sostiene en coherencia con otras enmiendas presentadas por este mismo Grupo Parlamentario, repetitivas a lo largo del proyecto. Concretamente, el apartado 4 es aquel que establece, dentro del concepto de servicios portuarios, que «...corresponde a las autoridades portuarias prestar el servicio de señalización marítima en el ámbito geográfico que se les asigne.» Es conocida la postura de este grupo respecto a trasladar dichas competencias a la autoridad competente en materia de Marina Mercante.

Respecto a la enmienda al artículo 70.2, que se refiere al ámbito de determinación de las tarifas por servicios portuarios, proponemos que se incorpore a este apartado 2 un nuevo párrafo que establezca que «para la elaboración de los límites máximos y mínimos de dichas tarifas de servicios portuarios, serán oídos los usuarios de tales servicios, quienes deberán emitir informe preceptivo y no vinculante sobre las tarifas propuestas.» Ello en coherencia con lo que se dispone en la Ley 26/1984, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios. Concretamente el artículo 22.2, apartado d), de esta Ley, establece, con carácter imperativo, el necesario informe que habrán de emitir los usuarios a la hora de aprobar las tarifas exigibles por la utilización de bienes de carácter público o por la utilización de servicios públicos.

Por último, hemos presentado una enmienda al artículo 73, artículo que se refiere a responsabilidades por deudas, concretamente del agente consignatario. Nuestro Grupo Parlamentario propone una nueva redacción de los tres puntos que lo integran. Concretamente, este artículo 73 establece que el consignatario no podrá renunciar unilateralmente a la consignación de un buque y, además, se le hace responsable solidario con el naviero del pago de tarifas y demás gastos originados por la estancia del buque en puerto por un accidente o por cualquier otra circunstancia extraordinaria. Nuestro Grupo Parlamentario entiende que, en la redacción del primer párrafo de este precepto, no se tiene en cuenta cuál es la auténtica naturaleza jurídica

ca del consignatario de buques, que es un agente del armador con funciones administrativas y actúa en base a un contrato de comisión mercantil.

Sin embargo, en este artículo 73 parece que, a la hora de delimitar responsabilidades —tal y como está redactado el precepto en el proyecto de Ley— se produce una cierta confusión entre el agente consignatario y el armador que, como decía anteriormente, son figuras muy distintas, puesto que no son sujetos de los mismos derechos y, por tanto, no pueden ser sujetos de las mismas obligaciones ni pueden ser responsables solidarios. Por ello, nuestro Grupo Parlamentario presenta una nueva redacción de este artículo 73, en sus tres apartados, cuya lectura voy a obviar.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No estando presentes en la sala los representantes del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, ni del Grupo Parlamentario del CDS, damos la palabra al señor Vallejo para que defienda las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (PNV) a este Título que son las comprendidas entre la 27 y la 33.

Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Nuestra enmienda número 27 hace referencia al artículo 55.1 y es de adición. Nosotros entendemos que donde dice: «En la zona de servicio de los puertos, sólo podrán...», debe decir: «En la zona de servicio de los puertos del Estado, sólo podrán...».

La justificación de esta enmienda está en el fundamento jurídico 4.º D) de la sentencia 145/1991 de la Ley de Costas. Nosotros entendemos que el alcance de la intervención estatal debe ceñirse, en los puertos autonómicos, a preservar la integridad física y jurídica del demanio marítimo terrestre y las repercusiones que los usos previstos puedan tener sobre los bienes demaniales adscritos.

La enmienda número 28 lo es al artículo 57.1 y también es de adición, ya que entendemos que debe redactarse un último inciso, en el número 1, del artículo 57, que diga: «..., salvo en aquellos supuestos expresamente exceptuados por las comunidades autónomas o la Administración del Estado sobre los puertos de su competencia». Nosotros entendemos que cabe la posibilidad de utilizar el puerto para usos que pueden no requerir de autorización, si así lo decide la administración portuaria competente. Tal es el caso, por ejemplo, de pescar, caminar, bañarse, etcétera.

La enmienda número 29 hace referencia al artículo 60.1, en su párrafo segundo. Se trata de una enmienda de adición, pues entendemos que debe incluirse un último inciso a este párrafo segundo del artículo 60.1 que diga: «... y hayan sido autorizados por la autoridad medioambiental competente.» Nuestro Grupo Parlamentario entiende que este precepto, tal y como aparece en el proyecto, parece olvidar que, además de las autoridades portuarias y marítimas, están las autoridades

medioambientales, que actuarán en cada caso de acuerdo con la distribución de competencias que en materia de medio ambiente, han establecido la Constitución y los Estatutos de Autonomía.

La enmienda número 30 hace referencia al artículo 61.1 y es de modificación, pues entendemos que donde dice «... corresponde a la Capitanía Marítima determinar las instalaciones...», debe decir «... corresponde a la autoridad medioambiental competente determinar las instalaciones...». Se trata simplemente de un caso claro de ejecución material de competencias de medio ambiente, y como tal atribuido a las comunidades autónomas.

Nuestra enmienda 31 hace referencia al artículo 67.2 y es de adición. Entendemos que donde dice «... Concesión o autorización de dominio público...». Simplemente se trata de una mejora técnica.

Nuestra enmienda número 32, al artículo 70.2, es de adición, pues entendemos que donde dice «... a que se refiere el apartado anterior», debe decir: «... prestados en puertos de competencia del Estado». La justificación es circunscribir la potestad tarifaria del Estado a los puertos de su competencia.

La enmienda número 33, que hace referencia al artículo 71.2, es de adición. Entendemos que donde dice: «2. El Ministro de Obras Públicas y Transportes podrá establecer...», debía señalar «2. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, o los órganos correspondientes de las comunidades autónomas con competencia en materia de puertos, podrá establecer...». Simplemente se trata de adecuar a la distribución de competencias en materia de puertos, la facultad de establecer exenciones y bonificaciones.

Con esto he terminado de defender las enmiendas presentadas a este Título.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Larrañaga, por el Grupo Mixto, para defender sus enmiendas 125 a 134, así como las restantes del Grupo Mixto.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Doy por defendidas las enmiendas presentadas por el resto de los partidos integrantes del Grupo Mixto.

Seguidamente, paso a defender las enmiendas presentadas por Eusko Alkartasuna que están referidas en este Título, tanto a aspectos técnicos competenciales como concordantes con la concepción por nosotros defendidas a lo largo de este debate, que supone incrementar el campo de gestión y decisión de las autoridades portuarias con objeto de posibilitar que esa gestión sea más competitiva en el sistema portuario.

La enmienda número 125 pretende involucrar a las autoridades portuarias en la formulación de planes especiales en dichas zonas portuarias, pero siempre en coordinación con el planeamiento definido por las autoridades municipales.

La enmienda número 126, al artículo 59, trata de disminuir la arbitrariedad en el otorgamiento de la con-

cesión de autorizaciones para el ejercicio de actividades en el ámbito portuario mediante la consideración de autorización reglada, una vez que se acredite la correspondencia entre la solicitud y el planeamiento y los pliegos a los que se refiere el apartado 2.

A través de nuestra enmienda 127, al apartado 2, del artículo 60, intentamos, una vez más, preservar el ámbito competencial de las comunidades autónomas, y, en concreto, la referida a la materia medioambiental. Entendemos que la redacción del proyecto no es respetuosa con las competencias, en concreto del artículo 12 del Estatuto de Autonomía, que atribuye a ésta la ejecución de la competencia en materia de vertidos industriales y contaminantes en las aguas territoriales del Estado correspondientes al litoral vasco.

Las dos enmiendas siguientes, las números 128 y 129, responden a un carácter meramente técnico, y tratan simplemente de sustituir la expresión «contrato con terceros» por «cualquier sistema de gestión indirecta», por entender que es más correcto hablar, repito, de sistemas de gestión indirecta.

La enmienda número 130, al apartado 1, del artículo 68, no al artículo 39 —como consta en el documento que tenemos—, trata de reiterar la idea que hemos apuntado de que no cabe hablar de rentabilidad global del sistema portuario si no se posibilita la rentabilidad individual de cada uno de los puertos integrados en dicho sistema, lo que exige dotar a las autoridades portuarias de los instrumentos de gestión precisos para trabajar por hacer realmente competitivo cada uno de los puertos. Nosotros entendemos que este proyecto de ley realmente no camina en esta dirección, sino que se aleja cada vez más de ella a medida que nos adentramos en el texto legal.

En este mismo contexto han de leerse, a nuestro juicio, las enmiendas números 132 y 133. Mediante ellas tratamos de atribuir la competencia de aprobación de tarifas a las propias autoridades portuarias y no que esta facultad corresponda al Ministerio a propuesta del «holding» Puertos del Estado. Por ello, pedimos que se suprima el apartado 2, del artículo 70, y se faculte a las autoridades a la aprobación de las tarifas portuarias.

La enmienda número 131, por razones de economía, solicita que se reduzcan los don cánones, el de ocupación y el de actividad industrial, a uno sólo.

Por último la enmienda número 134 trata de evitar que se atente contra el artículo 1124 del Código Civil. En consecuencia, entendemos que el agente consignatario debe tener la posibilidad de renunciar a la consignación de un buque, si no recibiera del armador la provisión de fondos solicitadas, comunicándolo así a las autoridades portuarias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Es importante decir al principio que nos encontramos en un

título que habla de la gestión del dominio público portuario, que es una especie de dominio público marítimo-terrestre, definido en la Ley de Costas. En la citada Ley de Costas tiene un régimen de utilización ciertamente severo, debido a los contenidos medioambientales que se incluyeron en la misma. A través de este título se intenta suavizar el régimen de utilización del dominio público marítimo-terrestre, en general, para permitir las actividades industriales que deben desarrollarse en la especie del mismo que constituye el dominio público portuario.

Por si hubiera alguna duda sobre el tipo de dominio público al que nos estamos refiriendo, el propio Grupo Socialista introduce en el artículo 34 una enmienda por la que se propone que el título del artículo, que se refiere a la utilización del dominio público portuario, pase a ser «utilización del dominio público portuario, estatal». Creo que la inclusión de la palabra «estatal» en la utilización del dominio público portuario debe servir para alejar las sospechas de invasión competencial que puedan ser sostendias por los Grupos Parlamentarios que se refieren a ella en las enmiendas que han sido presentadas.

Por lo tanto, nos estamos refiriendo, insisto, a utilidades del dominio público portuario estatal, con exclusión, como es lógico, de aquel dominio público portuario que esté adscrito a las comunidades autónomas.

La primera enmienda con la que nos encontramos en este artículo 54 es del CDS. No voy a hacer alusión a ella por no encontrarse presente ningún representante del Grupo ni haberla defendido. No obstante, queremos puntualizar que respecto a una de las enmiendas del Grupo CDS, la número 792, vamos a votar a favor de los contenidos gramaticales de la misma; es decir, del segundo contenido de la enmienda 792, cuando dice que en la línea segunda del párrafo 2º, se propone sustituir «para la» por la preposición «de» y en la cuarta línea sustituir «de extracción» por «extractiva». Por lo tanto, a la hora de votar las enmiendas del CDS, vamos a votar a favor de los contenidos gramaticales de la enmienda 792, en los términos en los que han sido expuestos por este ponente.

La primera enmienda al artículo 55, es la número 125, del Grupo Mixto, defendida por la señora Larrañaga, a la que nos vamos a oponer, porque toda la participación de las autoridades urbanísticas o de ordenación del territorio están contenidas perfectamente en los artículos 18 y 19, que ya han sido votados por esta Comisión. Por lo tanto, queda definida, en lo que a este trámite se refiere, cuál es la participación de las autoridades urbanísticas en el uso del dominio público portuario.

La enmienda número 27, del Grupo Vasco, se justifica en que la sentencia del Tribunal Constitucional, en su fundamento jurídico 4.º D) b.a'), establece que la intervención del Estado únicamente se puede producir a los efectos de protección del dominio público y de la integridad física del mismo. Precisamente a estos efectos,

para la defensa de la integridad física del dominio público portuario encontramos justificadas las limitaciones establecidas en este artículo que, como dije al principio, son mucho más suaves que las establecidas con carácter general en la Ley de Costas, y en aquellos dominios públicos portuarios que no sean estatales serán aplicadas, además, por las comunidades autónomas. Por lo tanto, tampoco veo ningún motivo de inquietud por la redacción actual del proyecto, no veo que le pueda producir inquietud al grupo que presenta esta enmienda. Con esta explicación lo que quiero decir es que no vamos a aceptar esa enmienda, por considerarla innecesaria y por estimar que su espíritu está perfectamente incluido en la redacción del proyecto.

La enmienda 461, del Grupo Popular, establece que las licencias para la actividad industrial sean concedidas por la autoridad portuaria. Nos parece una invasión grave de las competencias urbanísticas en el uso de las licencias y en la concesión de las mismas, por cuanto que la autoridad portuaria no tiene más trámite que el establecer la zona de servicio portuario y el plan especial, con participación de la autoridad urbanística, en los términos que han sido establecidos en los artículos 18 y 19 de la Ley, y en ningún caso corresponde a las autoridades portuarias la concesión de licencias de explotación industrial.

Vamos a aceptar la enmienda 793, del CDS, al punto 3 del artículo 55, en los términos textuales en los que se ha redactado dicha enmienda.

Entramos, pues, señor Presidente, señorías, en el artículo 56. Este artículo tiene una enmienda de la señora Garmendia, que no ha sido defendida con carácter específico, pero que se ha dado por defendida por la señora Larrañaga en los términos en que viene redactada. Nosotros intervenimos exclusivamente para decir que no vamos a aceptar esa enmienda porque los requisitos mínimos del contenido de un proyecto básico para tramitar una autorización o concesión es el objetivo del texto del artículo y el proyecto que se presente debe de ajustarse, como es obvio, a la normativa urbanística aprobada, que, insisto —y parece ser que se ha olvidado por algunos miembros de la Comisión—, ya fue debatido y establecido en los artículos 18 y 19 de la ley.

En el artículo 57, la enmienda 28, del Grupo Vasco, pretende que algunas actividades que se desarrollen en el recinto portuario, que cita el enmendante, como bañarse, pasear o caminar, no deben estar sometidas a autorización.

Compartimos que ése es el sentido general en el que esta ley debe ser aplicada, que no nos cabe duda ninguna de que ése va a ser el uso que se haga de la misma, pero que se trata de un recinto portuario; por lo tanto, de un recinto fiscal, de un recinto en el que, en algún supuesto, puede haber actividades o algún tipo de usos que puedan suponer un peligro para las personas que circulen por él, que puedan exigir el prohibir momentáneamente, por la contaminación de las aguas, el que se puedan bañar o que puedan pescar los ciuda-

danos en dicho recinto, sin límite alguno. Por consiguiente, creemos conveniente dejar establecido que la autoridad portuaria debe impedir, no sólo las actividades industriales, que están sometidas a autorización, sino algunas de las que, permitidas por la Ley de Costas, deben de tener algún criterio de prohibición en la Ley de Puertos, por referirnos a un recinto portuario en el que, como he dicho, puede haber algunos usos o actividades en el mismo que aconsejen, por sentido común y por prudencia, la limitación de los usos ordinarios de esas instalaciones.

No me voy a referir a la enmienda 795, del Grupo CDS, sino para decir que no es de nuestra conformidad y no va a ser aceptada.

El artículo 58 tiene la enmienda 462, del Grupo Popular, que solicita la supresión de la posibilidad de rescisión de las autorizaciones, por razones debidas a la conveniencia de otorgamiento de uso de esos espacios portuarios, a actividades de mayor interés.

Hay que decir a este respecto que las autorizaciones son siempre concedidas en precario —así está establecido en nuestro ordenamiento jurídico— y deben de servir para aprovechar usos coyunturales, que pueden ser modificados por otros usos de mayor interés general o que pueden ser obligados por la reordenación de los espacios portuarios. La autorización es la concesión a un ciudadano para utilizar un bien que no es suyo, que es propiedad de otro, dejando claro desde el principio que pueden ser revocadas discrecionalmente por la Administración. Así consta en la Ley de Costas, así está en la Ley de Aguas, así está en toda la legislación española y, por tanto, no nos parece que se deba modificar en la Ley de Puertos y de Marina Mercante.

No ha sido defendida ninguna de las restantes enmiendas a este artículo 58, pero queremos señalar que tenemos un texto transaccional con el contenido del último párrafo de la enmienda 797, del CDS, que tiene en su poder el enmendante, que se refiere a que si transcurridos los plazos que se le dan al ex-titular de una autorización o concesión extinguida o caducada, este ciudadano no procede a retirar de la misma los bienes que sean de su propiedad, podrá hacerlo, a iniciativa propia, la autoridad portuaria, como es lógico, a cargo de quien debió hacerlo en el plazo que se estableció.

El artículo 59 tiene la enmienda 126, del Grupo Mixto, destinada, según consta en su justificación, a disminuir la arbitrariedad en el otorgamiento de las autorizaciones o de las concesiones; en este caso concreto de las autorizaciones.

Resulta difícil, conocido el texto del proyecto de ley y las enmiendas introducidas por el Grupo Socialista, hablar de discriminación en la autorización de una concesión que lo es por un consejo de administración donde están presentes el Estado, la comunidad autónoma, el ayuntamiento, los sindicatos, los empresarios, las cámaras de comercio y cualquier persona que tenga un interés demostrable —no personal, como es obvio— en la gestión del puerto. De manera que la enmienda presentada en su momento creo que no tiene sentido sos-

tenerla a la luz de la introducida por el Grupo Socialista, que concede una participación realmente extensa al órgano encargado de otorgar esas autorizaciones.

La enmienda 463, del Grupo Popular, coincidente con la 798, del CDS, pretende que la consignación de buques, agencia o consignación de mercancías, mayoristas de pescado y venta o subasta de pescado requieran, en todo caso, la previa inscripción en censo establecido por las autoridades portuarias, pero que estas actividades no estén sujetas a ningún canon y que para la inscripción en el censo sólo les sea exigible hallarse al corriente de sus obligaciones fiscales. A nuestro criterio, ésta es una condición insuficiente. La ley establece la redacción y promulgación de unos pliegos generales de condiciones para todas las actividades que tengan lugar dentro del recinto portuario y no nos parece que de ellos deban estar exentas las actividades reseñadas en la enmienda 463 ó en la 798. Y, por supuesto, no nos parece sostenible que la ordenación de la actividad privada en el puerto, en la que están interesados, en primer lugar, los usufructuarios de esas instalaciones portuarias, que haya una ordenación de los usos y de las instalaciones del puerto nos parece que en ningún caso se puede sostener que atente contra los principios de libre empresa, de libertad de mercado, de competencia empresarial y mucho menos que conculque derechos constitucionales. Por tanto, no vamos a aceptar esa enmienda ni las restantes enmiendas sostenidas a este artículo que se limitan a la 798, coincidente con la enmienda que acabamos de rechazar del Grupo anteriormente citado.

En el artículo 60 hemos de indicar, en primer lugar, que tenemos un texto transaccional con las enmiendas 609, del Grupo Mixto; con la 922, de Izquierda Unida; con la 29, del PNV, y con la 127, igualmente del Grupo Mixto.

Se trata de recoger algunas de las sugerencias formuladas por los Grupos. En primer lugar, la prohibición de emisión de —si se me permite la redundancia— emisiones gaseosas contaminantes.

Técnicamente no es correcto hablar de vertidos gaseosos, como se hace en la enmienda 609, del Grupo Mixto. Creemos más adecuado hablar de emisiones gaseosas contaminantes emitidas desde el dominio público portuario, porque tampoco al dominio público portuario, que es un espacio físico asentado sobre el territorio, se puede emitir algo que por su propia naturaleza y configuración es volátil y, por lo tanto, no cae en el dominio portuario que se pretende establecer y proteger en esta enmienda.

Esta enmienda también debe dar satisfacción a la 922, presentada por Izquierda Unida, y a la 29, del Grupo Vasco, que establece que los recipientes donde se tengan que recoger los vertidos hayan sido autorizados por la autoridad medioambiental competente. El sentido de la enmienda no es definir el destino final de esos residuos o de esos contenedores de residuos, sino simplemente establecer la elemental norma de sentido común

de que los residuos deben de ser vertidos en recipientes establecidos al respecto. Pero, en nuestro afán de entender la preocupación del Grupo Vasco por esta cuestión, ofrecemos una enmienda, que dice, en lo que se refiere a su enmienda citada, que los recipientes, instalaciones o cisternas (a que se refiere el párrafo anterior), habrán de ajustarse, en su caso, a las recomendaciones técnicas promulgadas por la Administración competente.

Esta enmienda transaccional, que está presentada a todos los Grupos y que consta en poder de la Mesa, creo que debe dar satisfacción al contenido sustancial de las enmiendas defendidas por los Grupos a los que se ofrece el texto.

Señor Presidente, estamos en el artículo 61 y en la enmienda 30, del propio Grupo Vasco, que dice que el proyecto de ley debería establecer que corresponde a la autoridad medioambiental competente determinar las instalaciones a que se refiere el punto 1 del artículo 61, referido, a su vez, a la recepción de residuos.

Estamos en este caso en un supuesto en el que no podemos dar satisfacción al Grupo Vasco, por entender que estamos hablando de contaminación marítima, puesto que se refiere a petróleo, factorías químicas, petroquímicas, etcétera, y a sus posibles vertidos al mar y que la contaminación marítima, de conformidad con la Constitución y con el propio Estatuto Vasco, es una competencia exclusiva del Estado, que se ejerce en este supuesto a través de Marina Mercante.

Vamos a aceptar en los términos literales la enmienda 799, del Grupo del CDS, que propone la modificación de algunos contenidos sintácticos de la redacción del artículo 61.

Pasamos, señor Presidente, al artículo 62, en el que aceptamos parte de la enmienda signada con el número 800, del Grupo del CDS. Se trata de la supresión del segundo «afecten» en el segundo párrafo del punto 1 del artículo 62, de manera que el artículo diría: «Cuando las obras de dragado afecten a la seguridad de la navegación de los canales de entrada y salida a la zona de servicio portuaria o a la determinación de las zonas de fondeo...». Desaparece, por tanto, el segundo «afecten» que, como digo, consta en la línea tercera del párrafo segundo del punto 1 del artículo 62. A la hora de votar afirmativamente esta enmienda queda claro, pues cuál es el contenido general de la enmienda 800, a la que el Grupo Socialista dará su conformidad.

No podemos aceptar, por innecesaria, y lo voy a explicar con una cierta amplitud, la enmienda 279, presentada por el Grupo Catalán (Convergència i Unió). El contenido de la enmienda es razonable y sensato. Sin embargo, existe ya un Real Decreto —145/89, de 20 de enero— por el que se aprueba el reglamento nacional de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, y las acciones que será exigible poner en marcha en el supuesto de que se produzca alguno de los incidentes y riesgos contenidos en este Real Decreto. En la gestión o puesta en marcha de estas acciones y en todo su desarrollo está perfecta-

mente prevista la participación de las autoridades con competencias en la materia, lo cual incluye, como es obvio, a las comunidades autónomas. Se está desarrollando este criterio a satisfacción plena, no tenemos constancia de queja alguna y, por tanto, no nos parece preciso utilizar una norma de rango legal, como es una ley, para desarrollar, apuntalar o volver a insistir sobre algo que, por su propio contenido, está mejor establecido en un Real Decreto que en una norma de rango legal.

El artículo 63, señor Presidente, tiene la enmienda número 801, del Grupo Parlamentario del CDS. Mostramos nuestra conformidad al último contenido de la enmienda en lo que se refiere al texto que dice, en la cuarta línea del punto 3, sustituir la preposición «de» por la preposición «en», que será votado favorablemente por nuestro Grupo Parlamentario, aunque no el resto de la enmienda.

En el artículo 64 nos oponemos a la enmienda número 802, del Grupo Parlamentario del CDS, por entender que el régimen general aplicable en la gestión del dominio público marítimo terrestre regulado en esta Ley es el establecido en la legislación de costas, con las salvedades que se hacen constar en este Título II, aunque sin alterar —como pretende la enmienda número 802— sustancialmente los contenidos del régimen general establecido en la Ley de Costas.

El artículo 65 tiene la enmienda número 464, del Grupo Parlamentario Popular, que pretende suprimir la consideración que formula el artículo de que deben tenerse en cuenta en las reglas para la elaboración de los rescates las relativas a la posible obsolescencia tecnológica de la inversión efectuada y a su rentabilidad, porque ello modulará el valor de las obras e instalaciones no amortizadas. Hay que decir que los criterios generales de valoración de rescate están contenidos en la legislación de costas y que consideramos necesario establecer este supuesto de tener en cuenta la amortización técnica de la inversión efectuada para no encontrarnos en el supuesto de que el valor de rescate de alguna de las obras pudiera ser superior al valor real que en el mercado tuviese el bien en esos momentos, lo cual supondría una incoherencia al pagar por un bien que se rescata un valor superior al que tiene en el mercado, incluso en la propia contabilidad de la empresa.

La enmienda número 280 al artículo 66, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), la aceptamos. El último guión del punto 1, los servicios contra incendios, incluirlo en el penúltimo, de manera que diga: «los servicios de vigilancia, los servicios contra incendios, seguridad, policía y protección civil...», el resto igual, desapareciendo, por tanto, el último guión del punto 1 del artículo 66.

No aceptamos la enmienda número 465, del Grupo Parlamentario Popular, que pretende suprimir el practaje y el remolque portuario de los servicios portuarios. Esta enmienda, como es lógico, es producto de la diferente visión que el Grupo Parlamentario Popular tiene del espíritu central de la Ley, que es la gestión uni-

ficada de todos los servicios portuarios; es obvio que el remolque y el practicaaje son claramente servicios portuarios y, por tanto, deben ser, como tal, definidos en la Ley. Por supuesto, el mantenimiento de estos servicios, tal y como están concebidos en la Ley, igual que he dicho en otra enmienda anterior, no afecta a nuestro modesto entender, al principio de libre empresa, de libre mercado y al de libre competencia, ni conculca ningún principio fundamental.

No aceptamos la enmienda 803, del Grupo CDS, ni la 923, de Izquierda Unida, porque las inclusiones que ellos piden de tres nuevos guiones, si efectuasen una lectura correcta y atenta del punto 1 del artículo 66, verían que se encuentran suficientemente recogidas en la redacción actual del proyecto.

Aceptamos la enmienda 804, del Grupo CDS, en todos sus contenidos y no aceptamos la enmienda 128, del Grupo Mixto, porque vamos a suprimir el artículo 66.2, ya que se vuelve a repetir en el 67 y, por tanto, vamos a suprimirlo —y en el 67 tendremos en cuenta estas sugerencias— con base a la enmienda a la que nos vamos a referir posteriormente, que creo que era la anterior del CDS.

La enmienda 281, referida a señales marítimas, del Grupo Convergencia i Unió, no la vamos a admitir —hemos explicado suficientemente las razones por las que nos oponemos a esa supresión— ni la enmienda 925, de Izquierda Unida.

Aceptamos la 804, en la que se propone suprimir el apartado 2; es decir, la supresión del apartado 2 del artículo 66 se producirá en virtud de la aceptación del Grupo Socialista de la enmienda 804, del Grupo CDS, de la que también aceptamos que en el apartado 5 del artículo 66 se sustituya «se desarrollarán en régimen de» por «se regirán por las normas del Derecho privado», tal como dice la enmienda. Se acepta, por tanto, la enmienda 804 en sus contenidos literales y se rechaza la 926, de Izquierda Unida.

El régimen de prestación de los servicios portuarios está recogido en el artículo 67, y aquí sí aceptamos la enmienda 129, del Grupo Mixto, que trata de sustituir la expresión «mediante contrato» por la de «por cualquier procedimiento reconocido en las leyes». No aceptamos la enmienda 466 por las razones, muchas veces expuestas, de que atenta al espíritu fundamental de la Ley, sostenido y defendido por este grupo y no compartido por el grupo enmendante, y, por tanto, no aceptamos la enmienda 466 ni la 927, de Izquierda Unida. Sí aceptamos la 31, del Grupo Vasco, que incorpora realmente un mayor rigor conceptual al contenido del artículo 67.2, y no aceptamos la 805, del CDS, por cuestionar, como hacen otros grupos, las facultades de coordinación del sistema portuario en general que tiene el Ente Público Puertos del Estado.

Por lo que respecta al artículo 68, no aceptamos la enmienda 130, del Grupo Mixto, porque nos parece contrario al espíritu sustancial de la Ley el suprimir «los objetivos de rentabilidad global del conjunto del sistema portuario», porque son unos objetivos yo diría que,

como los del dominio público, inembargables, imprescriptibles e inalienables, de un ente que se constituye como empresa pública, pero como empresa. Por tanto, no me parece bien renunciar al objetivo de rentabilidad global del conjunto del sistema portuario, que habrá de articularse en objetivos intermedios de rentabilidad de cada uno de los componentes de ese sistema portuario, pero para los supuestos en que alguno de ellos no fuera rentable o tardase en entrar en rentabilidad, la Ley establece unos fondos de solidaridad que, manteniendo la rentabilidad del conjunto, permita a estos puertos que no lleguen de momento a situarse en espacios de rentabilidad económica a acceder a ella con la solidaridad del resto de los componentes del sistema portuario.

El mismo sentido tiene la enmienda 467, que tampoco vamos a aceptar, igual que la 468, que es más dura y pretende la supresión del punto 2 del artículo 68, que se refiere a las competencias del Ente Público Puertos del Estado.

Al artículo 69 —y voy terminando, señor Presidente— se ha presentado la enmienda 469, del Grupo Popular, que no vamos a aceptar porque nos parece razonable que las características, la cuantía y las condiciones de los cánones, que son precios públicos, sujetos por tanto a la Ley de Tasas y Precios Públicos, se fijen, como en la actualidad, por orden del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y no debe ser esta Ley el instrumento normativo que modifique esa situación «de facto» actual.

Nos sorprende la enmienda 131, del Grupo Mixto, que vamos a rechazar. Nos sorprende la supresión de la exigencia de canon por el ejercicio de actividades industriales comerciales. Termina diciendo la enmienda que se unifiquen en un sólo canon el de ocupación de espacios y el de actividades industriales.

Es preciso que la enmendante haga un ejercicio de aproximación a la realidad de los puertos, y comprenda que el canon de ocupación de los espacios es el mismo para todas las empresas, en virtud de la extensión de espacio portuario que ocupen, pero el valor añadido, la riqueza generada, los recursos económicos generados por las instalaciones que se asienten en esos espacios, son bien diferentes; por tanto, la componente industrial del canon debe ser considerada específicamente para cada una de las instalaciones que se pretendan implantar y no pueden englobarse de una manera tan lapidaria, como se afirma en la enmienda, de que se unifiquen en un sólo canon. Eso no es posible desde el mínimo conocimiento de la realidad portuaria de este país.

La enmienda 470, del Grupo Popular, pretende enmendar el título de la Sección 3.ª del Capítulo 2.º del Título II. Igualmente no estamos conformes con esa modificación por entender que las tarifas por servicios portuarios tienen carácter de precios privados, lo cual no les resta su condición de tarifas, sometidas, por tanto, a la normativa que he citado anteriormente.

El artículo 70 tiene una enmienda transaccional con la 32, del Grupo Vasco, y la 282, del Grupo de Convergencia i Unió. Renuncio a relatar el contenido de la enmienda, es del conocimiento de ambos grupos y creo sinceramente que se ajusta perfectamente a lo solicitado por ambos grupos en sus enmiendas.

El resto de las enmiendas no las podemos aceptar, queriendo indicar al Grupo Popular que su enmienda 471, cuando propone que la redacción del punto 2 sea: «La Administración titular del puerto establecerá las tarifas a percibir por los servicios portuarios en aquellos puertos no constituidos en autoridad portuaria», niega, de nuevo, la mayor. No es posible en este país, a partir de la promulgación de esta Ley, ningún puerto que no esté organizado con autoridad portuaria. Lo gestionará el Estado, lo gestionará la Comunidad Autónoma o quien tenga la competencia para ello; pero no es posible un sistema de organización portuaria distinto al establecido por esta Ley; por tanto, desde nuestra concepción de la Ley y la defensa que de la misma estamos haciendo, no es sostenible la pretensión de modificación del punto 2 del artículo 70, contenida en la enmienda 471 del Grupo Popular.

Creo que aparte de la transacción ofertada este artículo no tiene ninguna aceptación de enmiendas, lo cual acabo de verificar en estos momentos.

Pasamos al artículo 71, que es el de las exenciones del pago de las tarifas de los servicios portuarios. A este artículo, una primera enmienda, del Grupo Vasco (PNV), establece que la facultad que tiene el Ministerio de Obras Públicas, según el texto del proyecto que estamos discutiendo, de establecer exenciones o bonificaciones para actividades de relevante interés humanitario o social pueda ser también ejercida por las comunidades autónomas con competencia en materia de puertos.

La Ley —volvemos a decir— se refiere a los puertos del Estado. Es importante que los grupos nacionalistas entiendan definitivamente este ámbito territorial y competencial de la ley. Es importante, lo repetimos constantemente, que la ley se refiere a puertos de competencia del Estado y estaremos conformes, señor Vallejo, en que no tiene sentido que las comunidades autónomas ejerzan competencias de modificación en las tarifas de los servicios portuarios que, como hemos introducido anteriormente por una propia enmienda nuestra, se refiere a los prestados en los puertos de competencia estatal y se excluyen, por tanto, los que no cumplan esa condición.

A este artículo, señor Presidente, no hay ninguna otra enmienda aceptada, como tampoco en el artículo 72, donde el Grupo Popular vuelve a jugar con tarifas y precios. Ya hemos definido que son precios privados, lo cual no les quita su condición de ser también tarifas y estar sometidos, por tanto, a la Ley de tasas.

Al artículo 73, por último, hay una enmienda que yo creo supone una importante aproximación del Grupo Parlamentario Socialista a todas las presentadas por los grupos de oposición en relación con la consignación

de buques. El texto que ofertamos define, en su punto primero, lo que es un consignatario en términos que creo son bastante concordantes con los sostenidos por los grupos parlamentarios que enmiendan el contenido inicial del proyecto de Ley.

El segundo punto establece quién es el sujeto obligado al pago de las tarifas que sean aplicada por la autoridad portuaria o marítima, estableciendo que con carácter general está obligado al pago de la misma el consignatario que ha solicitado la consignación del buque. Si el buque no está consignado, el responsable es el capitán y si el buque no está consignado y el capitán tampoco hace frente a eso, en definitiva, el responsable es el buque, a través del naviero, el armador o el propietario del buque con carácter subsidiario.

El tercer punto establece una garantía para la administración portuaria del cobro de las liquidaciones que en cada momento efectúe por la prestación de sus servicios.

De manera que el consignatario de buques deberá consignar ante la entidad portuaria los avales suficientes para cubrir el riesgo económico que comporta los servicios cuya prestación solicita a la autoridad portuaria, estableciéndose, por último —también es un sentimiento general de la mayoría de los grupos— que el agente consignatario podrá renunciar a la consignación del buque y quedará exento de cualquier responsabilidad económica que tenga su origen en momento posterior a la renuncia fehaciente, pero no a aquellas que hayan generado algún tipo de responsabilidad económica en el espacio de tiempo que ha actuado y operado como tal consignatario del buque.

Nos parece que es una enmienda que se aproxima bastante a lo sostenido por el resto de los grupos y la transacción se ofrece con todas las formuladas al respecto.

Creo, señor Presidente, que al margen de esta enmienda transaccional no hay en este artículo ninguna otra enmienda que sea aceptada, en todo o en parte, por el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, entiendo la Mesa que las enmiendas 792, 799, 800 y 801 no se aceptan en su totalidad, sino que se presenta una transacción.

Si le parece a S. S., vamos a repasarlas. En la enmienda 792, del CDS, al artículo 54.5, ¿qué propone aceptar? ¿La parte final?

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Propongo aceptar lo que he dicho en mi intervención y lo que repite ahora el señor Presidente, que es el segundo párrafo de la enmienda: En la línea segunda, del párrafo segundo...

El señor **PRESIDENTE**: Entendemos que esta es una enmienda de transacción que tendrá que ser aceptada en su momento, porque si no es así, la enmienda se tiene que votar en su totalidad.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Se tiene que votar la enmienda en su totalidad; ¿no cabe votar el párrafo?

El señor **PRESIDENTE**: Veremos que dice después el Grupo del CDS. Eso en relación a la enmienda número 792.

En cuanto a la enmienda 799, al artículo 61, ocurre algo parecido, ¿no?

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: No, la enmienda número 799, al artículo 61, se acepta en su literalidad.

El señor **PRESIDENTE**: En su literalidad. Muchas gracias.

La enmienda número 800, al artículo 62, es de transacción, según ha dicho S. S.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: He dicho que sólo aceptamos suprimir el segundo «afecten».

Pensamos que podía ser considerada por parte de la Mesa como una enmienda técnica porque se produce una malsonancia idiomática que es fácilmente subsanable por la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, con la enmienda número 800 lo que ofrecen es una transacción.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Es una enmienda técnica que considero razonable.

El señor **PRESIDENTE**: De la enmienda número 801, al artículo 63, solamente aceptan lo que se refiere al apartado 3, no lo que se refiere al apartado 1.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Exactamente, en la cuarta línea del apartado 3 sustituir la preposición «de» por la preposición «en», que también pudiera ser entendida, si hay algún problema para el trámite formal de la misma, como una enmienda técnica que sugerimos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Finalmente, la enmienda transaccional al artículo 73 se ha presentado, en principio, como enmienda transaccional a la 285, pero parece que S. S. considera la transacción a todas las enmiendas presentadas al artículo.

Que diga cada grupo si lo considera o no. En principio aquí se presenta como transaccional a la enmienda número 285, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, es una circunstancia de la que no me he dado cuenta en la formulación manual de la misma enmienda. Cuando la presenté a los portavoces la semana pasada hacía constar que hacía transacción con todas las enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Con todas?

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Con todas las enmiendas de los grupos presentadas al artículo 73, que se refiere al papel del consignatario.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Creo que el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ha establecido claramente la diferencia de visión que existe entre la ley de puertos, que presenta el Grupo Parlamentario Socialista y la visión que, con las enmiendas que nosotros presentamos, tiene el Grupo Parlamentario Popular, como queda reflejado.

Considero que eso no es malo para este país, en absoluto. Creo que es positivo que en una Cámara legislativa como ésta haya diferentes opciones sobre un mismo modelo de puertos que es el que hoy presenta el Grupo Parlamentario Socialista.

No obstante, quisiera hacer algunas matizaciones a determinados comentarios que ha realizado el portavoz socialista en relación con algunas de nuestras enmiendas. Por ejemplo, la enmienda número 462, al artículo 58.2, que hace referencia a que las concesiones en los puertos son en precario, tengo que decirle que en modo alguno, tal y como está hoy en día la ley de puertos, en los terrenos ganados al mar se pueden realizar concesiones o en todo caso autorizaciones, serían en este caso, en precario, pero el resto son concesiones administrativas que están sujetas a un canon con revisión anual, bianual o cada tres años y en modo alguno son concesiones administrativas en precario. De ahí que nosotros consideramos que se debería suprimir que se impida la utilización de los espacios portuarios para actividades de mayor interés.

En nuestra enmienda número 463, coincidente con la 798 del CDS, nosotros decimos: ... «la previa inscripción en el censo establecido por la autoridad portuaria. El ejercicio de dichas actividades no estará sujeto a ningún canon. Para la inscripción en el censo sólo les será exigible el hallarse legalmente constituido y el estar al corriente de las obligaciones fiscales». Tal y como está hoy día.

Entendemos que para el tema de concesiones administrativas sea necesario establecer un pliego de condiciones básico diferencial, puesto que pliego de condiciones existe para la concesión de cualquier tipo de proyecto o para la concesión de cualquier otro tipo de obra que se realice dentro de las instalaciones portuarias, pero en modo alguno para que una persona se inscriba dentro de lo que es el censo oficial establecido por las autoridades portuarias. Desde nuestro punto de vista esta forma de ver, por el Grupo Parlamentario Socialista, que deba haber un pliego de condiciones específico para que estas personas cumplan en un momento determinado, da la sensación de que

se tiene cierta pretensión intervencionista, que nosotros venimos denunciando a la hora de promulgar esta ley, sin perjuicio de que, por supuesto, el Grupo Parlamentario Socialista lo entienda más adecuado al modelo que ellos proponen.

En la enmienda al artículo 65 entendemos que la Ley de Costas está muy clara y por ello consideramos que debe suprimirse el párrafo que continúa desde ...«debiendo tenerse en cuenta entre las reglas allí establecidas, además las relativas a la posible obsolescencia tecnológica de la inversión efectuada y su rentabilidad, que modularán el valor de las obras o instalaciones no amortizadas». Aquí no se habla de las mejoras. En cantidad de ocasiones, en las concesiones administrativas, lo que hacen los usuarios, lo que hacen los concesionarios, es mejorar las propias instalaciones portuarias, y en cantidad de ocasiones y en cantidad de casos se ha dado así hasta hoy, que los concesionarios no se ven obligados a cumplir una de la cláusulas que se les hace firmar en el momento de adjudicárseles una concesión administrativa, cual es que devuelvan las instalaciones en las mismas condiciones en la que se les cedieron, porque, por lo general tal y como está el ordenamiento portuario hoy día, cuando se les ceden están en unas condiciones nefastas, y cuando las devuelven unas instalaciones muy mejoradas, muy revalorizadas. Por eso entendemos que si está establecido hoy en día que el concesionario deberá devolver las concesiones administrativas (el terreno que se les ha cedido) en idénticas condiciones a las que se había otorgado la concesión y se es permisivo, desde el punto y hora en que esas concesiones mejoran lo que es una determinada parcela portuaria, nos parece excesivo hacer referencia, en el artículo 65, a todo aquello que puede ser negativo en cuanto a la concesión administrativa. Recalcamos que todo eso está perfectamente recogido en la Ley de Costas, como muy bien ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

En cuanto a nuestra enmienda 465, al artículo 66.1, ha dicho usted unas palabras muy claras que acepto totalmente y comparto con usted, que son la supresión del practicaje y el remolque portuario, porque quizá en eso estribe, precisamente, una de las diferencias más grandes entre el modelo portuario que el Grupo Parlamentario Socialista ofrece en este momento a la Cámara y el Grupo Parlamentario Popular tendría interés en que saliera de manera diferente, de la misma manera que la enmienda 466.

En cuanto a la enmienda 468, al artículo 68.2, pedimos que se suprima. Lo pedimos porque no creemos que deban estar entre las competencias del Ente Público los gastos de explotación, de conservación, de administración... Es decir, según la definición que ustedes han realizado en la ley con la creación del Ente Público —y más adelante se verá— los puertos tendrán que ser rentables, y los que no sean se verán beneficiados de aquellos beneficios —valga la redundancia—, que tengan otros puertos con mejores resultados anuales, lo que, desde nuestro punto de vista, es un grave per-

juicio para aquellos puertos —como hoy, por ejemplo, los autónomos que han demostrado suficientemente son rentables a todas luces, y que, en el futuro, con sus beneficios, tendrán que sufragar las deficiencias o déficit de otros puertos no rentables dentro del Ente Público Puertos del Estado y tengan que sufragar los gastos de los topes a los que éstos no lleguen. Por eso entendemos que dentro de esta propia ley estos apartados podrían suprimirse porque a lo mejor más adelante, en uno de los capítulos de este propio proyecto, nos encontramos con que habrá que volver a hacer referencia al artículo 68 de esta ley.

En cuanto a las revisiones de los cánones administrativos, artículo 69.1, nosotros proponemos la modificación que diga: «La ocupación y aprovechamiento del dominio público portuario en virtud de una concesión o autorización, devengará el correspondiente canon en favor de la autoridad portuaria.

La fijación del canon portuario y su revisión temporal deberán establecerse en el contrato concesional, manteniéndose, en todo caso, el equilibrio económico concesional.»

¿Qué quiere decirse con ello? Yo no veo recogido en ninguno de los puntos de esta ley lo que hoy día la actual Ley sí recoge, y es que los cánones serán revisables cada tres años, cada dos años o anualmente; es decir, fijar un plazo para la revisión de estos cánones. Que, dentro de la propia ley, se establezca que un concesionario no se pueda ver, de la noche a la mañana, despojado de su condición administrativa, sino que, por propia ley, se diga que su concesión administrativa será revisada con arreglo a la ley cada dos, cada tres, cada cuatro o cada cinco años. Nosotros entendemos que, en todo caso, quien devengue el correspondiente canon, lo hará en favor de la propia autoridad portuaria y no del organismo de Puertos del Estado.

Nuestro Grupo cree, señor García-Arreciado, que las enmiendas que hemos presentado al artículo 70.2, e incluso algunas de las enmiendas transaccionales propuestas por ustedes, evidentemente, mejoran el texto inicial de este proyecto. Me estoy refiriendo a las enmiendas transaccionales presentadas, por ejemplo, al artículo correspondiente a los consignatarios de buques, e incluso al apartado 2 del artículo 70 referido a las tarifas y servicios portuarios, volviendo otra vez a la diferencia que existe entre nuestro concepto de lo que deben ser precios en lugar de tarifas, aunque ése sea en realidad el vocablo utilizado para poder referirse a lo que, en el futuro, serán unos precios, puesto que serán sociedades privadas dependientes de un organismo público.

Nosotros entendemos que algunas de las enmiendas transaccionales mejoran el texto propuesto, al igual que también lo hacen otras enmiendas presentadas por el Grupo Socialista. Votaremos a favor de muchas de ellas, pero, desde luego, con el pleno convencimiento —que yo creo el Grupo Socialista también comparte— de que en este momento existe una clara diferencia entre lo que el Grupo Parlamentario Socialista, el Grupo del Go-

bierno, mantiene, y lo que el Grupo Parlamentario Popular, uno de los grupos de la oposición, sostiene en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Simplemente para anunciar la retirada por parte de nuestro grupo parlamentario de la enmienda número 282, al artículo 70, en beneficio de la transaccional presentada por el Grupo Socialista; así como de las enmiendas 283, 284 y 285, al artículo 73, también en beneficio de la transaccional que ha sido ofertada.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y a los solos efectos de fijar su posición respecto a las enmiendas tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Una vez que he tenido la oportunidad de oír al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, puesto que no he podido intervenir en el primer turno, observo que, el comentario que le merecen nuestras enmiendas es que tenemos discrepancias profundas en todo lo que significa la gestión pública o privada de los puertos y todo el articulado que se refiere a ello; al igual que seguimos manteniendo discrepancias sobre quién debe reglamentar y quién debe ordenar la señalización marítima.

En ese sentido, entiendo que no acepte la enmienda número 921, en la cual nosotros solicitamos que no fueran contenido del dominio público portuario los terrenos e instalaciones fijas de señalización marítima; así como también entiendo —desde esa discrepancia que mantenemos— que no acepte las enmiendas números 924, 925, 926, 927 y 928, en las cuales nosotros consideramos que los servicios portuarios deben ser prestados por las autoridades portuarias de forma directa, no de la forma que posibilita la actual redacción del proyecto de ley mediante contratos con terceros, y todas las consecuencias que se derivan de esta propuesta que hace el proyecto, que defiende el Grupo Socialista y que nosotros no compartimos.

Aceptamos la enmienda transaccional que se presenta a la enmienda 922, de nuestro Grupo, en el sentido de que se prohíban también los vertidos gaseosos contaminantes.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS y para fijar la posición respecto a las enmiendas transaccionales planteadas por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑON**: En primer lugar, señor Presidente, quiero excusarme por mi demora en incorporarme a la Comisión, debida a la tardanza del vuelo y a la congestionada circulación madrileña.

Por eso, no sé qué suerte han corrido nuestras enmiendas números 791, 793, 794, 795 y 796, puesto que llegué en el momento que el portavoz del Partido Socialista estaba exponiendo su opinión sobre la enmienda número 797.

Por tanto, me voy a referir a las enmiendas números 792, 800 y 801, que, según criterio manifestado por la Presidencia se debe entender hay transaccionales a las nuestras, por lo cual, al aceptarlas, retiramos nuestras enmiendas.

Asimismo, se retiran las enmiendas números 797 y 807, transaccionadas con el Grupo Socialista, que quedan aceptadas en su totalidad.

Respecto a determinadas indicaciones efectuadas por el Grupo Socialista al concretar las razones por las que nuestras enmiendas no han sido aceptadas, quiero decir que parece desprenderse de sus manifestaciones una falta de comprensión, por su parte, o una mala exposición, por la nuestra, respecto al texto que se ha ido ofreciendo en cada una de ellas.

Por ejemplo, respecto a la enmienda número 798, las actividades que no estarán sujetas a canon son exclusivamente las de subasta de pescado, no todas las actividades que allí se comprenden, como es lógico.

En la enmienda número 802, el tanteo y retracto debe marcarse de forma igual para todos. Por tanto, debería ser la que rige y se marca por el Código Civil, norma ya perfectamente conocida; no limitarse a una ley especial como es la Ley de Costas.

Hay otras enmiendas, en la que no entendemos la oposición manifestada por el Grupo Socialista, puesto que, por ejemplo, en la enmienda 805, al número 3 del artículo 67, mientras que el texto del proyecto dice que previo dictamen de Puertos del Estado, para que Puertos del Estado no tenga que emitir dictámenes continuamente consideramos que es mucho más lógico, dentro de los límites generales que establece Puertos del Estado. Lo otro parece como disminuir la categoría del Ente Público Puertos del Estado.

Otra enmienda que consideramos importante es la número 806, al número 2 del artículo 71, ya que, si bien la pretensión que se tiene respecto a establecer exenciones y bonificaciones, el carácter humanitario y social de éstas indudablemente deberían comportar una salida precisa para que se pudieran conceder, pero también es cierto que, tal y como está redactado de forma ambigua, se podrán conceder exenciones, está en punto totalmente contrapuesto con la Ley General Tributaria que en sus artículos 10, 14 y 15, se determina claramente que las exenciones y bonificaciones sólo podrán concederse por Ley y además tendrían que ser específicas, no pueden ser genéricas, como aquí se establece, que puede concederlas el Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Deseo manifestarle que el Grupo Socialista anuncia su voto a favor de la enmienda número 793.

Para fijar su posición, tiene la palabra el señor Vallejo, por el Grupo Vasco (PNV).

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Reiterando nuevamente que esta Ley no es de nuestro agrado, porque creemos que no es buena sino intervencionista —como hemos repetido en muchas ocasiones—, creemos es de difícil mejora, pero, en aras a esa posibilidad, nosotros aceptamos las transacciones que ofrece el Grupo Socialista a nuestra enmienda número 29, al párrafo segundo del apartado 1 del artículo 60, y también aceptamos la que se ofrece a nuestra enmienda número 32, al artículo 70.2, tomando nota que se acepta tal cual nuestra enmienda 31, al artículo 67.

Entrando en el apartado de obviedades, señor García-Arreciado, siempre estamos en lo mismo. Usted dice que como es obvio lo que dice nuestra enmienda número 33, para qué se va a poner. Nosotros pensamos que, precisamente por ser obvio, es bueno que se ponga, porque luego hay malas interpretaciones. Entendemos, precisamente por eso, que no debía de haber ningún inconveniente, ninguna susceptibilidad, en añadir esas obviedades, que muchas veces lo que harían es simplemente denotar que el Grupo Socialista tiene sensibilidad con los preceptos autonómicos. Esas razones muchas veces, aun siendo obvias, no dejan de tener importancia para nosotros. Esto sucede en múltiples ocasiones. Le recuerdo al señor García-Arreciado que sería bueno que en algunos casos se tuvieran en cuenta estas obviedades.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Les doy las gracias a todos los portavoces que han intervenido, porque entre todos estamos haciendo un esfuerzo importante por mejorar el proyecto de ley, que en definitiva es la obligación de esta Cámara y esa responsabilidad afecta no sólo a los grupos que no apoyan al Gobierno, sino también al Grupo que le apoya.

Creo que son sumamente satisfactorias las explicaciones que han dado los diferentes portavoces que han intervenido y les agradezco muy sinceramente que faciliten el trabajo de esta Cámara, no el del Grupo Parlamentario Socialista, sino el trabajo de todos en la relectura y en la mejora del proyecto de ley que nos ha sido remitido.

Quiero decir al portavoz del Grupo Popular que, desde mi concepción particular —y creo que es compartida por todos los ponentes del Grupo Socialista, yo diría que por el Grupo Socialista en pleno—, la visión que tiene el Grupo Popular sobre el proyecto de ley nos parece legítima y correcta. Es un modelo posible, como es posible el nuestro. De manera, que no seré yo ni el resto de los miembros de este Grupo los que nos manifestemos en términos descalificativos con la opción que defiende el Grupo enmendante. Vuelvo a decir que me parece absolutamente legítima, correcta y técnicamente adecuada a su visión del sistema portuario español y a su concepción del papel de la empresa y de la autonomía de la empresa dentro del Estado. Nos parece ab-

solutamente razonable lo que dicen y, por tanto, que defiendan las posiciones que les corresponden que, desde nuestro punto de vista, son absolutamente respetables.

Entrando en las enmiendas a las que ha vuelto a hacer referencia el portavoz del Grupo Popular, respecto a la 462, al artículo 58, estamos hablando de autorizaciones. Por tanto, el carácter precario solamente se predica en este artículo de las autorizaciones. Ya he explicado por qué en la legislación española —en la Ley de Costas, en la Ley de Aguas— las autorizaciones tienen una consideración distinta de las concesiones, que no son en precario, sino que se otorgan por un plazo fijo y con unas condiciones específicas. Se pueden revocar, pero con derecho a indemnización, si se modifica la norma por la que en su momento se otorgaron las concesiones. En este supuesto nos referimos a las autorizaciones y es cuerpo general del Derecho español la consideración de en precario de las autorizaciones, según he mencionado con anterioridad. Por tanto, este artículo no habla de las concesiones, que tienen el régimen legal con el que han sido otorgadas, ni se modifican ni mucho menos se convierten en autorizaciones.

En cuanto al artículo 59, también se ha vuelto a referir a la enmienda 463, en la que, como he explicado antes, se pide que el ejercicio de dichas actividades —todas las que relaciona el texto de su enmienda— no estén sometidas a canon y que para su inscripción en el Registro de actividades de la autoridad portuaria sólo les será exigible el hallarse legalmente constituidas y estar al corriente de obligaciones fiscales. Es una posición que respetamos, pero que no está en el sentido general del proyecto, que determina el establecimiento de unos pliegos de condiciones generales para las actividades que se desarrollen dentro del recinto portuario. Estos pliegos de condiciones, por las noticias que tenemos, son pedidos insistentemente por los usuarios-concesionarios de espacios de ámbito portuario para reglar y regular de mejor modo las actividades dentro del puerto. Por tanto, no descalificamos la enmienda y únicamente decimos que, en coherencia con el modelo de gestión portuaria que el proyecto defiende y nosotros sostenemos, será preciso que, además de estar legalmente constituido y al corriente de obligaciones fiscales, cumplan las especificaciones concretas que los pliegos de condiciones establezcan para esas actividades.

En el artículo 65 nos encontramos con el problema del rescate. Yo quisiera leer otra vez con calma, con el ponente del Grupo Popular, lo que dice este artículo. Viene a decir que, además de los criterios generales de valoración de rescate contenidos en la Ley de Costas, deben tenerse en cuenta las reglas relativas a la posible obsolescencia tecnológica de la inversión efectuada, sea la inicialmente prevista en el proyecto o la de consecuencia de modificaciones, de mejoras, etcétera; es decir, de acumulación de capital físico sobre esa concesión. Dichas reglas están perfectamente incluidas en

la redacción del proyecto, que habla de la necesidad de tener en cuenta la obsolescencia tecnológica de la inversión efectuada. No existe, por tanto, riesgo alguno de que quien tuvo una concesión con un proyecto valorado en dos mil millones de pesetas y que posteriormente ha mejorado o ha acondicionado por una cifra superior, esa cifra de inversión añadida quede fuera de la garantía que ofrece el proyecto de ley, en el sentido de que esa inversión también debe ser contemplada en su valor de amortización tecnológica en cada momento. Por tanto, no me parece que haya el riesgo que S. S. ha citado en la segunda intervención de que pudieran no tenerse en cuenta algunas inversiones importantes añadidas al proyecto inicial en base al cual se obtuvo la concesión administrativa.

En el artículo 66 vuelve a referirse S. S. a la supresión del practica y remolque. Le vuelvo a repetir lo que ya hemos dicho, que el sistema de gestión integral del sistema portuario y su gestión económica exige integrar en la autoridad gestora de esas tarifas, de la G-1 o de la que en cada caso proceda, todos los servicios portuarios susceptibles de aportar resultados económicos a la cuenta de explotación de ese puerto en concreto o del sistema portuario en general. Es obvio que tanto el servicio de practica y remolque generan unas tasas, unos ingresos, los cuales deben ser considerados como correspondientes a los servicios portuarios cuya definición se establece en el proyecto.

Su señoría insiste en la enmienda 468, que pretende la supresión del número 2 del artículo 68, diciendo que corresponde a puertos del Estado fijar para cada una de las autoridades portuarias tales objetivos, atendiendo a sus propias características y condicionamientos. Volvemos a tener una diferente visión del proyecto de ley, por cuanto que el número 1 del artículo 68 establece que los objetivos del sistema portuario y de la autoridad portuaria deben ser la rentabilidad global del conjunto del sistema portuario y de cada uno de los puertos. Alguien debe fijar cuáles son esos objetivos para la autoridad portuaria o para el conjunto del sistema portuario. Ese alguien se recoge en el número 2. Hay unos objetivos, que deben ser precisados, cuantificados y controlados, y es al Ente Público Puertos del Estado —artículos que ya hemos debatido y votado en esta Comisión— al que arrojan esa facultad.

En la enmienda presentada al artículo 69 dicen que la ocupación o aprovechamiento del dominio público portuario en virtud de una concesión o autorización devengará el correspondiente canon en favor de la autoridad portuaria. Ese número 1 de su enmienda sería absolutamente aceptable por nosotros, pero es que ustedes suprimen «... sin perjuicio de los que sean exigibles por otras administraciones competentes.» No es una enmienda tan blanca como la presenta S. S. en su segunda intervención, señalando que dicen lo mismo que dice el texto del proyecto de ley. No. Dicen lo mismo que dice el texto del proyecto de ley, en parte, y suprimen el inciso final de que otras administraciones

competentes pueden establecer también otras tasas u otras tarifas al respecto.

En cuanto al sistema de revisión de las tarifas, que en el proyecto no estaba realmente previsto, forma parte de la enmienda transaccional que ofrecemos al Grupo Vasco y a Convergencia i Unió, en la que se redacta un nuevo número 3 en el artículo 70, que establece cómo se revisan y actualizan con periodicidad anual las tarifas por los servicios portuarios.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Entiende esta Presidencia que el Grupo Popular retira las enmiendas 474 y 475. Ha dicho que estaba de acuerdo con la transacción, pero ¿las retiran o no?

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: No las retiramos, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

Dado que la señora Larrañaga ha vuelto a salir, no damos por retiradas sus enmiendas.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Que se den por defendidas, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Es que hay dos transacciones que afectan a sus enmiendas, y al no estar difícilmente se pueden plantear, pero no hay problema alguno para su tramitación.

Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, aunque no lo he anunciado, y dentro de las obviedades, retiramos nuestras enmiendas 29 y 32. He dicho que aceptaba la transaccional, por lo que lógicamente retiramos nuestras enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Así lo había entendido. Vamos a pasar a las votaciones.

Se someten a votación todas las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, que van desde la 461 a la 475, referidas a este Título II.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, nueve; en contra, 19; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a votar a continuación las enmiendas de Convergencia i Unió que van de la 279 a la 285, exceptuando las números 282, 283, 284 y 285, que han sido retiradas porque se han presentado transaccionales, y la 280, que se votará separadamente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, nueve; en contra, 19; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a pasar a votar las enmiendas 921 a 929, del

Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, exceptuada la 922, que ha sido objeto de transacción.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 19; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo CDS, los números 791 a 807, excepto las 792, 793, 797, 799, 800, 801, 804 y 807, que han sido objeto de transacciones.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 19; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar ahora las enmiendas del Grupo Vasco (PNV) números 27, 28, 30 y 33.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 19; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Señora Larrañaga, se han ofrecido transacciones a sus enmiendas 127 y 134. ¿Retira esas enmiendas? No hay ningún problema en que las mantenga o en que las retire. En cualquier caso se pueden tramitar perfectamente las transacciones.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Desconozco el texto de la transacción. Ruego al señor García-Arreciado que tenga a bien pasármelo.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: El texto de la transacción se le pasó la semana pasada, pero vuelvo a pasárselo ahora.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, para una cuestión de orden. Creo que ha quedado sin votar nuestra enmienda número 31.

El señor **PRESIDENTE**: Claro, porque va a ser objeto de votación separada; es una votación diferenciada. Se votará en su momento, señor Vallejo.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Señor Presidente, retiro las enmiendas 127 y 134.

El señor **PRESIDENTE**: Así pues, votamos las enmiendas de la señora Larrañaga comprendidas entre la 125 a la 134, exceptuando la 127 y la 134, que han sido objeto de transacción, y la 129, que será objeto de votación separada. Incluimos también las restantes enmiendas del Grupo Mixto, las de la señora Garmendia y de la señora Mendizábal.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 19; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a votar ahora artículo por artículo, con las mo-

dificaciones que haya que realizar. En primer lugar, el artículo 53, según el informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

En el artículo 54 hay una enmienda transaccional a la 792, del Grupo CDS. Esa enmienda transaccional significa aceptar la segunda parte de la enmienda, pero no la primera.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, no lo he entendido. Se refiere usted a una transaccional al artículo 54, pero ¿presentada por quién?

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista.

La enmienda 792, del Grupo CDS, tiene dos partes: una de supresión, que no es aceptada por el Grupo Socialista; y otra de modificación, que implica sustituir «para la» por «de» y «de extracción» por «extractiva». Son aceptadas las dos últimas propuestas, pero no la primera.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Desconocemos esa transaccional. No figura en nuestro expediente.

El señor **PRESIDENTE**: No ha sido presentado por escrito como transaccional, sino verbalmente. Las enmiendas que sólo se han aceptado en parte el señor García-Arreciado no las considera transaccionales. Así lo hemos hablado en el debate y esta Mesa lo ha aclarado en sucesivas ocasiones.

Votamos la referida enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos seguidamente el artículo 54, según el informe de la Ponencia, incluyendo estas modificaciones de la enmienda número 792.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos a votar la enmienda número 793, del Grupo Parlamentario de CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación el texto del artículo 55, según el informe de la Ponencia, incluyendo la enmienda del Grupo Parlamentario de CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos los artículos 56, 57 y 59 —puesto que el artículo 58 tiene una enmienda transaccional—, según el informe de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Votamos seguidamente la enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Socialista, a la enmienda número 797, del Grupo Parlamentario de CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos ahora el texto del artículo 58, según el informe de la Ponencia, incorporando la enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos la enmienda transaccional, en el artículo 60, a las enmiendas números 922, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya; a la enmienda número 29, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), y a la enmienda número 127, de la señora Larrañaga Galdós, del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Seguidamente votamos el texto del artículo 60, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de esta enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos la enmienda número 799, del Grupo Parlamentario de CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el artículo 61, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de esta enmienda.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos la enmienda transaccional a la 800, del CDS, que consiste en suprimir una palabra, pero no donde decía el CDS sino unos párrafos más atrás.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el artículo 62, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de esta enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

En el artículo 63 hay una enmienda transaccional a la 801, del CDS, que consiste en acoger solamente la parte que se refiere al apartado 3, no la que se refiere al apartado 1, que ha sido aceptada a trámite por dicho Grupo.

Votamos la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos el artículo 63, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de esa enmienda.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos los artículos 64 y 65, según el informe de la Ponencia.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, en el artículo 64 hay una enmienda del CDS, la 802, que me gustaría saber si ha sido retirada.

El señor **PRESIDENTE**: La 802 ha sido votada ya y rechazada.

Votamos los artículos 64 y 65, según el informe de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Vamos a votar la enmienda 280, del Grupo de Convergència i Unió, y la 804, del CDS. ¿Se pueden votar conjuntamente? (**Asentimiento**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.
Votamos el texto del artículo 66, según el informe de la Ponencia e incorporando estas dos enmiendas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, seis; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.
En el artículo 67 hay dos enmiendas, la 129, de la señora Larrañaga, y la 31, del Grupo Vasco (PNV). ¿Se pueden votar conjuntamente?

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Nosotros pedimos votación separada, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos, por tanto, la enmienda 129, de la señora Larrañaga.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 25; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Votamos la enmienda 31, del Grupo Vasco (PNV).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor 29; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Votamos el texto del artículo 67, incorporando las enmiendas números 129 y 31.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.
Pasamos a votar, según el informe de la Ponencia, el texto de los artículos 68, 69 71 y 72.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Pido votación separada del artículo 71.

El señor **PRESIDENTE**: En ese caso, votamos los artículos 68, 69 y 72.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.
Votamos ahora la enmienda transaccional del Grupo Socialista a la número 32 del Grupo Vasco (PNV), y a la 282 del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, ¿es posible pedir votación separada de la enmienda a los apartados 2 y 3 del artículo 70?

El señor **PRESIDENTE**: Creo que no, de no ser que el Grupo proponente de la transacción esté de acuerdo

en tramitarla separadamente. Es una enmienda transaccional, y, además, no hay artículo 70.3.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Hay un nuevo apartado 3 en el artículo 70.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: El Grupo Socialista no tiene inconveniente alguno en que SS. SS. voten, si es posible, reglamentariamente, en los términos que tengan por conveniente.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar la enmienda transaccional en sus propios términos, porque si dividimos las enmiendas tendrán dificultades luego los servicios de la Cámara para saber lo que hemos aprobado.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: No va a variar significativamente el voto general del artículo, de manera que obre como crea consecuente.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar la enmienda transaccional en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional.
Votamos el artículo 70, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de esta enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.
Votamos el artículo 71, según el informe de la Ponencia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.
Al artículo 73 hay una enmienda transaccional, que es un nuevo texto del artículo.

Vamos a votar esta enmienda transaccional y con ello habremos aprobado, en caso de ser aceptada, el texto nuevo de este artículo 70.3.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional del Grupo Socialista y, por tanto, el nuevo número 3 del artículo 70.

Pasamos a debatir el Título III, que comprende desde el artículo 74 hasta el 105 del informe de la Ponencia, no del texto inicial. Es decir, son los antiguos

artículos comprendidos entre el 74 y el 93 más la disposición adicional octava, que al ser trasladada de disposición adicional al articulado ha dado lugar a varios artículos nuevos, que son los que han hecho cambiar la numeración, lo cual va a introducir cierta confusión en el debate.

La previsión de la Mesa, en principio, es que votaremos todo este Título antes de irnos a comer, si es que podemos, a no ser que se haga una hora prohibitiva, en cuyo caso tendríamos que dejar para la tarde la votación. En principio, la idea es que, si SS. SS. colaboran con la Mesa, podamos votar antes de irnos a comer, aunque lo hagamos un poco tarde.

El señor Fernández de Mesa tiene la palabra.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO:** Entramos, señor Presidente, en el Título referido a la marina mercante, al que nuestro Grupo Parlamentario ha realizado ya, en innumerables oportunidades en que ha tenido ocasión, las críticas que considera oportunas, no en aras de criticar única y exclusivamente el texto presentado por el Grupo Parlamentario Socialista, sino por creer que la marina mercante y su tratamiento deberían tener una mayor cobertura para relanzar el sector, hecho que, por otra parte, buscan todos los sectores dependientes de él. Habría que tener en cuenta que la organización portuaria depende directamente del tráfico marítimo español. Es decir, los puertos, la organización portuaria, tiene su razón de ser en virtud del mayor o menor tráfico marítimo y movimiento de mercancías que puedan existir.

Consideráramos que estaban escasamente recogidas cuáles pueden ser las verdaderas necesidades de este sector para un auténtico relanzamiento y, sin embargo, entendíamos que se podía reducir el texto de la ley a una simple ordenación del tráfico marítimo dentro de los organismos portuarios.

Voy a defender muy por encima nuestras enmiendas, porque están suficientemente explicadas en las justificaciones respectivas. Al artículo 74.2, la enmienda 476 contiene la siguiente redacción: «La tutela de la seguridad de la navegación en lo referente a los buques y otros elementos fijos o flotantes».

La enmienda número 477, al artículo 74.3, es de supresión.

La enmienda número 478, al artículo 74.5 es de modificación, pues estimamos que crear las condiciones para la existencia y desarrollo de los servicios de transporte marítimo se adecua a la realidad, porque, además, la existencia es un contrasentido en un modelo liberal.

La enmienda número 479, al artículo 77, propone sustituir la denominación del artículo por la siguiente: «Tripulaciones de los buques» en lugar de «Dotaciones», porque estimamos que la palabra «dotación» siempre se ha utilizado para el personal embarcado en buques de la Armada, y es la acepción que figura en el Diccionario de la Real Academia de la Lengua.

La enmienda número 480, al artículo 77, 5ª línea, solicita que se suprima la expresión: «Y del buque tenien-

do en cuenta sus características técnicas y de explotación».

La enmienda 481, al artículo 79.2 —a pesar de que existe una transaccional del Grupo Parlamentario Socialista, que analizaremos con detenimiento—, propugna que donde dice: «o deriven de disposición legal o reglamentaria salvo que se hubiere obtenido la autorización del correspondiente acreedor», diga: «salvo que se hubiere obtenido la autorización del correspondiente acreedor hipotecario». Entendemos que las empresas navieras españolas podrán exportar libremente en los buques civiles españoles —según se dice en el punto segundo— de su propiedad. No obstante, creemos que cuando sobre ellos —y esto puede ser una rectificación a la enmienda transaccional ofrecida por el Grupo Parlamentario Socialista— existan cargas o gravámenes de créditos marítimos privilegiados, reconocidos en la legislación vigente e inscritos en el Registro mercantil, podrá exigirse en el procedimiento de autorización administrativa el consentimiento del acreedor o bien que el armador consigne el importe del crédito en la forma prevenida de los artículos 1177 y 1180 del Código Civil. Reglamentariamente se determinará el procedimiento administrativo para tramitar la autorización de baja por exportación.

Tiene su justificación porque estimamos que el comercio de exportación se rige por el principio de libertad comercial, de acuerdo con el artículo 38 de la Constitución, salvo las indicaciones establecidas en el Real Decreto-ley de 27 de diciembre, de 1985. Este régimen podrá tener excepciones a través del régimen de autorización administrativa, pero el único título para esta restricción es la mejor garantía de los posibles acreedores de las empresas navieras. Un detalle más amplio del régimen internacional reconocido aparece en la justificación que más adelante daremos.

Entendemos que la operación de exportación no puede quedar condicionada fuera de lo que aparezca inscrito en el Registro mercantil y, por tanto, los créditos marítimos privilegiados no inscritos pueden seguir al buque, pero no impedir la exportación de éste.

Finalmente, y en cuanto al trámite de la exportación, ya está establecido en la legislación vigente. En consecuencia, lo que puede quedar sujeto a una reglamentación posterior es el proceso de autorización para que se de la baja en el Registro al buque o para determinar las responsabilidades que quedaran a la empresa naviera, en el caso de que alguna circunstancia requiriera la subsanación consiguiente.

En la enmienda número 482 al artículo 79.6 nuevo, que se refiere al comercio exterior de buques, proponemos añadir el siguiente texto a su apartado 6: «La importación de buques estará exenta del pago de derechos arancelarios», pues consideramos que es práctica habitual en la mayoría de los países la exención de derechos arancelarios a la exportación de buques.

En la enmienda número 483, al artículo 80, proponemos una redacción diferente de acuerdo con el Reglamento de la Comunidad Europea 3921/1991, de 31 de

diciembre, que ha internacionalizado estos tráficos para las empresas establecidas dentro de la propia Comunidad a partir del día 1 de enero de 1993. De ahí que solicitemos la redacción de que la navegación interior con finalidad mercantil queda reservada a los buques mercantes y comunitarios. Podrá autorizarse contratación de buques mercantes de países no comunitarios cuando sea imprescindible.

Mantenemos enmiendas a los artículos 81.1, 81.2 y 81.3. La número 484, al artículo 81.1, propugna que donde dice: «en aquellos servicios de navegación interior... de continuidad y regularidad», diga: «en aquellos servicios de navegación interior con la finalidad de garantizar su prestación, bajo condiciones de continuidad y regularidad, siempre que existan causas de utilidad pública o interés social declarados por acuerdo del Consejo de Ministros». Es interesante precisar los motivos por los que pueden establecerse obligaciones de un servicio público. Los otros son de carácter semántico.

Al artículo 81.2 proponemos una enmienda de carácter semántico. Donde dice «podrán, en su caso, dar», debe decir «darán». En el artículo 81.3, donde dice: «podrán dar derecho», debe decir «darán derecho».

Al artículo 82.1, primer párrafo, proponemos la siguiente modificación: añadir «y a los comunitarios», porque debe adecuarse a la normativa comunitaria que entrará en vigor próximamente y que consideramos prioritaria a la hora de tener en cuenta cada uno de los artículos de esta nueva ley de puertos, para no tener que hacer ningún tipo de rectificación en una ley que probablemente entre en vigor en tiempo cercano. Probablemente a nadie le interese enmendar una ley a partir del 1 de enero de 1993 porque así lo determinan las autoridades comunitarias.

Proponemos igualmente la supresión del artículo 82.2, a partir del primer punto y seguido, porque creemos que sujetar a la autorización administrativa la navegación regular de cabotaje, cuando la Comunidad Europea la liberaliza, es un contrasentido, de acuerdo con nuestra participación y aceptación de las normas de la Comunidad Europea.

Al artículo 82.3 pretendemos añadir, al final: «siempre que existan causas de utilidad pública o interés social», por coherencia con el resto de las enmiendas.

Al artículo 82.4 proponemos que, donde dice: «podrán, en su caso, dar», diga: «darán», de acuerdo con las enmiendas anteriores.

En el artículo 84.1, párrafo primero, estimamos que donde dice: «las empresas navieras que ... conferencias marítimas», debe decir: «las empresas navieras que realicen servicios de línea regular podrán establecer conferencias de fletes u otros acuerdos entre ellas», puesto que de la redacción del texto parece desprenderse que los acuerdos entre las empresas navieras de línea regular se llamarán conferencias marítimas, y ello no es así. Además, es incorrecta la expresión «conferencias marítimas» y la apropiada es la de conferencia de fletes, término que se viene utilizando actualmente, y des-

de hace muchos años, en el concierto marítimo internacional.

Al artículo 84.2 proponemos una modificación. Cuando dice: «podrán constituir organizaciones denominadas consejos de usuarios», debe decir «podrán constituir consejos de usuarios u otras organizaciones». Solicitamos la supresión del artículo 85, de acuerdo con nuestra concepción de una Ley de puertos.

Solicitamos asimismo la modificación del primer párrafo del artículo 86. Proponemos que diga: «De acuerdo con las directrices emanadas del Gobierno y en el ámbito de lo dispuesto en el artículo 74, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercerá la ordenación general de la navegación marítima, de la señalización marítima y de la actividad de la flota civil, y en especial las siguientes competencias». Entendemos que esta redacción mejora técnicamente la actual.

Proponemos una modificación al artículo 86.5, párrafo segundo. Donde dice: «pudiendo percibir», debe decir «percibiendo». Igualmente, proponemos una modificación al artículo 86.6, párrafo tercero. Donde dice: «podrá convenir», debe decir: «convendrá».

Pedimos la supresión del apartado 8 del artículo 86, y en cuanto al artículo 86.10 proponemos la adición de un nuevo apartado c), con el siguiente texto: «La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las señales marítimas.»

Por lo que se refiere al artículo 87.2, proponemos que donde dice: «operaciones de búsqueda, salvamento y lucha contra la contaminación marítima», diga: «operaciones de búsqueda y salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación», pues entendemos que la búsqueda y salvamento corresponden a la vida humana y que la lucha debe ir dirigida contra la contaminación.

Al artículo 86.3, segundo párrafo, proponemos una modificación, cual es la de que donde dice: «podrá contar con la colaboración ...», diga «contará con la colaboración».

Proponemos una modificación al artículo 87.4, último párrafo. Donde dice: «Su composición y funciones se determinarán reglamentariamente», debería decir: «Su composición, funciones y financiación se determinarán reglamentariamente».

En el artículo 88.2 proponemos suprimir el inciso: «En los puertos en que no existan consejos de navegación y puerto».

Al artículo 88.3 presentamos una enmienda de modificación. Así, en lugar de decir «El capitán marítimo ejercerá entre otras las siguientes funciones», debe decir: «El capitán marítimo ejercerá las siguientes funciones»; no «entre otras», puesto que esta expresión siempre deja manga ancha para poder hacer lo que, a la postre, se pretenda.

También proponemos una enmienda de adición al artículo 88.3 con la creación de un nuevo apartado h) que diría lo siguiente: «Inspeccionar el funcionamiento de las señales marítimas en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas cuyo control se les asig-

ne, denunciando los problemas detectados a éstas, como responsables de su funcionamiento y mantenimiento para su conexión». Entendemos que esto supone una mejora técnica.

Por lo que se refiere al artículo 89, proponemos la modificación del guión relativo al Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil, al que sólo se hace referencia en cuanto al Grupo A), porque también debe recoger el Grupo B), al que se refiere el artículo 25 de la Ley 30/1984, de 2 de agosto.

También creemos que en el mismo debe integrarse el Cuerpo de Técnicos de Mecánicos de Señales Marítimas en el Grupo C), puesto que ello supondría, en primer lugar, aparte de una mejora técnica, una estructuración de este organismo mucho más amplia al no limitarse tan sólo al Grupo A); y, en segundo lugar, que los técnicos mecánicos de señales marítimas, pertenecientes al Grupo C), dependan de Marina Mercante, de ayudas a la navegación, como es lógico, y no que estén adscritos al organismo portuario; aspiración presentada por este Grupo en innumerables ocasiones.

Proponemos una enmienda de modificación al artículo 90, en su apartado 1, porque creemos que por practica se entiende el servicio de asesoramiento a los capitanes de buques y artefactos flotantes para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste, en condiciones de seguridad y en los términos que se establezcan en el Reglamento General de Practica.

Pedimos también la modificación del apartado 3 de este artículo 90. La redacción que proponemos es la siguiente:

«En todo caso, los prácticos de puerto deberán tener la máxima capacitación, independencia profesional y experiencia local, debidamente constatadas por la Administración marítima y reguladas por el Reglamento General de Practica». Es una mejora técnica, no sólo desde el punto de vista de la redacción, sino también de lo que será la oferta del servicio de practica a los usuarios de puertos en el momento en que se decidan a entrar en una determinada bahía.

Estimamos que la experiencia local es fundamental, puesto que no es suficiente la titulación de capitán de la Marina Mercante para realizar un servicio de practica en un puerto determinado. Sus señorías saben perfectamente —y en este caso concreto, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista— la diferencia que puede haber entre las rías o los puertos de Pontevedra, Cádiz, Vigo, Barcelona, o de cualquier otra ciudad de España que tenga un puerto, puesto que, si bien los accidentes que se han producido en determinados puertos no han sido debidos única y exclusivamente a la inexperiencia de determinados prácticos, un mayor conocimiento de lo que es el fondo marino e incluso de las condiciones meteorológicas a la entrada y salida de cualquiera de los puertos, puede ayudar, así como también puede hacerlo el que exista una determinada experiencia local.

En cuanto al artículo 90, apartado 6, punto a), entendemos que debe ser modificado, pasando al apartado 5, que diría lo siguiente: «5. Corresponderá a la Administración marítima, en todo caso: a) La determinación de la necesidad de la existencia en un puerto de servicio de practica, así como la obligatoriedad de su utilización y de las condiciones técnicas con que dicho servicio debe ser prestado, por razones de seguridad marítima, oída la Administración portuaria competente y la organización que en el que ámbito estatal represente profesionalmente a los portuarios».

También añadiríamos un apartado d) a este artículo 90, que diría lo siguiente: «La convocatoria de las plazas vacantes de prácticos, a medida que se vayan produciendo».

En cuanto al artículo 91, proponemos una enmienda de modificación, que diría: «Los servicios de practica serán retribuidos directamente por los usuarios mediante tarifas máximas establecidas en cada puerto, de acuerdo con una fórmula general que, comprendiendo la estructura total de costes que afecten al servicio, será aprobada por la Administración Marítima. Las tarifas deberán establecerse y revisarse de forma que sean suficientes para un buen mantenimiento del servicio».

Al artículo 92 tenemos presentada una enmienda de modificación, la número 511, en la que se propone sustituir el texto por el siguiente: «los prácticos serán responsables respecto a los daños y perjuicios resultantes de su propio dolo o culpa». Es una mejora técnica que debe ser atendida.

Señor Presidente, ahora no sé hasta dónde se debe seguir discutiendo el actual Título, o si debemos continuar hasta la enmienda número 520, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, al artículo 104.

El señor **PRESIDENTE**: Hasta la enmienda número 511.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Hasta la enmienda 511, que es la que acabo de defender. Por lo tanto, la enmienda número 512, que entraría en el artículo 94, será objeto de discusión posterior.

El señor **PRESIDENTE**: La única observación que le haría es que la terminología que vamos a utilizar en las votaciones es la del articulado del informe de la Ponencia, no del proyecto que es el que S. S. está utilizando.

Tiene la palabra el señor Recoder, para defender las enmiendas de Convergencia i Unió números 286 a 325, más las 351, 352 y 353.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: La primera de nuestras enmiendas a este Título III se refiere al artículo 74. Pretende incorporar en este artículo que trata de los objetivos de la política de la Marina Mercante, la siguiente frase: «y sin perjuicio de las que puedan corresponder al resto de las Administraciones públicas, a la consecución de los siguientes objetivos». Se entiende competencia.

El sentido de esta enmienda es el de respetar el marco competencial autonómico en materia de protección civil, criterio que ya ha sido defendido en otras enmiendas de este Grupo Parlamentario a artículos anteriores. Concretamente, se fundamenta en el hecho de que el artículo 149.1 de la Constitución otorga, junto a las competencias exclusivas del Estado, competencias compartidas a las comunidades autónomas en materia de protección civil, como en el caso del apartado 29 de este artículo 149.1.

Estas competencias en favor de las comunidades autónomas han sido ratificadas en diversas sentencias del Tribunal Constitucional, concretamente las sentencias relativas a la Ley 2/1985, de Protección Civil, y las dos sentencias sobre la Ley y el Reglamento de Costas.

En relación con la Ley de Costas, por lo que se refiere al salvamento, el Tribunal Constitucional recoge en sus comentarios al artículo 110, apartado i) de esta Ley de Costas lo siguiente: El Gobierno vasco impugna también la atribución a la Administración del Estado de las facultades necesarias para la elaboración y aprobación de normas sobre seguridad humana en lugares de baño, que considera propia como inscribible dentro del ámbito de la protección civil. El Tribunal Constitucional sigue diciendo que, en efecto, estas normas afectan directamente al uso común del dominio público cuya regulación es competencia estatal, pero que, al mismo tiempo, pueden encuadrarse de acuerdo con su contenido en el título que el Gobierno vasco invoca.

Por lo tanto, ha de entenderse que se trata de competencias concurrentes y que las normas estatales han de ser entendidas como el mínimo indispensable que la Comunidad Autónoma pueda ampliar para mayor garantía de los usuarios. Entendido en esos términos, el precepto no es contrario a la Constitución.

Por tanto, señor Presidente, al recoger las competencias que se atribuyen a la Marina Mercante y en cuanto éstas se conciben como exclusiva estatal, hay que dejar a salvo las competencias autónomas.

Nuestro Grupo ha presentado también otras enmiendas a este artículo 74, concretamente el apartado 3, bis a) nuevo; el apartado 3, bis b) nuevo; el punto 7 nuevo; así como un punto 8 también nuevo al citado artículo 74. Todas estas enmiendas se refieren a la prestación de los servicios de señalización marítima y voy a obviar una defensa más pormenorizada de las mismas en tanto en cuanto ya ha sido expuesta en la defensa de enmiendas anteriores, también de este Grupo.

En cuanto a la enmienda al artículo 74, pretende la creación de un nuevo punto 9 que introduzca como objetivos de la política de Marina Mercante «la promoción y protección de la salud y seguridad en el trabajo marítimo». Esta enmienda se fundamenta no sólo en la previsión constitucional, que establece como obligaciones de los poderes públicos el fomento y protección de la salud pública y de la seguridad e higiene en el trabajo, sino en la propia Ley 14/1986, General de Sanidad, que en sus artículos 21 y 22 hace un especial énfasis en lo que se denomina en la propia Ley General de la

Sanidad «salud integral del trabajador», y también en diversos instrumentos jurídicos internacionales, ratificados por España, sobre dicha materia. Concretamente, la Carta Social Europea y múltiples recomendaciones y convenios de la Organización Internacional del Trabajo, ratificados, repito, por España. Por ejemplo, el Convenio 134, sobre prevención de accidentes de la gente del mar o el Convenio 164, de recentísima publicación, sobre protección de la salud de la gente del mar.

Paso al artículo 79, al que nuestro Grupo Parlamentario ha presentado una única enmienda al apartado 2. Esta enmienda pretende la modificación de dicho punto con una nueva redacción que diga lo siguiente: «Las empresas navieras españolas podrán exportar libremente los buques mercantes españoles de su propiedad. Sin embargo, los buques que soporten cargas y gravámenes inscritos en el Registro Mercantil sólo podrán ser exportados previa autorización del correspondiente acreedor».

Esta enmienda se basa en el hecho de que la naturaleza jurídica del buque es de cosa mueble, lo que implica que no puede ser titular de derechos y obligaciones. La única excepción a esa calificación de cosa mueble viene impuesta a efectos de la hipoteca, donde se concibe como bien inmueble. Es sabido que, mediante escritura pública y la inscripción en el Registro Mercantil, se puede constituir hipoteca sobre un buque. La hipoteca es, por tanto, la única carga o gravamen del buque que ha de ser inscrita necesariamente en un registro público. En el caso de la hipoteca, como decía, la inscripción en el Registro Mercantil tiene carácter constitutivo.

En la normativa vigente, concretamente en la Ley de Hipoteca Naval, que es una Ley —no lo olvidemos— de finales del siglo pasado, del año 1893, se contempla la prohibición de exportar un buque sobre el que pese carga o gravamen y siempre que no se obtenga el consentimiento del acreedor hipotecario. Sin embargo, este precepto tiene su razón no en una medida de defensa del acreedor, sino en la prohibición que la legislación vigente en aquel momento establecía de vender buques nacionales a armadores extranjeros. A este respecto cabe señalar que el Convenio internacional sobre hipotecas y privilegios marítimos de Bruselas, del año 1926, ratificado por España —si no recuerdo mal— en el año 1939, señala que las hipotecas sobre buques, constituidas regularmente según las leyes del Estado contratante al que el buque pertenece e inscritas en un registro público, serán consideradas como válidas y respetadas en todos los demás países contratantes. Sin embargo, también es cierto que el Derecho marítimo ha otorgado un trato de favor a los denominados créditos marítimos, otorgándoles un cierto carácter real que les dota de preferencia sobre otros créditos. Así, determinados acreedores de naviero, dentro de ciertos límites, pueden perseguir y ejecutar al buque, con independencia de una transferencia de titularidad del mismo y, además, gozan de preferencia sobre otros acreedores. La exis-

tencia de estos privilegios marítimos no está condicionada a la anotación o inscripción, como es el caso de la hipoteca sobre el buque. Ello implica que no son oponibles frente a tercero los hechos que no estén inscritos.

El Convenio de Bruselas de 1926, que citaba, establece una serie de créditos privilegiados sobre el buque, consecuencia de deudas de la empresa con conceptos tasados en dicho Convenio. Lo que hace el Convenio es otorgar a estos acreedores un método especial de defensa de sus intereses, y así estos créditos se mantienen, aun cuando el buque cambie de propietario. En este sentido, el artículo 8 del Convenio establece que los créditos privilegiados siguen al buque, aunque cambie de dueño. Por lo tanto, la defensa de los poseedores de cargas o gravámenes, nunca sobre el buque sino sobre la empresa propietaria, ya está considerada como un crédito privilegiado en la propia ley. De ahí que nuestro grupo considere innecesaria la intervención del Estado en la defensa del acreedor, prohibiendo incluso la exportación del buque, como se pretende incluir en el proyecto de ley.

Este tratamiento es novedoso en la legislación comparada, ya que no hay ningún Estado que incluya una prohibición de este tipo. Además, una disposición como la que se contiene en este artículo del proyecto nosotros entendemos que va en contra de la normativa interna de origen comunitario. Concretamente, el artículo 34 del Tratado de Roma prohíbe las restricciones a las exportaciones de bienes y mercancías entre los Estados miembros, así como todas las medidas de efecto equivalente. Y está claro que en este caso estamos ante una medida que fija expresamente una restricción a la exportación.

En definitiva, señor Presidente, y por razones de seguridad jurídica, entendemos que únicamente debe constituir un obstáculo a la salida del buque del registro aquellas cargas que figuren inscritas en el Registro Mercantil, y siempre que, existiendo la misma, el acreedor registral no hubiera aceptado el cambio de inscripción del buque en un nuevo registro. En caso contrario, es decir, de mantenerse esa exigencia, habría que convocar pública y notoriamente a todos los posibles acreedores cada vez que se solicitara la exportación de un buque español.

Por otra parte, no tiene sentido pretender la defensa de los intereses de los posibles acreedores por medio del presente proyecto, ya que existen mecanismos de defensa en favor de los mismos establecidos en disposiciones normativas específicas vigentes en la actualidad, como es el caso del nuevo Reglamento general de recaudación de la Seguridad Social, que ya establece que todos los bienes del deudor están afectos al pago de las deudas contraídas con este organismo.

En cuanto a la enmienda al número 1, del artículo 80, que pretende incluir la frase: «Lo dispuesto en los párrafos anteriores se entenderá, sin perjuicio de lo establecido en la normativa de origen comunitario», es porque este precepto reserva la navegación interior a

los buques españoles o, en defecto de éstos, a buques extranjeros empleados por empresas españolas, cuando el Reglamento comunitario 3921/1991, de 31 de diciembre, ha liberalizado esos tráficó para las empresas establecidas en la Comunidad Europea a partir del 1 de enero de 1993, por lo que entendemos que se tendría que incluir esa salvaguarda en el proyecto.

Respecto a la enmienda al número 2, de este artículo 80, pretende introducir al final la frase «... que reglamentariamente se determine por las administraciones competentes». Ello en coherencia con la actual distribución competencial establecida en esta materia, es decir, en el régimen de navegación interior.

Al artículo 81 hemos presentado una única enmienda al número 2, que introduce el criterio de suficiencia en la compensaciones económicas que prevé dicho número.

Pasando al artículo 82, que hace referencia a la denominada navegación de cabotaje, hemos presentado una enmienda al número 2 que pretende especificar los supuestos que se engloban dentro del concepto de navegación de cabotaje, y una segunda, alternativa a la anterior, también de modificación de ese número 2, que pretendería dejar el cabotaje como régimen libre y no reservado al pabellón español, en la medida en que los otros Estados comunitarios apliquen la reciprocidad. Entendemos que la reserva a los nacionales es una tradición prohibicionista, que, entre otras razones, ha sido la causa de la defectuosa calidad del servicio de cabotaje en nuestro país. Por ello, la cita en la expresión final del número 2 de este artículo 82 es innecesaria, ya que la libre concurrencia es obligada en España y en la Comunidad, y las condiciones de regularidad, estabilidad, publicidad y eficiencia que allí se exigen son obvias y entendemos que, si no se dieran, ese servicio no sería aceptable.

También hemos presentado una enmienda al número 1, del artículo 83, que pretende aplicar los supuestos en que, debido a situaciones atentatorias, el Gobierno pueda adoptar las medidas necesarias para la defensa de los intereses estatales en conflicto.

Hay otra enmienda al artículo 83 referente también al tema de señalización marítima, y por ello voy a obviar una defensa más extensa.

La enmienda al número 8, del artículo 86, se presenta en coherencia con lo establecido en el número 4 de ese mismo artículo, que establece el otorgamiento, por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una comunidad autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales. Pues bien, en este número 8, que hace referencia al régimen tarifario y que se incluye como competencia, en todos los casos, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pretendemos nosotros que se exceptúen aquellos servicios de competencias

atribuidas a otras administraciones distintas de la central del Estado.

En cuanto a la enmienda al número 9, de este artículo 86, pretende la delimitación del alcance de la competencia en cuanto al registro y control de personal marítimo civil y la composición de las tripulaciones, estableciendo que esa competencia se limita a la composición mínima de las tripulaciones de los buques civiles a efectos de seguridad.

La enmienda al número 10, c), del artículo 86, también hace referencia a la señalización marítima, y por ello voy a obviar su defensa.

Asimismo, tenemos una enmienda que pretende la adición de un nuevo párrafo al final del artículo 86, que diga lo siguiente:

«Las competencias establecidas en los apartados 1, 2, 5, en lo relativo a las inspecciones de seguridad, y 6, se entenderán sin perjuicio de las que correspondan a las comunidades autónomas en materia de protección civil y salvamento marítimo, de acuerdo con sus estatutos». Esta enmienda es coherente con otras anteriores, por lo que voy a obviar su defensa.

Paso ya al artículo 87, número 2, al que tenemos una primera enmienda que pretende evitar la diversificación de los planes y sistemas operativos en materia de salvamento marítimo, mediante su integración en el sistema de Protección Civil, y ello por razones de eficacia.

También tenemos otra enmienda a este artículo 87.2, alternativa con la anterior, que propone que la aprobación del plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de la lucha contra la contaminación del medio marítimo, se realice previa consulta con las comunidades autónomas limítrofes al litoral, en coherencia con el principio de coordinación que establece el propio número 1 de este mismo artículo.

En cuanto a la enmienda al primero de los objetivos del plan de salvamento, que se incluye en este artículo 87.2, tiene su sentido en el hecho de establecer que las facultades de coordinación de la Administración central han de ir referidas sólo a los supuestos de interés estatal y eliminar la mención de la naturaleza de los centros coordinadores que establece el proyecto de ley.

Respecto a la enmienda al número 3, del artículo 87, tiene su base en que nuestro Grupo entiende que en la redacción actual de este apartado no se respetan las competencias autonómicas en la materia, porque el salvamento marítimo ha de ser objeto de un plan especial, según la normativa de estos planes, en la legislación de Protección Civil.

Pasando ya al artículo 88, la primera enmienda se refiere al apartado 3, letra g), que establece la salvaguarda de las competencias de las comunidades autónomas en la materia.

Voy a obviar su defensa en cuanto es coherente con enmiendas anteriores de este Grupo Parlamentario. Asimismo tampoco defenderé las enmiendas referidas a los apartados 3, letra h), y 3, letra i), que hacen referen-

cia al tema de señalización marítima, ya concurrente en otras enmiendas de este mismo Grupo Parlamentario.

En cuanto a la enmienda al artículo 88.4, es de adición de un nuevo párrafo que debería decir lo siguiente: «En los puertos de competencia de las comunidades autónomas, la administración portuaria y la capitania marítima coordinarán las actuaciones para el cumplimiento de los fines de sus respectivas competencias». Ello se justifica en coherencia con el principio de coordinación entre las diversas administraciones competentes en materia de administración portuaria.

Al artículo 89, nuestro Grupo tiene dos enmiendas, de las cuales también voy a obviar su defensa, en tanto en cuanto se defiende por sus propios términos.

El señor **PRESIDENTE**: Supongo que se refiere al antiguo artículo 89, que ahora es el 101.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Efectivamente.

Respecto a las enmiendas de este Grupo Parlamentario al artículo 90, anuncio su retirada, en tanto en cuanto no tienen sentido después de la aceptación por la Ponencia de la enmienda del Grupo Socialista al propio precepto.

Con la enmienda al artículo 92 —la número 323— pretendemos eliminar del primer párrafo del precepto el límite de la responsabilidad civil de prácticos o autoridades portuarias establecido en 2.000 pesetas por una unidad de arqueo bruto del buque, y ello, en base a que el artículo 106 de la Constitución establece el derecho de los particulares a ser indemnizados por toda lesión que sufran por el funcionamiento de los servicios públicos. Esa indemnización ha de ser total, no debe ser limitada a cantidad alguna, sino que, por el contrario, y de acuerdo con el Tribunal Constitucional, la misma comprenderá no sólo el daño emergente, sino incluso el lucro cesante causado al particular por dicho funcionamiento de los servicios públicos. Por tanto, entiende nuestro Grupo Parlamentario que no cabe la limitación de la responsabilidad civil de un servicio público que se establece en el proyecto.

Nuestra primera enmienda al punto 1, del artículo 93, la número 324, hace referencia al aspecto de señalización marítima y por ello, insisto, voy a obviar su defensa.

En cuanto a la segunda de nuestras enmiendas al mismo artículo 93, punto 1 —la número 325—, está claro que lo que pretende es la salvaguarda de las competencias autonómicas en la materia.

Esto es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Recoder, quiero señalar que S. S. ha utilizado los números de los artículos del texto del proyecto de ley. Lo digo para que conste en acta.

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor An-

dreu, para debender sus enmiendas números 930 a 938, así como la 947.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, yo también utilizaré la nomenclatura del proyecto de ley; es decir, que si existe alguna discrepancia con el texto de la Ponencia, ruego que la disculpen y la subsuman en el ámbito de mi intervención.

La primera enmienda que presenta mi Grupo Parlamentario se refiere al artículo 77, y es la número 930. El texto que propone el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya pensamos que es más correcto, porque, en primer lugar, define de una forma mejor que el capitán sea de nacionalidad española, cosa que no está escrita en el artículo del proyecto ni en el texto de la Ponencia, y en segundo lugar, planteamos algo que nos parece conveniente explicar: que no exista discriminación alguna con respecto a los trabajadores que se encuentren en la dotación del buque. Consideramos que su explicitación no es baladí, porque se producen situaciones injustas en el conjunto de las tripulaciones en muchas ocasiones en función de sus nacionalidades, y nos parece importante que esto se plasme en el texto legal que estamos discutiendo. Por tanto, consideramos más oportuna la enmienda que presenta nuestro Grupo Parlamentario que el texto que actualmente tiene la Ponencia.

En cuanto a la enmienda número 931, al artículo 79, punto 2, consideramos que técnicamente la redacción que proponemos es mejor que la que se da en el texto del informe de la Ponencia, porque pensamos, en primer lugar, que debe explicitarse que sea el Registro Mercantil al que se haga mención en este artículo, no únicamente un registro público y, en segundo lugar, creemos que el último párrafo está redactado de una manera más correcta cuando planteamos que diga: «Reglamentariamente se determinará el procedimiento para constatar aquella autorización».

Respecto a la enmienda 932, al artículo 86.5, solicitamos la supresión del párrafo segundo de dicho apartado, y la solicitamos porque discrepamos de que se pueda realizar la inspección a través de entidades colaboradoras, y ese párrafo se refiere a la regulación de ese caso.

La enmienda 933 propone la creación de un apartado 7, bis), que sea del siguiente tenor: «La planificación, coordinación y control del sistema de señalización marítima español, y el fomento de la formación en investigación y del desarrollo tecnológico en estas materias. La coordinación en materia de señalización marítima se llevará a cabo a través de la comisión de faros, cuya estructura y funcionamiento se determinará por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes». Nos parecería interesante que esta comisión se creara y que no se diera lugar a la desaparición tanto de los faros como, por supuesto, de la gestión de los mismos.

La enmienda 934 que presenta mi Grupo se refiere al artículo 88.3, y concretamente a las funciones del capitán marítimo. Nosotros proponemos que, además de

las funciones que se prevén en este artículo, se cree una nueva que nosotros planteamos en un apartado f-bis), en el cual se especifiquen, como funciones del capitán marítimo, «la planificación, normalización, inspección y control del funcionamiento de los servicios de señalización marítima que les sean atribuidos». Esto lo planteamos porque las capitánías marítimas deben ser la administración periférica que vele por el funcionamiento de la señalización. Esto está en contraposición con el espíritu de esta ley, que continuamente le da a la administración portuaria todas las competencias referentes a señalización marítima.

En cuanto al artículo 89 del proyecto, nosotros consideramos que debe ser suprimido, y lo planteamos en la enmienda 935, ya que es nuestro criterio que no sea el Ministerio de Obras Públicas el que cree cuerpos especiales, sino que debe ser una competencia explícita del Ministerio de Administraciones Públicas. Por eso solicitamos que se suprima este artículo, para que no se hurten así competencias que son exclusivas de otros ministerios.

La enmienda 936 se refiere al artículo 90.2, y en ella proponemos que se supriman las últimas palabras que se proponen en el proyecto de ley. Consideramos que basta con decir que «el servicio de practica se ejercerá en los puertos que dependen de la Administración del Estado, directamente por la autoridad portuaria correspondiente», mientras que el proyecto de ley deja abierto que sea mediante contratos con terceros como se haga el servicio de practica. En última instancia, nosotros consideramos que esto puede ser una puerta abierta para que ese servicio de practica, al final, se realice como se está haciendo ahora.

En concordancia y coherencia con nuestro pensamiento sobre cómo debe plantearse el servicio de practica, que fundamentalmente debe ser un servicio público y de gestión pública, nosotros consideramos que en el número 3 del artículo 90 sobra el inicio. Porque cuando se dice «en todo caso, quienes realicen las funciones de practica deberán tener la cualificación exigible, debidamente constatada», etcétera, pensamos que el «en todo caso» sobra. Es decir «quienes realicen las funciones de practica deberán tener la cualificación exigible, debidamente constatada.» ¿A qué viene ese comienzo de «en todo caso»? Francamente consideramos que sobra.

La enmienda 938 se refiere al artículo 91. Nosotros proponemos que se suprima el apartado 2, porque esto está en coherencia con nuestro pensamiento de supresión de los servicios indirectos. En el momento en que los servicios indirectos se aceptan y se proponen y los sustenta fundamentalmente el Grupo mayoritario, aparecen estos conceptos, con los que nosotros estamos totalmente en desacuerdo, de tarifas máximas por servicios indirectos. Por tanto, proponemos la supresión del número 2 del artículo 91.

En cuanto a la enmienda 947, que es la que me señalaba el señor Presidente, que yo tengo aquí anotada como enmienda a la disposición adicional octava número

10, nosotros proponemos que se sustituya el texto por el siguiente: «La contratación de la entidad se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Contratos del Estado y las normas que la desarrollan». Esto es así porque si estamos con un Ente Público que se debiera regir por el derecho público, debería realizar sus contrataciones conforme a la Ley de Contratos del Estado. Otra cosa es que sea distinta la naturaleza que nos proponga el Grupo mayoritario, con lo que nosotros estamos en desacuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS, y para defender sus enmiendas 808 a 835, más la 878, tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Nuestra primera enmienda, la número 808, vuelve a repetir un concepto que hemos venido manifestando a lo largo del debate y en el que centramos gran parte de la importancia de este proyecto de ley.

Hemos dicho, y los reiteramos, que consideramos inadecuado e impercedente que en una misma Ley se regulen los puertos y la marina mercante. El mismo ejemplo que pusimos en la ocasión anterior, relativo a que la regulación de los aeropuertos nacionales no tiene nada que ver con la de la aviación civil, es válido para aplicarlo a la materia que nos ha planteado este proyecto.

Sin embargo, también conocemos la resistencia absoluta a admitir este planteamiento; a pesar de que a lo largo del tiempo se han producido dentro del Ministerio competente múltiples anteproyectos de ley de marina mercante, no de puertos, repentinamente surge un proyecto de ley de Puertos del Estado, donde, además, se absorben la práctica totalidad de las competencias de deben ser atribuidas a Marina Mercante.

Con la enmienda 809 pretendemos la adición de un nuevo apartado al artículo 74, que sería, en su caso, el número 7, por la necesidad de incluir la promoción y protección de la salud y seguridad en el trabajo marítimo. Ya no solamente por la conveniencia de que se amplíe en cuanto sea posible el contenido y la regulación del texto, sino, además, porque viene impuesto por la propia Ley general de sanidad, en sus artículos 40.2 y 43, en cuanto concierne a salud pública y seguridad e higiene. La no inclusión de este nuevo apartado supondría la quiebra de esos artículos mencionados.

La enmienda 810 pretende dar un nuevo giro al texto propuesto en el proyecto con una redacción diferente, unificando nuevos párrafos del apartado 2, de manera que sean mucho más comprensibles y de más fácil aplicación en su momento.

Las números 811 y 812 son enmiendas que podríamos considerar de carácter técnico, puesto que pretenden mejoras bien en la redacción o bien puramente gramaticales por defectos en la confección del proyecto. Aprovecho de nuevo la ocasión para reiterar nuestra sorpresa al ver cómo últimamente parece que los redactores de leyes han desaparecido de los ministerios,

puesto que cada vez los proyectos tienen más defectos en su confección.

La enmienda 813 pretende que la baja de los buques se entienda conseguida si transcurre un plazo determinado, que nosotros establecemos en 45 días, pero que podía ser otro distinto. No nos olvidemos de que, por ejemplo, ahora está tramitándose en la Cámara el proyecto de ley de régimen jurídico de las administraciones públicas, donde se contempla la figura del silencio positivo. Haríamos un flaco favor no comprendiendo esta circunstancia también en este proyecto, ya que en cierta forma es posible que el nuevo proyecto de ley que se aprobará con posterioridad a éste vaya a suponer una modificación.

La enmienda 814 pretende que las normas aplicables a los buques extranjeros que tengan que realizar navegación interior sean las mismas que las aplicables a los buques españoles que realicen dicho tráfico, puesto que dejarlo en manos de una disposición reglamentaria indudablemente crearía cierta sensación de inseguridad.

La enmienda 815 pretende evitar que la prestación de este tipo de servicios cuando son de cumplimiento obligatorio requiera una autorización administrativa. Si se está obligando a alguien a que realice un labor determinada, ¿cómo va a pretenderse que luego se pida, además, una autorización al respecto? Ya existe una obligación, que es algo totalmente diferente.

A la enmienda 816 se ha presentado una transaccional, que en su momento trataremos.

La número 817 plantea unas modificaciones técnicas y una de fondo respecto a la indemnización que deberían recibir aquellos armadores cuyos buques realicen ese tipo de servicios obligatorios, la cual no se puede limitar a satisfacer puramente los costes, sino que debe irse más allá y extenderla hasta considerar la necesidad de abonar un beneficio industrial, como, lógicamente, se hace en todos los aspectos de contratación.

En la enmienda 818 consideramos que debe añadirse «y, en su caso, de la Comunidad Europea», puesto que la entrada en vigor del Acta Unica va a obligarnos precisamente a tener en cuenta la libertad de tráfico marítimo. No hay ningún obstáculo a que ya desde ahora lo incorporemos al texto y así evitarnos modificarlo posteriormente. Si podemos hacerlo, ¿por qué no ahora, sin esperar más?

La número 819 es una enmienda técnica de modificación, bien sea de la redacción del texto, bien de defectos gramaticales, al igual que las números 820, 821 y 822, que damos por defendidas en sus propios términos.

Con la enmienda 823 pretendemos la modificación del título, ya que creemos que es mucho más adecuado el de «Defensa y reserva de la navegación internacional» que el que figura en el proyecto, que habla de «Navegación exterior y extranacional». Sobre todo el término extranacional no es habitual en el vocabulario ni en la legislación actual.

En cuanto a la enmienda número 824, y en consonan-

cia con la enmienda anterior, pretendemos una armonización similar y, a su vez, proponemos un texto cuya redacción es más sencilla y adecuada con lo que pretende el proyecto y ello permite su más fácil aplicación.

La enmienda número 825 la consideramos técnica y la damos por defendida en sus mismos términos.

A la enmienda número 826 hay una enmienda transaccional del Partido Socialista y, por tanto, ya nos pronunciaremos al respecto.

Presentamos la enmienda número 827 porque consideramos que la simple inclusión de la frase «su constitución», referida a las conferencias marítimas, es importante, puesto que es uno de los datos que, fundamentalmente, debe conocer el Ministerio de Transportes y, por lo tanto, debe suprimirse, además, la frase: «en el caso de serles requerido por ésta». Debe ser comunicaciones que se hacen obligatoriamente por todos en cuanto se produce la situación de la creación de una conferencia marítima.

La enmienda número 828 es igualmente técnica. Sigue el mismo tenor de las enmiendas anteriores de este carácter.

Con la enmienda número 829 pretendemos una serie de modificaciones dentro del artículo 86, apartados 1 y siguientes, y a ella nos remitimos, no sin añadir que pensamos que la aceptación de esta enmienda hará un texto más claro e incluirá aspectos que hasta ahora están confusos o bien no se encuentran recogidos con la suficiente claridad y amplitud en el texto del proyecto.

Las enmiendas número 830, 831, 832 y 833 se refieren al tema de los prácticos y a nuestra disparidad de criterios respecto con lo que figura en el proyecto. Sin embargo, tenemos conocimiento de que ha habido unas negociaciones entre el Gobierno y la Corporación de Prácticos en las que, por lo visto, han llegado a algunos acuerdos definidos que esperamos conocer para después pronunciarnos y tomar la decisión adecuada sobre estas enmiendas.

La enmienda número 834 es también de carácter técnico, así como la enmienda 835, dando ambas por defendidas en los mismos términos en que figuran.

Señor Presidente, no recuerdo el número de la enmienda de mi Grupo que quedaba por defender. ¿La número 875?

El señor **PRESIDENTE**: La enmienda número 878.

El señor **SANTOS MIÑON**: Gracias, señor Presidente.

Esta enmienda la hemos presentado a la disposición adicional octava. Con ella pretendemos la incorporación de un párrafo 2.º, respecto a la inclusión de un nuevo componente en el consejo de administración, un representante designado por cada comunidad autónoma en cuyo territorial exista un puerto de interés general, previa participación de la comunidad autónoma en la sociedad en los términos que reglamentariamente se establezcan. Esta enmienda va dirigida a la Sociedad de Salvamento. Pensamos que debe figurar en la ley la necesidad de la participación de las comunidades autó-

nomas, puesto que en su territorio indudablemente se van a realizar muchas de esas labores y ellas deben tener también participación y conocimiento de lo que allí se efectúe.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender las enmiendas números 34 y 35, del Grupo Vasco (PNV), tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Voy a ser muy breve, señor Presidente, para dar un poco de aire a este debate y discusión de enmiendas.

A este apartado hemos presentado dos enmiendas. La enmienda número 34 se refiere al apartado 86.5, apartado 1.º y es de adición. Pretendemos que donde dice «la ordenación y ejecución», diga «la ordenación y, en su caso, la ejecución». Entendemos que la adopción de esta clase de medidas entraría en el ámbito competencial de las comunidades autónomas, de acuerdo con las enmiendas de adición a las disposiciones que se proponen y que pretenden reconducir el reparto de facultades a la distribución de competencias vigentes entre el Estado y las comunidades autónomas.

La enmienda número 35 se refiere al artículo 86.6, segundo párrafo, y es de adición. Pretendemos que donde se dice «actuación directa de la Administración se produjesen», se diga: «actuación directa a la Administración del Estado se produjesen». Entendemos que cuando los premios o compensaciones se produzcan por la actuación de las comunidades autónomas, éstas los ingresarán donde proceda, de acuerdo con su propio ordenamiento, y tendrán el destino que deben tener en sus presupuestos generales, no sólo el de poder generar créditos para las actividades que haya producido el citado ingreso.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Larrañaga para defender las enmiendas del Grupo Mixto, las suyas propias, que van de la 135 a la 149; las enmiendas de la señora Mendizábal, que van de la 610 a 612, y la enmienda número 81, de la señora Garmendia.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: Como es habitual, doy por defendidas las enmiendas del resto de los partidos integrantes en el Grupo Mixto.

Paso a defender las enmiendas de nuestro Partido, Eusko Alkartasuna.

La enmienda número 135 trata de evitar la redundancia expresada en el artículo 74, apartados 2 y 3, a la hora de hablar de la seguridad marítima. El concepto de seguridad marítima abarca también el de navegación; luego entendemos que es una redundancia hablar de uno y otro.

Mediante la enmienda número 136 al artículo 75, simplemente tratamos que se expresen y queden bien claros los efectos de la inscripción, así como el de la no inscripción.

La enmienda número 137 la retiramos a la vista de la redacción de la Ponencia, donde entendemos que se

recoge con relativa fidelidad el espíritu de esta enmienda.

La enmienda 138 la retiramos, pues se nos ha ofrecido una transaccional por parte del Grupo Socialista, que aceptamos.

La enmienda 139 trata simplemente de aclarar quién es en realidad el titular registral del buque y en concreto quién es el titular del derecho de disposición sobre el mismo.

Mediante la enmienda 140, de adición al artículo 82.1 del texto, deseamos que se diga «y de conformidad con lo que en sus caso se establece en la Comunidad Europea». Tratamos simplemente de que el texto legal no olvide que la liberación del cabotaje en los diferentes países de la CEE es una cuestión que se producirá en breve.

A este mismo artículo, apartado 6, va dirigida nuestra enmienda número 141, si bien con un objetivo radicalmente diferente. En este caso se trata de preservar nuevamente una competencia atribuida estatutariamente a la Administración vasca, y es la del transporte marítimo. En concordancia con la lectura que nosotros realizamos de la competencia en materia de transporte marítimo, no debe entenderse éste limitado a que el mismo transcurra entre puertos o puntos de la misma Comunidad sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales, sino que entendemos que es perfectamente posible que esa conexión se dé. Por eso solicitamos que sea eliminada esa referencia limitadora de la competencia.

La enmienda 142 la retiro.

La enmienda 143, en la que se solicita la supresión del artículo 86.4, tiene la misma fundamentación que la 141, es decir, se trata de establecer un concepto de transporte marítimo diferente al recogido en este texto legal.

El apartado 2, cuya supresión se solicita también en esta enmienda, desvirtúa la competencia de ejecución de salvamento marítimo contemplado en el artículo 12.10 del Estatuto de Autonomía.

En esta enmienda 144 solicitamos la supresión de la posibilidad de subcontratar con empresas colaboradoras los servicios de inspección y control de buques, ya que —tal y como señalamos en la justificación de la propia enmienda— entendemos que ello es contradictorio con el carácter de servicio público de policía de la seguridad. Nosotros consideramos que esto es peligrosísimo en un momento en que la siniestralidad de la flota española es de las más altas del mundo, precisamente por la falta de inspección y control, y además es contrario a la tendencia de restringir el campo de actuación de este tipo de empresas guiadas básicamente por intereses comerciales. Además, entendemos que es innecesario, puesto que los supuestos de urgente necesidad ya están regulados y previstos por Real Decreto.

La enmienda 145 pretende suprimir la materialización que del principio de coordinación realiza el precepto en su último párrafo, por entender que los planes y programas que se plantean en el mismo sólo produ-

cirán, como consecuencia, una deducción y un recorte del ejercicio de las competencias de las Administraciones autonómicas.

La enmienda 146 la retiramos.

En cuanto a las enmiendas 147 y 148 al artículo 90, en sus apartados 3 y 6, simplemente pretenden que se prevea la posibilidad de que, por transferencia, determinadas funciones hoy atribuidas a la Administración central, lo sean a la Administración autónoma y, en consecuencia, ejercidas por la autoridad marítima autonómica.

Con ello doy por defendidas todas las enmiendas de nuestro Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al señor Gracia, quisiera saber si los Grupos, en el turno de réplica, van a hacer uso del mismo simplemente para decir cuáles son las enmiendas que aceptan o no, ya que, si es así, todavía podemos votar antes de comer; pero si van a hacer un turno de defensa de sus posiciones, evidentemente tendremos que dar la palabra al señor Gracia y suspender la sesión hasta esta tarde. ¿Qué piensan SS. SS.?

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Habrá que oír al señor Gracia, y depende de lo que diga aceptaremos o no las enmiendas.

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

El señor **GRACIA PLAZA**: Lamentablemente, aun cuando voy a hacer un esfuerzo, creo que va a ser complicado ser breve, puesto que son muchos los temas suscitados. Lo que sí voy a hacer es un esfuerzo de síntesis, intentando dirigirme no a las enmiendas, sino a los temas y, en consecuencia, haciendo referencia colateral a los mismos. Desde luego, no voy a repetir los argumentos generales respecto a lo que se argumentó, por parte del Grupo Popular, de lo que tenía que ser el contenido de la Ley de Marina Mercante, diciéndole simplemente que muchos de los temas que plantean tienen que estar contenidos obligatoriamente en lo que es un plan de flota, que, por cierto, está en estos momentos en funcionamiento.

Respecto al tema de las competencias, sí quiero hacer una puntualización de antemano y de forma absolutamente clara. Cuando se habla de competencias, estamos hablando siempre de competencias ejercidas en un territorio; y cuando hablamos de Marina Mercante, hay que recordar que el Tribunal Constitucional ha dicho meridianamente claro que en los territorios no está incluido el mar adyacente y que, en consecuencia, todo lo que se deriva de ahí es que, cuando estamos hablando de mar, lo estamos haciendo siempre de competencias que responden a la Administración del Estado.

Existe un tema más al que luego me referiré cuando tratemos el salvamento marítimo, puesto que, eviden-

temente, existe un contenido dentro de los Estatutos que hay que interpretar no solamente a la vista de los mismos, sino también a la vista de cómo fueron interpretados en su día por los que lo votaron y cómo los ha interpretado posteriormente el Tribunal Constitucional.

A este respecto, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) plantea bastantes enmiendas, dentro de este capítulo, dirigidas al tema de señales marítimas. Me estoy refiriendo concretamente a algunas enmiendas correspondientes al artículo 74. En su día y en su momento, mi compañero dijo que este tema estaba todavía en estudio por parte de nuestro Grupo y que, según viéramos que el sistema que se proponía por una u otra parte daba mejores garantías de funcionamiento del sistema, estábamos dispuestos a estudiarlo, pero más adelante, no en este momento. En consecuencia, sobre ese tema, no voy a repetir hacia ningún otro Grupo este tipo de argumentación.

Debo decir que al Partido Popular se le ofrece, enmienda número 475, que corresponde precisamente a este artículo 73.2, una enmienda transaccional, porque entendemos que lo que era la mejora de redacción que ese grupo pretendía se puede hacer, no en el apartado que proponía, sino que, con el mismo criterio, podría ser conveniente incluir su redacción en otros apartados.

Los temas que al menos entiendo modestamente que son los importantes son los siguientes. Con respecto al tema de la dotación de buques, hay varias enmiendas presentadas al artículo 77 del informe de la Ponencia. Nosotros creemos que la enmienda socialista número 579 ha solucionado todos los temas que podían plantearse prácticamente por la totalidad de las enmiendas suscritas. En consecuencia, pediría una relectura de lo que es el informe de la Ponencia relativo a la reserva de aquellos puestos que supondrán en algún momento, aunque sea eventualmente, ejercicio de función pública, que, por consiguiente, tienen que ocuparse por ciudadanos españoles, porque algunos textos están perfectamente recogidos. Alguna referencia ha hecho en este caso el portavoz de Izquierda Unida. Ya por el Grupo Mixto se ha anunciado la retirada de su enmienda número 137, y con el Grupo Popular creo que también estaría defendida la intención de sus enmiendas por esta reserva que se hace.

Respecto al comercio de buques, debo confesar que los términos que se utilizan en la enmienda propuesta, como crédito marítimo privilegiado y el desarrollo reglamentario de lo que sería la tramitación de la correspondiente autorización, han sido ofrecidos por los técnicos correspondientes. No me considero un experto en Derecho marítimo y, por tanto, cuando se me asegura por los técnicos de la Administración que esta terminología está internacionalmente aceptada y que es perfectamente comprensiva del tema, creo que esto se corresponde con la verdad, pero, en todo caso, si alguien tuviera después una enmienda que creyera mejor que ésta, nosotros seguiríamos abiertos a estudiar el tema.

En esta enmienda número 813, del Grupo CDS, se acepta el tema del silencio positivo, en su literalidad.

El señor **PRESIDENTE**: En su totalidad.

El señor **GRACIA PLAZA**: Aceptamos la enmienda número 813, presentada al apartado 3 del artículo 79, en su totalidad, sin más.

Posteriormente haré un resumen de cuáles son las que se aceptan, cuáles son las sujetas a transaccionales y cuáles entiende el Grupo Socialista que han sido contempladas por el informe de la Ponencia.

Respecto al tema de navegación interior —luego repetiré los argumentos sobre navegación de cabotaje—, creo que hay que establecer nuevamente algo que se utilizó como argumento por el Grupo Socialista en la primera intervención.

Efectivamente, estamos haciendo reserva a buques con pabellón español de determinados tráficos, y lo estamos haciendo conscientemente porque en este momento la posición del Gobierno español en la Comunidad Económica Europea, y en este momento con mayoría —perdón— o con minoría de bloqueo suficiente para que esto sea así, es que determinados tráficos tienen que seguir reservados a buques con pabellón nacional. Si la Comunidad Económica Europea toma en un momento determinado una solución a través de la única forma que puede hacerlo, que es una directiva que anule esta posición, ya adaptaremos cuando haya que adaptar esto al texto que nos ofrezca la Comunidad Económica Europea, porque entendemos, en nuestra modestia, que los intereses españoles están mejor defendidos en este momento con este texto y con esta reserva de tráficos.

Un tema más a poner encima de la mesa es que creo que se están malinterpretando algunas de las directivas ya existentes. No entra en colisión con el Reglamento de la Comunidad Económica Europea 3921/1991 la reserva de determinados tráficos de navegación interior a buques de pabellón español. Es perfectamente compatible porque lo que establece esa directiva son las condiciones de los transportistas, y, evidentemente, un transportista de la Comunidad Económica Europea que trabaje con pabellón español puede hacerlo en las mismas circunstancias que lo haría un transportista español que trabaje con el mismo tipo de buques o el mismo tipo de abanderamiento.

Además, algunas de las enmiendas que ofrecemos, concretamente a la 815, del CDS; y a la 294, de Convergència y Unió, a través de las correspondientes transaccionales que ya obran en poder de los grupos, establecen clara y meridianamente el respeto a las competencias que tienen las comunidades autónomas en materia de navegación interior.

Entendemos también adecuado que el tipo de las compensaciones venga acompañado de alguna calificación. Estimamos que sería adecuado el término de suficiencia, recogido a través de una enmienda

transaccional a la 295, de *Convergència i Unió*, y a la 817, del CDS.

Respecto a la navegación de cabotaje, hay una enmienda que no quería dejar pasar sin hacer un comentario. La enmienda 488, del Partido Popular, dice que no se deben establecer autorizaciones para determinados tráficos. Pues bien, aun cuando la Comunidad Económica Europea establezca que es posible liberalizar al 100 por ciento la navegación de cabotaje, la autorización seguirá siendo necesaria porque la Administración española podrá seguir estableciendo determinadas condiciones de itinerarios, de frecuencias y de escalas, igual que lo hacen el resto de administraciones de la Comunidad Económica Europea en su conjunto. Es decir, no hay por qué abandonar el régimen de autorización, porque está perfectamente justificado respecto a los temas que he mencionado. Pongo tres ejemplos: los itinerarios, las frecuencias y las escalas; podríamos extendernos un poco más, por ejemplo, respecto a las condiciones técnicas de los buques que tienen que atender esas líneas.

Vamos a aceptar las enmiendas 820 y 822, del CDS, que entendemos mejoran la redacción del artículo, al igual que entendemos un concepto que ofrece el CDS, al artículo 83, va a quedar suficientemente recogido votando afirmativamente la enmienda 825 a este artículo. En todo caso, no creemos necesario cambiar el título, pero sí recoger el concepto que ofrece para definir este tema.

Me quiero detener en una enmienda del Partido Popular al artículo 84. No se ponen limitaciones a que los usuarios se asocien como quieran respecto a las conferencias marítimas. Lo que se dice es que cuando se asocien para los objetivos de esta Ley, es decir, para la defensa de sus intereses en cuanto a tarifas, a calidad del servicio, etcétera, entonces se llamarán consejos de usuarios. No se refiere a que se organicen o se llamen como quieran; lo que dice es que cuando se asocien para los objetivos de la Ley, se llamarán así.

Voy a detenerme también un momento en el tema de las competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sobre todo en el tema de la inspección a bordo. Establecido el primer criterio de que el mar adyacente no es territorio de la comunidad autónoma, queda meridianamente claro cuál es el título con que se van a ejercer las inspecciones y controles a bordo: cuando los buques estén flotando o cuando se estén examinando aquellas condiciones de seguridad o técnicas para la navegación. En todo caso, creemos que la enmienda número 35, del Partido Nacionalista Vasco, en lo que se refiere a quién y cómo debe utilizarse determinado tipo de compensaciones para determinado tipo de servicios o rescates, es correcta y la vamos a aceptar directamente, tal como está redactada, porque entendemos que si la Administración que actúa y produce determinados efectos es la comunidad autónoma, es ella la que debe recibir la compensación que se genere por esa actuación.

Por cierto, hay que corregir la referencia al artículo

106.2 que figura en este artículo, porque, después de la aprobación del informe de la Ponencia, no estamos hablando del artículo 106.2, sino del artículo 118.2. Esto va dirigido a los servicios de la Cámara.

No entiendo la enmienda número 300, de *Convergència i Unió*, porque lo atribuido a otras comunidades autónomas está efectuado en el texto de la Ley y, en consecuencia, no es necesario enmendarlo.

Cuando una comunidad autónoma tiene competencia en la materia, lo que dice el punto 8 es que el régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no estén atribuidos a otras administraciones, están atribuidas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Es decir, no existe, en absoluto, colisión de competencias en la materia.

Voy a detenerme también un momento en el salvamento marítimo. Ya hemos hablado de las competencias, hemos establecido cuál era el ámbito territorial en que estaban y cuáles eran los títulos que la Administración central utilizada para el ejercicio de sus atribuciones en esta materia. Un dato más que creo es un argumento de peso: muchos estatutos de autonomía, entre las competencias que puede ejercer la comunidad autónoma, en ejecución de materias legisladas por las Cortes Generales, tienen establecido el salvamento marítimo, referido a determinadas áreas. Este apartado de ejecución tuvo no una enmienda sino un motivo de desacuerdo por Unión de Centro Democrático en todo y cada uno de los correspondientes estatutos de autonomía, especialmente en el vasco. Entendía ese motivo de desacuerdo en función del artículo 150.2, es decir, que interpretaba mucho más restrictivamente todavía lo que establecía esta competencia respecto al salvamento marítimo. Recuerdo que el artículo 150.2 es el que exige una ley orgánica para transferir cualquier tipo de competencia de la Administración del Estado hacia cualquier comunidad autónoma.

Creo que éste es un argumento de peso a la hora de ver que estamos tratando respecto a la teoría, porque ahora me detengo un segundo en la práctica: establecidos en la ley los principios de que tienen que ser de coordinación y de cooperación entre administraciones, con las correspondientes consultas, aportaciones y ejecución por parte de cada una de ellas, hay que ver cuál ha sido la práctica —ya existe una práctica bastante generalizada— de lo que se ha dado en llamar plan de salvamento marítimo; tiene un nombre más largo, pero con éste nos entendemos todos. En este momento existen convenios con la inmensa mayoría de las comunidades autónomas que tienen competencia en esta materia y, como saben SS. SS. también existen conversaciones con las que todavía no hay convenio; el intento que hay desde la Administración central, concretamente desde la Dirección General de la Marina Mercante, es llegar a acuerdos y convenios con el conjunto de las comunidades autónomas en la materia. Es decir, una cosa es la teoría (está meridianamente claro que las competencias que, a través de esta ley, se tras-

lucen de la Administración central y de la legislación de estas Cámaras están perfectamente sustentadas) y otra cosa es que, además, existen en este momento una práctica de cooperación, de consultas, de coordinación, que está evitando existan conflictos en esta materia y que, además, entendemos se va a seguir eludiendo. En consecuencia, todas aquellas enmiendas presentadas a la disposición adicional 8.^a antigua, actual artículo 89 y siguientes del dictamen de la Ponencia, no tienen sentido, porque no tienen sentido las acciones de Remolcanosa, no tiene sentido transferir remolcadores o no tiene sentido establecer que sólo se ejercerán determinadas competencias cuando haya un interés estatal porque hemos dejado manifiestamente claro el interés estatal, en lo que se refiere al salvamento marítimo y prácticamente en todo lo que es el mar; no tiene sentido el traspaso de medios y, sin embargo, sí tendría sentido una enmienda presentada por Convergència i Unió que hace el mandato de transferir en seis meses el salvamento marítimo —me imagino que mediante ley orgánica— a las comunidades autónomas, aunque entendemos que el mecanismo adecuado no es el de transferencia a través de ley orgánica, sino de convenio, porque se está mostrando eficaz en este momento. En consecuencia, un mecanismo que se muestra eficaz y que no está resultando conflictivo prácticamente con nadie en este momento, es el que entendemos se debe apoyar.

Respecto a la filosofía de Izquierda Unida de que todo es servicio público y que todo debe hacerse mediante contrato del Estado, creemos que se equivoca, porque si hacemos lo que ellos dicen estamos sacando una entidad de salvamento marítimo quebrada de antemano, que va a estar colgada de los Presupuestos Generales del Estado de forma permanente. Precisamente el mecanismo que le damos a través de lo que permite la Ley General Presupuestaria de establecer entidades como la que aprobamos en esta ley cuando entre en vigor, va a permitir que ese salvamento marítimo y esa entidad salga suficientemente bien defendida, en términos financieros y en términos económicos. Así, pues, se equivoca de concepto. No es que se equivoque de la redacción o del matiz, sino de concepto de lo que tiene que ser la entidad de salvamento marítimo que, vuelvo a repetir, ya hay una práctica habitual en este momento de colaboración con otras administraciones, que se está mostrando eficaz en cuanto a aportación de medios, en cuanto a evitar conflictos y, lo que es más importante, se eficaz en el funcionamiento.

Respecto al tema de las capitanías marítimas, creo que la enmienda, 583, socialista, recoge perfectamente lo que pide el Grupo Convergència i Unió, así como otras enmiendas, que es la coordinación de las administraciones portuarias de las comunidades autónomas —llámese como se llame la administración portuaria— con el capitán marítimo. Además lo establecemos al principio de artículo, creo que posiblemente es en el número 1 donde deba ir ubicado y no al final, porque

de alguna forma impregna el conjunto de las competencias que hay a continuación.

Quería detenerme en una expresión que se ha dicho de que se dejaba demasiado abierto algún tipo de competencias de las capitanías, porque a la redacción del artículo 88.3, efectivamente, al listado que hay en este momento en el proyecto de ley, habrá que añadir, aquellas que de mutuo acuerdo en los convenios de coordinación que haya con las comunidades autónomas o la administración portuaria autonómica se diga que va a ejercer la capitanía marítima, por poner un ejemplo. Existe la posibilidad de que haya otras aparte de las que en este momento están especificadas en la ley.

Con relación al tema del practicaje, creo que efectivamente hay un cambio radical y completo en el texto y que, en consecuencia quedan sin consistencia algunas enmiendas como la de Izquierda Unida, al número 3, que nada tiene que ver con el texto en este momento existente en el informe de la ponencia. El conjunto de las enmiendas en este momento ya no están referidas a los mismos párrafos, pero es que, además, la redacción que se propone, como saben ha sido fruto de una larga negociación con los directamente afectados y se ha llegado a una fórmula que entendemos va a ser satisfactoria en cuanto a resultados, que es, al fin y al cabo, lo que tenemos que perseguir con la ley. Me estoy refiriendo, concretamente, a la enmienda número 585, del Grupo Parlamentario Socialista, que afectaría muchísimo a un gran número de enmiendas de Convergència i Unió a la disposición transitoria segunda, de la que ya hablaremos, porque efectivamente estamos estudiando adaptar el texto de la disposición transitoria segunda a la nueva circunstancia del texto del artículo que tenemos en este momento en estudio.

Sin embargo hay un tema que sí estamos estudiando todavía, porque no lo tenemos claro, que es el de la responsabilidad civil de los prácticos. No sabemos si las cuantías son suficientes o insuficientes. Tenemos claro, desde luego, que no podemos poner un mecanismo tal que automáticamente, por la gran cuantía que suponga, vacíe la responsabilidad real del práctico. En los accidentes marítimos hay veces que las cantidades que se barajan son tremendas, son miles de millones de pesetas y, automáticamente, el práctico que —vamos a suponerlo— ha cometido el error se declara insolvente. De alguna forma estamos vaciando la capacidad para que de verdad tengan que afrontar alguna consecuencia. Tal vez las cantidades no son adecuadas; tal vez hay que revisar las cantidades y el mecanismo; lo estamos estudiando, pero evidentemente no pretendemos —digámoslo de alguna forma—, por no reconocer cantidades abiertas, como alguien proponía, es que al final quien cometa el error quede «de facto» libre de responsabilidad. En todo caso, repito, este tema de la responsabilidad civil lo mantenemos en estudio.

Respecto al tema de las tasas, que es el artículo 105 del informe de la ponencia —artículo 93 del proyecto de ley—, se establece nuevamente el problema de las competencias. Establecido el principio de que las ins-

pecciones y controles referidos a la seguridad marítima, a los servicios de a bordo y demás son competencias de la Marina Mercante las tasas no pueden ir a administración alguna que no sea competente en la materia y, en consecuencia, vamos a rechazar esas enmiendas.

Si me lo permite, señor Presidente, el resumen del Título III, en cuanto a cifras, es el siguiente: Al artículo 75 vamos a aceptar en sus términos la enmienda número 810, del CDS; al artículo 79.3, la enmienda 813, del CDS; al artículo 82.2, la 820, del CDS; al 82.5, la 822, del CDS; al 83.2, la 825 del CDS; al 86.5, la 495, del Partido Popular, en sus términos, y al 86.6, en sus términos, la enmienda 35, del PNV.

Entendemos que están suficientemente bien atendidas, por la enmienda 579, del Partido Socialista, ya recogida en Ponencia, las enmiendas 479 y 480 del Partido Popular; la 137, ya retirada, del Grupo Mixto; la 610, del Grupo Mixto, y la 930 de Izquierda Unida.

Ofrecemos, como saben ustedes, una transaccional a la 478, del Grupo Popular, al artículo 74.5.

Al artículo 79.2 ofrecemos una transaccional con las enmiendas 138, del Grupo Mixto; 292, del Grupo Catalán (Convergència i Unió); 611, del Grupo Mixto; 931, de Izquierda Unida y 481 —en ésta tengo un interrogante—, del Partido Popular.

En cuanto al artículo 80.2 ofrecemos una transaccional a la 294, del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

También ofrecemos una transaccional a la 815, del CDS. La transaccional a la 815, del CDS, se deriva de que mezclan en algunas ocasiones artículos diferentes en las mismas enmiendas.

Al artículo 81.2 ofrecemos una transaccional a la enmienda 295, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), que puede ser suficiente a la 817, del CDS; recuerden qué es el término de suficiencia.

Al artículo 84.1 ofrecemos una transaccional a la 491, del Grupo Popular; 581, del Grupo Socialista y 826, del CDS. Lo que hacemos es una refundición de textos.

Asimismo, ofrecemos una transaccional a la 301, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), referida al artículo 86.9.

Al artículo 87.2 ofrecemos una transaccional a la 499, del Partido Popular.

Entendemos que la enmienda 583, del Grupo Socialista, al artículo 88.1, da satisfacción a las pretensiones de la 312, del Grupo Catalán (Convergència i Unió). Nos estamos refiriendo nuevamente al artículo 88 que trata el tema de la coordinación entre Capitanías marítimas y autoridades portuarias correspondientes.

La enmienda 585 del Grupo Socialista, referida al tema del practica —actual artículo 102—, debe entenderse como una transaccional con todas.

También hay una transaccional al artículo 105 del a Ponencia (antiguo 93 del proyecto de ley) en relación a la 835, del CDS.

Con esto, señor Presidente, he terminado. Es verdad que hay algunos temas puntuales que han quedado, pe-

ro ruego a los ponentes que me perdonen si no les dedico mayor atención.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a levantar la sesión, en vista de la hora que es.

Si les parece a SS. SS., reanudaremos la sesión a las cuatro y media de la tarde. Prodriamos comprometernos a no votar antes de las seis y media, agrupando las votaciones de este Título con las del Título siguiente, de forma que no haya votaciones antes de esa hora, en el supuesto de que requiera dos horas el debate del siguiente Título.

Se suspende la sesión.

Eran las dos y cincuenta minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a reanudar la sesión. Seguimos con la tramitación del proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Todos los grupos habían defendido sus enmiendas al Título III y estamos en el turno de réplica.

El señor Fernández de Mesa tiene la palabra para replicar y fijar la posición respecto de las enmiendas transaccionales ofrecidas.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: No voy a hacer una defensa general de los artículos que hemos estado viendo esta mañana, a los que el señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ha hecho referencia, pero en relación con algunas de las enmiendas que nosotros hemos presentado si me gustaría hacer algunas precisiones. Por ejemplo, en el artículo 79, número 2, el precepto prohíbe la exportación de los buques nacionales sobre los que pese carga o gravemente inscritos en un registro público o deriven de disposición legal o reglamentaria, salvo que se hubiere obtenido la autorización del correspondiente acreedor. Nosotros entendemos que la legislación vigente únicamente prohíbe la exportación de los buques sobre los que pese hipoteca, y siempre que, teniéndola, no se hubiese obtenido autorización del acreedor hipotecario, según el artículo 40 de la Ley de Hipoteca Naval. Sin embargo, hay que señalar que este precepto tiene su razón no en una medida de defensa del acreedor hipotecario, sino en la prohibición que la legislación vigente en aquel momento establecía de vender buques nacionales a armadores extranjeros.

Por otra parte, la hipoteca, por imperativo legal, es la única carga o gravamen del buque que ha de ser inscrita necesariamente en un registro público. En el caso de la hipoteca la inscripción en el registro tiene carácter constitutivo. Entendemos que no puede desconocerse la naturaleza jurídica del buque. Es de cosa mueble, lo que implica que no puede ser titular de de-

rechos y obligaciones. La única excepción de dicha calificación de cosa mueble viene impuesta a efectos de hipoteca en el artículo 585, donde recibe un tratamiento de bien inmueble.

Los convenios internacionales marítimos, todos ellos ratificados por España, como sabe S. S., establecen una fuerte protección para los acreedores de las empresas navieras, pero nunca acreedores del buque.

Respecto al artículo 79, en la enmienda que hemos presentado diferenciamos claramente entre los términos, «afectado», que se presenta en la enmienda transaccional, e «hipotecario». Cuando nosotros decimos acreedor hipotecario no pretendemos decir lo mismo que cuando se dice acreedor afectado. El texto que se nos ofrece es completamente diferente a lo que proponemos en nuestra enmienda número 481 al artículo 79, apartado 2.

Respecto al artículo 80, me gustaría hacer una precisión en cuanto a la navegación interior. Si se reserva este tipo de navegación a los buques españoles o, en defecto de éstos, a buques extranjeros empleados por empresas españolas, aun cuando este tratamiento se considera en términos generales acertado, creo que no puede desconocerse ni obviarse la reciente aprobación del Reglamento de la Comunidad Europea 3921/91, de 31 de diciembre, al que me he referido antes, que ha liberalizado estos tráficós para las empresas establecidas dentro de la Comunidad Europea a partir del día primero de enero de 1993.

Por tanto, refiriéndome a la generalidad del artículo, creo que sería bueno introducir una cláusula de salvaguardia de lo dispuesto en la normativa de origen comunitario, de cara sobre todo a esa integración y a ese mercado único del día primero de enero del año 1993, ante el que nos encontramos.

Sobre el artículo 92, nosotros proponíamos sustituir el texto por «los prácticos serán responsables respecto a los daños y perjuicios resultantes de su propio dolo o culpa». No entendemos por qué se establece en el artículo una limitación de la responsabilidad civil de prácticos y autoridades portuarias, fijando la misma en 2.000 pesetas por tonelada de arqueo bruto del buque. Se considera que tal limitación es contraria a lo dispuesto en el artículo 106 de la Constitución, que establece el derecho de los particulares a ser indemnizados por toda lesión que sufran por el funcionamiento de los servicios públicos. Esta indemnización ha de ser total y no limitada a cantidad alguna, debiendo contemplar la misma no sólo el daño emergente, como decía el representante de Convergència i Unió, sino incluso el lucro cesante causado al particular por dicho funcionamiento de los servicios públicos. Entendemos que este precepto atenta igualmente contra lo dispuesto en el artículo 40 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, que ha sido consagrado por múltiples sentencias del Tribunal Constitucional y del Tribunal Supremo. A nuestro modo de ver, habría que eliminar del texto la limitación de responsabilidad de los prácticos y autoridades portuarias porque enten-

demos que, de esta manera, lo que se está haciendo es establecer una cierta franquicia, basada en no se sabe qué y fijada en 2.000 pesetas, creo que a título totalmente arbitrario.

En términos generales, entendemos que las enmiendas transaccionales ofrecidas por el Grupo Parlamentario Socialista que, estoy totalmente convencido, ha realizado un esfuerzo de acercamiento, un esfuerzo por tratar de recoger aquellas enmiendas que el Grupo Parlamentario Popular ha considerado acordes con lo que es su política en materia de puertos o de marina mercante, no satisfacen en modo alguno, ni siquiera se acercan a lo que nosotros hemos creído que debían de ser las rectificaciones a cada uno de los artículos. Por tanto, aun entendiendo que en algunos mejoran la redacción del texto, en modo alguno cambia el espíritu de lo que el Grupo Parlamentario Popular ha solicitado en cada una de las enmiendas. Entendiendo que es una ley importante, una ley compleja, una ley que necesita de todos los resortes existentes para sacarla adelante, el Grupo Parlamentario Popular comprende los motivos que tiene el Grupo Parlamentario Socialista para mantener su propia ley, pero de la misma manera al Grupo Parlamentario Popular, que no está de acuerdo en múltiples aspectos con la ley que se nos presenta, como se ha ido viendo a lo largo del debate, le parece que las enmiendas transaccionales son escasas y que no recogen el espíritu de las enmiendas que hemos presentado al articulado.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que ni la 478 ni la 481 ni la 491 ni la 499 son retiradas sino que se mantienen vivas. (**Asentimiento**)

Tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Voy a referirme exclusivamente a las ofertas de transacción que ha efectuado el Grupo Parlamentario Socialista respecto de algunas enmiendas de este Grupo Parlamentario a este Título III.

Por lo que se refiere a la transaccional a nuestra enmienda 292 al apartado 2 del artículo 79, lamentándolo mucho no podemos aceptarla por cuanto no da satisfacción a lo que nuestro Grupo Parlamentario pretendía con la enmienda en cuestión que era, en primer lugar, una aceptación, un reconocimiento legal del principio de la posibilidad de exportación de los buques, y en la transacción que se nos está ofreciendo se comienza precisamente con el principio contrario, es decir, que no se pueden exportar buques civiles salvo que concurren una serie de circunstancias. Es una limitación que ni compartimos ni comprendemos. En segundo lugar, creemos que es contrario a lo que podrían ser los principios generales del comercio que especialmente inciden en la materia que estamos tratando el hecho de que pueda suponer un obstáculo a la exportación la existencia de determinados créditos que en el proyecto se denominan como privilegiados y que, sin embargo, son créditos que no constan en ningún registro

público. Entendemos que ello supone una dificultad adicional. Es decir, nuestro Grupo Parlamentario entendería como muy lógico y, además, así lo reclama, que aquellos créditos inscribibles e inscritos en el Registro Mercantil supongan un obstáculo para la exportación, salvo que medie una autorización expresa por parte del acreedor, pero sin ninguna otra limitación.

Aceptamos la transaccional a nuestra enmienda 294 y, por tanto, retiramos dicha enmienda, así como la enmienda 295, que también retiramos en beneficio de la transaccional que se ha presentado. Asimismo, retiramos la enmienda 301 en beneficio de esa transaccional.

Por último, reitero, como ya he manifestado en mi anterior intervención, que retiramos todas las enmiendas presentadas por este Grupo al artículo 90 por entender que la enmienda del Grupo Socialista introducida en la Ponencia resuelve el tema a que se refieren las mismas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida, y en turno de réplica, tiene la palabra el señor Andréu

El señor **ANDREU ANDREU**: Mi Grupo acepta la transaccional que ha ofrecido el Grupo Socialista a nuestra enmienda 931. Lamento que no se acepte el resto de las enmiendas, máxime cuando consideramos que el error, al contrario de lo que planteaba el ponente socialista, no viene de parte de este Grupo sino del Grupo mayoritario, al no entender algunos de los aspectos, fundamentalmente los referentes a la empresa destinada a salvamento sobre la que nosotros seguimos manteniendo que debe de funcionar según el Derecho público.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra don Isidoro Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Se han planteado dos cuestiones de fondo, una sobre la exportación de buques y otra respecto a la responsabilidad de prácticos y autoridades portuarias.

Respecto a la exportación de buques anuncié que, efectivamente, este parlamentario no era experto en Derecho internacional o en Derecho mercantil y que había pedido opinión a los expertos de la Administración y del Grupo Socialista sobre como tenía que redactarse el precepto. En consecuencia, me mostraba abierto a que, en fases posteriores, esto se siguiera estudiando. Estos expertos me dijeron que la terminología de «crédito marítimo privilegiado» está aceptada internacionalmente y es perfectamente conocida por el sector. No me encuentro en condiciones de decir que esos expertos se equivocan, pero sí puedo decir que es un tema que se mantiene todavía abierto, al igual que el otro, el de la responsabilidad civil de prácticos y autoridades portuarias. Daba, de todas formas, un argumento que creo que no es menor. Si no se pone límite al tema, «de facto», lo que se está haciendo es eliminar la res-

ponsabilidad real de determinadas personas, no favoreciendo en absoluto la posición del posible afectado, que, evidentemente, aparte de esta ley, dispone de otra serie de mecanismos en defensa de sus intereses. Lo que intentamos establecer con ese artículo es que las personas que van a asumir la labor de meter el buque y manejarlo dentro del puerto estén directamente afectadas por las posibles cargas que produzcan los previsibles accidentes que se pudieran dar.

Simplemente tengo que decir que en esos dos temas todavía estamos estudiando alguna fórmula. En todo caso, de no encontrarla, vamos a mantener la redacción en los términos en los que está.

Respecto a Izquierda Unida se plantea la cuestión de quién es el que está acertado. A lo largo de toda la Ley, Izquierda Unida viene manteniendo que todas y cada una de las actuaciones que se hagan en los ámbitos de puertos y marina mercante tienen que estar sujetas a la Administración pública y debe funcionar en base a funcionarios, valga la redundancia, y con mecanismos de contratos del Estado. Simplemente quiero repetirle el argumento que, en mi opinión, tiene muchísimo peso. Si hacemos eso con la empresa de salvamento, ésta sale quebrada de antemano. La creamos ya quebrada en términos económicos y dependientes de los Presupuestos Generales del Estado. Es mucho más ágil la defensa de los intereses de esa empresa con el régimen que está previsto en la ley que con el que S. S. propone.

Por último, una observación general al Partido Popular. Es cierto lo que dice respecto a los principios y diferencia de opinión en el conjunto de las enmiendas, menos en una, que es de fondo: la enmienda transaccional que ofrecemos a la número 499 del Grupo Parlamentario Popular al artículo 87.2, en cuyo primer apartado se establece como criterio inspirador de lo que sigue en el artículo: Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina pertenecientes a las diversas administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

Creo que ésta sí es una enmienda de fondo y que casa perfectamente con el espíritu no sólo de las enmiendas que había propuesto el Grupo Popular a este tema sino con la práctica que se está dando en este momento respecto al salvamento marítimo, en sobre el que, como sabe muy bien el ponente del Grupo Popular, existen acuerdos muy importantes entre marina mercante y bastantes comunidades autónomas. Este principio inspirador de coordinar la actuación creo que es positivo y es una cuestión de fondo en la que sí estamos de acuerdo. Acepto que en otros temas sólo estamos de acuerdo en cuestión de matices, pero en éste es una cuestión de fondo en la que estamos de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Lamento haber pasado por alto esta enmienda a la que

se refiere el portavoz del Grupo Socialista. El Grupo Parlamentario Popular no sólo no tiene inconveniente, sino que va a votar favorablemente, aun entendiendo que nuestra enmienda era tan simple que pedía únicamente un cambio de redacción que en lugar de: «operaciones de búsqueda, salvamento y lucha contra la contaminación marítima» se dijera: «operaciones de búsqueda y salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación». Es decir, alterar la redacción para que quedara claro que la búsqueda y salvamento corresponde a las vidas humanas y la lucha es contra la contaminación. El Grupo Parlamentario Socialista ha ido mucho más lejos en su enmienda, porque no sólo recoge esto, sino que habla de la coordinación de la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina pertenecientes a las diversas administraciones... —hasta ahí está todo muy bien—... así como a instituciones públicas y privadas. Yo no sé hasta qué punto tendrá capacidad la Administración de coordinar actividades de instituciones privadas. En cualquier caso, es una enmienda que corrige el artículo 87.2 que a mí se me ha pasado por alto y, por supuesto, el Grupo Popular acepta la corrección realizada a su enmienda 499.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Acepta esta transacción y retiraría su enmienda?

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Exactamente.

El señor **PRESIDENTE**: Retirada esa enmienda y aceptada la transacción, la única transaccional que decaería es la del artículo 74 a la enmienda 478, que se queda sin sustituto, a la espera de lo que diga el portavoz del CDS, a quien preguntaremos en el momento de la votación sobre tres enmiendas transaccionales que están todavía sin sustento y que podrían ser aceptadas por el CDS, referidas a las números 815, 826 y 835.

Título IV

Vamos a pasar a debatir el título IV, que comprende desde el artículo 106, que es el antiguo artículo 94 —106 en el informe de la Ponencia, 94 en el proyecto inicial— hasta el final del articulado, que es el 116 en el texto del proyecto y 128 en el texto de la Ponencia.

Sus señorías pueden usar en el debate la terminología que les parezca oportuno, puesto que lo único que hay que hacer es sumar al antiguo artículo la cifra de 12 para obtener el nuevo número del artículo en el texto de la Ponencia.

Para defender las enmiendas referentes a ese título IV, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

Son las enmiendas que van de la 512 a la 524 de su Grupo.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Al antiguo artículo 94, en su apartado 1, referido al reglamento de policía de los puertos del Estado presen-

tamos una enmienda de supresión en coherencia con otras que ha ido presentando el Grupo Parlamentario Popular. Se propone la supresión de la expresión «..., y finalmente del Ente Público», al final del párrafo donde se dice: «Las Autoridades Portuarias elaborarán, con informe de la Capitanía Marítima, y finalmente del Ente Público Puertos del Estado un Reglamento de Servicio y Policía del puerto que regulara el funcionamiento de los diferentes servicios», etcétera.

En la enmienda 513, al artículo número 97, se propone añadir: «... previa autorización judicial». Consideramos que esta es una de las enmiendas fundamentales que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular a este título IV, porque entendemos que, o bien debería decir que el Capitán marítimo podrá imponer la detención, el fondeo y retención del buque en los lugares que se determinen, durante el tiempo imprescindible hasta que se restablezca la normalidad, siempre que, por los hechos que motivan la adopción de dichas medidas, la autoridad judicial, o previa autorización judicial, hubiere incoado las correspondientes diligencias de averiguaciones contra los responsables de los mismos. Esto está en concordancia con los artículos 109, número 5, y 116.

La enmienda transaccional que presenta el Grupo Socialista de la que ya tenemos conocimiento —aunque habrá tiempo de discutirla con posterioridad— es poco operativa a los efectos de controlar que un buque pueda ser retenido por la autoridad administrativa sólo cuando exista una motivación grave para ello.

Creemos que ha habido algún tipo de negociación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y algunos usuarios para dar una redacción que parecería más justificada y reiterando básicamente lo que formulaba la enmienda presentaba por el Grupo Parlamentario Popular.

Entendemos que los convenios internacionales de naturaleza marítima, como son a los que ya me había referido en la intervención del Pleno, el Solas, el Marpol, el Memorándum de París, etcétera, todos ellos ratificados por España, regulan de forma minuciosa la potestad de un Estado para inspeccionar los buques de otro Estado que se encuentren en las aguas del primero. En todos ellos se señala la obligatoria comunicación al cónsul del país de la bandera del buque sobre cualquier actuación que se realice sobre el mismo. Igualmente se señala en los tres convenios la extrema gravedad de una medida como la de que la retención de un buque quede supeditada a múltiples requisitos que, en la práctica, hacen casi inviable que se pueda producir la misma. Es interesante que se tenga en cuenta por parte del Grupo Parlamentario Socialista la autorización de la autoridad judicial competente, tal como propone nuestra enmienda.

Con la enmienda al artículo 101, relativo a las infracciones y sanciones, proponemos que se modifique el apartado 1 de la siguiente forma: «Se consideran infracciones las acciones u omisiones previstas como tales en esta Ley». Ello supone una mejora técnica.

Al artículo 102, letra A) proponemos las modificaciones siguientes: Suprimir la letra A) en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones. Suprimir, en la letra b) «... ordenanzas establecidas...» y quedaría: «El incumplimiento de las instrucciones dadas por la Autoridad Portuaria...»

La letra c) quedaría redactada así: «La realización de estas operaciones marítimas en el ámbito portuario con violación de reglamentos y con peligro para las obras, instalaciones, equipo portuario y otros buques».

La letra h) quedaría redactada así: «Causar por negligencia o dolo...» y el resto igual; la letra j) suprimirla.

En la letra a) del artículo 102.C se propone suprimir: «... de manera grave...». Lo creemos innecesario. Creemos que es más coherente nuestra propuesta puesto que si se perturba de manera grave, la infracción debe ser grave.

A la letra D) del artículo proponemos una adición, en su letra a) que diría: «... cuando sea requerido para ello», por entender que es una mejora técnica.

Al artículo 103.B) la enmienda pide la supresión de la letra m) que dice: «Las acciones u omisiones, no comprendidas en los apartados anteriores, que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación», por respetar el principio de legalidad establecido.

Quiero hacer un comentario sobre este artículo 103, relativo a infracciones y sanciones, y es que la conducta tipificada como infracción grave en este precepto, en general en el artículo 103, está contemplada y perfectamente recogida en el artículo 391 del Código Penal, por tanto, no sé hasta que punto sería necesario el que dicho artículo 391 fuera incluido en el apartado de infracciones establecido de la presente ley.

Suprimimos la letra l) del artículo 104.B). En el artículo 104.C) se suprime la letra i). En el 108.2 proponemos suprimir, de acuerdo con todas las enmiendas que hemos venido presentando, «Ente público». En el 109.5, añadimos: «Siempre y cuando exista previa autorización judicial», por coherencia con la enmienda anterior que hemos presentado. En el artículo 111.1, en coherencia con el resto de las presentadas, proponemos la supresión de las palabras «Entre público». Modificamos el número 2 del artículo 113, sustituyendo, al final del punto, «ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad» por «hacerse con la previa autorización judicial». Creemos que sería más respetuoso con la propia Constitución Española.

En la enmienda número 525, a la disposición adicional cuarta, se propone su supresión en su totalidad. En cuanto a la disposición adicional quinta, en el apartado tres, proponemos un texto que sería el siguiente: «El Ministerio de Obras Públicas y Transportes...»

El señor **PRESIDENTE**: No entramos en las disposiciones transitorias y adicionales.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Llegamos hasta el artículo 113.2 del antiguo.

El señor **PRESIDENTE**: Todo el articulado.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Las adicionales todavía no son objeto de discusión.

El señor **PRESIDENTE**: Hasta la 475 de su Grupo.

El señor Recoder tiene la palabra, para defender sus enmiendas a este título IV.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: La primera enmienda de nuestro Grupo Parlamentario a este Título es la referida al artículo 97. En su último párrafo proponemos adicionar, donde dice «En caso necesario el capitán marítimo podrá imponer la detención, fondeo y retención del buque en los lugares que se determinen», lo siguiente: «en las condiciones y requisitos previstos en el artículo 116». Hemos presentado varias enmiendas al artículo 116, una de ellas referida a la adición de una frase al final del todo, donde se habla de la retención del buque por el capitán marítimo. Nuestro Grupo propone que, para proceder a dicha retención, se precise de la previa autorización del Juez de Primera Instancia del lugar. Ello por razones obvias; entendemos que la excepcionalidad de la circunstancia exige que no pueda ser simplemente la autoridad administrativa la capacitada para autorizar dicha retención, sino que se deba recurrir a la autoridad judicial.

En cuanto a la enmienda al artículo 99, referido a la prevención de actividades ilícitas y tráficos prohibidos, en coherencia con el principio de coordinación entre las diversas Administraciones competentes que hemos expuesto ya en enmiendas anteriores, proponemos que se introduzca el concepto de la «Administración pública competente», en lugar del Gobierno como Administración exclusivamente autorizada legalmente para «impedir, restringir o condiciona la navegación de determinadas categorías de buques civiles en aguas interiores, el mar territorial o la zona contigua».

La siguiente enmienda hace referencia al artículo 100, que es el que trata de las medidas de garantía de la navegación marítima y el medio marino. Se propone suprimir del artículo el concepto de «apresamiento», toda vez que, para poder al mismo, se exige una situación previa de beligerancia y es obvio que no es ésta la que se pretende regular en este artículo.

La enmienda al artículo 101 es de mejora técnica, por lo que no doy más explicaciones.

En cuanto al artículo 103 del proyecto de ley, que es el que regula las infracciones graves, nuestra primera enmienda se refiere a la letra A), subapartado f) en el que, dentro de las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, se propone la incorporación, al final del apartado que se refiere a la obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que corresponda a la autoridad portuaria o marítima, de la frase «a las autoridades competentes», para eliminar el carácter de competencia exclusiva que el proyecto otorga a las autoridades estatales en mate-

ria de funciones de policía. Esta es una materia en la cual se dan competencias compartidas y por ello debe de contemplarse en el proyecto. La siguiente enmienda que se refiere al apartado A), g), del artículo 103, está en coherencia con la enmienda anterior.

En la enmienda al punto 1 del artículo 106 proponemos eliminar la referencia al consignatario de buques, puesto que al no ser responsable éste de unas infracciones en las cuales no interviene de forma activa, no se le puede considerar como responsable, como se dice en el proyecto de ley.

Nuestra siguiente enmienda se refiere al punto 4 del artículo 107, y en ella proponemos su supresión. Entendemos que la previsión de este punto 4 resulta reiterativa con lo dispuesto en los artículos 109 y 110 de la Ley de Procedimiento Administrativo. Este es el procedimiento de anular, por parte de la Administración, sus propios actos. Entendemos que esto es una reiteración y no tiene sentido incluirlo en este proyecto de ley.

La enmienda al artículo 109 punto 5 es coherente con la presentada al artículo 16, a la cual ya me he referido al defender nuestra enmienda al artículo 97.

Nuestra enmienda al artículo 110 propone suprimir de este artículo la expresión «... o la capacidad económica del sujeto responsable», que consta al final. Y ello porque contemplar la capacidad económica del denominado sujeto responsable como un criterio de graduación a la hora de fijar la cuantía de las sanciones, nos parece que es discriminatorio y, por tanto, debe suprimirse en el proyecto.

Nuestra enmienda al artículo 111, apartado 1, pretende crear un nuevo punto e) que establezca que «la competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta ley corresponderá a los órganos competentes de las comunidades autónomas en el ejercicio de las competencias en materia de protección civil y salvamento marítimo».

Como ya hemos reiterado también a lo largo del debate, las competencias de ejecución en materia de salvamento marítimo comportan la potestad de inspección y sanción, y ello debe reflejarse en este artículo; es decir, estamos en un ámbito donde se dan competencias compartidas y no exclusivas de la Administración central.

También, en coherencia con enmiendas anteriores, la presentada al apartado 3 del artículo 112; nuestra enmienda al apartado 1 del artículo 113; y nuestra enmienda al apartado 2 del artículo 114.

La enmienda al párrafo primero del artículo 116 ya la he defendido cuando hemos tratado la enmienda al artículo 97.

La enmienda al párrafo segundo de este mismo artículo 116 —este artículo se refiere a la retención de buques— pretende que, cuando en el segundo párrafo se hace referencia a la posibilidad de sustituir la retención por aval o garantía suficiente, se suprima lo que viene a continuación, que dice: «... a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante». El aval o la garantía tienen por objeto garantizar —valga la

redundancia— una deuda con contenido económico, y ello quiere decir que la cantidad debe ser posible de prefijar. Por tanto, si la garantía es suficiente, como por analogía se contempla en otros ámbitos de nuestra legislación, especialmente referido a las deudas de tipo tributario, no tiene sentido que se exija algo que es arbitrario por parte de la Administración.

Con esto termino la defensa de las enmiendas de nuestro Grupo parlamentario al articulado.

El señor **PRESIDENTE**: Los números del articulado a los que se ha referido el señor Recoder son los del texto del proyecto, que quede constancia.

El señor Andreu tiene la palabra para defender las enmiendas de Izquierda Unida de la 939 a la 945, que corresponden a este Título.

El señor **ANDREU ANDREU**: Intentaré sin error referirme a los números de los artículos del informe de la Ponencia.

En ese sentido, nuestra primera enmienda iría destinada al nuevo artículo 106. En ella solicitamos que se apruebe un texto alternativo al que viene en el informe de la Ponencia; y en el texto alternativo que proponemos el sujeto que elaboraría el reglamento del servicio y policía sería el Ente Público Puertos del Estado. Esto lo hacemos porque, en última instancia, la realidad va a ser ésa. Tal y como está redactado el artículo, vendrá una instrucción del Ente Público Puertos del Estado que dirá cómo habrá que redactar ese reglamento de policía. Se buscará que todos los reglamentos de policía de las diferentes autoridades portuarias sean similares para que no se creen situaciones distintas en puertos que, aún siendo diferentes, están regidos por el Ente Público Puertos del Estado. Por lo tanto, en coherencia con la formación de ese ente público, consideramos que debe ser ese el sujeto que redacte un documento de la naturaleza de un reglamento de servicio y policía.

La siguiente enmienda referida al nuevo artículo 114. C).a), es la número 940. En dicha enmienda proponemos una redacción diferente a la que figura en el informe de la Ponencia, que literalmente dice: «El consumo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas por personas embarcadas de forma que pongan en peligro efectivo la seguridad del buque». La razón de presentar dicha enmienda es que lo que se sanciona en el texto de la Ponencia es una conducta bajo la influencia de sustancias psicotrópicas. Nosotros entendemos que, ya sea bajo la influencia de sustancias psicotrópicas o no, la conducta en sí misma sería punible, pero no por el hecho de estar bajo el efecto de sustancias psicotrópicas. Lo que es punible en sí mismo es la conducta. Consideramos que técnicamente es mejor la redacción que proponemos en la enmienda 940.

En la enmienda 941, también al artículo 114.C). b), proponemos que cuando se hable de actos contrarios a órdenes dictadas por el capitán u oficiales del buque se refiera a actos contrarios que pongan en peligro la se-

guridad del buque. La razón es que no se trata de repetir aquí la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante del año 1955. No se pueden poner sanciones administrativas a actos contrarios a órdenes dictadas por el capitán, sino sólo cuando se produzcan actos que pongan en peligro la seguridad del buque. Consideramos que es más correcta nuestra enmienda que lo que se propone en el texto de la Ponencia.

En cuanto a la enmienda 942, al artículo 115.B).b), por las mismas razones por las que presentamos la 941 debe plantearse también la punidad del acto cuando se ponga en peligro la seguridad del buque.

En la enmienda 943, referida al artículo 115 B).d), nos encontramos ante una situación similar a la que planteábamos en el artículo 114.C).a). lo que debe ser castigado administrativamente u objeto de una sanción administrativa es la conducta, pero no el hecho en sí de estar bajo la influencia de una sustancia psicotrópica o de bebidas alcohólicas.

En coherencia con la enmienda anterior presentamos la 944, por la cual pedimos la supresión del artículo 116.B).j), ya que se sustenta bajo los mismos argumentos.

En cuanto a la enmienda número 945 al artículo 116.B).k), tengo que decir que creemos que el texto es más adecuado que el que plantea la Ponencia. Es un texto más universal el nuestro y está menos sujeto a discusiones y a casuísticas concretas, porque decimos directamente que será una infracción muy grave la no prestación de auxilio a las personas en peligro en la mar por parte del capitán de un buque civil. Repito que consideramos que eso es más universal que hablar de las acciones u omisiones del capitán, etcétera, porque está mucho más sujeto a polémica lo que se puede considerar una acción, una omisión, y pensamos que se entiende mejor el texto que presentamos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Vallejo de Olejua tiene la palabra para defender sus enmiendas 36 a 44.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: La enmienda número 36 se refiere al artículo 100, párrafo 2.º y es de sustitución. Entendemos que ese párrafo se debe sustituir por otro que diga: «Estas medidas podrán adoptarse salvo en los puertos gestionados por comunidades autónomas que hayan asumido competencias en las materias de vertidos y seguridad pública».

«Lo mismo sucederá en las aguas territoriales del Estado correspondientes al litoral de las Comunidades Autónomas con competencia en materia de vertidos industriales y contaminantes y salvamento marítimo.»

Justificamos esta enmienda en el hecho de que las comunidades autónomas, por lo menos la del País Vasco, han asumido competencias de ejecución en materia de medio ambiente, vertidos y seguridad pública, que se proyectarán sobre su ámbito territorial. Esto se contempla en el artículo 20.6 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, en el que cabe comprender a los puertos.

Fuera de su ámbito territorial, la comunidad autó-

noma de acuerdo con el artículo 20.6 de su Estatuto, también ha asumido competencias en materia de vertidos y salvamento marítimo en el mar territorial correspondiente a su litoral. Esto se contempla en el artículo 12.10 del mismo Estatuto.

Nuestra enmienda número 37 hace referencia al artículo 102.E.b) y es de sustitución. Pretendemos que donde se dice: «...Reglamento Local aplicable», se diga «...normativa aplicable», pues entendemos que la normativa medioambiental puede ser también autonómica y por ello procede no prejuzgar la naturaleza de la disposición a que se refiere el artículo 102.E.b).

Nuestra enmienda número 38 hace referencia al artículo 105 y es de modificación. Para nosotros el artículo se debe redactar de la siguiente forma: «1. El plazo de prescripción de las infracciones será de cuatro años para las muy graves, dos para las graves y uno para las leves. El plazo comenzará a contarse desde la total consumación de la conducta constitutiva de la infracción.

2. En el supuesto de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comenzará a contar desde el momento de la finalización de la actividad o del último acto con el que la infracción se consuma. En el caso de que el hecho o actividad, constitutivos de infracción, fueran desconocidos por carecer de signos externos, dicho plazo se computará desde que éstos se manifiesten.

3. Los plazos señalados en el número 1 regirán para la prescripción de las sanciones, según se impongan a infracciones muy graves, graves o leves.

4. No se aplicarán los plazos previstos en los números 1 y 3 a las obligaciones de restitución de las cosas, reposición a su estado anterior e indemnización, las cuales se regirán por las normas que regulan la prescripción o caducidad de las acciones correspondientes.»

En relación al artículo 106, tenemos la enmienda número 39, de modificación, en la que proponemos la redacción siguiente: «1. De las infracciones tipificadas en esta Ley serán responsables los que realicen las acciones o conductas que constituyan sus supuestos de hecho; así como aquellos por cuenta de los cuales se hagan.

Se entenderá que una infracción se comete por cuenta de otro cuando, existiendo una relación laboral o de servicio, el que ocupare en ella una posición jerárquicamente superior mandare expresamente al subordinado realizar los hechos constitutivos de la infracción, o, a sabiendas, consintiere tácitamente en ellos, o los desconociere por negligencia en el cumplimiento de sus deberes de vigilancia.

No existirá negligencia si el superior ha dado las instrucciones precisas al respecto y ha puesto los medios razonablemente exigibles para su cumplimiento; razonabilidad que se apreciará en función, entre otras circunstancias, de la gravedad de la infracción.»

Y un apartado número 2, que señala: «Quedaría exento de responsabilidad el que realice los actos constitutivos de infracción por mandato expreso de su superior,

salvo que el mandato sea notoriamente contrario a Derecho.

La valoración de dicha notoriedad se hará en función de la naturaleza del hecho y las condiciones subjetivas del subordinado, en cuanto a sus posibilidades de conocimiento de las reglas jurídicas aplicables al caso.»

Ya señalamos en la justificación de nuestra propuesta que el principio culpabilista (inexcusable en materia punitiva) excluye la responsabilidad por hechos de otros y, por ello, gusta más de fórmulas genéricas que de determinaciones concretas, nominativas, a la hora de establecer los responsables de las infracciones; amén de rechazar «ad radice» las cláusulas de solidaridad y subsidiariedad. Estas, en algunas ocasiones, pueden ser válidas en relación con ciertas consecuencias no sancionatorias del ilícito penal o administrativo, siempre que aparezcan como necesarias para la reparación de daños causados a la víctima o a otros intereses defendibles; pero, en ningún caso, en lo que hace a la consecuencia punitiva propiamente dicha.

Nuestra enmienda número 40 se refiere al artículo 107.3, y es de modificación.

El artículo 107.3, entendemos que debe ser redactado de la forma siguiente: «Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado al Ministerio Fiscal, suspendiéndose el procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso. Sin embargo, aun acordada tal suspensión, podrán adoptarse las medidas administrativas cautelares destinadas a salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo, y a prevenir la contaminación del medio marino. Asimismo, deberán cumplirse las con esas finalidades adoptadas, no obstante la suspensión.»

Y añadimos también un párrafo que no venía en principio: «También se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos en los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.»

Continuamos diciendo: «La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa.

De no imponerse sanción penal, la Administración podrá continuar el expediente sancionador con vinculación a los hechos declarados probados por el órgano jurisdiccional penal. Aun habiendo habido sanción penal, podrá continuarse el procedimiento sancionador administrativo, con idéntica vinculación que en el caso anterior, a los efectos de una eventual imposición de las medidas contempladas en el artículo 109, de las cuales, la establecida en la letra c) podrá imponerse en todo caso y los restantes sólo si la sentencia penal no contiene pronunciamiento relativo a la protección de los intereses a que tales medidas atienden.»

No señalo la justificación porque viene en nuestra propuesta y está transcrita.

Nuestra enmienda número 41 hace referencia al artículo 107.4, y es de supresión. Simplemente entiende que debe suprimirse el número 4 del artículo 107 por

coherencia con la enmienda presentada al número 3 del artículo 107.

Nuestra enmienda número 42 es de supresión del número 5 del artículo 107. Se refiere a que debe suprimirse este apartado en coherencia con la enmienda al anterior artículo 106.

Nuestras enmiendas números 43 y 44 hacen referencia a los artículos 108 y 109; reordenan estos artículos, de sanciones y otras medidas, pasando al artículo 108 las multas y sanciones accesorias. Posteriormente, los contenidos de las letras a), b), c) y d) de los números 1 y 2 están recogidos en parte en los artículos 108 y 109 reordenados. Asimismo, introducimos un número 7, en el artículo 108 que establece lo siguiente: «En el caso de infracciones muy grave, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, producidas en el ejercicio de las actividades a que se refiere el artículo 54 de la presente Ley, se podrá declarar por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a propuesta del Ente Público Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años, para ser titulares de autorizaciones y concesiones respectivamente en el ámbito del puerto correspondiente, o para el desempeño de actividades portuarias.» La verdad es que esto está recogido en el artículo 108.2, según el informe de la Ponencia, y el número 8 que presentamos está recogido en el artículo 108.3. Igualmente, nuestro número 9 está recogido en el artículo 108.4, y el artículo que proponemos como 109 es el que figura, según el informe de la Ponencia, como 108.1.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Se refiere S. S. a la enmienda transaccional?

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Sí, señor Presidente, me refiero a la enmienda transaccional que nos proponen. Perdón, señor Presidente, en principio, se trataría de lo que está recogido por la Ponencia.

Nuestra justificación es que se suprime la letra d) del número 1 del artículo 108 del proyecto porque se contempla como sanción accesoria en el número 5 del artículo 109, y suprimimos el número 7 del artículo 109 porque no concuerda con la utilización que de la reincidencia se hace en la tipificación de infracciones. En ella opera haciéndose pasar de un tipo de infracción a otro más grave, mientras que en dicho número no se sanciona como si se tratara de una infracción grave por reincidencia en leves, de acuerdo con el artículo 103, sino que se conceptúan como dos infracciones leves.

En definitiva, respecto a estas dos enmiendas que planteamos nos damos por satisfechos con la transaccional que se nos ofrece. Por tanto, retiramos estas dos enmiendas en aras a que sea votada la transaccional que ofrece el Grupo Socialista, ya que entendemos que recoge prácticamente de manera literal lo que proponemos excepto algún punto, al que no damos mayor importancia.

Por último, nuestra enmienda 44 al artículo 110 —anteriormente me he referido a la enmienda 43—. Per-

dón, eran las enmiendas números 43 y 44, ésta última también está recogida...

El señor **PRESIDENTE**: La transacción es a las enmiendas números 43 y 44.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Simplemente quiero manifestar que planteábamos esta enmienda para contribuir a la consecución de un sistema más coherente con su esencia punitiva. Así, en cuanto a la determinación de responsabilidades y sanciones, en el número 1, se establece lo siguiente: «1. La cuantía de las multas y la aplicación de las sanciones accesorias se determinará en función del beneficio obtenido por la comisión de la infracción, la relevancia externa de la conducta infractora, la negligencia o intencionalidad del sujeto infractor, el daño causado, el número de infracciones cometidas, la capacidad económica del sujeto responsable, o cualquier otra circunstancia que pueda incidir en el grado de reprochabilidad de la infracción, en un sentido atenuante o agravante.» El número 2 señala lo siguiente: «Se aplicarán analógicamente, en la medida de lo posible y con las matizaciones y adaptaciones que exija la peculiaridad del sector administrativo de que se trata, las reglas penales sobre exclusión de la antijuridicidad y de la culpabilidad, sin perjuicio de atender, a idénticos efectos, a otras circunstancias relevantes en dicho sector.»

Si me permite el señor Presidente, entiendo que estas enmiendas 43 y 44 son efectivamente las transaccionadas por el Grupo Socialista, por lo cual también serían retiradas por nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender las enmiendas 836 a 870, del CDS, tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Nuestra primera enmienda es la 836 al artículo 94. En ella se da una nueva redacción y visión a lo que el proyecto pretende. Consideramos que en la enmienda se establece una escala más lógica sobre la forma de pronunciamiento y entendemos que debe ser el Ente Público Puertos del Estado el que establezca un reglamento-tipo de servicios y policía, conforme al cual deberían adaptarse los que las autoridades portuarias, con el conocimiento y participación de las capitanías marítimas, deberían aplicar en cada uno de los puertos.

En la enmienda 837 al artículo 95.1 se estima que el texto debería tener la siguiente redacción: La autoridad portuaria, previo informe de la capitanía marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento, cuando se produzca cualquier situación respecto a un buque determinado, podrá llegar a trasladarlo, si su titular no lo hace por sí mismo, sin perjuicio de poder efectuar la reclamación correspondiente, y llevarlo a un sitio donde no perjudique el funcionamiento normal del puerto.

La enmienda 838 es de carácter técnico y nos remitimos a su texto.

La enmienda 839 pretende una modificación en la redacción que consideramos que mejora, indudablemente, el texto del proyecto al hacerlo más claro, más concreto y permitir en su momento una interpretación más fácil para aquél que tenga que aplicarlo, sin perjuicio de que a su vez en la misma se introduce una serie de modificaciones de carácter gramatical o de estilo, más acordes con la forma en que habitualmente se suelen redactar los textos legales.

La enmienda 840 va también en el sentido de corrección de estilo o de enmienda técnica, como quiera denominarse. Se plantea la sustitución de unas determinadas palabras por otras, ya que son las más habituales en el uso jurídico normal y entendemos que son las que se han de aplicar.

En la enmienda 841 pretendemos volver a emplear terminologías adecuadas y normalmente utilizadas en distintos textos legales. Nos estamos refiriendo ya al artículo 101, donde empezamos a hablar de sanciones. Pensamos que se debe empezar diciendo «son infracciones», no utilizando giros que, aun diciendo lo mismo, no son tan directos como esa expresión. Tenemos el ejemplo del artículo 77 de la Ley General Tributaria, que se inicia diciendo que «son infracciones», y no con expresiones diferentes.

La enmienda 842 también modifica en parte la redacción y da una definición más concreta de lo que deben ser las infracciones leves con respecto a este proyecto de ley.

La enmienda 843 al artículo 102 pretende sustituir la numeración del proyecto —las letras A), B), C), etcétera— por los numerales 1, 2, 3, 4, 5, que es lo que normalmente se está empleando en el resto del proyecto; además procuraría menos confusión en el momento de su aplicación.

En la enmienda 844 proponemos la unificación del texto de los apartados A) y B) —en su caso serían 1 y 2— del artículo 102, puesto que, al tratarse en estos artículos de las faltas graves y muy graves, estamos considerando que no existe una razón para que no se utilice la técnica habitual. Por ello, presentamos otra enmienda, puesto que, por otra parte, el empleo de la fórmula utilizada en el proyecto podría traer complicaciones a la hora de aplicar las sanciones.

En las enmiendas 845 y 846 al artículo 102 mi Grupo propone, con la ordenación ordinal y no alfabética, una serie de modificaciones basadas no solamente en enmiendas anteriores, sino además en una mejor ordenación del criterio a seguir con respecto a la exposición de las distintas sanciones a aplicar según el carácter de cada una, y unificando materias que en unos momentos están unidas y en otros están separadas en el propio proyecto y que deberían seguir una misma tónica a lo largo del mismo.

La enmienda 847 al artículo 102.c) pretende la adición de un nuevo apartado con el siguiente texto: «La falta de cuidado del material de salvamento, de su puesta a punto o de sus revisiones obligatorias.» Durante mucho tiempo se ha hablado del enorme riesgo que mu-

chas embarcaciones suelen tener, y a veces estos riesgos se acentúan precisamente por la falta de cuidado de vigilancia y de atención que hay que prestar a los medios de salvamento. Esa es una de las razones básicas para incluirla como una de las causas suficientes para una sanción.

La enmienda 848 al artículo 103, párrafo primero, propone una modificación del texto con la siguiente redacción: «Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral hasta siete días o daños o perjuicios superiores a doscientas mil pesetas hasta un millón de pesetas, las que pongan en peligro...», y sigue el texto del proyecto. Es una forma de simplificar y unificar el texto que figura en el proyecto, se evitan referencias a las faltas muy graves, al no ser ésta la forma más adecuada de definición, y se fijan claramente los límites en cuanto a lesiones y respecto a los importes.

La enmienda 849 al artículo 103 modifica la numeración siguiendo la misma línea propuesta en la enmienda anterior respecto al uso del ordinal y no al alfabético.

La enmienda 850 propone una modificación del texto del artículo 103 A) para darle una redacción más clara. Consideramos que el apartado 1 del artículo 103 —que en el proyecto figura como a)— debe decir: «Infracciones relativas al uso del puerto, de sus instalaciones y al ejercicio de las actividades, sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante contrato, que se realizan en el ámbito portuario». Esta enmienda se presenta en coherencia con la enmienda número 223, según el orden de nuestro Grupo, que se corresponde con la 841 según el orden general.

La enmienda 851 es de carácter técnico. Las enmiendas 852, 853 y 854 van en el mismo sentido. En cuanto a la enmienda 855, volvemos a proponer el cambio de numeración en el artículo 104 respecto a sus apartados y subapartados, sustituyendo las letras por los ordinales, ya que es más fácil de seguir y para poder saber concretamente a qué se refiere.

La enmienda 856 al artículo 104, apartado 1 según nuestras propuestas anteriores y A) en el proyecto, pretende que este apartado lleve la siguiente redacción: «Infracciones relativas al uso del puerto, de sus instalaciones y al ejercicio de actividades sujetas a previa autorización, concesión o prestadas mediante contrato, que se realicen en el ámbito portuario». Va en coherencia directa con enmiendas anteriores, tanto en las no graves como en las graves, y se insiste en que las definiciones, principalmente cuando quieren comprender diversos aspectos, hay que darlas completas, no con una visión parcial, ya que ello podría producir errores en su aplicación o interpretación en un momento determinado.

La enmienda 857 es técnica, y nos remitimos a su texto, como en todas las demás de este carácter, al igual que en la 858.

En cuanto a la enmienda 859, planteamos la conve-

niencia de que la prescripción de las faltas graves sea a los dos años, de forma que se siga el mismo criterio que se establece en otros muchos proyectos de ley —en estos momentos incluso algunos de ellos ya son leyes en aplicación—, donde se va conceptuando y suele aplicarse normalmente cuatro años para las faltas muy graves, dos para las graves, y de uno a seis meses para las leves.

Con nuestra enmienda 860 pretendemos la supresión del apartado 3 del artículo 105, ya que consideramos que mantenerlo supondría ir en contra de lo previsto en todo el ordenamiento jurídico, salvo que se intente acuñar un nuevo concepto y establecer una clasificación entre prescripción plena y menos plena, nuevos conceptos que, en su caso, se podría estimar que resultan anticonstitucionales.

La enmienda 861 al artículo 105.4 la seguimos calificando como técnica y nos remitimos a su texto.

La enmienda 862 al artículo 106, número 1, propone modificar la redacción por la siguiente: «Serán responsables de las infracciones descritas en los artículos 102, 103 y 104 de esta ley sus autores materiales y, solidariamente, aquellas personas, físicas o jurídicas, de quienes dependan o bajo cuyo mando actúen». El texto que figura en el proyecto es bastante confuso. Se refiere a unas infracciones de forma genérica, mientras detalla otras leves o graves, y afecta a personas y entidades que sólo tienen que ver de forma indirecta o circunstancial. En principio, según la opinión de mi Grupo, puede existir algún viso bastante claro de anticonstitucionalidad.

En la enmienda 863 pretendemos igualmente que los apartados 1 y 2 del artículo 106 sean suprimidos, ya que de ser aceptada la enmienda anterior, quedaría solucionado el problema que estos dos párrafos suponen.

La enmienda 864, siguiendo una línea común y habitual, establece que en el artículo 107.3, párrafo segundo, se añada que son hechos probados los así declarados por la resolución del órgano judicial competente. Es una tónica habitual en toda disposición penal, e indudablemente no puede faltar en este proyecto donde se están estableciendo penas y sanciones que deberán aplicarse y tenerse en cuenta cuando judicialmente así se declaren unos hechos como probados, y a partir de ellos es cuando se debe establecer cuál es la sanción administrativa.

En cuanto a la enmienda 865 al artículo 108.1, proponemos la adición de la siguiente frase al final del subapartado b): «No obstante, si el beneficio obtenido fuera superior al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, la indemnización se establecerá en base a dicho beneficio». Es una corrección según la cual se introduce un criterio para determinar cuál debe ser la indemnización a satisfacer en el caso de que el beneficio que se obtenga por el causante del daño sea superior al valor real de la pérdida ocasionada.

La enmienda 866 al artículo 108.5 propone una modificación de la redacción, y a su texto, por ser suficientemente claro, así como a su justificación, nos remitimos.

La 867 propone la adición de un artículo 108 bis (nuevo) con el siguiente texto: «Prescripción. El plazo de prescripción para el cumplimiento de las sanciones será: un año para las leves, dos años para las graves y cuatro años para las muy graves». No sólo volvemos a reiterar la conveniencia de una unificación en cuanto a los plazos de prescripción, sino que además establecemos una cuestión olvidada en el proyecto, que es la posibilidad de prescripción de las propias sanciones.

La enmienda 868 al artículo 109 propone adicionar la siguiente frase en el apartado 2, subapartado a): «En los restantes supuestos del artículo 103.A), multa de hasta quince millones de pesetas». La enumeración que se hace en este apartado 2 es incompleta, no comprende todas las faltas graves, y por ello es conveniente establecer una regla general en la que encuadrar aquellas no nombradas específicamente.

La enmienda 869 propone la supresión de la frase final del párrafo, donde se dice que una de las formas de entender y de aplicar la sanción está directamente relacionada con la capacidad económica del sujeto responsable. Entendemos que esto sería una clara discriminación, un concepto nuevo completamente dentro de la técnica jurídica, y dudamos de la posible constitucionalidad de dicha norma.

La enmienda 870 al artículo 111.1, subapartado a) propone una bis nueva, en la que el párrafo que se inicia por: «A los capitanes marítimos...» debería constituirse en un apartado independiente, que entonces pasaría a ser b), y ello produciría la modificación de los que le siguen a continuación, ya que es una cuestión completamente distinta la que se trata en ambos apartados, y ello nos mueve a que no deben ir unidos. El resto de la enmienda es carácter técnico y a su texto nos remitimos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, don Isidoro Gracia tiene la palabra.

El señor **GRACIA PLAZA**: brevísimamente, porque en este turo yo llevo sólo la parte relativa a los capítulos 1º y 2º del mencionado Título IV, que es el que estamos debatiendo, que tiene muy pocos artículos, muy pocas enmiendas y sólo hay un par de temas de un cierto interés.

El tema de mayor interés es el de la retención de los buques y las competencias que se dan al capitán marítimo para esto. Simplemente quiero explicar que acontecimientos bastante recientes han venido a demostrar la necesidad de que la autoridad marítima disponga de alguna competencia para solucionar los problemas que de vez en cuando se han venido produciendo. Si es verdad que puede existir una cierta preocupación en cuanto a la discrecionalidad con que pueda utilizarse este tipo de acciones por parte de la autoridad marítima y, en consecuencia, entiende mi Grupo que efectivamente sería conveniente corregir el artículo, y habida cuenta de que no puede hacerse de forma discrecional, se va aceptar la enmienda 150, del Grupo Parlamentario Mix-

to, de tal manera que quede claro que lo que se haga va a ser de conformidad con el ordenamiento jurídico. Alguién ponía antes encima de la mesa la pega de que cuando hay un convenio internacional hay que avisar al cónsul en un plazo determinado. Pues bien, aceptando esta enmienda, con ese inciso, el problema quedaría solucionado, al igual que otro que plantea la enmienda 839 del CDS respecto a que solamente se diera este caso de retención cuando hubiera legalidad infringida.

Hay otra cosa más que entendemos que es también necesaria. Efectivamente, el párrafo tercero parece que quedaba descolgado de la tutela judicial al ir por detrás del párrafo segundo, que es donde se menciona que cuando alguien se sienta perjudicado se pueda acudir a la autoridad judicial. Proponemos, como enmienda transaccional, la doble aceptación, de una parte, de la enmienda 150 del Grupo Mixto, con lo cual quedaría un inciso entre comas que diría que cuando con carácter inmediato y con la duración que se estime necesaria se tomen estas medidas, se haga de conformidad con el ordenamiento jurídico; y, de otra parte, trasladando el tercer párrafo delante del que indica que cuando alguien considere que estas órdenes le han perjudicado pueda, con arreglo a las leyes, acudir a los tribunales correspondientes.

Hay un tema que debo comentar, porque afecta a dos enmiendas, la 328 del Grupo Catalán (Convergència i Unió), y la 36 del Grupo Vasco (PNV). El texto del artículo 112 del informe de la Ponencia (artículo 100 del antiguo proyecto de ley) está redactado en su primer párrafo de forma literal recogiendo lo que son los convenios internacionales en vigor. En consecuencia, no podemos aceptar la supresión propuesta por la enmienda 328 del Grupo Catalán (Convergència i Unió), y estando salvaguardadas las competencias de las comunidades autónomas en el segundo párrafo, evidentemente tampoco podemos aceptar la enmienda número 36 del Grupo Vasco (PNV), porque al ser un texto internacional, la autoridad competente en la que sustenta el párrafo primero es solamente la Administración del Estado. Entendemos, además, que no se menoscaban las competencias de las comunidades autónomas, porque quedan perfectamente salvaguardadas por el segundo párrafo del artículo 112, del informe de la Ponencia.

Quiero hacer una última observación sobre la enmienda 327 del Grupo Catalán (Convergència i Unió). Cuando estamos hablando de competencias para prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido, el competente en esta materia es, evidentemente, el Gobierno. No existe posibilidad en este caso no ya de colisión, ni siquiera de roce, con las competencias de las comunidades autónomas.

Por último, entendemos que hay algunas enmiendas que mejoran el texto; concretamente, la 838 y 840 del CDS y, en consecuencia, al igual que la 150 las vamos a votar favorablemente.

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

El señor **MORLAN GRACIA**: Voy a intentar ser claro a la hora de exponer la posición del Grupo Socialista respecto de las enmiendas, referidas a los artículos del proyecto de ley, porque mayoritariamente los portavoces de los distintos grupos han hecho alusión a dichos artículos y no a los del informe de la Ponencia. Por ello y porque creo que a mí también me facilita la labor al estar elaborado mi informe teniendo como referencia dicho texto, todo lo que se diga en este momento sobre los artículos 101 a 116 cabe entenderlo en el marco del proyecto de ley.

Empezando por las enmiendas al artículo 101, la 329 del Grupo Catalán (Convergència i Unió), 841 del CDS y 514 del Grupo Popular, mi Grupo considera oportuno aceptar las enmiendas 329, del Grupo Catalán (Convergència i Unió) y 841 del CDS, porque mejoran la redacción del texto, al empezar el mismo con: «Son infracciones las acciones u omisiones...» y el resto sigue igual.

Rechazamos la enmienda 514 del Partido Popular, porque nos parece más adecuada la redacción del proyecto con la incorporación de las enmiendas aceptadas y porque es más abierta a la hora de comprender cuáles son los límites de las acciones u omisiones.

Respecto al artículo 102, infracciones leves, se acepta la enmienda 515 del Partido Popular, al artículo 102.A).h), incluyendo la frase «Causar por negligencia o dolo directamente...», y a continuación el mismo texto que figura en el proyecto. Se acepta igualmente la enmienda 37 del Partido Nacionalista Vasco al artículo 102.E).b), que trata de sustituir «Reglamento local aplicable» por «normativa aplicable».

En este artículo ofrecemos las siguientes transaccionales a los distintos Grupos, empezando por una transaccional «in voce», que no está contenida en el texto de los documentos de transacción que se han presentado a los Grupos y a la Mesa, referida a las enmiendas 843, 849 y 855 del CDS, en las que se quiere cambiar las letras iniciales por números ordinales. Nosotros plantearíamos en esta enmienda «in voce» una corrección técnica, en el sentido de cambiar las letras mayúsculas iniciales por números ordinales, pero manteniendo en cada uno de los subapartados las letras minúsculas, porque no hay ningún subapartado posterior en el que haya que hacer distinción.

Se ofrece una transacción a las enmiendas 151 del Grupo Mixto (Eusko Alkartasuna), 516 del Grupo Parlamentario Popular, 613 del Grupo Mixto (Euskadiko Ezkerra) y 940 de Izquierda Unida, en la que concretamente se dice: las acciones de las personas embarcadas que, en estado de abriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque. Entendemos que con esta enmienda transaccional profundizamos más en el contenido del texto del proyecto y lo

enriquecemos con las aportaciones de los distintos Grupos.

Igualmente, ofrecemos otra enmienda transaccional a las enmiendas números 152 del Grupo Mixto (Eusko Alkartasuna), 614 del Grupo Mixto (Euskadiko Ezkerra) y 941 de Izquierda Unida, al artículo 102.C).b), que vendría a decir: los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.

Se rechazan, por las razones que a continuación exponremos, las siguientes enmiendas: la número 842, del Centro Democrático y Social, por entender que es más completo el texto del proyecto, pues un mismo hecho puede tener distinta tipificación en razón a la importancia de la lesión o cuantía de los perjuicios; la 844, del Centro Democrático y Social, que, junto con las enmiendas 845, 846, 850 y 856, a los artículos 102, 103 y 104, ofrecen, para nosotros, la misma justificación para su rechazo, porque entendemos que, de acuerdo con lo que plantea esta enmienda, refundir los apartados A) y B) no genera ninguna actitud positiva respecto al texto del proyecto. Pensamos que la supresión de la referencia genérica al ejercicio de actividades que se prestan en el puerto, como se pretende con la enmienda, puede originar problemas de aplicación, ya que con la redacción que se propone se reduce el ámbito de la sanción, y puesto que también se realizan en el puerto actividades que no necesitan autorización o concesión y, con arreglo al texto propuesto, no serán sancionables.

Rechazamos asimismo, la enmienda 847, del Centro democrático y Social, porque entendemos que la infracción que se propone como apartado C), seguridad marítima, artículo 102, faltas leves, en el proyecto viene incluido en otros apartados, como los apartados j), k) o m) del artículo 103.B) del proyecto.

Igualmente rechazamos la enmienda 517 del Grupo Parlamentario Popular, por entender que el capitán, o la persona responsable debe presentar la documentación, no sólo cuando alguien la requiera, sino cuando se tenga la obligación legal de hacerlo. Y con la redacción del proyecto se comprende mejor toda la casuística que pueda producirse en un momento determinado.

Respecto al artículo 103, infracciones graves, se aceptan las enmiendas 851, del CDS, al artículo 103 A).e). La 853, del CDS, al artículo 103 D).e) se acepta, parcialmente, porque se acepta el cambio de la «o» por una coma. Y se ofrecen las siguientes transacciones: a la enmienda 848, del CDS, al artículo 103, apartado 1. «Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días o daños o perjuicios superiores a las 200.000 pesetas e inferior a un millón de pesetas» —aquí irían puntos suspensivos— y a continuación: «Establecido para su prescripción teniendo la consideración de muy graves, si la cuantía de las lesiones o daños que produzcan superan los límites indicados.»

También ofrecemos transacción a las enmiendas 153

de Convergència i Unió, 615 del Grupo Mixto Euskadiko Ezkerra, y 942 de Izquierda Unida, al artículo 103 B).b), con el siguiente texto: «Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.» Nos parece que con esta enmienda transaccional respondemos a las inquietudes que plantean los distintos Grupos en sus enmiendas.

Se rechazan las enmiendas siguientes: la 850, del CDS, por las mismas razones que se han dado en la enmienda 844; la 852, del CDS, al artículo 103 D), porque no es oportuno suprimir el término «medio marino», aunque después se haga referencia a él. Es bueno que el epígrafe delimite el conjunto de subapartados, ya que puede haber contaminación del mar que procede de tierra y eso no se encuentra comprendido.

La enmienda 330 de Convergència i Unió al artículo 103 A).f) también se rechaza, porque entendemos que la infracción se refiere al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que en él se presten, en relación con la obstrucción al ejercicio de las funciones de que quienes lo dirigen. Lo normal es que, cuando haya competencias concurrentes, el régimen sancionador será el que cada autoridad tenga en su legislación específica. Si el puerto es competencia de las comunidades autónomas, ésta será también la responsable de aplicar esa legislación. Pero cuando no sea competencia de las comunidades autónomas, como es lógico la autoridad que tiene que aplicar la legislación sancionadora es la Administración central.

A la enmienda 331, de Convergència i Unió, tengo que dar la misma justificación que a la 330.

En cuanto a las enmiendas 154 del Grupo Mixto Eusko Alkartasuna, 616 de Euskadiko Ezkerra y 943 de Izquierda Unida, al artículo 103 B).d) hemos de indicar que se ha incorporado al texto del proyecto la enmienda 591 del Grupo Socialista, que enriquece y profundiza su contenido. Por tanto rechazamos las tres enmiendas citadas porque no compartimos que exista una mala redacción del texto. Lo que se pretende es señalar, de forma clara y nítida, el riesgo de que se produzca la existencia de unos determinados comportamientos cuyo carácter punible debe quedar expresamente recogido. Aquellos que pongan en peligro la seguridad del buque de forma consciente y deliberada, tanto en el artículo 103, como en el 104, según se plantea en las enmiendas citadas, que son faltas muy graves, tienen recogidos su comportamiento sancionable en el texto relativo a esos dos artículos.

En cuanto a la enmienda número 518, al artículo 103 B).m), del Grupo Parlamentario Popular, se ha de indicar que este apartado recoge en una definición global, todos aquellos hechos que atentan a la seguridad del buque o de la navegación, con la finalidad de no dejar ningún cabo suelto. Es habitual en nuestro ordenamiento jurídico la existencia de este tipo de normas, que algunos denominan «normas paraguas», y en ningún momento se ha cuestionado su legalidad en absoluto.

En cuanto a la enmienda número 853 del CDS, ya he indicado antes que se acepta el apartado e) y no se aceptan los apartados a) y d). El texto del proyecto está en coherencia con la terminología recogida en el artículo 7, en el que se habla de zonas y no de aguas, y creemos que no tiene ninguna consecuencia utilizar uno u otro término y que es más adecuado y más correcto utilizar el término que nosotros hemos expresado de «zonas».

Respecto al artículo 104, se aceptan las enmiendas siguientes: la número 854 del CDS, al artículo 104, tercera línea, donde se dice que se cambie «supongan» por «ocasionen»; la enmienda número 855 del CDS, a la que ya he hecho referencia anteriormente, porque se trata de cambiar las letras iniciales de los párrafos iniciales por números ordinales. Y se rechazan las enmiendas números 856, del CDS, al artículo 104 A), a la que habría que aplicar el mismo criterio que hemos comentado antes con relación a la enmienda número 844 al artículo 102; la 857, aplicando el mismo criterio que el aplicado a la enmienda 852, cuando hemos comentado que no es oportuno suprimir el término «medio marino»; la 858, al artículo 104, apartado D), subapartados a), b), c) y d), porque entendemos que la redacción del proyecto es más correcta y está en consonancia con el resto del texto; la 155 de Eusko Alkartasuna, 617 de Euskadiko Ezkerra y 944 de Izquierda Unida, por considerar que les son aplicables las mismas razones que hemos dado para rechazar las enmiendas 616, 154 y 943 relativas al artículo 103, apartado B), subapartado d).

Respecto a las enmiendas 156, de Eusko Alkartasuna, 618 de Euskadiko Ezkerra y 945 de Izquierda Unida, también consideramos más idóneo el texto del proyecto, pues incluye la dotación así como la denegación de auxilio tanto a personas como a buques. Se rechaza la enmienda número 519 del Grupo Popular, aplicando la misma justificación que hemos dado a la enmienda 518 al artículo 103 B).m) y la enmienda 520 al artículo 104, apartado C), subapartado i), porque entendemos que el principio de legalidad no se ve afectado por la redacción del texto del proyecto.

En cuanto al artículo 105, prescripción, las enmiendas presentadas son rechazadas la número 38, del PNV, al artículo 105 completo, porque entendemos que la enmienda socialista número 592, que se incluyó en Ponencia, introduce la diferenciación de los plazos de prescripción y mantiene el texto íntegro de los otros puntos. El punto 2 nos parece que es igual y sobre los puntos 3 y 4 creemos que hay que mantener el texto del proyecto, pues no consideramos oportuno poner límites a la restitución y reposición de los daños causados.

Con la respuesta dada con la incorporación de la enmienda socialista se da también solución a la enmienda número 859, del CDS, aunque no haya coincidencia en los años. Y lo que se plantea a la enmienda 38 del PNV, vale también para la enmienda 860, del CDS, al artículo 105.3, que pretende marcar plazos para que prescriban la restitución y la reposición. Nosotros entendemos que el texto del proyecto es más correcto y

que no se debe poner ninguna barrera a que se pueda plantear la restitución de las cosas y la reposición a su estado anterior.

Igualmente rechazamos la enmienda 861, del CDS, al artículo 105.4, porque entendemos que la redacción del proyecto es más adecuada para conseguir los fines que se pretenden en todo el artículo 105.

En cuanto al artículo 106, se rechaza la enmienda número 39, del Partido Nacionalista Vasco, porque, aunque aunque estemos de acuerdo en que el principio de culpabilidad es inexcusable en materia punitiva y que, por lo tanto, excluye la responsabilidad por hechos de otros, hay que entender que esto sólo se produce cuando no exista vínculo o relación alguna. Si esto último sucede, como ocurre en este caso, en que hay que hablar de responsabilidad solidaria o de responsabilidad subsidiaria, es necesario concretar, detallar o especificar los responsables a fin de evitar dudas y mantener el principio de seguridad jurídica.

Sobre la enmienda 862, del CDS, a este artículo 106, al igual que sobre la 863, entiende el Grupo Socialista que suponen generalizar el concepto o definición del responsable y dejar abierto el camino de la discrecionalidad al no existir una mínima concreción en los sujetos responsables de las infracciones que se cometan. Pensamos que se garantiza más la seguridad jurídica con el texto del proyecto que con las enmiendas propuestas y por esa razón las rechazamos.

En cuanto a la enmienda número 832, de Convergència i Unió, al artículo 106.1.b), a través de nuestra enmienda 593 incluimos el servicio de practicaaje. Entendemos que ha de mantenerse el consignatario por cuanto ostenta la representación del naviero en el puerto. Estamos hablando de infracciones en materia de usos y actividades portuarias y lo más probable, y muchas veces seguro, es que es el consignatario el que sabe y conoce todo lo que pasa en el puerto, incluso lo sancionable.

Al artículo 107, Principios Generales de las sanciones, se plantea una transacción a la enmienda 864 del CDS, en su punto 3, apartado segundo, párrafo segundo, en la que al final, después de «sancionador», se añade «teniendo en cuenta, en su caso, los hechos declarados probados en la resolución de un órgano judicial competente».

Se rechaza la enmienda 40, del Partido Nacionalista Vasco, porque bajo nuestra óptica se resta calidad al precepto y no supone mejora técnica alguna, al igual que las números 41 y 42, del Partido Nacionalista Vasco, por entender que la supresión de los apartados que plantean no suponen mejorar el texto en absoluto, sino que produce cierta confusión a la hora de ver la estructura completa de las disposiciones generales de las sanciones.

De la misma manera, rechazamos la enmienda número 333, de Convergència i Unió, al artículo 107.4 porque, aunque existe una relación con los artículos 109 y 110 de la Ley de Procedimiento Administrativo, pensamos que no hay reiteración, que esta remisión no es

contraria a la técnica legislativa y se refiere a un aspecto que no está contemplado cual es el de la suspensión de los efectos de la actuación ilegal.

Respecto a los artículos 108, 109 y 110, hemos hecho una nueva redacción que se ofrece como transacción y que supone, dentro de la diversidad de conductas sancionables, de su tipificación y de su necesaria heterogeneidad sancionadora, la plasmación de una estructura normativa más adecuada, en la que se identifican más nítidamente las conductas sancionables, su correlativo carácter punible no sólo económico o de suspensión de actividad, sino también aquel otro complementario, como se establece en el artículo 109. Es un texto que persigue y, en parte, consigue, aunar las pretensiones de los distintos Grupos, cara a mejorar la redacción de un texto de gran complejidad, como se desprende de su lectura. Desde luego, sirven de base para la configuración del texto las enmiendas números 43 y 44 del Partido Nacionalista Vasco, a las que se han añadido los aspectos que recogen las enmiendas números 868, 865, 866 y 869 del CDS, la 335 de Convergència i Unió, y la 594 y 595 del Grupo Parlamentario Socialista. Y, a la vista de la transacción, no sé si técnicamente no sería oportuno proceder a su retirada, considerándolas incluidas en este texto.

Se rechaza la enmienda número 521, del Grupo Popular, al artículo 108.2, por coherencia con el mantenimiento de la existencia del ente público Puertos del Estado; como no cuestionamos en absoluto su existencia, no podemos avalar que se suprima su referencia en este texto. Y la número 334, de Convergència i Unió, al artículo 109.5, por cuanto la retención a que hace referencia el artículo 116 es una medida eminentemente cautelar y este artículo lo contempla como una sanción complementaria a la correspondiente por falta muy grave.

Igualmente, se rechaza la enmienda número 522, del Grupo Popular, al artículo 109.5, porque entendemos que estamos ante un procedimiento administrativo cuyas sanciones se imponen con todas las garantías legales para los afectados y no consideramos que sea necesaria ninguna previa autorización judicial para actuar, de acuerdo con lo que se plantea en el texto de la enmienda.

La enmienda 866 al artículo 109, del Centro Democrático y Social, a la que se ha hecho referencia, hemos de indicar que está admitida parcialmente. Se acepta el término «impuestas» a que hace referencia y no el resto de la enmienda, por entender que se sigue en esta ley el mismo criterio que en otras, por ejemplo, la Ley de Costas, cuando se debatió en esta Cámara.

Respecto a las enmiendas al artículo 111, que trata de la competencia, planteamos la aceptación de la primera parte de la enmienda número 870, del CDS, al artículo 111.1.a). No se acepta el resto de la enmienda, que se refiere al apartado d) actual y habla de suprimir la última frase, que se inicia en la tercera línea con «por cuantía superior», porque entendemos que no se mejora la propuesta contenida en el propio proyecto.

También se rechaza la enmienda número 523, del Grupo Popular, al artículo 111.1, en coherencia con el texto del proyecto. Entendemos que supondría una disfunción admitirla.

Igualmente, no se acepta la enmienda número 336, de Convergència i Unió, al artículo 111.1, porque el proyecto de ley contempla la actuación sancionadora de la Administración del Estado, sobre materias de su competencia y no puede inmiscuirse en otras materias que lo son de las comunidades autónomas.

En cuanto al artículo 112, indemnización por daños y perjuicios, se rechaza la enmienda número 37, planteada por Convergència i Unió al número 3 de dicho artículo, por idénticas razones por las que se rechazó la 330, del mismo Grupo parlamentario.

Respecto al artículo 113, procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares, se han presentado dos enmiendas. La número 338, al artículo 113.1, de Convergència i Unió, en la que propone obligaciones a las comunidades autónomas, al tratarse de una ley especial. Nosotros no estamos de acuerdo en que esas obligaciones se impongan. Y la número 524, del Grupo Popular, al artículo 113.2, se rechaza por entender que no existe en el texto falta de respeto alguna a la Constitución. No creemos que haya síntoma de inconstitucionalidad. Y, desde luego, lo que no es cierto es que su enmienda suponga una mejora técnica respecto al contenido del proyecto.

Sobre el artículo 114, se rechaza también la enmienda 339, de Convergència i Unió, por lo mismo que se ha indicado al hablar de la enmienda número 330.

Respecto a las enmiendas presentadas al artículo 116, retención de buques, se rechazan las números 340 y 341, de Convergència i Unió, por entender que se trata de regular una medida meramente cautelar y de carácter eminentemente administrativo que tiende a asegurar la garantía de las infracciones que se contemplan en unos casos concretos, como son los que establece el artículo 106.2.d). Lo que no entendemos es por qué razón la Dirección General de la Marina Mercante, con los conocimientos que posee, no puede jugar el papel que se le asigna en el proyecto de ley. Es la autoridad oportuna y correspondiente para ejercer las funciones que le atribuye el proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Para fijar la posición respecto a las enmiendas? (*Pausa.*)

En cuanto al Grupo Popular, hay dos enmiendas en relación con las cuales se le ha ofrecido transacción, que son las números 513 y 516.

El señor Fernández de Mesa tiene la palabra.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Tengo anotado que se nos ha ofrecido transacción a la enmienda número 516, única y exclusivamente.

El señor **PRESIDENTE**: A la 513, también.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: A la 513, en realidad, lo que hay es una transaccional

presentada a la enmienda número 150, del Grupo Mixto.

Nuestra enmienda dice: «previa autorización judicial», y la 150, del Grupo Mixto, dice: «De conformidad con el ordenamiento jurídico».

El señor **PRESIDENTE**: Además de eso, hay una transacción a la 326, del grupo catalán (Convergència i Unió), y a la 513, del Grupo Popular, que ha sido entregada a sus señorías en el paquete anterior.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Perfectamente.

En el artículo 97, y voy a ser muy breve, al que se refería el señor Gracia, como en los artículos 109 y 113, en los que se hace mención a la autorización judicial, ahora que no nos oye nadie y estamos solos los miembros de la Comisión, a nosotros nos sigue dando la sensación de que lo que se pretende es utilizar la «Ley Corcuera» trasladada a la Marina Mercante. (**Rumores.**) Es la expresión más rápida que se me ocurre para definir lo que se pretende en este tema. (**Rumores.**) Me alegra por lo menos subir el tono de la aburrida Comisión en la que estamos tratando el proyecto de ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante.

En cuanto a la enmienda número 115, no he entendido bien al ponente del Grupo Parlamentario Socialista cuando decía que se aceptaba esta enmienda. ¿Se refería tan sólo a la letra h) o se admitía dicha enmienda en su integridad?

El señor **MORLAN GRACIA**: A la letra h).

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: En cuanto a la enmienda número 102, quiero únicamente hacer una precisión diciendo que en la enmienda transaccional del Grupo Socialista, que dice: artículo 102, apartado C), esa letra será mayúscula.

El señor **MORLAN GRACIA**: Efectivamente.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Nosotros estamos de acuerdo con la nueva redacción que se hace del artículo 102 y del siguiente. El artículo 102, apartado C), letras a) y b), que resume la enmienda que presenta el Grupo Popular en una sola, al suprimir «de manera grave», recoge suficientemente la enmienda primera que se presenta a la 516 del Grupo Parlamentario Popular.

Por tanto, aceptamos la transaccional presentada a nuestra enmienda 516, y mantenemos las enmiendas números 513 y 515, porque consideramos que las transaccionales presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista no recogen el sentido general de cada una de las enmiendas que hemos presentado a los artículos correspondientes.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Cuáles son las que acepta?

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: La transaccional presentada a nuestra enmienda núme-

ro 516, que se refiere al artículo 102, apartado C), letra a).

El señor **PRESIDENTE**: Y la presentada a su enmienda 515 también.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: La enmienda transaccional a la 515 única y exclusivamente se refiere a la aceptación de la letra h) cuando lo que nosotros pedimos es una nueva redacción del artículo 102.A) en su integridad.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, no acepta esa transaccional.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: No, señor Presidente. Mantenemos la enmienda 515.

El señor **PRESIDENTE**: Y la enmienda 513 no la retiran.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: No la retiramos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Recoder tiene la palabra.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Nos consta que se han presentado dos enmiendas transaccionales por el Grupo Parlamentario Socialista a nuestras enmiendas a este título, pero una de ellas, la 153, se considera erróneamente como enmienda de este Grupo Parlamentario cuando, si no me equivoco, es una enmienda del Grupo Mixto, de Eusko Alkartasuna.

El señor **PRESIDENTE**: Las enmiendas de Convergència i Unió a las que se ofrece transaccional son las números 326 y 335, según mis notas.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: ¿La 326 al artículo 97? Señor Presidente, no dispongo de ella. La primera enmienda transaccional que tengo se refiere al artículo 102.C).

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor Recoder, pero respecto al título III, de las que se repartieron relacionadas con el título anterior la última era ésta, que se ha distribuido de forma distinta y, en consecuencia, parece que los grupos no disponen de esa enmienda.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Señor Presidente, ya me la han entregado. Muchas gracias.

Esta enmienda transaccional no resuelve lo que nosotros pedíamos en este artículo y, por consiguiente, no la vamos a aceptar.

Sí vamos a aceptar la transaccional presentada a la enmienda 335 y, por tanto, retiramos nuestra enmienda al artículo 110, la única enmienda de este Grupo a dicho artículo.

El señor **PRESIDENTE**: En lo que se refiere a Izquierda Unida, señor Andreu, se han presentado enmiendas transaccionales a las enmiendas números 940, 941 y 942, de su grupo. Tiene su señoría la palabra.

El señor **ANDREU ANDREU**: La transaccional presentada a nuestra enmienda 940 mantiene en el fondo la misma situación que habíamos criticado, porque las conductas de las personas plantean en función de que se encuentren o no bajo los efectos de sustancias tóxicas. Consideramos que estamos ante la misma situación y, en consecuencia, no aceptamos esa enmienda.

Sí aceptamos la presentada a nuestra enmienda 941. Igualmente aceptamos la transaccional que se propone a nuestra enmienda 942, porque creemos que recoge bien el espíritu de la enmienda que presentaba Izquierda Unida.

Confiamos en que se atienda mejor en otro trámite parlamentario lo que solicitamos en la enmienda 940, e igualmente cofiamos en que se presente una alternativa o se acepte la enmienda 943, repito, en otro trámite parlamentario.

Quiero insistir en que no vemos sólidos los argumentos por los que el Grupo mayoritario rechaza nuestra enmienda 945 referida al artículo 116 B).k), en la que planteamos que el auxilio es obligatorio a las personas y no a los buques. Por tanto, difícilmente se puede sancionar la omisión de una ayuda que no es obligatoria. Ante ese argumento que hemos planteado, no hemos visto solidez en el rechazo por parte del Grupo mayoritario y confiamos también en que sea objeto de mayor atención en otro trámite parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Respecto al Grupo Vasco (PNV) se han ofrecido las transacciones a las enmiendas 43 y 44.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Efectivamente. Retiramos nuestras enmiendas 43 y 44 a los artículos 108, 109 y 110, y tomamos nota de que aceptan la 37.

El señor **PRESIDENTE**: Al Grupo CDS se han ofrecido enmiendas transaccionales a las 864, 865, 866, 868 y 869, y consideramos también transaccionales las ofrecidas a la 853 y a la 870.

Tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑON**: En principio y aunque entendemos que puede haber alguna otra más entre las enmiendas transaccionales, en su conjunto aceptamos las presentadas, por tanto, retiramos nuestras enmiendas, incluso en aquellos casos en que sean transaccionales parciales; al igual que en lo que se refiere al título III, con todas las transaccionales que entonces se apuntaron.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Andreu, ¿retira la 940 aceptando la transaccional?

El señor **ANDREU ANDREU**: Sí, la acepto y pido disculpas por no haberlo manifestado.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Larrañaga ha indicado que retira sus enmiendas 151, 152 y 153, lo cual supone la aceptación de las enmiendas transaccionales, que retira asimismo las 154 y 155, por lo que me parece que solamente quedan para votación la 150 y la 156.

Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Quiero hacer dos breves puntualizaciones. La primera, lamentar que no se pueda votar la enmienda transaccional al artículo 109 del texto de la Ponencia por no aceptar retirar sus enmiendas los dos ponentes anteriores, pero en una buena parte queda solucionado con la aceptación de la 150 de la señora Larrañaga.

La otra puntualización es más de fondo. La Ley de Seguridad Ciudadana fue votada y elaborada democráticamente por esta Cámara. (El señor **Fernández de mesa y Díaz del Río**: ¡No hay duda!) Usted puede ponerle a la Ley los apellidos que quiera pero en su intervención detecto que la posible aplicación al debate que se está produciendo en este momento es un intento de darle un tono despectivo al contenido de la Ley. Así pues, sepa usted que no se dirige el tono despectivo hacia ningún Ministro, sino hacia todos aquellos que votamos favorablemente la Ley, y algunos consideramos que no es admisible ningún tono despectivo a ninguna ley votada y aceptada democráticamente por esta Cámara. Por cierto, ojalá el artículo a que nos estamos refiriendo tenga, cuando menos, la misma eficacia que está teniendo en estos momentos la aplicación de la Ley que usted tanto ha maltratado. (Rumores.)

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

El señor **MORLAN GRACIA**: Mi agradecimiento a los miembros de esta Comisión que han retirado sus enmiendas para posibilitar las transacciones, pero he de indicar dos cosas muy puntuales. Una, que lamento que el Partido Popular no nos permita que se acepte el subapartado h) de la letra A) del artículo 102 para incluir: «Causa por negligencia o dolo directamente...». Respecto a Izquierda Unida, nos ratificamos en que existen suficientes razones para mantener el texto del proyecto porque el texto de la enmienda, y la leo concretamente, habla únicamente de «la no prestación de auxilio a las personas en peligro en la mar por parte del Capitán de un buque civil». Es la enmienda número 945 por la que no admite la transacción, mientras que nosotros en el proyecto hablamos de las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación —incluimos la dotación del buque— que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad. Es decir, cubrimos lo que us-

ted plantea en la propia enmienda y añadimos otros dos aspectos que consideramos importantes que deben ser contemplados dentro de este capítulo de infracciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santos, no estaba su señoría cuando hemos señalado cuáles eran las transacciones que se aceptaban o no al título III. Se le han ofrecido a su señoría transacciones a las enmiendas 815, 816, 826 y 835 al título III. ¿Acepta esas transacciones?

El señor **SANTOS MIÑON**: Señor Presidente, al término de mi intervención sobre el título IV ya hice mención al título III diciendo que las aceptaba en el mismo sentido, bien fueran totales o parciales.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las votaciones.

En primer lugar, vamos a votar las enmiendas correspondientes al Título III. Empezamos por las enmiendas del Grupo Popular, que son las comprendidas entre la 476 y la 511, excepto las enmiendas 495 y 499. (El señor **Vallejo de Olejua** pide la palabra.)

¿Señor Vallejo?

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Es que se ha lanzado usted, señor Presidente. (Risas.) Yo solicito que se voten aparte las enmiendas correspondientes al artículo 86.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Las enmiendas del Grupo Popular al artículo 86?

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Sí, señor Presidente. ¿Es posible?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, todo es posible en esta Comisión. (Risas.) ¿Quiere enumerarlas, señor Vallejo?

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Son las enmiendas 494, 495, 496, 497 y 498.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar, en primer lugar, todas las enmiendas del Grupo Popular, de la 476 a la 511, excepto las comprendidas entre la 494 y la 498, ambas inclusive.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, siete; en contra, 18; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a votar ahora de la 494 a la 498, ambas inclusive, exceptuada la 495, del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, no entiendo por qué no se vota la 495.

El señor **PRESIDENTE**: Porque el Grupo Socialista ha anunciado su voto favorable.

Votamos las enmiendas 494 a 498, ambas inclusive, exceptuada la 495.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, ocho; en contra, 18; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a pasar a votar ahora las enmiendas de Convergència i Unió comprendidas entre la 286 a 325, exceptuadas las 294, 295, 301, 315, 316, 318, 319, 320 y 321. Votamos también las enmiendas 351, 352 y 353, referidas a esta parte del debate.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar a continuación las enmiendas de Izquierda Unida comprendidas entre la 930 y la 938, exceptuada la 931, y votamos al mismo tiempo la enmienda 947, también referida a este tema.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar a continuación las enmiendas de Izquierda Unida comprendidas entre la 930 y la 938, exceptuada la 931, y votamos al mismo tiempo la enmienda 947, también referida a este tema.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 18; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar a continuación las enmiendas del CDS comprendidas entre la 808 y la 835, exceptuadas las enmiendas 810, 813, 815, 816, 820, 822, 825, 826 y 835, más la 878. (El señor Santos Miñón pide la palabra.)

Tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Señor Presidente, tengo entendido que también hay una enmienda transaccional a la 817.

El señor **PRESIDENTE**: No figura ninguna transacción a la 817. En la intervención ha habido una cierta confusión. Desde luego, en la Mesa figura una transaccional a la 816. No sé si el Grupo Socialista piensa que también es la 817. (Pausa.) No ha habido error en la enumeración.

Vamos, por tanto, a votar las enmiendas del CDS que he señalado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 18; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a votar ahora la enmienda 34, del Grupo Vasco (PNV).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 18; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas del Grupo Mixto números 135 a 149, de la señora Larrañaga, exceptuando los números 137, 138, 142 y 146; los números 610 y 612 de la señora Mendizábal; así como los números 81 y 100, que son también del mismo Grupo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 23; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Vamos a pasar a votar las transacciones. ¿Quieren SS. SS. que las votemos todas juntas? (Asentimiento.) Voy a enumerarlas.

Hay una enmienda transaccional del Grupo Socialista a los números 138, del Grupo Mixto, y 931, de Izquierda Unida, en el artículo 79.

En el artículo 80 hay otra transaccional a la 294, del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

Hay otra transaccional a la enmienda 815, del CDS, que afecta a los artículos 80 y 81. Si las votamos todas juntas, no sé si vamos a aclararnos después sobre lo que hemos votado.

En el artículo 81 hay otra transaccional a las enmiendas 295, del Grupo Catalán, y 816, del CDS.

Hay otra transaccional en el artículo 84 a la enmienda 826, del CDS.

Hay otra transaccional, en el artículo 86, a la enmienda 301, del Grupo Catalán.

Por último, hay otra transaccional en el artículo 105, antes 93, a la enmienda 835, del CDS.

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, hay una transaccional más, que fue aceptada por el Grupo Popular en su segunda intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, una transaccional a la enmienda 499, del Grupo Popular, en el artículo 87.

¿Se pueden votar todas estas transaccionales al mismo tiempo?

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, pedimos votación separada de la transaccional a la enmienda 499, del Grupo Parlamentario Popular, al artículo 87.2.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna otra votación separada? (Denegaciones.)

Sometemos a votación todas las demás transaccionales presentadas por el Grupo Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Pasamos a votar la enmienda transaccional a la 499, del Grupo Parlamentario Popular al artículo 87.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a votar las enmiendas que han quedado pendientes, que son las teóricamente aceptadas. La 810, del Grupo de CDS, referida al artículo 75; la 813, también del CDS, referida al artículo 79; la 820, también del CDS, referida al artículo 82; la 822, también del CDS, referida también al artículo 82; la 825, del CDS, referida al artículo 83; la 495, del Grupo Popular, referida al artículo 86; la 35, del Grupo Vasco (PNV), referida al artículo 86 también. ¿Hay algún inconveniente en votarlas todas juntas?

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, pedimos votación separada de la 810, del CDS, al artículo 75, y de la 495, del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos, en primer lugar, las enmiendas 813, 820, 822, 825 y 35.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Votamos ahora la enmienda número 810, del Grupo de CDS, junto con la número 495, del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 27; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas.

Vamos a pasar ahora a votar el texto del articulado. Voy a ir refiriendo los artículos tal y como quedan. En el momento en que haya una modificación de voto me avisan y me paro.

Artículo 74, según el informe de la Ponencia; artículo 75, según el informe de la Ponencia, introduciendo la enmienda 810, del CDS, que ya hemos aprobado; artículos 76, 77 y 78, según el informe de la Ponencia; artículo 79, según el informe de la Ponencia, introduciendo una enmienda transaccional, que hemos votado ya favorablemente, y la enmienda 813, del CDS; artículo 80, según el informe de la Ponencia, introduciendo la enmienda transaccional a la 294, que ya hemos votado, introduciendo también en el artículo un nuevo apartado tercero, que es una enmienda transaccional a la 815, del CDS, y que hemos votado favorablemente; artículo 81, según el informe de la Ponencia, con la introducción de la enmienda transaccional a la 815, en su segunda

parte, y la enmienda transaccional referida a las enmiendas 295 y 816; artículo 82, según el informe de la Ponencia, incorporando las enmiendas 820 y 822, que ya han sido votadas; artículo 83, según el informe de la Ponencia, introduciendo la enmienda número 825, que ya ha sido votada; artículo 84, según informe de la Ponencia, introduciendo la enmienda transaccional a la 826, del CDS, que ha sido votada, y artículo 85, según el informe de la Ponencia.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, siguiendo sus instrucciones quiero que se vote aparte el artículo 86.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, votamos el texto del informe de la Ponencia con la incorporación de las enmiendas ya votadas desde el artículo 74 hasta el 85, ambos inclusive, en las condiciones que han sido señaladas por la Presidencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, seis; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Pasamos a votar el artículo 86, según el informe de la Ponencia, con la incorporación de las enmiendas 495 del Grupo Popular, 35 del Grupo Vasco y la transaccional a la 301 del Grupo Catalán (Convergència i Unió); además, el artículo 87, con la incorporación de la transaccional a la 499 del Grupo Popular; artículo 88, conforme al informe de la Ponencia, así como los artículos 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100 y 101, antiguo 89, conforme al informe de la Ponencia. **(El señor García-Arreciado pide la palabra).**

Señor García-Arreciado, tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: ¿No hay una transaccional con la 835 del CDS al artículo 93?

El señor **PRESIDENTE**: No. Estamos con la numeración del articulado de la Ponencia. Por tanto, ninguno de esos artículos tiene enmienda transaccional. La enmienda transaccional a la que se refiere S. S. es al antiguo artículo 93, que ahora es el 105, al que llegaremos en su momento.

Vamos a votar, repito, el artículo 86, con las enmiendas transaccionales que ya se han votado; el 87 con la transaccional que ya se ha votado; el 88 según el texto de la Ponencia, así como los artículos 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103 y 104, según el informe de la Ponencia, y el 105, incorporando la enmienda transaccional a la que se refería el señor García-Arreciado, que es la transaccional con la 835. Naturalmente, estoy diciendo los números del texto de la Ponencia que corresponden a los artículos, pero hay que incorporar todos esos artículos que están en la Ponencia.

Votamos estos artículos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, seis; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los textos de los artículos referidos, comprendidos entre el 86 y el 105, en las condiciones señaladas, con lo cual hemos terminado con las votaciones de este título III.

Vamos a pasar a las votaciones del título IV. Naturalmente, los números del articulado que vamos a usar son los del texto de la Ponencia. En primer lugar, votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, que son las comprendidas entre la 512 y la 524, exceptuada la 516.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, siete; en contra, 18; abstenciones tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas de Convergència i Unió, comprendidas entre la 327 y la 341, exceptuadas la 329 y la 335.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, ocho; en contra, 18; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya comprendidas entre la 939 y la 945, exceptuando las 940, 941 y 942.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 18; abstenciones, nueve.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas del Grupo CDS, comprendidas entre la 836 y la 870, exceptuando las siguientes: 838, 840, 841, 843, 848, 849, 853, 854, 855, 864, 865, 866, 868, 869 y 870.

¿Se acepta la enmienda 851 que se refiere al antiguo artículo 103, actual artículo 115?

El señor **MORLAN GRACIA**: Sí, se acepta.

El señor **PRESIDENTE**: Las enmiendas que se someten a votación, repito, son desde la 836 a la 870, exceptuando, la 838, 840, 841, 843, 848, 849, 851, 853, 854, 855, 864, 865, 866, 868, 869 y 870. (El señor Santos Miñón, pide la palabra.)

Tiene la palabra el señor Santos Miñón.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Perdón, señor Presidente, yo tengo una nota de aceptación de la enmienda 839.

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

El señor **GRACIA PLAZA**: Esta enmienda no se aceptó como transacción, creo que es la que venía a resolver el problema planteado. En la enmienda transaccional recogíamos la idea de la legislación que se infringía. No recuerdo exactamente cuáles eran los tér-

minos. Al no ser aceptada la enmienda transaccional... (El señor Santos Miñón: Yo las he aceptado todas.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gracia, ¿considera S. S. que la transacción presentada por el Grupo Socialista, que no ha sido aceptada a votación, sería transaccional con la enmienda 839?

El señor **GRACIA PLAZA**: En los términos de la enmienda de infracción de legalidad, efectivamente, aunque no había sido ofrecida como transacción a la 839.

La enmienda 839 producía un cambio completo del artículo y, además, introducía un principio determinado...

El señor **PRESIDENTE**: Yo pregunto a SS. SS. ¿Se puede considerar una transacción por su contenido o no?

El señor **GRACIA PLAZA**: Se puede considerar como una aproximación. (El señor Vallejo de Olejua: Las aproximaciones no se votan.)

El señor **PRESIDENTE**: ¿El CDS también lo considera?

El señor **SANTOS MIÑÓN**: No se retira.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. No se retira la enmienda.

Vamos a votar las enmiendas del CDS que ha señalado el Presidente por dos veces.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 18; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas referidas del Grupo CDS.

Vamos a votar las enmiendas 36 a 44, exceptuando la 37, 43 y 44, del Grupo Vasco (PNV).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 18; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las referidas enmiendas del Grupo Vasco (PNV).

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo Mixto. La enmienda 156, de la señora Larrañaga, junto con el resto de las enmiendas del Grupo Mixto que no han sido aceptadas para transar.

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, habíamos anunciado la intención de votar a favor la enmienda 150.

El señor **PRESIDENTE**: Por eso no la he incluido en la votación. He dicho que vamos a votar de la señora Larrañaga solamente la 156, y todas las demás del Grupo Mixto, que no son de la señora Larrañaga. Las de-

más del Grupo Mixto que no son de la señora Larrañaga. Las demás del Grupo Mixto que no son de la señora Larrañaga nadie ha aceptado transacción alguna. Por tanto, se votan en sus propios términos las enmiendas desde la 613 a la 618, de la señora Mendizábal.

Se vota, la enmienda 156 de la señora Larrañaga y de la 613 a la 618 del Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 18; abstenciones, diez.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las referidas enmiendas del Grupo Mixto.

El señor **MORLAN GRACIA**: Señor Presidente, entre las enmiendas del Grupo Mixto que ha puesto a votación se da como que ha sido rechazada la número 156, y también están rechazadas las números 154 y 155 del mismo Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Han sido retiradas, señor Morlán.

El señor **MORLAN GRACIA**: Perdón, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar, entonces, las enmiendas que se aceptan en su integridad. Si alguien desea votación separada de alguna de ellas, que lo avise según las vaya yo leyendo.

Votamos las siguientes enmiendas: la número 838, del CDS, el artículo 107, antiguo artículo 95; la 150, de la señora Larrañaga, al artículo 109, antiguo artículo 97, la 840, del CDS, al artículo 112, antes artículo 100; la 329, del Grupo de Convergència i Unió, al artículo 113, antiguo artículo 101; la 841, del Grupo CDS, al artículo 113, antes artículo 101; la 37 del Grupo Vasco (PNV), al artículo 114, antes artículo 102; la 851, del CDS, al artículo 115, antes artículo 103; y la 854, del Grupo CDS, al artículo 116, antes artículo 104.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Pedimos votación separada de la enmienda 329, de Convergència i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: Votos a favor de todas las enmiendas citadas, excepto la 329.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas las referidas enmiendas a este título IV.

Votamos la enmienda 329, del Grupo de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda 329 al artículo 113, del Grupo de Convergència i Unió.

Vamos a votar ahora las transaccionales. Si hay alguna votación separada me avisan SS. SS.

La primera de las transaccionales lo es a la 843, a la 849 y a la 855, del CDS, y consiste en sustituir en los artículos 114, 115 y 116, las letras mayúsculas por números en el mismo orden en el que están.

La segunda enmienda transaccional es a la 515, del Grupo Parlamentario Popular, pero ésta no se vota porque no se ha aceptado.

Enmienda transaccional a la 151 de la señora Larrañaga y a la 940 de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya al artículo 114, antes artículo 102. Hay otra enmienda transaccional a este mismo artículo 114, que afecta a la 152 de la señora Larrañaga, a la 941 de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y a la 516 del Grupo Popular.

Hay otra transacción en el artículo 115, referida a la enmienda 848 del CDS.

En ese mismo artículo 115, antes artículo 103, otra transacción referida a la 153, de la señora Larrañaga, y a la 942 de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. En ese mismo artículo 115, antes 103, otra transacción referida a la 153, de la señora Larrañaga, y a la 942 de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

En ese mismo artículo 115, antes 103, hay otra transacción a la enmienda 853, del CDS, que supone no votar lo que se refiere al apartado a) y d), pero sí votar a favor lo que se refiere al apartado e).

Hay otra transacción en el artículo 119, antes 107, a la enmienda 864, del CDS.

En el artículo 120, un texto completo del artículo 120 nuevo, antes artículo 108, que transa con la enmienda 43 del Grupo Vasco y con las 865 y 866 del CDS.

Un texto nuevo para el artículo 121, antes artículo 109, que transa con las enmiendas 43, del Grupo Vasco, y la 868, del Grupo CDS.

Un texto nuevo del artículo 122, que transa con la 44 del Grupo Vasco (PNV), con la 335, del Grupo Catalán de Convergència i Unió, y con la 869, del CDS.

Además, hay otra transaccional a la enmienda 870 del CDS al artículo 123, antes artículo 111, que supone aceptar lo que se refiere a un apartado 1.a) bis nuevo, pero no aceptar lo que se refiere al apartado 1.d) de ese mismo artículo 123.

Creo que ha quedado plasmado lo que votamos.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Señor Presidente, pedimos la votación de las transaccionales a las enmiendas números 516, 843, 849 y 855.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere decirme a qué artículos son?

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Son las enmiendas números 843, 849 y 855, del CDS, que se refiere al cambio de letras por números en algunos apartados, y a la enmienda número 516, del Par-

tido Popular, en la que se ha aceptado la transaccional presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y se refiere al artículo 102.c.a).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar, por tanto, en primer lugar, estas enmiendas que ha señalado el representante del Grupo Popular. La transaccional con las enmiendas 516, 151 y 940, en el artículo 114, antes 102; la transaccional a la 843, a la 849 y a la 855, del CDS, que suponen cambiar las letras por números.

Efectuada la votación, fueron aprobadas por unanimidad.

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

Vamos a votar ahora el resto de las enmiendas transaccionales, tal y como he referido antes.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas el resto de las enmiendas transaccionales que antes he señalado.

Vamos a votar ahora los artículos, con la numeración, naturalmente, del informe de la Ponencia. Artículo 106, según el informe de la Ponencia; el artículo 107, según el informe de la Ponencia, incorporando la enmienda 838 del CDS; el artículo 108, según el informe de la Ponencia; el artículo 109, según el informe de la Ponencia, introduciendo la enmienda número 150 de la señora Larrañaga, que ya hemos votado; el artículo 110, según el informe de la Ponencia; el artículo 111, según el informe de la Ponencia; el 112, según el informe de la Ponencia, incorporando la enmienda número 840, que ya hemos votado, del Grupo del CDS; el artículo 113, según el informe de la Ponencia, introduciendo las enmiendas números 329, del Grupo de Convergència i Unió, y 841, del CDS; el artículo 114, según el informe de la Ponencia, introduciendo la enmienda transaccional a la número 843, la enmienda transaccional a las 151, 516 y 940, la enmienda transaccional a las 152 y 941 y la enmienda número 37 del Grupo Vasco (PNV); el artículo 115, según el informe de la Ponencia, introduciendo la enmienda transaccional a las 848, 849 y 851 del CDS, la transaccional a la 153, del Grupo Mixto, y a la 942, de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, así como la transaccional que afecta a la segunda parte de la 853, del CDS; el artículo 116, según el informe de la Ponencia, introduciendo la enmienda transaccional a la 855, que cambia las letras por números así como a la 854 del CDS.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, ¿en el artículo 115 no había una transaccional también con la 154 de la señora Larrañaga?

El señor **PRESIDENTE**: Interpreto que la 154 ha sido retirada. Luego seguimos en las condiciones que habíamos dicho.

El artículo 177, según el informe de la Ponencia; el artículo 118, según el informe de la Ponencia; el artículo 119, según el informe de la Ponencia, introduciendo una enmienda transaccional que hemos aprobado a la 864 del CDS; el artículo 120, según la nueva redacción dada por la enmienda transaccional socialista a la 43, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), y a las 865 y 866 del Grupo del CDS; el artículo 121, según el nuevo texto de la enmienda transaccional socialista a la 43, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), y a la 868 del Grupo del CDS, el artículo 122, también con el nuevo texto. Los nuevos textos de estos tres artículos están incluidos en una misma enmienda transaccional con las enmiendas números 44, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), 335, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), y 869, del Grupo del CDS; el artículo 123, según el informe de la Ponencia, con la introducción de una transaccional a la 870, que supone incluir la primera parte de dicha enmienda y no la segunda parte; los artículos 124, 125, 126, 127 y 128, según el informe de la Ponencia.

El señor **GRACIA PLAZA**: En el artículo 128 hay un error —que ya había hecho notar— respecto a que la referencia al artículo 106.2 d) es el artículo 118.2 d).

El señor **PRESIDENTE**: Está corregido. Vamos a proceder a la votación.

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

Quedan aprobados los textos de los artículos referidos en las condiciones señaladas.

Con esto hemos terminado las votaciones de esta parte.

Para cada bloque de artículos, señores Diputados, se precisan aproximadamente dos horas y media de debate y votación, como mínimo. En ninguna de las partes hemos utilizado menos de dos horas y media en ninguno de los días que hemos estado debatiendo este proyecto de ley. Pienso que hoy no podemos terminar. Por tanto, sugiero a SS. SS. que levantemos la sesión y sigamos mañana. (**Varios señores Diputados: ¡No!**) O, si quieren, se sigue el debate, pero la votación se queda para mañana y cerramos el debate cuando todos nos cansemos. Podemos seguir una hora más debatiendo, por ejemplo. En cualquier caso, difícilmente se puede llegar hoy a la votación.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, le sugiero que sigamos el debate porque puede llevarse una sorpresa. Por ello, lo que me parece mal es decir ahora que no se va a votar. Vamos a ver si hay posibilidad. Deje pendiente lo de la votación.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien.

Vamos a pasar a defender las enmiendas referidas a las disposiciones adicionales, transitorias, finales, derogatoria y a la exposición de motivos. Es decir, todo lo que queda. **(Rumores.)**

A mí me parece que no es bueno interrumpir los debates, pero si SS. SS. quieren podemos seguir. Desde luego, pienso que este debate terminaría a las diez, y no creo que debamos estar aquí hasta esa hora. Lo mejor es que este debate se haga mañana. **(Varios señores Diputados: ¡No, no!)**

Mañana tenemos la intervención del Presidente de Telefónica a las nueve y media de la mañana. Antes de las doce ha terminado, y tenemos justo dos horas y media para finalizar antes de la hora de comer. **(Rumores.)**

El señor **ANDREU ANDREU**: Yo prometo brevedad por parte de mi Grupo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Yo también prometo brevedad por parte de mi Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Señores Diputados, se levanta la sesión que continuará mañana a las nueve y media de la mañana. **(El señor Vallejo de Olejua: Esta sí que es una alcaldada, con perdón de los alcaldes.)**

Eran las siete y media 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