

# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# SENADO

---

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN JOSE LABORDA MARTIN**

**Sesión del Pleno**

**celebrada el jueves, 15 de octubre de 1992**

---

### **ORDEN DEL DIA:**

**Dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados (Continuación):**

- **De la Comisión de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones, en relación con el proyecto de ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. (Publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 82, de fecha 7 de octubre de 1992) (número de expediente S. 621/000082) (número de expediente C.D. 121/000079).**

**Dictamen de la Comisión de Incompatibilidades en relación con los Senadores doña María del Carmen Giraldez Rodríguez, doña Genoveva Forest Tarrat y don Jaime Sicilia Hernández. (Publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 361, de fecha 1 de octubre de 1992) (número de expediente 542/000102).**

### **Mociones:**

- **Número 173, del Grupo Parlamentario Popular, por la que el Senado insta al Gobierno de la Nación para que, a través de su representación en Telefónica de España, S. A., de la que el Estado es accionista mayoritario, se inste a la Compañía a adoptar las medidas necesarias para que el servicio público de voz que dicha sociedad presta a través del prefijo 903, solamente resulte accesible a través de los aparatos de teléfono de los abonados que expresa y fehacientemente manifiesten su deseo de disfrutarlo (publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 366, de fecha 9 de octubre de 1992) (número de expediente 662/000173).**

- Número 175, del Grupo Parlamentario Popular, por la que el Senado insta al Gobierno a que adopte las medidas oportunas para asegurar el estricto cumplimiento de la legislación vigente y garantizar, a través de la inspección laboral, la plena igualdad en materia de retribución salarial entre hombres y mujeres para trabajos de igual valor (publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 366, de fecha 9 de octubre de 1992) (número de expediente 662/000175).
- Número 174, del Grupo Parlamentario Mixto, por la que el Senado insta al Gobierno a establecer una red de alerta permanente y de salvamento marítimo en las aguas situadas entre Marruecos y España; solicite del Gobierno de Marruecos el reforzamiento de los dispositivos de vigilancia y represión del contrabando humano en las costas marroquíes e impulse en las Instituciones Comunitarias, políticas encaminadas a posibilitar a los pueblos de emigración, los medios para alcanzar por ellos mismos una vida humanamente digna (publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 366, de fecha 9 de octubre de 1992) (número de expediente 662/000174).

## S U M A R I O

*Se reanuda la sesión a las diez horas y cinco minutos.*

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE (Continuación):**

*Título II. Artículos 53 a 73*

*El señor Mesa Noda defiende las enmiendas números 25 a 32, del Grupo Mixto. El señor Dorrego González defiende sus enmiendas números 139 a 148, del Grupo Mixto. El señor Barbuzano González defiende la enmienda número 268, del Grupo Mixto. El señor Aspuru Ruiz defiende las enmiendas números 234 a 237, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos. El señor Beguer Oliveres defiende las enmiendas números 466 a 471, del Grupo de Convergència i Unió. El señor Liso defiende las enmiendas números 357 a 360, del Grupo Popular. El señor Cercós Pérez consume un turno en contra. En turno de portavoces hacen uso de la palabra los señores Dorrego González, por el Grupo Mixto; Aspuru Ruiz, por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos; Liso Marín, por el Grupo Popular, y Cercós Pérez, por el Grupo Socialista.*

*Título III. Artículos 74 a 105*

*El señor Mesa Noda defiende las enmiendas números 33 a 40, del Grupo Mixto. El señor Dorrego González defiende sus enmiendas números 149 a 174, del Grupo Mixto. El señor Barbuzano González defiende sus enmiendas 263, 264, 275, 279, 280, 283 y 286, del Grupo Mixto. El señor Beguer Oliveres defiende las enmiendas contenidas en el voto particular número 1, del Grupo de Convergència i Unió, a excepción de las números 478, 479, 481 y 482, que quedan retiradas. El señor Ortiz Pérez defiende las enmiendas números 361 a 384, del Grupo Popular. La señora Tesoro Amate consume un turno en contra. En turno de portavoces hacen uso de la palabra los señores Barbuzano González, por el Grupo Mixto; Aspuru Ruiz, por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos; Beguer Oliveres, por el Grupo de Convergència i Unió; Ortiz González, por el*

*Grupo Popular y la señora Tesoro Amate, por el Socialista.*

*Título IV. Artículos 106 a 128*

*El señor Mesa Noda defiende las enmiendas números 41 a 45, del Grupo Mixto. El señor Dorrego González defiende sus enmiendas números 175 a 189, del Grupo Mixto. El señor Aspuru Ruiz defiende las enmiendas números 239 a 244, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos. El señor Beguer Oliveres defiende las enmiendas números 509 a 522, del Grupo de Convergència i Unió. El señor Liso Marín defiende las enmiendas números 385 a 394 del Grupo Popular. Se pospone el turno en contra para proceder a las votaciones. Títulos II y III.*

*Se inician las votaciones.*

*Se rechazan las enmiendas números 25 y 28, del señor Mesa Noda y otros señores Senadores del Grupo Mixto, por 88 votos a favor y 115 en contra.*

*Se rechazan las enmiendas números 26 y 27, del mismo Grupo, por 6 votos a favor, 115 en contra y 81 abstenciones.*

*Se rechazan las enmiendas números 29, 30, 31 y 32, del mismo Grupo, por 8 votos a favor, 182 en contra y 11 abstenciones.*

*Se rechazan las enmiendas del señor Dorrego, números 139, 142 y 145, por 18 votos a favor, 112 en contra y 66 abstenciones.*

*Se rechazan las enmiendas números 140, 141, 143, 146 y 147, del mismo señor Senador, por 86 votos a favor y 115 en contra.*

*Se rechaza la enmienda número 268, del señor Barbuzano, del Grupo Mixto, por 86 votos a favor, 115 en contra y 1 abstención.*

*Se rechazan las enmiendas números 234 y 236, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, por 18 votos a favor, 113 en contra y 69 abstenciones.*

Se rechazan igualmente las enmiendas números 235 y 237, del mismo Grupo, por 86 votos a favor, 113 en contra y 1 abstención.

Se rechazan las enmiendas números 466, 467, 468, 469, 470 y 471, del Grupo de Convergència i Unió, por 87 votos a favor, 112 en contra y 1 abstención.

Se rechazan las enmiendas números 357 y 359, del Grupo Popular, por 84 votos a favor, 111 en contra y 3 abstenciones.

Se rechazan igualmente las enmiendas números 358 y 360, del mismo Grupo, por 84 votos a favor, 110 en contra y 1 abstención.

Se aprueba el texto de la enmienda transaccional al artículo 58.3 por 123 votos a favor, 5 en contra y 70 abstenciones.

Se aprueban los artículos 53 a 62, 64, 66, 67 y 72, según el texto del dictamen, por 111 votos a favor, 14 en contra y 74 abstenciones.

Se aprueban los artículos 68, 70, 71 y 73, según el texto del dictamen, por 114 votos a favor y 85 en contra.

Se aprueban los artículos 63, 65 y 69, según el texto del dictamen, por 177 votos a favor, 12 en contra y 8 abstenciones.

Con ello queda aprobado el Título II.

Se inician las votaciones del Título III.

Se rechazan las enmiendas números 33, 36, 38, 39 y 40 del señor García Contreras y otros señores Senadores, por 6 votos a favor, 112 en contra y 80 abstenciones.

Se rechazan las enmiendas números 34, 35 y 37, del mismo Grupo, por 18 votos a favor, 174 en contra y 3 abstenciones.

Se rechazan las enmiendas del señor Dorrego, excepto la 156, que fue retirada en el Pleno, por 87 votos a favor, 102 en contra y 1 abstención.

Se rechazan las enmiendas números 160 a 174, del señor Dorrego, por 85 votos a favor, 109 en contra y 2 abstenciones.

Se rechazan las enmiendas números 263, 264, 275, 279, 280, 281, 283 y 286, del señor Barbuzano González, por 86 votos a favor, 112 en contra y 1 abstención.

Se rechaza la enmienda número 238, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, por 85 votos a favor, 112 en contra y 1 abstención.

Quedan rechazadas las enmiendas números 472 a 508, a excepción de los números 478, 479, 481 y 482, que fueron retiradas, y de la 496, que se votará separadamente, todas ellas del Grupo de Convergència i Unió, por 86 votos a favor, 109 en contra y 1 abstención.

Se aprueba la enmienda número 496, del mismo Grupo, por 196 votos a favor y 2 en contra.

Se rechazan las enmiendas números 361 a 366, 369, 370, 371, 372, 374 a la 384, del Grupo Popular, por 81 votos a favor, 111 en contra y 2 abstenciones.

Se aprueba la enmienda número 367, del mismo Grupo, por 194 votos a favor, 4 en contra y 1 abstención.

Se aprueba la enmienda transaccional originada por la enmienda número 368 del Grupo Popular, por 193 votos a favor, 3 en contra y 2 abstenciones.

Se aprueba por asentimiento las transaccionales a los artículos 86.6, 105 y 105.1.

Se aprueban los artículos 74, 78, 80, 87, 102 y 104, según el texto del dictamen con las incorporaciones acordadas en las enmiendas transaccionales por 111 votos a favor, 80 en contra y 8 abstenciones.

Se aprueba el artículo 79, según el texto del dictamen, por 180 votos a favor, 10 en contra y 9 abstenciones.

Se aprueban los artículos 75, 76, 88 a 101, 103 y 105, por 112 votos a favor, 19 en contra y 68 abstenciones.

Se suspende la sesión a las catorce horas y veinticinco minutos.

Se reanuda la sesión a las dieciséis horas y treinta y cinco minutos

El señor Cercós consume un turno en contra. En turno de portavoces hacen uso de la palabra los señores Dorrego González, del Grupo Mixto; Aspuru Ruiz, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos; Beguer Oliveres, del Grupo de Convergència i Unió; Liso Marín, por el Grupo Popular, y Cercós Pérez, del Grupo Socialista. El señor Liso pide y obtiene la palabra por el artículo 87 para hacer una matización. Le contesta el señor Cercós Pérez, del Grupo Socialista.

#### Disposiciones adicionales

El señor Mesa Noda defiende la enmienda número 46, del Grupo Mixto. El señor Ramón i Quiles da por defendidas todas las enmiendas que le quedan al resto del proyecto. El señor Aspuru Ruiz defiende las enmiendas 245 a 251, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos. El señor Beguer Oliveres defiende las enmiendas de su Grupo, 523 a 534, del Grupo de Convergència i Unió. El señor Liso Marín defiende las enmiendas 395 a 400, del Grupo Popular. El señor Segura consume un turno en contra. En turno de portavoces hacen uso de la palabra los señores Mesa Noda, por el Grupo Mixto; Aspuru Ruiz, por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, y Segura Clavell, del Grupo Socialista. El señor Mesa Noda interviene de nuevo para hacer algunas aclaraciones, y le contesta el señor Segura Clavell, del Grupo Socialista.

Con referencia a las disposiciones adicionales nuevas, intervienen los señores Barbuzano, del Grupo Mixto, para defender las enmiendas 304, 305 y 306; Aspuru

Ruiz, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, para defender las enmiendas números 252 a 256, así como diversas enmiendas introducidas en Comisión al amparo del artículo 115. Beguer Oliveres, del Grupo de Convergència i Unió, para dar por defendidas las enmiendas números 533 y 534. El señor Segura Clavell consume un turno en contra. En turno de portavoces hacen uso de la palabra los señores Barbuzano González, Aspuru Ruiz y Segura Clavell.

#### Disposiciones transitorias

El señor Mesa Noda defiende las enmiendas números 47 y 4, del Grupo Mixto. El señor Barbuzano González defiende las enmiendas números 265, 266, 276, 277, 278, 285, 288 y 309, del Grupo Mixto. El señor Liso Martín defiende la enmienda número 401, del Grupo Popular. El señor Beguer Oliveres defiende las enmiendas 535, 536, 538, 539 y 540, del Grupo de Convergència i Unió, dado que la 537 ha sido incluida en el texto. El señor Segura Clavell consume un turno en contra. En turno de portavoces, hacen uso de la palabra los señores Barbuzano González, por el Grupo Mixto; Aspuru Ruiz, por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, y el señor Segura Clavell, por el Grupo Socialista. El señor Aspuru pide y obtiene la palabra en virtud del artículo 87. Le contesta el señor Segura Clavell.

Con respecto a las disposiciones transitorias nuevas, el señor Aspuru, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, defiende la enmienda número 258. El senador Beguer Oliveres, del Grupo de Convergència i Unió, defiende las enmiendas números 541, 542 y 543. El señor Segura Clavell consume un turno en contra. Ningún señor Senador hace uso de la palabra en el turno de portavoces.

#### Disposición derogatoria

El señor Barbuzano da por defendida la enmienda número 302, del Grupo Mixto. El señor Aspuru Ruiz da igualmente por defendida anteriormente la enmienda número 257, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos. El señor Beguer Oliveres defiende las enmiendas números 544, 545, 546, 547 y 548, del Grupo de Convergència i Unió. No hay turno en contra ni de portavoces.

#### Disposiciones finales

##### Primera, Segunda y Tercera

El señor Dorrego ya dio por defendidas anteriormente las enmiendas números 213 y 214, del Grupo Mixto. El señor Aspuru Ruiz da por defendidas anteriormente las enmiendas números 259 y 260, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos. No hay turno en contra ni de portavoces.

Con respecto a las disposiciones finales nuevas, la enmienda número 215, del Senador Dorrego González,

del Grupo Mixto, ha sido ya dada por defendida. Igualmente dio por defendida su enmienda número 321 el señor Ramón i Quiles. El señor Barbuzano González, del Grupo Mixto, da por defendida su enmienda 290 y por retirada la 310. El señor Aspuru Ruiz, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, da por defendida anteriormente su enmienda número 261. Igualmente da por defendida sus enmiendas números 549 y 550 el señor Beguer Oliveres, del Grupo de Convergència i Unió. No hay turno en contra ni de portavoces.

#### Preámbulo

Las enmiendas correspondientes al voto particular número 6, del señor Dorrego González, del Grupo Mixto, ya fueron defendidas por dicho señor Senador.

Se inician las votaciones.

Se rechazan las enmiendas números 41 a 44, del señor García Contreras y otros señores senadores del Grupo Mixto, por 5 votos a favor, 104 en contra y 69 abstenciones.

Se rechaza igualmente la enmienda número 45, de los mismos señores Senadores, por 16 votos a favor, 98 en contra y 57 abstenciones.

Se aprueban las enmiendas números 176 y 187, del Senador Dorrego González, del Grupo Mixto, por 119 votos a favor y 59 abstenciones. Quedan incorporadas al texto del dictamen.

Se rechazan las enmiendas números 178, 179, 180, 188 y 189, también del señor Dorrego González, por 75 votos a favor y 103 en contra.

Se rechazan las enmiendas números 175, 177, 183 y 185, del mismo señor Senador, por 16 votos a favor, 102 en contra y 58 abstenciones.

Se rechazan las enmiendas números 239 y 241, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, por 75 votos a favor, 102 en contra y 2 abstenciones.

Se rechaza el resto de las enmiendas del mismo Grupo Parlamentario, números 240, 242, 243 y 244, por 16 votos a favor, 102 en contra y 60 abstenciones.

Se rechazan las enmiendas números 509 a 522, del Grupo de Convergència i Unió, por 76 votos a favor, 103 en contra y 1 abstención.

Se rechazan las enmiendas del Grupo Popular números 386 y 387 por 76 votos a favor, 103 en contra y 1 abstención.

Se aprueba por asentimiento la enmienda transaccional con base en la enmienda número 386, del Grupo Popular.

Igualmente se aprueba por asentimiento la enmienda transaccional con base en la número 387, también del Grupo Popular.

Queda rechazada la segunda parte de dicha enmienda número 387 que afecta a otros apartados distintos del h), por 76 votos a favor y 100 en contra.

Se aprueban por asentimiento varias modificaciones referentes a los artículos 107.1 y 115.

Igualmente se aprueba por asentimiento mejoras de redacción en el artículo 115,1,c).

También se aprueba por asentimiento la supresión de la expresión «ente Público» en varios artículos.

Se aprueban los artículos 106, 107, 111, 112, 117, 118, 124, 125, 126 y 128, según el texto del dictamen, por 101 votos a favor, 11 en contra y 68 abstenciones.

Igualmente se aprueban los artículos 108, 110, 121, 122 y 127, según el texto del dictamen, por 162 votos a favor, 12 en contra y 6 abstenciones.

Se aprueban a continuación los artículos 109, 113, 114, 115, 116, 119, 120 y 123, según el texto del dictamen, por 103 votos a favor y 75 en contra.

#### Disposiciones adicionales 1.ª a 12.ª

Se rechaza la enmienda número 46 del señor García Contreras y otros señores Senadores, del Grupo Mixto, por 17 votos a favor, 101 en contra y 59 abstenciones.

Se rechazan las enmiendas números 192 a 199, del señor Dorrego, del Grupo Mixto, por 77 votos a favor y 102 en contra.

Se rechaza la enmienda número 318 del señor Ramón i Quiles, Grupo Mixto, por 76 votos a favor, 101 en contra y 1 abstención.

Se rechaza la enmienda número 303 del señor Barbuzano González, del Grupo Mixto, por 75 votos a favor y 102 en contra.

Se rechazan las enmiendas del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, números 245 a 250 por 74 votos a favor, 102 en contra y 2 abstenciones.

Se rechaza igualmente la enmienda número 251, del mismo Grupo, por 16 votos a favor, 101 en contra y 62 abstenciones.

Se rechazan las enmiendas números 523 a 531, del Grupo de Convergència i Unió, por 78 votos a favor y 102 en contra.

Se rechazan las enmiendas números 396 a 400, del Grupo Popular, por 75 votos a favor y 102 en contra.

Se aprueba por asentimiento la supresión de la expresión «ente Público» de alguna de las disposiciones adicionales.

Se aprueban las disposiciones adicionales primera y segunda según el texto del dictamen, con las modificaciones introducidas, por 164 votos a favor, 14 en contra y 1 abstención.

Se aprueban las disposiciones adicionales sexta y sépti-

ma, según el texto del dictamen, por 103 votos a favor y 77 en contra.

Se aprueban las disposiciones adicionales tercera, cuarta, quinta, octava, novena y décima por 101 votos a favor, 17 en contra y 60 abstenciones.

Por último, se aprueban las disposiciones decimoprimer y decimosegunda, según el texto del dictamen, por 104 votos a favor, 12 en contra y 63 abstenciones.

#### Disposiciones adicionales nuevas

Se rechaza la enmienda número 200, del señor Dorrego González, del Grupo Mixto, por 19 votos a favor, 98 en contra y 61 abstenciones.

Se rechaza el resto de enmiendas del señor Dorrego González, números 201 a 204, por 76 votos a favor, 103 en contra y 1 abstención.

Se rechaza la enmienda número 320, del señor Ramón i Quiles, del Grupo Mixto, por 16 votos a favor, 103 en contra y 60 abstenciones.

Quedan rechazadas las enmiendas números 304 a 306, del señor Barbuzano González, del Grupo Mixto, por 76 votos a favor, 102 en contra y 1 abstención.

Se rechazan las enmiendas números 252 a 256, así como varias otras presentadas en Comisión al amparo del artículo 115, por 14 votos a favor, 103 en contra y 61 abstenciones.

Se rechazan asimismo las enmiendas del Grupo de Convergència i Unió, números 533 y 534, por 76 votos a favor, 102 en contra y 2 abstenciones.

Se aprueba por asentimiento una modificación en la disposición decimoquinta consistente en poner en singular tres palabras.

Se aprueban las disposiciones adicionales decimotercera y decimocuarta según el texto del dictamen por 102 votos a favor, 16 en contra y 60 abstenciones.

Se aprueba la disposición decimoquinta por 115 votos a favor, 4 en contra y 60 abstenciones.

Se aprueba la disposición decimosexta, según el texto del dictamen, por 102 votos a favor, 75 en contra y 3 abstenciones.

#### Disposiciones transitorias

Se rechaza la enmienda número 47, del señor Mesa Noda y otros señores Senadores, por 15 votos a favor, 102 en contra y 60 abstenciones.

Queda igualmente rechazada la enmienda número 48, de los mismos señores Senadores, por 14 votos a favor, 102 en contra y 62 abstenciones.

Se rechazan las enmiendas números 205 a 207, del señor Dorrego González, por 75 votos a favor, 100 en contra y 1 abstención.

*Se rechaza la enmienda número 323, del señor Ramón i Quiles, por 16 votos a favor, 102 en contra y 60 abstenciones.*

*Se rechazan las enmiendas del señor Barbuzaño González, del Grupo Mixto, números 265, 266, 278, 285 y 288, por 76 votos a favor, 103 en contra y 1 abstención.*

*Se rechazan las enmiendas números 535, 536, 538, 539 y 540, del Grupo de Convergència i Unió, por 75 votos a favor, 103 en contra y 1 abstención.*

*Se aprueban por asentimiento algunas modificaciones del texto de las disposiciones transitorias 10.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> 2.*

*Se aprueba una modificación en el texto de la disposición transitoria 2.<sup>a</sup> 1, segundo párrafo, por 162 votos a favor, 13 en contra y 2 abstenciones.*

*Se aprueba la disposición transitoria segunda por 101 votos a favor y 75 en contra.*

*Se aprueban las disposiciones transitorias primera, sexta, séptima y octava, según el texto del dictamen, por 157 votos a favor, 9 en contra y 7 abstenciones.*

*Se aprueban las disposiciones transitorias tercera, cuarta, quinta, novena y décima, según el texto del dictamen, por 100 votos a favor, 16 en contra y 61 abstenciones.*

#### *Disposiciones transitorias nuevas*

*Se rechazan las enmiendas números 208 y 209, del señor Dorrego, del Grupo Mixto, por 75 votos a favor y 102 en contra.*

*Se rechaza la enmienda número 210, del mismo señor Senador, por 16 votos a favor, 101 en contra y 61 abstenciones.*

*Se rechaza la enmienda del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos número 258, por 74 votos a favor, 100 en contra y 2 abstenciones.*

*Se rechazan las enmiendas números 541, 542 y 543, del Grupo de Convergència i Unió, por 75 votos a favor, 102 en contra y 2 abstenciones.*

*Se aprueba por asentimiento la supresión de la Disposición Transitoria decimosegunda.*

*Se aprueban las disposiciones transitorias undécima y decimotercera por 101 votos a favor, 16 en contra y 62 abstenciones.*

#### *Disposición derogatoria*

*Se rechazan las enmiendas números 211 y 212, del señor Dorrego González, del Grupo Mixto, por 76 votos a favor, 102 en contra y 1 abstención.*

*Se rechaza la enmienda número 322, del señor Ramón i Quiles, por 74 votos a favor, 98 en contra y 2 abstenciones.*

*Se rechaza la enmienda número 302, del señor Barbuzaño González, por 74 votos a favor, 101 en contra y 1 abstención.*

*Se rechaza la enmienda número 257, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, por 73 votos a favor, 101 en contra y 1 abstención.*

*Se rechazan las enmiendas números 544 y 548, del Grupo de Convergència i Unió, por 77 votos a favor y 99 en contra.*

#### *Disposición derogatoria*

*Se aprueba por 98 votos a favor, 19 en contra y 61 abstenciones.*

#### *Disposiciones finales*

*Se rechazan las enmiendas números 213 y 214, del señor Dorrego González, por 77 votos a favor, 98 en contra y 2 abstenciones.*

*Se rechazan las enmiendas números 259 y 260 del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, por 16 votos a favor, 101 en contra y 60 abstenciones.*

*Se aprueba por asentimiento una propuesta de modificación firmada por todos los portavoces de los Grupos Parlamentarios referida a la disposición final segunda.*

*Se aprueban las tres disposiciones finales por 100 votos a favor, 16 en contra y 61 abstenciones.*

#### *Nuevas disposiciones finales*

*Se rechaza la enmienda número 215, del señor Dorrego González, por 77 votos a favor y 101 en contra.*

*Se rechaza la enmienda número 321, del señor Ramón i Quiles, por 78 votos a favor, 102 en contra y 1 abstención.*

*Se rechaza la enmienda número 290, del señor Barbuzaño González, por 74 votos a favor y 103 en contra.*

*Se rechaza la enmienda número 261 del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, por 75 votos a favor, 102 en contra y 1 abstención.*

*Se rechazan las enmiendas números 549 y 550, del Grupo de Convergència i Unió, por 77 votos a favor, 102 en contra y 1 abstención.*

*Se aprueba por asentimiento una enmienda transaccional suscrita por todos los grupos parlamentarios consistente en cambiar el artículo masculino por el femenino: decir «la» mar en vez de «el» mar, en todo el texto de la ley.*

*Se aprueba igualmente por asentimiento un añadido suscrito por todos los grupos parlamentarios al anexo.*

*Se aprueba el anexo con esta modificación por 102 votos a favor, 16 en contra y 60 abstenciones.*

*Preámbulo*

*Se aprueban conjuntamente las enmiendas 49, 51 y 60 del Senador Dorrego, por 118 votos a favor y 64 abstenciones.*

*Se aprueban tres enmiendas transaccionales basadas en las enmiendas números 50, 52 y 55, del señor Dorrego González, por 181 votos a favor y 2 abstenciones.*

*Se aprueba el preámbulo por 108 votos a favor, 12 en contra y 63 abstenciones.*

*Se suspende unos minutos la sesión para acordar si se continúa la sesión esta noche o mañana.*

*A continuación se rechaza la posibilidad de continuar el debate mañana viernes por 61 votos a favor, 102 en contra y 5 abstenciones.*

*Se aprueba la continuación del debate esta noche por 108 votos a favor, 60 en contra y 1 abstención.*

Página

**Dictamen de la comisión de incompatibilidades en relación con los senadores doña María del Carmen Giráldez Rodríguez, doña Genoveva Forest Tarrat y don Jaime Sicilia Hernández . . . . . 7241**

*La señora Ardanuy Costa da cuenta al Pleno del dictamen de la Comisión de Incompatibilidades sobre la situación de los citados señores Senadores. No hace uso del turno de portavoces ningún señor Senador. Se aprueba el dictamen por asentimiento.*

**MOCIONES:**

Página

**Del Grupo Parlamentario Popular, por la que el Senado insta al Gobierno de la nación, para que, a través de su representación en Telefónica de España, S. A., de la que el Estado es accionista mayoritario, se inste a la Compañía a adoptar las medidas necesarias para que el servicio público de voz que dicha Sociedad presta a través del prefijo 903, solamente resulte accesible a través de los aparatos de teléfono de los abonados que expresa y fehacientemente manifiesten su deseo de disfrutarlo . . . 7241**

*El senador Ortí Bordás presenta la moción. No hay turno a favor ni en contra porque se va a debatir una moción transaccional.*

*El señor Molina García, del Grupo Popular, defiende la moción. En turno de portavoces hacen uso de la palabra el señor Bajo Fanlo, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, y la señora Alemany i Roca, del Grupo de Convergència i Unió; el señor Molina Gar-*

*cía y el señor Barreiro Gil. Por alusiones, interviene de nuevo el señor Molina García y le contesta el señor Barreiro Gil. Se aprueba por asentimiento la moción transaccional.*

Página

**Del Grupo Parlamentario Popular, por la que el Senado insta al Gobierno a que adopte las medidas oportunas para asegurar el estricto cumplimiento de la legislación vigente y garantizar, a través de la inspección laboral, la plena igualdad en materia de retribución salarial entre hombres y mujeres para trabajos de igual valor . . . . . 7248**

*Defiende la moción la señora San Baldomero Ochoa, del Grupo Popular. Como también se trata de una moción transaccional, no hay turnos a favor ni en contra. En turno de portavoces, hacen uso de la palabra el señor Bajo Fanlo, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos; la señora Alemany i Roca; del Grupo de Convergència i Unió, la señora San Baldomero i Ochoa; del Grupo Popular, y la señora Castañer Pamplona, del Grupo Socialista. Se aprueba por asentimiento la moción transaccional.*

Página

**Del Grupo Parlamentario Mixto, por la que el Senado insta al Gobierno a establecer una red de alerta permanente y de salvamento marítimo en las aguas situadas entre Marruecos y España; solicite del Gobierno de Marruecos el reforzamiento de los dispositivos de vigilancia y represión del contrabando humano en las costas marroquíes e impulse en las instituciones comunitarias políticas encaminadas a posibilitar a los pueblos de emigración los medios para alcanzar por ellos mismos una vida humanamente digna . . . . . 7253**

*Defiende la moción el señor Cuevas González, del Grupo Mixto. Como se ha presentado una moción transaccional, que lee a la Cámara el señor Presidente, no hay turno a favor ni en contra. En turno de portavoces hacen uso de la palabra el señor Bajo Fanlo, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos; la señora Alemany i Roca, por el Grupo de Convergència i Unió, y los señores Soravilla González, del Grupo Popular, y Ardáiz Egües, por el Grupo Socialista. Interviene de nuevo el señor Soravilla para hacer unas aclaraciones. Le contesta el señor Cuevas González, del Grupo Mixto. Hace uso de la palabra nuevamente el señor Egües para hacer algunas puntualizaciones.*

*Se aprueba por asentimiento la moción transaccional.*

*Se levanta la sesión a las veintitrés horas y treinta minutos.*

*Se reanuda la sesión a las diez horas y cinco minutos.*

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión.

Entramos en el Título II, artículos 53 a 73.

Tenemos, en primer lugar, las enmiendas números 25 a 32, correspondientes al voto particular número 5.

El Senador Mesa Noda puede hacer uso de la palabra para su defensa.

El señor MESA NODA: Señor Presidente, señorías, voy a consumir este turno para defender las enmiendas números 25 a 32 ambas inclusive.

La enmienda número 25 al artículo 53.e) vuelve a incidir en el tema de las señales marítimas, a pesar de que el señor Cercós ya había dado por cerrada toda esa cuestión ayer. Solicitamos la supresión de esta letra e que dice: «Los terrenos, obras e instalaciones fijadas de señalización marítima, afectados a las Autoridades Portuarias para esta finalidad.»

A nosotros se nos hace difícil pensar que faros distantes cientos de kilómetros de los puertos vayan a estar afectados a esos puertos por esta ley. En la isla de La Palma, por ejemplo, hay algunos faros bastante distantes de la capital que incluso tienen problemas de acceso. No sé cómo se van a coordinar, cómo van a funcionar esos faros si están afectos al puerto.

En el día de ayer el señor Cercós nos hablaba también de que los faros están perdiendo ya su importancia y que de ellos se benefician sólo las embarcaciones deportivas. Creo que esto no es así. A veces fallan otros instrumentos de navegación y los barcos tienen que conducirse mediante los faros. También nos hablaba de cuantiosas inversiones en los faros. No sé cómo se compagina que digan que los faros están perdiendo importancia cuando por otro lado hablan de realizar cuantiosas inversiones. Me gustaría saber si se van a mantener los faros o no, si se van a hacer o no esas cuantiosas inversiones. Y es que en España tenemos todavía solamente unos 62 faros por cada 100 millas cuando en Francia hay 470 faros por cada 100 millas y en Estados Unidos 567 por cada 100 millas.

¿Qué se trata de hacer con esta ley? ¿Se trata de que esas cuantiosas inversiones para los faros vayan a ser financiadas por los puertos en lugar de serlo por el Ministerio? Parece que esto es lo que se está tratando de hacer: adscribir los faros a los puertos para que éstos sean los que financien esas cuantiosas inversiones. Pero entonces puede pasar lo que ya está pasando, que por este motivo —y porque tampoco se quiere dar autonomía financiera a los faros, sino que se quiere que las tarifas sean homogéneas para evitar que se descapitalicen los puertos— puertos como el de Gran Canaria y como el de Santa Cruz de Tenerife están viendo que los barcos de pesca coreanos, japoneses o cubanos que utilizaban sus servicios se están yendo al puerto de Agadir, donde tienen una tarifas más económicas ya que es un puerto más competitivo.

En realidad no sé que intenciones son las que llevan a adscribir los faros a los puertos. Creo que una vez

creada la Sociedad de salvamento y seguridad marítima dentro de la Marina Mercante, esta Sociedad tendrá que tener alguna infraestructura, y la infraestructura de salvamento no va a estar solamente en los puertos, tendrá que estar también en todas las costas. Hay instalaciones y técnicos en las costas que pueden dedicarse a esto.

Por otra parte, los faros que no están totalmente automatizados —hay faros que funcionan todavía con gas o con petróleo— tienen instalaciones importantes. ¿Qué va a ocurrir con ellas? ¿Los técnicos de señales marítimas van a pasar a los puertos? ¿Se van a abandonar las instalaciones y se va a contratar de vez en cuando a alguna empresa para la limpieza, el mantenimiento y el arreglo de los faros? ¿Van a tener que contratarse guardias de seguridad para que las instalaciones no sean destruidas? Creo que estamos dándole muchas vueltas a este tema, cuando hay técnicos que hicieron sus oposiciones para realizar esa labor, y que están atendiendo a los faros.

La enmienda número 26, al artículo 66.1, es de adición. Nos parece oportuno añadir al final del apartado algunos otros guiones, como: «—Estiba y desestiba, carga y descarga de mercancías. —Conservación y mantenimiento de instalaciones propias y maquinaria de propiedad de las autoridades portuarias. —Vigilancia y control de la explotación.»

En cuanto a la enmienda número 27, se refiere el artículo 66, apartado 2, y como éste se incluye en los añadidos anteriores, pedimos su supresión.

Con respecto a la enmienda número 28, al artículo 66.3, establece la supresión de dicho apartado, al ser competencia de la Marina Mercante todo lo referente a las señales marítimas, según nuestra teoría y la de la totalidad de la oposición de la Cámara.

La enmienda número 29, al artículo 66.4, señala que donde dice «Derecho privado» debe decir «Derecho público». Debido a nuestra concepción de la Ley de Puertos, es necesario reformar este punto, para que las actividades y servicios prestados por las autoridades portuarias se desarrollen según el régimen del Derecho público.

La enmienda número 30, al artículo 67.1, es de sustitución del texto —de acuerdo con la filosofía que estamos explicando—, por el siguiente: «La prestación de los servicios portuarios será realizada directamente por las autoridades portuarias.»

La enmienda número 31, al artículo 67.3, es de supresión, en coherencia con las enmiendas anteriores. Y la enmienda número 32, la última de esta tanda, es de supresión, también en coherencia con la anterior.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Para la defensa del voto particular número 6, correspondiente a las enmiendas números 139 a 148, tiene la palabra el Senador Dorrego González.

El señor DORREGO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

Señorías, la enmienda número 139, al artículo 54.4, propone una modificación de dicho apartado, que queda así: «Se tramitarán y concederán al mismo tiempo las concesiones para ocupación de dominio portuario y para la realización de actividades sujetas a concesión.»

«En el caso de que fuera concesionario de una de ellas y se precise el otorgamiento de la de otra clase, cumplidos los requisitos exigidos en esta Ley, se concederá sin más.»

Nos parece una solución más lógica que la que se propone, aparte de que no se deja el caso para que se resuelva por vía reglamentaria, y se prevé el supuesto de que, disfrutando de una concesión, se necesite luego otra. Ya saben que no nos suele parecer bien el que se deje todo al Reglamento porque, reglamentariamente, se puede modificar la ley en lo que se quiera.

La enmienda número 140, al artículo 56.2.d), establece que el subapartado diga: «Las demás especificaciones que se determinen reglamentariamente.»

En definitiva, el artículo señala que será el Ministerio de Obras Públicas el que dictará las condiciones, y nos parece bien que las dicte, pero que lo haga a través de una reglamentación previa, y no en cada caso, con lo cual, se vuelve a la discrecionalidad.

Con la enmienda número 141 proponemos una modificación al artículo 57.2, que es la siguiente: «Las autorizaciones para instalaciones o actividades se concederán si no contravienen las determinaciones...» Y continúa el texto del proyecto.

El texto que se propone es más claro y establece la obligación de conceder la autorización, no la posibilidad, si se cumple lo ordenado.

Con esta enmienda únicamente queremos dar garantías jurídicas de que hay obligación de conceder la concesión a toda persona que cumpla los requisitos de la ley, para que aquélla no se otorgue de forma discrecional, una vez cumplidos dichos requisitos.

La enmienda número 142, al artículo 58.2, propone una serie de modificaciones, ya que no es procedente determinar para todos los casos que no existe derecho a indemnización. Por otra parte, tratándose de planes aprobados con posterioridad, éstos deben ser solamente los de mejora y ampliación y no otro plan cualquiera.

En cuanto al derecho indemnizatorio, no puede negarse por el efecto del carácter retroactivo. Con ello, tratamos de limitar la discrecionalidad.

La enmienda número 143, al artículo 59.2, párrafo segundo, propone una modificación que, en parte está recogida; pero, en cualquier caso, la vamos a mantener.

La enmienda número 144, al artículo 64.1 y 3, propone unas modificaciones que también están recogidas, en parte, entre las correcciones de estilo, y no sé si por alguna enmienda transaccional de última hora, o por las introducidas por el Grupo Socialista. Por tanto, la vamos a retirar.

La enmienda número 145, al artículo 66.1, propone la supresión del párrafo, en coherencia con enmiendas anteriores. El artículo 66.1, dice: «Son servicios portuarios las actividades de prestación que tiendan a la consecución de los fines que a las autoridades portuarias se asignan por la presente ley y se desarrollan en su ámbito territorial. En todo caso, tendrán este carácter...» Y señala una serie de ellos. Proponemos, pues, su supresión.

La enmienda número 146, al apartado 3 del artículo 66, también propone la supresión de dicho apartado, que señala que corresponde a las autoridades portuarias prestar el servicio de señalización marítima.

Señorías, quiero cerrar de una vez por todas el debate de la señalización marítima. El Senador Cercós, ayer, en la oposición a los vetos, nos intentó convencer de que siempre, desde 1858, han estado en los puertos las señalizaciones marítimas. Y es verdad que han estado en la Dirección General de Puertos, pero no en los puertos como organismos autónomos. Y todo nuestro problema es intentar que la señalización marítima tenga un carácter general, que esté coordinada y, por tanto, si depende simplemente de un organismo que va a tener jurisdicción sobre los puertos pero no sobre las costas —porque el Ente Público de Puertos, a pesar de todo, no la va a tener en las costas donde no haya puerto—, quedará una parte sin coordinar. Ese es el motivo fundamental: la coordinación, la eficacia, y la racionalidad. No sé cuál es la razón por la cual ustedes tratan de fragmentar la señalización marítima pero, desde luego, no puede ser coherente, sino que tiene que haber algo detrás.

Nosotros pensamos que, ya que desaparece la Dirección de Puertos, la Dirección General de la Marina Mercante es la que puede coordinar la señalización marítima en todos los lugares donde haya que hacerlo. Si no, nos podemos encontrar con que cada puerto señalice a su manera y por su sitio y, sobre todo, en aquellos sitios de costa que haya que señalar pero que no pertenezcan al dominio portuario marítimo terrestre de ningún puerto, esa señalización se va a quedar sin hacer.

Aparte de eso, existen los problemas laborales que plantea en este momento. Es verdad. No vamos a insistir en ellos, porque no sería esa la razón de mantener nuestra enmienda. Mantenemos estas enmiendas, fundamentalmente —como le digo—, porque creemos que es más racional que sea una Dirección General —en este caso, la Marina Mercante que es la única que puede ser, tal como queda la Ley— la que coordine y no la autoridad portuaria de cada puerto. Creemos que el tema de la señalización es lo suficientemente grave, ya que apareja el de la seguridad de la navegación, como para que pueda dejarse fragmentado —no digo ni bueno ni malo, sino fragmentado— en distintas instituciones y que no sea un ente coordinador a nivel nacional, que en este caso sería la Dirección General de la Marina Mercante. Esa es la razón. Ustedes no son capaces de dar explicación, entre otras cosas, porque no la tie-

ne, por lo que es difícil encontrarla por muchas vueltas dialécticas que le dé, Senador Cercós.

En la enmienda 147 al artículo 67.3, proponemos una modificación. Creemos que queda mejor ordenada la redacción que proponemos, y hago gracia a sus señorías de leer la enmienda. Creemos que todo lo que sea garantía jurídica, con unos pliegos previos, con unas normas previas, es mejor que dejarlo a la pura discrecionalidad de cada acto y de cada momento.

En la enmienda 148 proponemos la supresión del artículo 71.2, porque a pesar del carácter humanitario que tiene el salvamento y la necesidad de buscar un mecanismo que permita obtener el resultado que se pretende, tal como está redactado, a nuestro juicio —y por eso la hemos puesto; por pura responsabilidad—, contraviene los artículos 10, 14 y 15 de la Ley General Tributaria. Se pueden buscar otros mecanismos; no nos oponemos a exenciones fiscales, pero, indiscutiblemente, creemos que no podemos contravenir otras leyes. Hacemos un esfuerzo para que las leyes sean mejores; tenemos poco éxito y así se plantan los conflictos que se plantean cada día con las leyes, como, por ejemplo, si hay competencia o no. Estamos legislando de una manera que, muchas veces, parece que estamos provocando conflictos. Si todos los componentes de la Cámara fuéramos abogados, parecería que lo estábamos haciendo adrede para tener más trabajo, pero supongo que no es ése el caso, Senador Cercós.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Para la defensa de la enmienda número 268, tiene la palabra el Senador Barbazano.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días.

Esta enmienda trata de señales marítimas. Ayer las englobamos y las debatimos, por tanto, la defiendo en sus propios términos.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Pasamos a las enmiendas números 234 a 237. Para su defensas tiene la palabra el Senador Aspuru en nombre de su Grupo.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, hemos presentado cuatro enmiendas al Título II, las cuales voy a defender.

La primera enmienda se refiere al artículo 55.1 que trata de las actividades, instalaciones y construcciones permitidas. El apartado 1 dice: «En la zona de servicio de los puertos, sólo podrán llevarse a cabo las actividades, instalaciones o construcciones que sean acordes con los usos portuarios y con los fines propios de las Autoridades Portuarias.» Nosotros, con ánimo de eliminar conflictos de competencias, queremos que se diga: «en la zona de servicio de los puertos del Estado». Que se especifique que este artículo se refiere a

los puertos del Estado. Queremos preservar el carácter específico de los puertos autonómicos que llevan funcionando ya varios años con competencias propias. Además tenemos como fundamento jurídico la Sentencia 149/1991, del Tribunal Constitucional sobre la Ley de Costas.

La enmienda 235 se refiere a las autorizaciones. Hay una enmienda del Senador Dorrego análoga a la nuestra. Se refiere a que habrá autorizaciones que no sean necesarias. Nos encontramos frente al hecho reiterado de prescindir de otras autoridades que no sean las que provienen del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Un puerto, Senadores, no es un reducto, no es una fortaleza, y habrá usos normales que no precisen autorización alguna, como, por ejemplo, pescar, bañarse, caminar y otras muchas actividades normales. Por ello, queremos presentar una enmienda de adición que diga: «Salvo en aquellos supuestos expresamente efectuados por las comunidades autónomas o la Administración del Estado sobre los supuestos de su competencia.»

La enmienda número 236 se refiere al artículo 61.1, que trata de la recepción de residuos. A la Capitanía Marítima se le dan unas atribuciones que no le corresponden, porque dice: «Corresponde a la Capitanía Marítima determinar las instalaciones y medios que resulten precisos, de acuerdo con la reglamentación aplicable.» Trata del medio ambiente y como aquí tenemos nuestras competencias, queremos que en lugar de decir: «Corresponde a la Capitanía Marítima», diga: «Corresponde a la autoridad medioambiental competente».

Por último, la enmienda 237 se refiere al artículo 71.2 y nos encontramos con lo mismo. Trata de las exenciones y dice que el Ministro de Obras Públicas y Transportes, dentro de su omnipotencia, podrá establecer exenciones o bonificaciones para actividades de relevante interés humanitario o social. Nosotros moderamos estas atribuciones excesivas diciendo: «El Ministerio de Obras Públicas y Transportes o los órganos correspondientes de las comunidades autónomas con competencia en materia de puertos, podrá establecer...» Y lo justificamos diciendo que estas exenciones o bonificaciones de interés humanitario serán establecidas por el Ministerio de Obras Públicas o por la autoridad competente, según sean las competencias en que se fundamentan las actividades citadas.

Muchas gracias, señorías y señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

A continuación, para la defensa de las enmiendas números 466 a 471, correspondientes al voto particular número 1, tiene la palabra el Senador Beguer.

El señor BEGUER OLIVERES: Voy a resumir nuestras enmiendas a este Título.

La primera de ellas, la enmienda número 466, tiene la finalidad de completar el sistema de protección ci-

vil en los puertos, en coherencia con la planificación general estatal.

La enmienda número 467 se refiere a señalización marítima y no voy a insistir en ello.

Las enmiendas número 468, 469, 470 y 471 se refieren al apartado de los consignatarios. Tenemos el convencimiento absoluto de que no ha sido tratado dentro de este proyecto de ley de un modo suficientemente claro el papel de los consignatarios. Estos actúan por cuenta y nombre de sus mandantes y, en consecuencia, debe establecerse un diferencia clara entre las obligaciones del armador y las del agente consignatario, teniendo en cuenta una naturaleza jurídica totalmente distinta. Estas enmiendas pretenden señalar esta diferencia, determinar cuáles son las obligaciones de cada uno de ellos y arbitrar las medidas oportunas para que puedan hacerse cargo de esas obligaciones, pero teniendo claridad de ideas sobre cuáles son las obligaciones de cada uno de ellos. Entendemos que el proyecto de ley obliga a los consignatarios a hacerse cargo de unas responsabilidades que competen al armador o al naviero y, por tanto, a través de nuestras enmiendas estos papeles estarían perfectamente delimitados.

El señor PRESIDENTE: Restan por ser debatidas a este Título las enmiendas 357 a 360.

Tiene la palabra el Senador Liso.

El señor LISO MARIN: Gracias, señor Presidente.

A este Título hemos presentado muchas menos enmiendas que al anterior. Esto no tiene más que una explicación: que es más técnico, que hay menos controversia en lo que a la autonomía de la gestión portuaria se refiere y, en consecuencia, ha tenido menos divergencias.

A pesar de que el número de enmiendas es limitado —son solamente cuatro— y de que considero que su gradación de importancia no está dentro de las que podríamos llamar determinantes, sí me gustaría, señor Cercós, que tuvieran un tratamiento diferente al de otras enmiendas defendidas por mi Grupo. Me estoy refiriendo a enmiendas a los que nosotros dábamos suficiente importancia y considerábamos que afectaban de una manera fundamental al texto del proyecto, por ejemplo, la enmienda al artículo 35.4 que evitaba intromisiones e imposiciones concretas por decreto en los acuerdos entre autoridades portuarias, para dejarlo a su albedrío; la enmienda al artículo 36 que potenciaba esa autonomía, para que fueran las autoridades portuarias quienes tuvieran que determinarlo; las enmiendas a los artículos 46 y 47 que se referían a los famosos fondos de contribución y financiación; la enmienda al artículo 52 que contemplaba que se pudiera introducir la capacidad de autoridad portuaria en los puertos que no la tuvieran, y para más inri, señor Cercós, le puso el ejemplo concreto de lo que podría suceder en Asturias con los puertos de Gijón y de Avilés.

Lamentablemente, tengo que llegar a la conclusión de que sospechosamente, señor Cercós, no hubo ninguna respuesta a esas enmiendas, que eran, a nuestro juicio, fundamentales, porque afectaban de una manera muy directa al proyecto de ley. Yo tengo que llegar a la conclusión de que sospechosamente no se hizo ninguna referencia, primero, por la importancia de las enmiendas y, segundo, señor Cercós, por la amistad que nos une, además del paisanaje, porque tanto yo como todos los miembros de esta Cámara tenemos en la más alta consideración su capacidad de trabajo y la responsabilidad que asume cuando le es encomendado cualquier trabajo. Pero no nos engañemos, lo que no es relevante es la parquedad en sus respuestas. Usted siempre es exhaustivo, minucioso e, incluso, hasta generoso en las respuestas. Concretamente, no hizo ninguna observación a esas enmiendas, lo que para mí resulta sospechoso. Si quisiera que diera respuesta a estas enmiendas, aunque sean más reducidas en número y en importancia, y que no queden, como en el caso de ayer, en la negativa, sin saber cuál es la determinación u opinión al respecto de la ponencia en cuestión.

Si el señor Presidente me lo permite, voy a incidir en lo que afecta de manera más directa a las enmiendas en cuestión.

La enmienda número 357 al artículo 68, apartado 1, aun cuando al principio he dicho que tenía menos controversia en cuanto a la autonomía portuaria, no deja de incidir en la misma. Queremos suprimir en el apartado 1 lo que hace referencia al conjunto del sistema portuario, porque entendemos que debe ser cada autoridad portuaria la que gestione y movilice sus recursos.

En la enmienda número 358, al artículo 68.2 estamos en una situación similar, ya que este artículo dice que corresponde a Puertos del Estado fijar para cada una de las Autoridades Portuarias tal objetivo. Entendemos que debe suprimirse, por simple filosofía y por una concordancia absoluta con el conjunto de enmiendas que hemos mantenido hasta el momento.

La enmienda 359 al artículo 70.1 dice que las autoridades portuarias exigirán por los servicios que presen el pago de los correspondientes precios, no tasas. Pensamos que esto da mucha más libertad y competitividad a las autoridades que si fueren tasas. Esta es la enmienda que proponemos y que iría a potenciar la autonomía portuaria.

Por último, en la enmienda número 360 al artículo 71.1 proponemos que en el capítulo y el desglose de exenciones que se observan en el proyecto de ley se incluya una modificación que contemple que el importe de tales exenciones o bonificaciones que se hagan a los distintos organismos que se enuncian en el mismo, sea transferido a los puertos con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. El equilibrio económico de las autoridades portuarias no debe verse perjudicado porque se establezcan una serie de exenciones o privilegios en unas actuaciones u organismos determinados. Precisamente para dar esa posibilidad económica, es

por lo que deben repercutir e ir a los fondos de las propias autoridades portuarias.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Para un turno en contra, tiene la palabra el Senador Cercós.

El señor CERCOS PEREZ: Señoras y señores Senadores, el Senador Liso en su exposición ha hecho una introducción sobre las enmiendas de la tarde de ayer. Yo quiero dejar constancia de que este Senador sintió no dar respuesta a las enmiendas del Grupo Popular en la tarde de ayer, pero el poco tiempo de que disponía y la costumbre de contestar por orden de intervención, por otro, le privó de contestar como hubiera sido su deseo. No tengo por costumbre, como ha señalado el Senador Liso, hurtar respuestas en los debates, pero además se ha referido a un punto que ayer me dolió personalmente no poder contestar.

Quiero también dejar constancia en nombre del Grupo Parlamentario Socialista de que la corrección que se introdujo con la enmienda transaccional que presentamos al artículo 40, punto 1 —que no es salirme del tema, señor Presidente, porque está abierta la votación—, de establecer al menos un representante estaba referida tanto a comunidades autónomas como a ayuntamientos. Y queremos dejar constancia clara de ello por si pudiera haber alguna duda, ya que el deseo del Grupo Parlamentario Socialista al proponer la enmienda transaccional era que pudiera haber más de un representante de comunidades autónomas y de ayuntamientos, respetándose lo que dice el artículo 40, punto 1, de la mayoría absoluta para quien tiene la titularidad del dominio público marítimo terrestre, que es la Administración del Estado.

Yo quisiera trasladar a sus señorías que toda la regulación que se recoge en este título que vamos a debatir tiene un marco de referencia que ya está aprobado y que es la Ley de Costas y su reglamento. Las redacciones que se incluyen están tomadas de la Ley de Costas, que lo que dice es de aplicación a los puertos estatales y a los autonómicos, puesto que la Ley de Costas fue recurrida al Tribunal Constitucional y ya contiene las modificaciones pertinentes, y todo lo que dice en su texto y en su regulación ya es aplicable a puertos estatales y autónomos, aunque quiero señalar, señorías, que el título que estamos debatiendo, en su artículo 53, empieza con el título: Contenido del dominio público portuario estatal, y todas las referencias pueden entenderse relacionadas con el mismo.

Entrando ya en las enmiendas concretas, tenemos que rechazar la número 139, del Senador Dorrego, por las razones que antes he dado, es decir, porque el supuesto que él contempla en esta enmienda al artículo 54, punto 4, que dice que el otorgamiento de concesiones de ocupación de dominio público portuario para actividades amparadas por otra concesión administrativa otorgada por la Administración del Estado se realizará por el procedimiento que reglamentariamente se

determine, creemos que es una precisión completa y que además responde a lo que establece el régimen general de utilización del dominio público marítimo terrestre, según la Ley de Costas, de la que se recogen palabras textuales.

Además, la complejidad de todas las instalaciones que se establezcan requiere una aplicación muy amplia, desde una autorización para una instalación de una terminal asociada a una refinería, a una actividad de maquila, por ejemplo, para aumentar el valor añadido en los productos y en los bienes que se manipulan en el puerto, y eso no se puede precisar en una ley, sino que hay que hacerlo concretamente.

La enmienda número 234, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, se refiere a la precisión «estatales». Precisamente, yo acabo de señalar la defensa de la integridad física del demanio, que justifica las limitaciones que están establecidas en la Ley de Costas en la utilización del dominio marítimo terrestre. Al comienzo del artículo 53 se dice: «Contenido del dominio público portuario estatal», y la voluntad de este título yo diría que es suavizar la rigidez de lo que establecía la ley marco, que era la Ley de Costas, para todo el dominio público marítimo terrestre, pero, aunque esta precisión hace referencia a «estatales», quiero señalar que lo que aquí se establece, como corresponde a lo que dice la Ley de Costas, también es de aplicación para los puertos autónomos.

La enmienda número 140, del Senador Dorrego, pretende sustituir el párrafo 2.d), que quedaría como sigue: «Las demás especificaciones referidas a los proyectos básicos». Los puntos esenciales de los proyectos básicos están recogidos en el texto. Puede haber otros extremos, como se indica en las demás especificaciones. El Ministerio de Obras Públicas podría pedir, por ejemplo, que se hiciera una memoria, pero se establece después que reglamentariamente se regularán los requisitos necesarios para formular las solicitudes y el contenido del estudio económico. Esto ya depende de las particularidades de cada situación, pero, en principio, los elementos esenciales de un proyecto básico están recogidos en esa forma, y si hiciera falta modificar algo, el rango sería quizá de una orden ministerial interna, sin necesidad de esperar a hacer un desarrollo reglamentario.

El Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos ha presentado la enmienda número 235 al artículo 57, punto 1, por la que pretende añadir un último inciso que diga: «... salvo en aquellos supuestos expresamente exceptuados por las comunidades autónomas...» Sobre esto tengo que decir que en el artículo 57, punto 1, que sepa este Senador, no se está haciendo ninguna regulación que afecte a las comunidades autónomas; se trata del espacio portuario y nosotros entendemos que el espacio portuario es un recinto fiscal y que, por ello, debe tener unos accesos controlados, porque además en él se desarrollan actividades económicas e industriales y movimientos de maquinaria que realmente pueden producir daños a las personas. Por tanto, en este

caso no se puede añadir ese inciso, ya que la precisión es concreta para no perjudicar a terceros.

En cuanto a la enmienda número 141, del Senador Dorrego, se dice que las autorizaciones para instalaciones se concederán si no contravienen las determinaciones... No, señoría, las autorizaciones no son actos reglados, como dice la Ley de Costas y también esta regulación, y pueden ser revocadas porque se conceden en precario permanentemente y en función de la actividad portuaria y de que esas autorizaciones sean compatibles o no con el desenvolvimiento más eficaz del puerto.

La enmienda número 142, del Senador Dorrego, propone suprimir la frase «... sin derecho a indemnización», y yo le diría que está aprobado en el artículo 55, que recoge textualmente lo que dice la Ley de Costas en cuanto a que las autorizaciones podrán ser revocadas unilateralmente por la Administración en cualquier momento, sin derecho a indemnización. Esto es lo que se recoge en esta ley y está vigente en la otra, por lo cual no podemos aceptar la enmienda, ya que, en todo caso, como digo, esas autorizaciones se otorgan en precario y en función de circunstancias coyunturales que están muy ligadas a la vida del puerto y a la necesidad de optimizar la eficacia de su funcionamiento.

En cuanto a la enmienda número 153, del Senador Dorrego, que se refiere al artículo 59, punto 2, párrafo 2.º, propone modificar lo que se establece en el régimen para una serie de actividades, como practicaje de consignación de buques, de mayoristas de pescado, de venta o subasta de pescado. Nosotros entendemos que, efectivamente, lo que dice es taxativo; no solamente es actual, sino que es clásico y usual que se hagan estos pliegos específicos para estas actividades concretas, que son las predominantes en la actividad portuaria. Precisamente son las que se dan con mayor frecuencia, no las que tengan más relevancia, más volumen económico, porque puede haber actividades singulares que tengan más impacto económico, pero éstas son las que tienen mayor incidencia económica, por lo que es deseable y positivo, incluso para las empresas más solventes, que exista una regulación de ese tipo para acogerse a ella como garantía que evite la entrada de otras empresas que puedan tener menos rigor, menor seriedad o menos escrúpulos en su actividad.

La enmienda número 236, del Grupo Parlamentario Senadores Nacionalistas Vascos, al artículo 61.1 propone cambiar: «...corresponde a la Capitanía Marítima determinar las instalaciones...» por: «...corresponde a la autoridad medioambiental competente determinar las instalaciones...» En esta ley, todas las competencias medioambientales en el orden marítimo: la preservación de la calidad de las aguas, evitar la contaminación, etcétera, es una competencia de la Marina Mercante; así está contemplado en el Título siguiente que vamos a debatir en breves momentos y, por tanto, es oportuna la referencia a la Capitanía Marítima.

La enmienda número 466 de Convergència i Unió propone la siguiente redacción: «Se aplicará a las instala-

ciones o industrias ubicadas en los puertos la normativa vigente sobre prevención de accidentes mayores.»

Señorías, Senador Beguer, hay una normativa específica, que tengo aquí a su disposición, publicada en el Boletín Oficial del Estado de fecha 13 de febrero de 1989, que es el 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. Es un documento que estudia exhaustivamente todas las situaciones de riesgo que se pueden plantear en los puertos: admisión de mercancías, atraques y fondeaderos especialmente habilitados, obligaciones de los buques que operen con mercancías peligrosas, obligaciones de los buques dentro de los puertos, etcétera; y al final hay un Título VI, Senador Beguer, que habla de planes de emergencia y autoprotección, y en el artículo 123 se establece la elaboración del Reglamento de régimen interior, que será elaborado por los órganos correspondientes de las distintas Administraciones públicas con competencia en las materias afectadas. Y en el artículo 124 se prevé la integración de ese plan de emergencia interior del puerto en un plan de emergencia exterior que sea general y que esté dentro de los programas de protección civil.

Respecto a la enmienda número 144, del Senador Dorrego, al artículo 64.1 y 3, de nuevo tengo que referirme a la legislación de costa, ya que lo recoge íntegramente.

La enmienda número 26 del Senador Mesa al artículo 66.1 es una enmienda de adición, y propone añadir tres puntos nuevos. Entendemos la línea expuesta por su señoría en el sentido de que el mantenimiento de esos servicios —ha sido una postura decidida— sean públicos, es decir, realizados por las propias autoridades portuarias. La ley contempla, como sabe su señoría, el ejercicio de esos servicios prestados, tanto directamente por la propia administración portuaria —la propia autoridad— como indirectamente —se establece en el artículo 67 a través de fórmulas contractuales—. Su señoría pretende incluir tres actividades, que son la estiba y desestiba, carga y descarga de mercancías, que puede comprobar que están recogidas en el artículo 66.2 de este mismo artículo, y que tiene una legislación específica.

La segunda actividad que propone es la conservación y el mantenimiento de instalaciones propias y maquinaria de propiedad de las autoridades portuarias. Si observa su señoría el punto 7 del artículo 66.1, en él se hace referencia a «la puesta a disposición de medios mecánicos». Por tanto, entendemos que está recogido, con esa referencia.

El tercer punto que propone su señoría es la vigilancia, que está recogida —lo puede ver su señoría— en el último apartado, donde se habla de la seguridad, policía y protección civil en el puerto. Nosotros entendemos que también está recogida.

La única cosa que no entendemos que se deba contemplar aquí es que pueda ser recogido como un ser-

vicio el control de la explotación. El control de la explotación en la vida portuaria nunca es un servicio, sino que entra dentro del concepto de la propia explotación portuaria y va implícito en el desarrollo de la explotación portuaria.

De todas formas, le diré, señoría, que la lista no pretende ser exhaustiva; probablemente se pueda ir modificando con otras realidades o con otros servicios que se incorporen.

La enmienda número 145 del Senador Dorrego al artículo 66.1 propone la supresión de los dos primeros servicios, es decir, practicaje y remolque portuario. Nosotros entendemos —y en toda la ley es un objetivo central— que está ligado a la eficacia de la actividad portuaria, a la minoración de los costes, y que debe formar parte de la concepción integral de la actividad en el puerto.

La enmienda número 27 del Senador Mesa al artículo 62 creo que está contestada con lo señalado en relación con la estiba y desestiba.

Respecto a la enmienda número 29 al artículo 66.4, relativa al Derecho público y privado, nosotros seguimos insistiendo en que la eficacia, flexibilidad y agilidad propios de la gestión empresarial creemos que debe estar tomando parte de las actividades portuarias, además de que estén sujetas al Derecho público en el ejercicio de las funciones públicas o de la tutela pública del dominio público portuario; pero en ese sentido, nosotros entendemos que hay actividades —y aquí también se contemplan— que pueden ser ejercidas directamente por la autoridad portuaria y, por tanto, tendrán un tratamiento acogido al Derecho público, pero en el caso de que puedan ser trasladadas a terceros, es decir, gestionadas de forma indirecta, tendrán que acogerse al Derecho privado, y tiene otras vías —el Derecho civil o el Mercantil— que regularán los respectivos contratos.

La enmienda número 30 es congruente con la enmienda anterior, y creo que con esta respuesta queda contestada.

La enmienda número 31 es una enmienda de concordancia.

La enmienda número 147 del Senador Dorrego al artículo 67.3 creemos que la redacción que propone no incorpora mejora en la redacción.

La enmienda del Grupo Popular —y me alegro de llegar a una enmienda del Grupo Popular— propone la supresión del conjunto del sistema portuario. Nosotros con todo lo que hemos debatido en la Cámara vemos el sistema portuario como una unidad conjunta en razón a la naturaleza del minifundismo portuario que tenemos, los «hinterländer», etcétera.

El señor PRESIDENTE: Señor Cercós, por favor, ya concluyendo.

El señor CERCOS PEREZ: Acabo enseguida, señor Presidente, sólo quiero hacer referencia a una enmienda del Senador Liso, para que vea atendida su recomen-

dación, en la que pide la supresión del artículo 68.2; tampoco podemos aceptarla, puesto que lo que se contempla en el Capítulo 2.º respecto al régimen económico de la utilización del dominio público lo viene desempeñando ya la Dirección General de Puertos y, por tanto, es lo que va a ejercer la entidad pública creada en el artículo 6.5 de la Ley General Presupuestaria. Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Cercós.

Por el turno de portavoces, tiene la palabra el Senador Dorrego del Grupo Mixto.

El señor DORREGO GONZALEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a intentar ser muy breve, espero conseguirlo. La verdad es que hay veces que me parece que el Senador Cercós no lee las enmiendas —lo digo con toda cordialidad— o, si las lee, las interpreta un poco a su manera, porque cuando me dice, por ejemplo, en la enmienda número 141 que las concesiones no son actos reglados, tengo que decirle que yo estoy de acuerdo, pero lo único que nosotros pedimos es que cuando se cumplan las condiciones para una concesión, se otorgue, que no sea discrecional; y eso no es ser reglado o no reglado; el problema es que habrá unas condiciones. La autoridad portuaria dirá: yo tengo tales condiciones para tal concesión; una persona presenta las condiciones de esa concesión y habrá que dársela. Eso es lo que decimos.

Respecto a la enmienda número 142, quiero decirle que yo creo que lo que sí se da es seguridad jurídica a todos los empresarios de los puertos; y lo que queremos es que en la ley se dé el equilibrio entre esa seguridad jurídica y el interés general.

En la enmienda número 143, por ejemplo, lo único que pedimos es que todas las empresas que concurran a las subastas de pescado y todas aquellas actividades que tienen un canon de exención o cánones especiales tengan que estar inscritas reglamentariamente y con las condiciones necesarias, para evitar el filibusterismo, que usted sabe que se da. Eso es lo que pedimos en la enmienda.

La enmienda número 144 está retirada y, por tanto, no vamos a entrar en ella, ya que su señoría no ha querido entrar en el tema de los prácticos y señales marinas —no se enfade, senador Cercós, se lo digo con toda cordialidad.

La enmienda número 147 dice su señoría que no aporta nada nuevo. Yo creo que sí. Por eso la hemos presentado. No vamos a discutir tampoco, porque no la van a aceptar. Es perder el tiempo.

Finalmente, de la 148, aunque no me ha dicho usted nada, como se puede entender que nosotros no queremos exenciones para labores sociales y humanitarias —que sí las queremos, pero no como vienen redactadas en la ley— y como tampoco se va a aceptar, para que no quede ninguna duda, vamos a retirarla, señor Presidente.

Con esto vamos a terminar este turno, lamentando,

una vez más, que ideas preconcebidas hagan imposible modificar esta ley; si se hubieran atendido, transaccionalmente o no, las sugerencias de la mayoría o de la unanimidad, casi, de la oposición, podríamos haber hecho de una ley que venía, yo diría, casi, casi, impresentable a esta Cámara, una ley digna. Algo se ha mejorado, pero podría haber salido bastante más digna de lo que va a salir. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Dorrego. Tiene la palabra el Senador Aspuru, en turno de portavoces.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, señor Cercós, la verdad es que estoy disgustado por la actitud del Grupo Socialista, pues no sé que es lo que tienen ustedes contra las Comunidades Autónomas, porque, en realidad, muestran una sensibilidad especial, ya que casi, casi, creen que hacemos un ataque contra la Administración Central. Aquí se produce un a cosa muy curiosa: el puerto es de competencia de la Administración Central —del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para hablar más claro— pero luego, en relación con la enmienda 234, que nosotros incluso la justificamos con una sentencia del Tribunal Constitucional, se salen ustedes de esa fortaleza inexpugnable que es el puerto y se ponen a dar normas y a decidir sobre los puertos autonómicos. Esto no es de recibo, porque en las enmiendas siguientes, en relación con las autorizaciones, con el medio ambiente, etcétera, ustedes no ceden nada porque están dentro de la fortaleza. Señor Cercós, esto es muy difícil de admitir. *(Un señor Senador pronuncia palabras que no se perciben.)* Es una ley de la que ustedes mismos se van a arrepentir.

Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Aspuru.

El Senador Beguer renuncia al turno.

Tiene la palabra el Senador Liso, para turno de portavoces.

El señor LISO MARIN: Gracias, señor Presidente.

La recriminación con que iniciábamos nuestra intervención anterior cariñosa recriminación —el señor Cercós sabe que la amistad predomina sobre cualquier otra cosa— ha tenido ya algún efecto positivo. Por lo menos hemos conseguido que la respuesta del señor Cercós haya alcanzado al cincuenta por ciento de nuestra intervención, pues de las cuatro enmiendas ha podido responder a dos de ellas. Algo hemos conseguido. Como va a ser muy difícil que diversifique su tiempo lo bastante como para atender a todos los portavoces, yo le sugeriría que intentara en alguna ocasión dar la respuesta a la inversa, es decir, empezando por el Grupo Popular y terminando por otros. Así, todos tendríamos las mismas ocasiones y oportunidades.

Centrándonos ya concretamente en las enmiendas, aún cuando también es verdad que hemos conseguido el cincuenta por ciento de estas respuestas —de las de ayer no hemos recibido ninguna, pero, en fin, eso ya queda en su conciencia—, diré, en lo que respecta a las exenciones y bonificaciones —de lo que no me ha dicho nada y que es uno de los puntos más interesantes— que no es justo, porque incide también gravemente en la propia economía de las autoridades portuarias el que se vea afectada por esas exenciones y bonificaciones. Yo creo que es razonable la enmienda que proponemos, en cuanto que los Presupuestos Generales del Estado contemplen esos importes y se los transfieran a las propias autoridades portuarias. Considero que su balance y sus ingresos deben estar contemplados, y la generosidad no debe ser establecida por la propia autoridad portuaria, debe estar en el conjunto de los Presupuestos Generales.

No quiero insistir más. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Liso.

Tiene la palabra el Senador Cercós, para turno de portavoces.

El señor CERCOS PEREZ: Gracias, señor Presidente.

Quería decir que iba a empezar respondiendo al Grupo Popular para que esta vez, recogiendo la sugerencia del Senador Liso, no pase como en la anterior.

En la enmienda de las exenciones a que hace referencia su señoría, que es la número 360, proponen que el importe de tales exenciones sea transferido a los puertos con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. La primera observación es el planteamiento que nosotros hacemos en la ley, y es la escasa dependencia de los puertos, actualmente, de los Presupuestos del Estado; como ya hemos visto, en el Presupuesto global de inversiones, de 46.000 millones de pesetas el año 1991, sólo 2.500 era una apelación al Estado; realmente con ese fondo de compensación interior de la Dirección General se resolvía la problemática de inversiones nuevas. Creemos, pues, que no conviene hacer ninguna referencia a los Presupuestos del Estado, por la razón dicha.

Pero es que hay más razones. Nosotros en la propia ley mantenemos una línea, la de transferir todos los costes al usuario. A través de la enmienda de sus señorías se propone que unas exenciones para unas actividades de relevante interés social sean un coste para los propios usuarios; eso podría ser una postura, que las pongamos como coste. Pero en otro caso, si se pasan a la Administración y a los Presupuestos, también cabría, señoría, que fueran precisamente los propios órganos de la Administración a los que se refieren a esas exenciones los que pagaran los costes. En todo caso, eso es algo que está repercutiendo en la propia contabilidad de los puertos, y no se le puede dar el tratamiento que propone su señoría.

Senador Dorrego, usted se ha referido de nuevo a que nosotros queremos que las concesiones se den en todo caso. Señoría, primero, su enmienda es al artículo 57, que está hablando de autorizaciones, y le digo que las autorizaciones, señoría, se dan en precario siempre, no aquí, en este país, sino en todos, y, por tanto, no son regladas. Senador Dorrego, le invitaría amablemente, ya que tiene en su propia casa un excelente sucesor suyo, a que le dé un cursillo sobre el tema, pero yo creo, contestando a lo que me está diciendo su señoría sobre regladas o no regladas, que son completamente discrecionales, por el carácter que tienen de revocables, y la autoridad portuaria, que será la que valore la realidad de los puertos, verá si procede dar la autorización o no darla, pero ésta no hay que darla perceptivamente, ya que no es un acto reglado imperativo. Señoría, eso es lo que dice la enmienda que ha defendido, y, por tanto, tenemos que rechazársela rotundamente.

Al Senador Aspuru diré que no hay ninguna animadversión hacia las Comunidades Autónomas; ninguna. Tenemos el modelo de Estado que nos hemos dado todos en la Constitución, así lo entendemos por lo menos nosotros, el Grupo Parlamentario Socialista; que este Senador recuerde, hay una Ley de Costas aprobada y recurrida, y hay un texto definitivo, con su interpretación, en la que basan ustedes la explicación de su enmienda. Sin embargo, este Senador decía que no hay que recoger la referencia «estatales», primero, porque lo dice el título del propio artículo que estamos debatiendo, el 54, y, segundo, porque la propia Ley de Costas ya establece el alcance en lo que se refiere a las comunidades autónomas, y eso, señorías, no lo podemos cambiar nosotros. Por todo ello, entendíamos que la enmienda no era procedente.

Señor Presidente, este Senador no se ha referido de nuevo, tal como anunció ayer tarde, al tema de las señales marítimas, y agradece la postura del Senador Barbuzano, congruente con lo hablado ayer, si bien otros Senadores han incorporado sus disquisiciones esta mañana. Este Senador reitera todas las palabras y argumentaciones que ayer expuso y que constan en el «Diario de Sesiones», por lo que en ningún caso se le podrá decir que no hubo argumentaciones o que aquéllas no eran coherentes, lo que no impide que este Senador pueda entender, quizás que otras valoraciones e interpretaciones hechas en precario —también, valga la expresión— carecían, precisamente, de esa coherencia.

Nada más, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Pasamos a iniciar la discusión del Título III, artículos 74 a 105.

En primer lugar, tiene la palabra el Senador Mesa para la defensa de sus enmiendas números 33 a 40.

El señor MESA NODA: Gracias, señor Presidente.

Yo quiero decirle al señor Cercós, muy amablemente, que él no es el que dirige el debate aquí, y que si

bien puede decir que por su parte da por zanjado el tema de señales marítimas, no tiene por qué imponernos cuándo debemos o no hablar y cuándo nuestras enmiendas deben referirse a señales marítimas o no. Yo no soy portavoz, pero voy a defender mis enmiendas y voy a seguir hablando de señales marítimas siempre que haya enmiendas que traten de este asunto. Y le digo esto, con toda la consideración y amabilidad del mundo, porque ahora voy a defender enmiendas que tratan sobre señales marítimas.

La enmienda número 33 al artículo 86.5 es de supresión, pues consideramos que la actividad inspectora no debe ser trasladada a entidades colaboradoras. Creemos que la inspección es algo muy serio; tiene que controlar una cantidad de temas que no se puede dejar a una empresa privada, sino que esa inspección tiene que estar en manos públicas.

En la enmienda número 34, al artículo 86, pretendemos introducir un apartado 7 bis, que diría lo siguiente: «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.»

Y aquí, aprovechando lo de los faros, quiero señalar también que el señor Cercós decía que había que repercutir los costes al usuario, y los costes al usuario de las señales marítimas se los van a cobrar a los barcos que arriban a puerto. Pero, señorías, hay una cantidad de barcos que no arribarán nunca a puerto; luego, yo quisiera saber cómo van a repercutir las tarifas en esos usuarios. Me parece que el servicio de señalización marítima es un servicio mundialmente reconocido, un servicio que prestan los Estados a toda la navegación, independientemente de que arriben barcos a puerto o no. Por otra parte —y ya lo decía antes—, parece que lo que se trata de repercutir aquí son todas las inversiones que se vayan a hacer en nuevas construcciones o en faros a los puertos, con lo que va a repercutir en muchos usuarios del puerto un servicio de señales marítimas que ellos no van a utilizar.

La enmienda número 35, al artículo 88.3, pretende también la creación de un nuevo apartado, f bis), del siguiente tenor: «La planificación, normalización, inspección y control del funcionamiento de los servicios de señalización marítima que les sean atribuidos.»

La enmienda número 36, al artículo 98, es de modificación, y pretende sustituirlo por el siguiente texto: «La contratación de la Entidad se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Contratos del Estado y las normas que la desarrollan», y ello en congruencia con todo lo que venimos defendiendo.

La enmienda número 37, al artículo 101, es de supresión, porque entendemos que debe ser el Ministerio de Administraciones Públicas el que, en el proceso de racionalización de los Cuerpos de la Administración del

Estado, cree o declare a extinguir aquellos Cuerpos y escalas que así se considere necesario, y consideramos que el proyecto de ley de puertos no debe servir para este fin.

La enmienda número 38 al artículo 102.3 pretende la supresión desde «... a través...» hasta el final del párrafo. La justificación es que la importancia del servicio de practica exige que la prestación del servicio se realice de forma directa por la autoridad portuaria; además, se evitan así las tendencias privatizadoras del servicio.

La enmienda número 39, al artículo 102.4, es de supresión, pues creemos que no debe existir ninguna justificación especial para la gestión directa del practica más que la aplicación de la presente ley.

La enmienda número 40 al artículo 103.2 es, asimismo, de supresión, ya que el practica se realizará únicamente de forma directa por la autoridad portuaria, y por ello percibirá la correspondiente tarifa que se acuerde para ese servicio.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Tiene la palabra el Senador Dorrego para la defensa de sus enmiendas números 149 a 174.

El señor DORREGO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

Señorías, en relación con las señales marítimas, no tenemos más que decir de lo que ha dicho el Senador Mesa. Como ni el Senador Mesa ni este Senador tuvieron oportunidad de intervenir en el turno de portavoces cuando al Senador Cercós le pareció bien debatir el tema de las señales marítimas, intervienen defendiendo las enmiendas, como es lógico, cuando ellos consideran conveniente, además de que yo creo que el debate lo dirige el Presidente, no los Senadores. En cualquier caso, esto es una pura reflexión.

En la enmienda número 149 proponemos la supresión del Título III, y ello porque nosotros creemos que la marina mercante debería ser objeto de una ley aparte y no estar incluida en la de Puertos. Pero como pensamos que no lo vamos a conseguir —aunque a lo mejor hay suerte—, tenemos una serie de enmiendas alternativas, y la primera es la número 150, que está referida a las señales marítimas, en la que proponemos la inclusión de lo que en el proyecto de ley viene atribuido a las autoridades portuarias.

La enmienda número 151 va en el mismo sentido, y no vamos a añadir nada más.

La enmienda número 152 nos parece interesante porque en ella proponemos añadir una función más a la Dirección de la Marina Mercante referida a la promoción y protección de la salud y seguridad en el trabajo marítimo. Creo que es una de las funciones importantes que puede tener esta Dirección General. La actividad laboral en el mar como toda actividad tiene la protección de la Constitución en sus artículos 40.2 y 43, en cuando a salud pública y seguridad e higiene.

También la Ley General de Sanidad lo dice y todos los Convenios internacionales ratificados por España, que no voy a citar cuáles son en este momento, que son varios, lo que hace que sea necesaria esta inclusión entre las funciones de la Dirección General marítima.

La enmienda número 153, es al artículo 74, y propone una nueva redacción en coherencia con la enmienda a los artículos 36 y 38 del proyecto. Parece que es más coherente lo que nosotros proponemos, en relación con los artículos 36 y 38 del proyecto, que no como viene redactado el artículo 74.8. El texto propuesto dice: «La gestión de los espacios de dominio público adscritos a las señales marítimas.» Y ello por la misma razón que hemos argumentado, de sacarlo de las autoridades portuarias.

En la enmienda número 154, nosotros queremos suprimir lo que dice de las autorizaciones el párrafo primero del artículo 78: «... en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno.» Al párrafo segundo del mismo artículo proponemos también una nueva redacción: «Para la navegación, los demás buques civiles españoles están obligados a disponer de un seguro de responsabilidad civil en las condiciones y con el alcance del párrafo anterior.» Es decir, no utilizando la fórmula de lo que reglamentariamente diga el Gobierno, ya que no puede ser motivo en cada caso de las autorizaciones.

La enmienda número 155, es una enmienda de modificación al artículo 78, párrafo tercero, que diría: «Los buques extranjeros que naveguen dentro de los límites de la zona económica exclusiva española, deberán tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación, de acuerdo con las coberturas habituales en el mercado internacional.» No se puede, por el carácter excepcional de esta navegación, o por su carácter temporal, establecer unas normas nacionales, sino que tienen que ser las internacionales las que se apliquen a los buques extranjeros cuando navegan por aguas nacionales. Aparte de eso, España ya tiene sus convenios internacionales, con lo cual de alguna manera están las normas nacionales incluidas ahí.

La enmienda número 156 es al artículo 80.2, y la vamos a retirar.

La enmienda número 157 es al artículo 81.3, y volvemos a la discusión de antes: sustituir el vocablo «autorizadas» por «obligadas». Creemos que si lo imponen, son obligaciones de prestaciones, y, por tanto, son obligaciones, no autorizaciones. El añadido que nosotros proponemos tiene como razón de ser que toda actividad que se desarrolla tiene por finalidad conseguir un beneficio. Si a una empresa se le obliga a tener los servicios adicionales que se indican en el proyecto, debe también ser indemnizada por los beneficios dejados de percibir por la prestación de ese servicio, cuando cese la concesión.

La enmienda número 158 es al artículo 82.1, y parece una enmienda prácticamente de cajón; propone añadir al final del párrafo: «y, en su caso, de la CE.» Con

la entrada en vigor del Acta Unica, prácticamente no hace falta decirlo, porque ya está ahí, pero mejor es que lo recojamos en la Ley.

La enmienda número 159, al artículo 82.1, párrafo segundo, es fundamentalmente técnica, y creemos que queda mejor redactado con nuestra redacción, y no vamos a insistir en ella.

Igual hacemos con la enmienda número 160, al artículo 82.4.

La enmienda número 161 es a la Sección 5.ª, a su título, que en el proyecto viene como de «Navegación exterior y extranacional», y nosotros proponemos que se cambie para que diga lo que realmente es la Sección, que es «Defensa y reserva de la navegación internacional». Porque lo que dice el proyecto en el artículo 83.1 es: «En situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia, libertad comercial o contra aquéllos en que se fundamenta el transporte marítimo internacional, y que afecten a buques españoles, el Gobierno podrá adoptar cuantas medidas y disposiciones resulten precisas para la defensa de los intereses españoles en conflicto.

Y en el número 2 del artículo 83 se establece: «El Gobierno, con respecto a lo establecido en la normativa comunitaria o en los acuerdos internacionales suscritos por España, podrá reservar...» No habla de navegación internacional, no regula la navegación internacional, lo único que dice es que el Gobierno podrá adoptar medidas para la defensa de los intereses españoles y de reserva para la navegación internacional. Yo creo que ésta es una enmienda técnica, pero importante, porque decimos en la ley lo que queremos decir.

La enmienda número 162, es al artículo 83, y supone una nueva redacción del mismo, por coherencia con la enmienda anterior, y con objeto de dejar claramente expresado lo que decimos.

En la enmienda número 163, al artículo 85.1, proponemos suprimir la frase «en el caso de serles requerido por ésta», y añadir «su constitución», siguiendo el texto del proyecto. CDS considera que aquellas Conferencias que hacen escala en los puertos españoles deben comunicar, sin necesidad de requerimiento, todos los datos a ellas concernientes.

La enmienda número 164, es al artículo 86, párrafo primero, y realmente también es de mejora técnica por la ordenación que hacemos del Capítulo.

La enmienda número 165 es al artículo 86, y en ella proponemos una serie de modificaciones —es muy larga la enmienda—, y creemos que también es una enmienda técnica, en la cual se mejora el proyecto, aunque ustedes pensarán, como es lógico, que no.

Respecto a la enmienda número 166, al artículo 86.10, proponemos un nuevo epígrafe c), que diría: «La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las señales marítimas, de acuerdo con la planificación general,...» Volvemos a lo de las señales marítimas, y su necesidad de incluirlas dentro de la Marina Mercante.

La enmienda número 167 está en relación con las competencias, puesto que creemos que el Capitán Marítimo debe tener una serie de competencias, y ello nos parece más razonable que no que las tengan las autoridades portuarias, y que explicamos en el texto.

La enmienda número 168 va en la misma línea.

La enmienda número 169 es al artículo 101, y vuelve a tratar de la integración del Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas.

La enmienda número 170 se refiere al practicaaje; después de la vehemente y calurosa defensa que hizo de estas enmiendas el Senador Barbuzano ayer, me sumo ya a sus palabras y no tengo nada más que decir, y sí que suscribimos íntegramente todas las palabras que dijo en relación con el practicaaje. A ello se refieren las enmiendas 170 y 171.

No quiero cansarles más. Realmente, éstas eran las tres enmiendas que me restaban por defender sobre el practicaaje.

Únicamente les diría, primero, que nosotros mantenemos que debería haberse elaborado una ley especial para la Marina Mercante; segundo, que en este proyecto nos parece que se trata a la Marina Mercante como algo secundario, cuando nosotros pensamos que debe ser lo primero y los puertos una manera de llevar a cabo la actividad de la Marina Mercante, y, tercero, que transferir una serie de competencias a la autoridad portuaria, cuando debían pertenecer a la Marina, nos parece una vez más incurrir en error.

Ustedes entran en contradicciones permanentemente. El señor Ministro y el Senador Cercós calificaron ayer en sus intervenciones este sistema, llegando el Ministro a decir que era socialdemócrata. No sé si nos lo creemos, pero, en fin... De lo que no hay duda es de que sí es un cierto servicio nacional de puertos lo que están creando; se habla de sistema portuario español; pero resulta que hay algunas cosas tan importantes como que para el practicaaje o la señalización marítima, en lugar de crear ese sistema general, ustedes lo fragmentan, dejándolo en manos en cada una de las autoridades portuarias.

Eso demuestra las graves incoherencias que tiene esta ley, que, por una parte, quiere ser liberalizadora, diciendo que se trata de un ente público ajeno a la Administración el que va a gestionar los puertos españoles de interés general, y por otra, hace que el control que sobre los órganos de ese ente público tiene la Administración sea tan férreo que no suponga más que un brazo, más o menos alargado, de la Administración del Estado.

Ultimamente se viene hablando de que la idea socialdemócrata está fracasando. No voy a entrar en esas discusiones, pero lo que sí creo es que en muchos casos lo que está fracasando no es la idea, sino el modelo de gestión de esa idea. Y ustedes pretenden seguir controlando férreamente, lo cual quiere decir que aumenta la dimensión del Estado, cuando en este momento parece que la tendencia de toda la sociedad mundial

es hacia la disminución de la presencia del Estado, de la dimensión del Estado.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Tiene la palabra el Senador Barbuzano, para la defensa de sus enmiendas 283 a 286.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

Si no he tomado mal la nota, son las enmiendas 263, 264, 275, 279, 280, 281, 283 y 286. Empezaré, pues, por la enmienda 280, que es al artículo antiguo 82.1 y que he observado que en el ejemplar que posteriormente tuvo a bien enviarme el Letrado es al artículo 81.1.

Se trata fundamentalmente de la navegación de cabotaje. Como ya expliqué, o más bien intenté explicar, en el debate del veto, abogo por una liberalización superior a la que contempla el articulado del proyecto, no la exposición de motivos, que ya dije que la suscribía totalmente, en todas sus intencionalidades. No sucede así con el articulado, obviamente, y por eso hemos presentado cincuenta y pico enmiendas.

Si se observa bien, lo que trata la enmienda es de quitar la excepcionalidad respecto a que navieros españoles puedan, debido a la reserva que hace este articulado a los navieros y buques españoles para el cabotaje nacional, acudir a la contratación de buques extranjeros cuando ese tráfico marítimo sea deficiente, y de que se cambie por la expresión «no obstante». Por tanto, se trata de suavizar la excepcionalidad. No sé si quedará correcto en términos lingüísticos, pero nosotros opinamos así.

También pretendemos que se atienda especialmente en esa reducción de la excepcionalidad a las características especiales de los tráficos marítimos de los archipiélagos y de Ceuta y Melilla. No son iguales esos tráficos marítimos, y sería como insultar a la inteligencia de los señores Senadores el diferenciar esos tráficos marítimos con los que se puedan hacer un cabotaje nacional, aun tocando puertos extranjeros en su recorrido, con los tráficos peninsulares.

Ahí no se trata sólo de tener capacidad para un buen tráfico marítimo, no se trata sólo de capacidad de desarrollo, sino de tener también capacidad de subsistencia, capacidad de un desarrollo armónico de esos archipiélagos balear y canario, y de Ceuta y Melilla. En definitiva, esta enmienda lo que trata es de que se atienda especialmente en esas excepciones a dichos tráficos marinos.

Las enmiendas 283, 286, 275 y 281 se refieren a señales marítimas. Ya debatimos con ocasión del Título anterior todas las enmiendas agrupadamente y en este caso hacemos lo mismo.

Está clarísimo que hay dos concepciones diferentes de la señalización marítima. Ayer quedaron reflejadas en la seria controversia parlamentaria que mantuvimos con el Senador que en esos momentos representaba al Grupo Parlamentario Socialista, y estas enmiendas lo

único que hacen es colocar en los lugares que nosotros opinamos que deben ser los correctos las competencias, la gestión, la planificación y la coordinación de todo lo referente al tema de señales marítimas.

Por tanto, como esas concepciones están bastante firmes, tanto en el Grupo Parlamentario Socialista, como en un servidor, y creo que también en algunos Senadores de otros Grupos más, no creo que sea necesario ampliar esta cuestión.

Las otras tres enmiendas, las números 263, 264 y 279, se refieren al artículo 102, que es una de las partes importantes del proyecto de ley que para la exposición de mi veto de devolución he estudiado profundamente y que me llevó a la conclusión de presentarlo, y es el servicio de practicaje.

En este asunto está claro también que hay dos concepciones completamente diferentes, muy firmemente arraigadas: una concepción en los confeccionadores del proyecto de ley, que, obviamente, ha hecho suya el Grupo Parlamentario Socialista, y otra concepción, que es la que tiene este Senador.

¿Y cuál es la concepción del sistema o servicio de practicaje? El de un servicio público, como dice su Reglamento actualmente en vigor. Son los prácticos de puestos, funcionarios públicos, atípicamente contemplados, y constituyen una corporación de derecho público a la que este proyecto de ley también pretende quitarle ese carácter. ¡Y no vean ustedes las consecuencias que ello puede traer! Pero, en fin, ése no es el tema. La cuestión es saber qué es lo que había que hacer con el servicio de practicaje. En esencia, y filosóficamente, mejorar, reformar o modificar el actual Reglamento de practicaje, que data de un momento en el cual lo que hoy intenta el proyecto de ley crear como autoridad marítima estaba reservado a las Comandancias de Marina, es decir, entonces, esas competencias las tenían las Comandancias de Marina; hoy se tratan de pasar a la autoridad marítima, lo que es correcto, pero, a nuestro juicio había sólo que modernizar, modificar, corregir y actualizar el vigente Reglamento de Practicaje, y no dejar en el artículo 102 una vía para terminar haciendo este servicio no indirecto, sino directo, y no con el peligro de funcionalizar a los prácticos, sino de laboralizarlos con todas las consecuencias; es decir, un mensaje o una intención subliminal de una extracción total de ese servicio para maniobrarlo desde la autoridad portuaria, cosa que digo con toda la seriedad y honradez del mundo, porque conozco —por razones que no vienen al caso— muy bien ese servicio.

Eso no redundará en la seguridad de la navegación dentro de las zonas 1 y 2, zonas de atraque, de fondeo, etcétera, donde actúa el práctico localmente; no redundará en un mejor servicio, redundará negativamente en los costos del puerto, porque se necesitará un número muchísimo mayor de prácticos que los que actúan hoy.

Se me decía que hay servicios en puertos de practicaje que son deficientes, y yo digo que deficiencias hay en la Administración pública y en la empresa privada,

pero en todos los sitios las deficiencias se corrigen, y para eso están los reglamentos, la disciplina o los Tribunales de Justicia.

Nosotros no estamos de acuerdo con eso, y en ese camino van estas enmiendas; también en que cuando se trata de contratar por la autoridad portuaria este servicio con los prácticos, las relaciones laborales igualmente se las imponen; en un contrato entre dos personas, las relaciones laborales las maniobras de uno de los contratantes, no las impone el otro contratante; el que ha trabajado en la empresa privada sabe que eso es así.

La otra enmienda se refiere a la palabra «permanente» en el apartado 8 c), al hablar de la formación de un práctico. Me decía ayer el Senador Cercós que la formación permanente era mucho más amplia y comprendía muchas cosas. En un práctico ¿qué es la formación permanente: que suba de cota el fondo porque hay más arena que se deposita en él o que hay menos cota en el fondo para revirar el barco, y que en vez de tener 12 metros de fondo tiene 14? Eso lo sabe el práctico porque hay unas cartas permanentes del puerto. ¿Que los vientos hoy no vienen del noroeste, sino del suroeste? Esc lo sabe un práctico. ¿Cuál es la formación permanente de un práctico? El atracar cuantos más barcos al día, mejor; cuantos más años atraque barcos, mejor. Dígame de qué formación permanente va a hablar la autoridad portuaria o la autoridad marítima. ¿Que se inventa un sistema nuevo para la situación en el mar de un barco, más avanzado que el existente hoy, por satélite? No es necesario para eso situarse dentro de un puerto. ¿Que se va a fondear un barco de otra forma? Se seguirán fondeando exactamente igual, con más o menos peso del ancla, con más o menos cadenas o con más o menos grilletes.

Por eso, esta enmienda pide suprimir la palabra «permanente», que no es adecuada, pero está en el espíritu —que yo palpo, y tal vez esté equivocado— de introducirse dentro de ese servicio hasta en los más mínimos detalles, concepción que, indudablemente, es mi obligación no defenderla. Sé que no tiene absolutamente ningún porvenir positivo, pero es así.

Nada más, y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Barbazano.

El Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos ha presentado a este Título la enmienda 238.

Tiene la palabra el Senador Aspuru para defenderla.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Lamento que no esté el Senador Cercós, pero me agrada mucho dirigirme a la Senadora Tesoro Amate, miembro de nuestra Comisión de Obras Públicas.

Nosotros aquí sólo hemos presentado una enmienda al artículo 86.5, que se refiere a la ordenación y ejecución de las inspecciones y controles radioeléctricos de seguridad y, a la prevención de la contaminación.

Estamos en la misma línea que en las enmiendas anteriores. Donde dice: «La ordenación y ejecución...», queremos dar entrada también a las competencias autonómicas, y pedimos simplemente que se añada «la ordenación y, en su caso, ejecución...»

Pensamos que la adopción de esta clase de medidas entra en el ámbito competencial de las Comunidades Autónomas, y queremos fijar precisamente en esta ley el reparto de facultades, respetando la distribución de competencias vigente entre la Administración central y las Comunidades Autónomas, sobre todo en este caso de la contaminación, en que muchas veces se producen acontecimientos graves, en los cuales precisamente se tiene que organizar la colaboración y coordinación de todas las Administraciones. Y en este sentido constructivo va nuestra enmienda al artículo 86.5.

Muchas gracias, señorías, muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Aspuru.

Tiene la palabra el Senador Beguer para la defensa de su voto particular número 1, referido a este Título.

El señor BEGUER OLIVERES: Gracias, señor Presidente.

Señorías, dentro de nuestro grupo de enmiendas a este Título, retiramos la 478, porque en trámite de ponencia se ha incorporado una enmienda muy similar del Grupo Socialista sobre exportación de buques, así como las 479, 481 y 482, también por el mismo motivo.

Nuestras enmiendas 473, 474, 475, 476, 484, 486, 494 y 495 se refieren a la señalización marítima, y, por tanto, incorporando a este Título cuanto hace referencia al tema. Toda vez que ayer ya lo defendimos en el apartado correspondiente a puertos, y concretamente creo recordar que fue en el artículo 25, omitiremos una nueva argumentación sobre esta temática de la señalización marítima.

La enmienda 472 se enmarca dentro de las competencias autonómicas en materia de protección civil, y, en consecuencia, modificamos el párrafo introductorio del artículo 74, haciendo referencia a que deben realizarse las políticas de Marina, sin perjuicio de las que puedan corresponder al resto de las Administraciones Públicas, para la consecución de los objetivos que el artículo detalla, y que hacen referencia al marco de las competencias asignadas a la Administración del Estado en materia de protección civil y en este apartado de la política de Marina.

La enmienda número 480, al artículo 80, hace referencia a navegación interior, y, a nuestro juicio, debe explicitarse «por las Administraciones competentes»; es decir, nos encontramos en un punto, también, en el que se habla de navegación interior, con sujeción a unas determinadas normas, pero debe explicitarse que reglamentariamente se determinen por las Administraciones competentes, en coherencia con otras enmiendas que venimos defendiendo, y en las que creemos que de-

be estar clara la distribución competencial establecida sobre esta materia.

Nuestra enmienda número 485, al artículo 86, sobre régimen tarifario, hace referencia a las competencias atribuidas a otras Administraciones; es decir, creemos también que aquí debe hacerse una referencia a las otras Administraciones, ya que éstas pueden ser no sólo la del Estado, sino otras, las que sean competentes en la materia.

La enmienda número 486 es coherente con las enmiendas presentadas al artículo 74.

En nuestra enmienda número 487, también en línea de defensa competencial, incluimos un apartado en el que exponemos que las competencias establecidas en los números 1, 2, 5 y 6, referentes a inspecciones de seguridad, se entenderán sin perjuicio de las que correspondan a las Comunidades Autónomas en materia de protección civil y salvamento marítimo.

Igualmente, en esta línea de salvamento, tenemos nuestra enmienda número 488, que se defiende claramente en sus propios términos.

Las enmiendas números 489, 490 y 491 —las números 490 y 491 son enmiendas alternativas de la 489— también hacen referencia a la consulta previa que entendemos debe realizarse a las Comunidades Autónomas limítrofes al litoral, en aquellas cuestiones que hacen referencia a un plan nacional. Estimamos que no es de recibo el texto del proyecto en el que se dice que las Comunidades Autónomas acomodarán sus planes; entendemos que no deben acomodar sus planes, sino que debe realizarse una consulta previa a las mismas. Y, alternativamente a esta enmienda número 489, como decía, tenemos la 490 y 491, cualquiera de las cuales que sea estimada por el Grupo de la mayoría nos parecerá bien.

También en esta línea de respetar las competencias autonómicas, tenemos la enmienda número 492. El proyecto de ley dice que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes hará planes sectoriales y territoriales de salvamento, en los que se podrá contar con las Comunidades Autónomas. Nosotros entendemos que ese apartado 3 del artículo 87 es innecesario, y, por tanto, proponemos su supresión.

Igualmente en la misma línea de defensa de las competencias de las Comunidad Autónomas, y respecto de la letra g) del apartado 3, del artículo 88 —letra g) que es un cajón de sastre, donde se establecen una serie de funciones— la aceptamos, en cuanto a que al Capitán Marítimo le correspondan, en general, todas las funciones que se relacionan, pero entendemos que ello debe ser, sin perjuicio de las competencias que correspondan a las Comunidades Autónomas, de acuerdo con sus Estatutos. Por tanto, proponemos la adición de la frase que se menciona en la enmienda.

La enmienda número 496 propone adicionar en el artículo 88 un nuevo apartado 4, que diga que, en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas, la Administración portuaria y la Capitanía marítima coordinarán las actuaciones para el cumplimiento

de los fines de sus respectivas competencias. Est principio de coordinación entre las Administraciones, creemos que debe establecerse en todo lugar y en todo momento para cualquier materia, y, concretamente, por tanto, en materia portuaria.

Nuestra enmienda número 497 propone adicionar un párrafo, en el artículo 90, que dice: «Las funciones de salvamento marítimo asignadas a la sociedad de salvamento y seguridad marítima serán ejercidas por las Comunidades Autónomas que las tengan atribuidas según sus Estatutos, correspondiendo en este caso sólo a la Sociedad las funciones de salvamento en los supuestos de interés estatal.» Es decir, insistimos en el respeto a las competencias de las Comunidades Autónomas, en este caso en materia de protección civil y salvamento marítimo.

La enmienda número 498 va en esta línea de adscripción, no sólo a la entidad, sino a las Comunidades Autónomas. Y la enmienda número 499 va igualmente en esta línea de incorporación al patrimonio, no solamente de la sociedad, sino también de las Comunidades Autónomas.

Las enmiendas números 500 y 501 —esta última alternativa de la primera— se defienden en sus propios términos.

A continuación, viene el apartado correspondiente a practicaje. Ha sido defendido con brillantez por los que me han precedido el uso de la palabra, y, por tanto, no voy a insistir en ello. La verdad es que no entendemos cómo ha sido tratado un servicio que creemos que se presta con eficacia, a satisfacción, y el articulado pretende, a veces de un modo solapado y otras veces de un modo claro, restar poderes a la corporación de prácticos. En consecuencia, nuestra enmienda número 502 dice que se establecerá, conjuntamente con la correspondiente corporación de prácticos, o entidad que la sustituya, las condiciones de prestación del servicio; es decir, que no será sólo la autoridad portuaria, sino conjuntamente con la corporación de prácticos.

También nuestra enmienda número 503 va en la misma línea, así como la 504, sobre el aspecto laboral. Debemos concretar el ámbito de aplicación de las reglas sobre jornada laboral en transportes y, por tanto, nuestra enmienda 504 dice que sea para los que tengan relación laboral con la autoridad portuaria, o sea, para los trabajadores que la tengan cuando la tengan, no que se dé por supuesto que la van a tener todos. En este sentido, pensamos que es una corporación de derecho público, que debe mantenerse; sabemos que en otro apartado, a través de una enmienda socialista, se elimina como corporación del derecho público; no lo entendemos, y no sólo debemos mantenerla, sino que se la debe tener en consideración para la programación de todas aquellas cuestiones que afectan al practicaje.

Igualmente, y con mucha claridad, ha sido defendido hace unos minutos el aspecto de la formación permanente por el Senador Barbuzano, y nosotros en el mismo orden tenemos la enmienda número 505.

La enmienda número 506, sobre la responsabilidad,

pensamos que es absolutamente necesaria; la limitación de responsabilidad civil que establece el proyecto creemos que es anticonstitucional. Los servicios públicos deben tener una responsabilidad ilimitada, porque está consagrado en el artículo 106 de la Constitución y en el artículo 40 de la Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado, y, por tanto, esta responsabilidad civil del servicio de practica no puede estar limitada como lo está en el proyecto de ley. *(El señor Vicepresidente, Bayona Aznar, ocupa la Presidencia.)*

Nuestra enmienda número 507 incluye la señalización marítima en el régimen de exigencia de tasa por servicios, y, por tanto, proponemos que la señalización marítima también dará derecho a la percepción por la Administración marítima de las tasas compensatorias.

Por último, también en esta misma línea de las tasas, está nuestra enmienda número 508, que introduce la posibilidad de que el proyecto de ley pueda aplicarse por las diversas Administraciones públicas con competencias en la materia y, por tanto, las tasas sean percibidas por la Administración competente.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Beguer.

Para defender las enmiendas del Grupo Popular a este título, números 361 a 384, tiene la palabra el Senador Ortiz.

El señor ORTIZ PEREZ: Gracias, señor Presidente.

El Grupo Popular ha presentado al Título III del proyecto de Ley de Puertos y de la Marina Mercante un conjunto de veinticuatro enmiendas. Desde nuestro Grupo entendemos que el proyecto de ley aborda los problemas de la Marina Mercante con una enorme timidez. El sector sigue atomizado, las empresas, en general, siguen descapitalizadas, pues en las mayorías de los casos el 90 por ciento de los recursos permanecen en manos de terceros. Continúa siendo elevado el endeudamiento aunque experimentará —hay que reconocerlo— cierta disminución en las empresas que se acogieron a los planes de viabilidad. Los costes de explotación, especialmente los de capital y de sus tripulaciones, superan los de la Comunidad Económica Europea. Estos problemas difícilmente van a poder resolverse con el proyecto de ley que estamos debatiendo. Tampoco se aportan soluciones con relación a la reducción de la fiscalidad, a la mejora de la formación del personal embarcado ni a la mejora de la productividad de las instalaciones portuarias a través de la coordinación con otros modos de transporte y del impulso de la telemática en las comunidades entre los buques, los puertos y los demás elementos de las cadenas logísticas. Tampoco se recogen medidas fiscales incentivadoras a la fusión de empresas navieras. Una vez finalizada la afloración de los planes de viabilidad, parece como si este problema ya no existiera. En definitiva, no se profundiza con rigor sobre este sector, y

más bien parece, en cuanto a la Marina Mercante se refiere, una ley de reorganización de la Administración marítima que un proyecto de ley. Después de este preámbulo, paso a defender las enmiendas individualizadas que presenta el Grupo Popular.

La enmienda número 361 propone la modificación del artículo 74, apartado 2, y hace referencia a las ya debatidas señales marítimas. Pretendemos que se clarifique la seguridad de la navegación al incluir todos los posibles supuestos, no sólo a los buques, sino también a los elementos fijos y flotantes.

Por una cuestión de coherencia, en la enmienda número 362 a este mismo artículo 74, apartado 3, pedimos la supresión de éste en el supuesto de que sea admitida la enmienda anterior.

Con la enmienda número 363, al artículo 74.5, pedimos la modificación de este apartado para adecuarlo a una realidad. Además, «la existencia» es un contradictorio en un modelo liberal.

La enmienda número 364, al artículo 77, es también de modificación. Se propone sustituir la denominación del artículo que habla de dotaciones por la de tripulaciones. Consideramos que la expresión «dotación» siempre se ha utilizado para el personal de la Armada, en cambio, la de tripulación se utiliza para las demás dotaciones.

En cuanto a la enmienda número 365, al artículo 77.1, también por coherencia, pedimos el cambio de «dotación» por el de «tripulación».

La enmienda número 366, al artículo 74.2, es una enmienda de modificación por la que proponemos la redacción de un nuevo texto del apartado 2 del citado artículo 77. Consideramos innecesarias las referencias a los ciudadanos comunitarios y a la limitación que se establece en los mismos.

La enmienda número 367, referida al artículo 78, párrafo segundo, es una enmienda de modificación en la cual se pide una mejora técnica en el texto que figura en el dictamen del proyecto de ley, ya que consideramos que en una ley no pueden dejarse dudas ni establecer supuestos. Por eso pedimos que el párrafo que dice: «Dicha reglamentación podrá asimismo establecer...» sea sustituido por: «Dicha reglamentación establecerá asimismo...»

Tengo entendido, señor Presidente, que la enmienda número 368 ha dado lugar a una enmienda transaccional al artículo 74.2, suscrita por todos los miembros de la Cámara y que figura —me imagino— en la documentación entregada a la Mesa. Por tanto, la mantengo, y supongo que en su momento se dará por decaída ya que, como digo, ha servido de soporte de una enmienda transaccional suscrita por todos los grupos representados en esta Cámara.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Así consta en la Mesa.

El señor ORTIZ PEREZ: Muchas gracias, señor Presidente.

La enmienda número 369, referida al artículo 79.6, es de adición. Proponemos la incorporación de un apartado que, en este caso, sería el apartado 6. Quiero hacer un poco de hincapié en ella, porque pedimos la supresión de los derechos arancelarios para la importación de buques. El Grupo mayoritario en esta Cámara sabe que es una práctica habitual utilizada en todos los países, no sólo de la Comunidad Económica Europea, y si tenemos en cuenta que a partir del 1.º de enero de 1993 va a entrar en vigor el Acta Unica, creo que en estos tratados ya se contempla esa reducción o eliminación de derechos arancelarios y que sería importante que en este momento quedara ya constancia en la ley.

La enmienda número 370, al artículo 80, apartado 3, es una enmienda de supresión. Consideramos innecesario este apartado habida cuenta que las exigencias contenidas en el apartado 2 ya son del mismo tenor, porque se dice que los buques señalados podrán realizar libremente la navegación. No tiene sentido la limitación que se pretende establecer en el apartado 3 del referido artículo 80.

En la enmienda número 371, que lo era al artículo 81.1, hoy 81.3 del dictamen aprobado por la Comisión, consideramos necesario precisar los motivos por los que se pueden establecer obligaciones de servicio público. Por ello proponemos añadir, en el primer párrafo del artículo 83 del texto aprobado por la Comisión de Obras Públicas, una modificación que mejora su redacción y precisa con claridad el establecimiento de obligaciones para prestar el servicio público.

Enmienda número 372 es al artículo 81.2 —83.1 del texto aprobado por la Comisión—. La razón por la que presentamos esta enmienda es porque creemos que tiene que existir contraprestación a la obligación de prestar servicio público. El texto del artículo 83, apartado 1, deja en el aire esta posibilidad. En cambio, introduciendo la palabra «darán» se da mayor consistencia y garantía a la contraprestación. No parece razonable dejarlo sólo al criterio de la Administración.

Vamos a dar por retirada la enmienda número 373, al artículo 83.2 del texto aprobado por la Comisión, porque la expresión que en ella solicitábamos está incorporada al mencionado texto.

La enmienda número 374, al artículo 81.2, es una enmienda de supresión, ya que consideramos que el cumplimiento de los requisitos exigidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes debe ser la única exigencia para llevar a cabo este tipo de navegación.

La enmienda número 375, al artículo 83.1, primer punto y seguido, la presentamos por coherencia con otras enmiendas de este mismo estilo.

En la enmienda número 376, al artículo 83.1, pedimos la supresión del párrafo en las condiciones que en cada caso se determinen en la correspondiente autorización, por coherencia con otras enmiendas, porque seguimos manteniendo el criterio de suprimir la obligación de la autorización administrativa.

La enmienda número 377 al título del artículo 84 es

de modificación. Pedimos que se sustituya «Conferencias Marítimas» por «Conferencias de Fletes». Creemos que los acuerdos entre empresas navieras de línea regular se deben llamar conferencias de fletes.

La enmienda número 378 al artículo 84.1 es coherente con la anterior.

La enmienda número 379 al artículo 85 es de supresión. Entendemos que en un mercado libre carece de sentido y de justificación la exigencia que establece la redacción del artículo 85. No se entiende la necesidad de información y consulta ya que no se aportan razones de interés público o social.

La enmienda número 380 al artículo 86.5, párrafo segundo, está también en coherencia con otras enmiendas presentadas con anterioridad y ya defendidas. Entendemos que una ley no debe dejar dudas ni supuestos, por ello pedimos que se introduzca la palabra «percibiendo» despejando así cualquier incógnita que pueda aparecer en el texto del proyecto.

La enmienda número 381 al artículo 86.6, párrafo tercero, se justifica con lo que acabo de exponer en la enmienda anterior, es decir, pretendemos que se sustituya la expresión «podrá convenir» por «convenirá».

La enmienda número 382 al artículo 87.4, solicita que en el último punto y seguido se introduzca una mejora técnica incorporando al texto la palabra «financiación». Es obvio que la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo debe contar con unas normas elementales de financiación.

La enmienda número 383 al artículo 102.6 es de supresión. Creo que el carácter singular del trabajo realizado por los prácticos de los puertos no permite una homologación con el que desempeña el resto del sector del transporte.

Por último, y con esto termino, señor Presidente, la enmienda número 384 al artículo 104 trata de conseguir una mejora técnica. Creo recordar, señora portavoz del Grupo mayoritario, que el Grupo Socialista en el Congreso introdujo la posibilidad de que en el trámite parlamentario en esta Cámara se pudiera llegar a una transacción en lo que se refiere a esta enmienda. Si el Grupo mayoritario está dispuesto a ofrecer una enmienda transaccional, estamos abiertos al diálogo para intentar llegar a un acuerdo en este tema.

Señorías, señor Presidente, muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Ortiz Pérez.

Para turno en contra tiene la palabra la señora Tesoro.

La señora TESORO AMATE: Señor Presidente, señorías, el Título que nos ocupa en estos instantes del debate de este proyecto de ley es el Título III referido a la Marina Mercante. Los tres grandes bloques en los que creo que podríamos agrupar las casi cien enmiendas que se han presentado a este Título se refieren tam-

bién a tres grandes temas que afectan a la regulación de la Marina Mercante.

Por una parte, las señalizaciones marítimas. Desde el primer momento de la discusión de esta ley, en la presentación de los vetos, se hacía reiterada referencia a dónde debe estar ubicada la regulación de los técnicos en señales marítimas.

Por otra parte, un gran bloque de enmiendas se refiere a la distribución de competencias, cuestión a la que han hecho continua referencia los distintos portavoces, especialmente los representantes de Convergència i Unió y los del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos. Por último, otro bloque se refiere al servicio de practicaje.

Hay luego una serie de enmiendas que, en realidad, son mejoras técnicas —algunas han sido admitidas ya en Ponencia— y que se refieren, por ejemplo, a cuestiones de vocabulario solicitando que se sustituya la expresión «Conferencias Marítimas» por «Conferencias de Fletes», a sustituir la palabra «dotación» por «tripulación» o a si es competencia o no del Ministerio de Obras Públicas y Transportes la seguridad y la salud de los trabajadores en la mar. Todas estas enmiendas vienen a tener un tono de mejora técnica, y muchas de mejora del texto a través de una mejora gramatical, pero los tres grandes bloques a los que procuraré contestar —por supuesto que contestaré uno por uno a todos los enmendantes que las han defendido— tratan —repito— de señales marítimas, distribución de competencias y servicio de practicaje.

Voy a hacer referencia en primer lugar a la enmienda defendida por el Senador Mesa del Grupo Mixto. Se refiere esta enmienda al segundo párrafo del apartado 5 del artículo 86, cuya supresión propone, porque entiende el Grupo Mixto que la actividad inspectora no debe ser trasladada a entidades colaboradoras. El artículo 86 se refiere a las competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la materia que nos ocupa. El Grupo enmendante propone que las inspecciones y controles se hagan directamente, aduciendo a través de toda la enmienda un temor a la privatización de estos servicios. La propuesta del Grupo Socialista es que estos servicios se pueden prestar, bien directamente, bien contratando con terceros. El desarrollo de la actividad inspectora a través de entidades colaboradoras puede ampliar la cobertura de los servicios de inspección y mejorar las condiciones de seguridad de la flota civil. Además, siempre la Administración titular de la competencia, que en este caso es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se reserva la delimitación de los criterios y directrices en que se realizará esta colaboración, para lo cual existirá la oportuna normativa reglamentaria. Negar la posibilidad de contratar con terceros supone, además, hacer una reserva a los trabajos que realizan en este ámbito ciertos colectivos de empleados públicos, propuesta sobre la que existen precisamente en el ámbito portuario algunas experiencias no demasiado positivas.

El Grupo Mixto, a través de su portavoz, ha hecho

referencia a dos enmiendas que hacen alusión a señales marítimas. Esta cuestión ya se ha debatido suficientemente y ha quedado clara, con las explicaciones del Senador Cercós, la postura del Grupo Socialista a este respecto —y no quiero dejar de contestar al señor Mesa puesto que él lo ha hecho también en el turno en que ha intervenido—, en cuanto a que la planificación, coordinación y control del sistema de señalizaciones marítimas y el fomento de la formación, investigación y desarrollo tecnológico en estas materias corresponde al ente público Puertos del Estado por razones históricas, de eficacia, de racionalización del servicio, de internacionalización de los costos y por su repercusión a los usuarios, razones expuestas en reiteradas enmiendas.

La enmienda número 35 también aduce a este mismo argumento: que en la propuesta del artículo 88 sean las Capitanías marítimas las que se responsabilicen de este tema (estamos hablando de la Administración periférica).

En cuanto a la enmienda número 36 al artículo 98, estamos bastante de acuerdo en su espíritu. Se refiere al régimen de contratación de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. El Grupo enmendante propone que los contratos que realice dicha entidad se ajustarán a la Ley de Contratos del Estado y las normas que la desarrollan. Recuerdo a sus señorías que la intencionalidad de esta enmienda queda suficientemente reflejada en el texto, según nuestra opinión, porque hacemos alusión a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguardia del interés de la entidad y homogeneización del comportamiento del sector público. Es decir, se hace alusión a lo que dice el enmendante, «las normas que la desarrollan», porque estamos hablando, ni más ni menos, del Reglamento general de contratación del Estado. Se trata de una entidad de derecho público de las previstas en el artículo 6.1.b) de la Ley General Presupuestaria y, en consecuencia, su régimen de contratación junto con las cautelas previstas en este artículo, deben ser los que regulen la reglamentación de los contratos del Estado.

La enmienda 37, al artículo 101, propone la supresión de la creación del Cuerpo especial facultativo de la Marina Civil. Nos oponemos a la enmienda, porque la creación de un Cuerpo de la Administración del Estado requiere sede legal, pero esa ley no debe presentar, necesariamente, un Departamento determinado. Recuerdo que el señor Mesa decía que es el Ministerio de Administraciones Públicas el que debería crear estos Cuerpos. Nosotros, a mayor abundamiento, tenemos que decir que dicho Ministerio se ha pronunciado favorablemente al respecto, porque es de todos sabido que tiene que haber una coordinación entre los Ministerios, y esta cuestión se ha consultado con anterioridad.

Con la enmienda 38, al artículo 102, se vuelve a insistir en el temor —que parece que motiva algunas enmiendas del Grupo Mixto— a la privatización. Los enmendantes proponen que el servicio de practicaje se

preste directamente por la autoridad portuaria, y no a través de contratos con terceros. Esta enmienda guarda similitud con la número 33, del mismo Grupo, en la que se señala que la actividad inspectora también debe ser realizada directamente por la Administración, y no a través de contratos con terceros.

El Grupo Socialista se opone, teniendo en cuenta el apartado 4 del citado artículo —también enmendado por otros Grupos—, que hace referencia a las deficiencias con las que se ha venido prestando este servicio, hasta ahora gestionado de forma indirecta. Mantener abierta la posibilidad de que se preste de una manera u otra, parece algo absolutamente recomendable. Se considera idóneo el régimen de gestión plural propuesto para el servicio de practica en los puertos que dependan de la Administración del Estado, sin necesidad de encorsetarlo a un modo de gestión directa. Negar la posibilidad de contratar con terceros supone hacer una reserva de los trabajos que se realizan en el puerto a ciertos colectivos de empleados públicos. Hemos dicho antes que su propuesta nos ofrece serias dudas, en algunos casos, sobre la eficacia de cómo se ha venido prestando ese servicio.

La enmienda siguiente propone suprimir el apartado 4 del mismo artículo porque señala que basta con que la ley establezca la gestión directa, para que no haya que dar argumentos. El servicio de practica se presta actualmente de forma indirecta; queremos seguir manteniendo la posibilidad de que se preste de una forma u otra, y creemos que se debe justificar por qué mantenemos esa posibilidad.

La enmienda número 40, de este mismo Grupo, se refiere al régimen económico del servicio de practica. Sin embargo, hay que hacer una referencia al artículo 72, en el que se establecen las tarifas.

El Grupo Mixto, en coherencia con sus enmiendas anteriores, que señalan que sólo se puede establecer de forma directa, propone con ésta que se suprima el apartado 2 del artículo 103, que se refiere al citado régimen económico de practica. Pero, también por coherencia con nuestros planteamientos acerca de que coexistan las dos formas de prestación del servicio, entendemos que no se debe suprimir la regulación del régimen económico del servicio de practica, que se establece en el artículo 103, cuando éste se preste de forma indirecta.

Con respecto al Senador Dorrego, tiene un grupo de enmiendas, los números 150, 151, 153, 156, 167 y 168, referidas a las señalizaciones marítimas. No vamos a hacer referencia a ellas, puesto que ya han sido ampliamente debatidas por el Senador Cercós y por los enmendantes que nos han procedido en el uso de la palabra.

Una enmienda sobre la que insiste el Senador Dorrego una y otra vez es la número 149, referida al Título III, al mantener que debe haber una regulación específica para la Marina Mercante, y otra para los puertos del Estado, pero en el mismo escrito de veto, el señor

Dorrego reconoce que son materias —puertos y Marina Mercante— que están conectadas.

Hay bastantes motivos para establecer que ambas materias estén reguladas en una misma ley. Sobre una de ellas existían dos proyectos, como su señoría conoce, pero la fusión de los Ministerios de Obras Públicas y Urbanismo, por una parte, y de Transporte y Comunicaciones, por otra, en el de Obras Públicas y Transportes, justificó que, por motivos de economía legislativa, de oportunidad, y para garantizar la debida coordinación, se integrarán en uno único de dos borradores que se estaban elaborando por separado.

Voy a resumir los argumentos —aunque los de la enmienda se repiten en todos y en cada uno de los artículos que han enmendado el Senador Dorrego—, que son los siguientes: por unificación departamental, por economía legislativa, por relación entre ambas actividades, y porque la ley que hoy debatimos establece que se trata de mecanismos de coordinación entre autoridades portuarias y marítimas que van, desde la presencia del capitán marítimo en el consejo de administración de la autoridad portuaria, como vicepresidente, hasta el asesoramiento técnico a la autoridad portuaria en materia marítima, en los casos así previstos en la ley, a través del informe previo o del vinculante, según la trascendencia de las decisiones a tomar, su implicación en el entorno marítimo, portuario, etcétera.

La función de los puertos como intercambiadores de modos de transporte marítimos y terrestres no es, sin duda, ajena al funcionamiento de la Marina Mercante si se tiene en cuenta la existencia del modo marítimo que es la razón de ser de los puertos, y la Administración marítima tiene que actuar desde éstos, estableciendo los controles necesarios que garanticen el correcto desarrollo de su actividad.

El tratamiento unificado de las políticas portuarias y marítimas que conlleva la ley, supone una ruptura con modelos precedentes y, sin duda, garantizará la necesaria coordinación entre ambos ámbitos y la actuación armónica de autoridades portuarias y marítimas. Con todo ello, existen notables diferencias entre las funciones marítimas y las responsabilidades portuarias, por lo que se establece una diferencia de estructura administrativa para cada ámbito.

En cuanto a la enmienda número 152, el Senador Dorrego entiende que es necesario un añadido al artículo 74 —al referirse a los objetivos que pretende la Marina Mercante y el Ministerio en estos temas—, como es la promoción y protección de la salud y seguridad en el trabajo marítimo.

Entendemos que tiene parte de razón en su justificación, y que la Constitución ampara el derecho a la salud de los ciudadanos, pero no creemos que daba ser el Ministerio de Obras Públicas —sino el de Trabajo y Seguridad Social, o el de Sanidad y Consumo— el que tenga que velar por la seguridad de unos trabajadores.

Las enmiendas números 154 y 155, al artículo 78, se refieren a la responsabilidad civil, y proponen una mo-

dificación. En cuanto a la enmienda número 154, de algún modo hemos admitido su espíritu, que hace obligatorio asegurar la responsabilidad civil para otros buques civiles. El artículo señalaba, en un primer momento, que dicha responsabilidad civil se aseguraba siempre para los buques mercantes, y que se establecería para otros buques civiles, o buques extranjeros.

Aunque en unos minutos contestaré al portavoz del Grupo Popular, al admitir una enmienda, la número 367, de dicho Grupo, que propone que también se asegure para otros buques civiles, admitimos el espíritu que anima al Senador Dorrego acerca de que tendrá que tener asegurada la responsabilidad civil los buques mercantes españoles y otros buques civiles.

En cuanto a la enmienda número 156, también del Senador Dorrego, referida al artículo 80.2, sobre el régimen de la navegación interior, ha sido retirada.

La enmienda número 157, se refiere al artículo 81, hoy 83, debido a la reorganización que a través de las 623 enmiendas tramitadas en Ponencia y Comisión. Hay que admitir que se trataba de un texto bastante farragoso, que no se entendía bien, y nos pareció oportuno redactarlo tal como ha quedado. En primer lugar, con el establecimiento de la regulación de todas las clases de navegación: interior, de cabotaje, extranacional y exterior y, en segundo lugar, con otra sección que establezca las obligaciones de servicio público. Creemos que todo eso queda recogido, porque se ha reestructurado el nuevo artículo 83 con los apartados 3 y 4 del artículo 82 y el antiguo 81.

Estamos de acuerdo con el señor Dorrego en que, antes de ser enmendado, el texto era algo incoherente, asistemático, y creemos que ahora queda perfectamente claro.

En la enmienda 158 también queda recogida la referencia a tener en cuenta a la Comunidad Económica Europea. Se trata de dejar previstas las circunstancias de la entrada en vigor del Acta Unica, que propiciará la libertad de tráfico marítimo mercantil para todos los buques pertenecientes a la Comunidad Económica Europea.

Paso a la enmienda 159 al anterior artículo 82, hoy artículo 81. Mientras dure esta circunstancia, creemos que está admitido, porque si ya la Ponencia dice «por el tiempo que dure», creemos que tiene el mismo sentido.

El texto dice que «la navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria»; y en eso estamos todos de acuerdo. Esta es la norma general; lo excepcional es la posibilidad de contratar con buques mercantes extranjeros cuando no existan españoles. No se puede suprimir la palabra «excepcionalmente», que es lo que propone el Senador Dorrego, porque si decimos que la regla general es «buques españoles», lo excepcional será que se pueda contratar cuando haya unas circunstancias que así lo determinen.

En cuanto a la enmienda 160 al artículo 82, hoy 83:

«establecimiento de obligaciones de servicio público», el enmendante propone que se suprima la frase «en la correspondiente autorización». En el nuevo texto —recuerdo a sus señorías— se habla de que «puede dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración, en las condiciones que se determinen con carácter general o bien en las correspondientes autorizaciones». El texto anterior —que nos vino del Congreso— sólo hablaba de que esa compensación económica se determinará en su caso, en cada autorización. Estamos ante un nuevo texto mejorado, porque se dice que se establecerá la posibilidad de compensación económica, bien en la autorización o en las condiciones generales. Técnicamente, se considera más adecuado que el establecimiento de obligaciones de servicio público, en la línea de navegación, que tengan un carácter regular, puedan suponer compensaciones económicas y que éstas se determinen en las correspondientes autorizaciones.

La enmienda 161 sobre navegación exterior y extranacional, en coherencia con el artículo, aunque hace ya algo más de 24 horas que fue debatido, recuerdo a sus señorías que en el artículo 7 apartado 2, con el que se regulaban las clases de navegación, esta enmienda a la sección 5 que es al título que propone el enmendante, «defensa y reserva de la navegación», sería incoherente con lo que aprobamos en el artículo 7.2 en el que se regulaban las clases de navegación. Esta enmienda no incorpora mejoras técnicas de consideración y el título que se propone se considera incorrecto e incoherente con lo que se aprobó en las clases de navegación. Incorpora la mención «defensa», para hacer referencia al cuadro de contramedidas y disposiciones que puede adoptar el Gobierno para salvaguardar los intereses españoles y pueda tener equivocidad con cuestiones relativas a la Administración marítima militar y a la defensa militar. Incorpora, también, la mención «reserva de la navegación internacional», cuando este tipo de navegación no aparece definido en el mencionado artículo 7 de la Ley y sí aparece lo de «navegación exterior y extranacional» como titulamos esta sección.

Rechazamos la enmienda 162 al artículo 82 por coherencia con la enmienda anterior.

La enmienda 163 sobre las obligaciones de información y consulta de las conferencias marítimas, entendemos que se va al otro extremo de otras enmiendas presentadas. El Senador Dorrego propone que se suprima «en el caso de serles requerido por ésta», es decir, que siempre informen. Otros señores enmendantes proponen que nunca se informe. Nosotros decimos que se informe cuando sean requeridos. Nos oponemos a esta enmienda por entender que las obligaciones de información son técnicas de control administrativo muy tenues y escasamente intervencionistas, pero se considera más idóneo reducir el espacio de obligación de informar cuando sean requeridos.

Paso a la enmienda 164 al artículo 86 que regula las competencias del Ministerio. Creemos que no se debe

empezar un artículo hablando de las excepciones. La referencia al artículo 74 es obligada, porque allí se exponían los objetivos de la política de la Marina Mercante. Se considera más idóneo empezar el precepto por lo que son competencias marítimas y, seguidamente, fijar las excepciones de los ámbitos competenciales correspondientes o a otros ministerios o a otras administraciones.

Entendemos que la enmienda 165 no incorpora ninguna mejora técnica de consideración, y el texto de Ponencia creemos que salió manifiestamente mejorado.

Las enmiendas 166, 167 y 168, hacen referencia a señalizaciones marítimas, repetidamente argumentadas desde esta Tribuna a favor y en contra de las propuestas del texto y de los enmendantes.

El Senador Dorrego formula la enmienda 169 al artículo 101. Dicen que deben quedar adscritos los técnicos de señalizaciones marítimas. Entendemos que debe ser incorporado a las autoridades portuarias, por lo que prácticamente es lo mismo, y no creemos que tenga aquí cabida.

Las enmiendas 170 y 171 proponen que no sea la autoridad portuaria, sino la autoridad marítima. Nos estamos refiriendo al servicio de practicaje. Entendemos que éste incorpora aspectos vinculados a la seguridad, tal como ocurre con otros que dependen de las autoridades portuarias. Es también relevante de las perspectivas técnicas y económicas de las operaciones marítimas portuarias, por lo que entendemos, y eso también lo venimos repitiendo, que debe ser controlado por la autoridad portuaria como responsable eficiente del puerto. Se considera más eficaz el régimen de gestión previsto en la Ley.

En la enmienda 171 proponen que la regulación del servicio corresponda a la autoridad marítima, en contradicción con lo que propone el texto de ley: que sea la autoridad portuaria.

La enmienda 172 vuelve a insistir en la competencia de la Administración Marítima en el servicio de practicaje. Volvemos a decir, que el depender el servicio de la Administración portuaria, con las cautelas señaladas en la Ley respecto a las competencias de la Administración marítima, es idóneo que las tarifas las fijen las autoridades portuarias puesto que de ellas depende.

La enmienda 173 al artículo 104 propone que sea la Administración Marítima y los prácticos —en la gestión del servicio de practicaje— responsables de los daños y perjuicios resultantes de su propio dolo o culpa. Este artículo también ha sido enmendado por otros señores Senadores. Entendemos que introduce una novedad destacada, que es la limitación de la responsabilidad civil de prácticos y autoridades portuarias, de tal modo, que en relación a su exigibilidad, cuando sólo exista dolo o culpa, se aplicará la normativa específica. La responsabilidad, difícilmente, alcanza a la Administración Marítima cuando es la portuaria quien gestiona, directa o indirectamente, este servicio.

La enmienda 174 al artículo 105, propone un texto, creemos, más oscuro y farragoso que el que pretende

enmendar, y no incorpora mejoras técnicas de consideración. Entendemos la buena voluntad del Senador Dorrego para defender absolutamente todas las leyes. Mi antecesor en el uso de la palabra por el Grupo Socialista, el Senador Cercós, le daba un amable consejo sobre su sucesor. Me parece que ha sido malentendido en eso de sucesor, puesto que era a título familiar y no a título político cuando se habló de sucesor.

El Senador Barbuzano tiene algunas enmiendas referidas también a señalizaciones marítimas, como son la 275, 281 y 283. Nos referiremos a las que puedan revestir alguna novedad en este debate, como es la 280, al artículo 82, que se refiere a la navegación de cabotaje. Creemos muy legítimo que este Senador haga las defensas del reconocimiento del hecho insular y las especiales características geográficas de Ceuta y Melilla, como figura en la justificación de su enmienda, pero entendemos que esa atención del hecho insular y las características geográficas de Ceuta y Melilla, quedan suficientemente garantizadas en otros artículos y disposiciones de esta Ley, como sé que su señoría conoce. Efectivamente, se presta una atención especial al hecho insular, a través de la regulación de las navegaciones de interés nacional como servicio público, como garantía de la libertad de circulación de personas en territorio nacional y de abastecimiento permanente de mercancías y suministros.

Las enmiendas 275 y 283 se refieren a señalizaciones marítimas y pasamos a las enmiendas 275, 281 y 283.

El señor Barbuzano —como hacía mención al principio de mi intervención— hace referencia también a otro bloque temático de las enmiendas presentadas a este título III de la Marina Mercante, como es el servicio de practicaje. Me pareció escucharle ayer, en la presentación de su veto, que el Gobierno y el Grupo Socialista pretendían no sé cuántas prácticas en contra de los prácticos y, en último extremo, dijo que se pretendía hacer desaparecer el sistema de practicaje en los puertos. Es todo lo contrario.

Queremos hacerlo más eficiente, concretando y aclarando su régimen laboral, de disciplina, de responsabilidad de los prácticos; atribuyendo el Servicio de Practicaje a la autoridad portuaria y estableciendo un régimen transitorio que garantice todos los derechos exigibles para los prácticos actuales. Quizá para algunos prácticos no sea necesario modificar la situación de gestión. Hablamos y regulamos en estas Cámaras para la totalidad. En los puertos que se preste en condiciones de eficacia la gestión, cumpliéndose todos los requisitos y condiciones, pensamos que no hay que cambiarlo.

Nos ha llamado la atención, por parte del señor Barbuzano, su referencia a la desaparición de la palabra «permanente en formación». Si lleváramos su propuesta a todas las actividades, profesiones, oficios o cargos, un maestro no tendría que tener una formación permanente y un técnico informático no tendría que estar reciclándose y poniéndose al día en nuevas ma-

terias, porque el ejercicio habitual de su profesión sería su formación permanente. A eso nos oponemos, porque creemos que en todas las profesiones es exigible, y en esta mucho más, ya que no basta con ejercer. Si el Servicio de Practicaje se ejerce de un modo defectuoso, ¿es formación permanente ejercerlo una y otra vez de ese modo defectuoso? Pensamos que la formación permanente es mucho más exigible, o por lo menos igual, que en cualquier profesión u oficio. Corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante, responsable de la seguridad marítima, determinar el contenido de dicha formación.

La enmienda número 263 también se refiere a los prácticos. Nosotros entendemos, y nos consta, que el texto del proyecto ha sido objeto de largas conversaciones y negociaciones con las asociaciones de prácticos. El titular del servicio es la autoridad portuaria y a ésta le debe corresponder la definición de las condiciones básicas para su prestación: las tarifas, potestad sancionadora, etcétera.

La enmienda 264 es relativa a la normativa laboral aplicable. En ella se propone que en todas las que tengan relación laboral con la autoridad portuaria, en especial a efectos del régimen de jornada de trabajo, se aplique esta norma, pero no en las demás. Lo que ha intentado la ley con esta normativa es establecer un régimen laboral especial para este sector, que permita flexibilizar la prestación del servicio computando, por una parte, un horario de disponibilidad y, por otra, un horario de trabajo efectivo. Esto no perjudica a ninguna empresa o corporación. La extensión de la aplicación de la normativa laboral relativa a la jornada en el sector de transporte a los trabajadores que intervengan en el Servicio de Practicaje puede ser general e incondicionada y no limitarse a los trabajadores que tengan una relación laboral con la autoridad portuaria.

El Senador Aspuru, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, con la enmienda número 238, la única al Título III, hace hincapié en el artículo 86, que habla de «La ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos». El señor Aspuru propone que se modifique y donde dice «La ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos» diga «la ordenación y, en su caso, ejecución...».

Esto también en lo referido a la distribución de competencias. Entendemos que ésta queda meridianamente clara en la Constitución y en los distintos Estatutos de Autonomía. En la Constitución se menciona en el artículo 149, que dice de quién es la competencia. La ejecución de la inspección y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación del medio marino procedente de los buques, es una competencia estatal y no autonómica, de conformidad con lo previsto en los núcleos temáticos incorporados en el desarrollo constitucional sobre Marina Mercante. Creemos que la ley es extremadamente respetuosa con las competencias autonómicas y en multitud de preceptos de esta ley se hace referencia una y otra vez a la coordinación y colaboración, y a las com-

petencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes cuando una competencia no está atribuida a otra Administración.

Las enmiendas del Grupo de Convergència i Unió también se refieren a los técnicos de señales marítimas. Son las enmiendas números 472, 473, 474, 475, 476, 484, 486, 494 y 495. El portavoz de Convergència i Unió ha retirado las enmiendas números 478, 479, 481 y 482, por entender que han sido admitidas en Ponencia.

La primera enmienda del Grupo de Convergència i Unió, la 472, al artículo 74...

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Senadora Tesoro, su tiempo ha terminado.

Por tanto, le ruego que concluya su intervención.

La señora TESORO AMATE: Gracias, señor Presidente.

Me voy a referir brevemente al bloque temático de enmiendas relativas a las comunidades autónomas, a sus competencias y distribución, que es sobre lo que ha hecho hincapié el Senador Beguer. Según él, la distribución competencial de esta ley menoscaba las competencias de las comunidades autónomas. En primer lugar, quiero decir lo que ya se ha dicho otras veces y es que los puertos de interés general y la Marina Mercante, de acuerdo con el artículo 149, son competencia de la Administración del Estado. La posibilidad que recogen algunos Estatutos de Autonomía de asumir su gestión, está condicionada a que la Administración del Estado no la asuma directamente. El proyecto de ley supone una manifestación expresa de la voluntad de la Administración del Estado de gestionar sus competencias y de organizarse para ello, lo que es absolutamente constitucional y legítimo. El proyecto de ley se limita a regular en exclusiva las competencias del Estado en puertos y Marina Mercante, como no podría ser de otra manera.

Para terminar, quiero referirme a varios artículos de este Título relativos a la coordinación y colaboración con las comunidades autónomas. En el artículo 6.1 se habla «De la actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma comunidad autónoma».

En el artículo 8.4 se dice que la navegación de cabotaje no será de aplicación a las comunidades autónomas con competencia en materia de transporte marítimo. En el artículo 86.4 también, salvo en el supuesto en el que una comunidad autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo. Así, en el 86.7 y en el 86.8.

Finalizo, porque se me ha terminado el tiempo y quiero ser disciplinada. En el turno de portavoces intentaré contestar otras enmiendas planteadas.

Gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senadora Tesoro Amate.

Se abre el turno de portavoces.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el Senador Barbuzano.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

Senadora Tesoro, con todos mis respetos y admiración, he de decirle que usted enumera una a una las enmiendas, por lo menos en las que a mí me tocan, y que a unas da su versión y a otras ni tan siquiera explicación.

Senadora, en cuanto a la explicación que me ha dado para rechazar la enmienda al artículo 81.1 hoy, antes 82, de que el hecho insular, las consideraciones para Ceuta y Melilla y para los dos Archipiélagos del Estado, está en otros artículos, tengo que decirle que también estaba en la Ley de 12 de mayo de 1956; en una serie de reglamentos y de decretos que se dictaron entre 1956 y 1983; estuvo en la incautación de la propiedad, con todos sus activos, de la Compañía Trasmediterránea y en un contrato que la Compañía Trasmediterránea tenía que cumplir hasta 1997 con esos archipiélagos en líneas de interés general del Estado y público, que no cumple, Senadora. No me diga que está en líneas de interés general cuando hoy existen líneas de interés general en un contrato con Trasmediterránea, en los anexos están perfectamente definidas esas líneas, y la Compañía pública Trasmediterránea se coloca dentro de una conferencia, de un oligopolio y no cumple ese contrato con el Estado, siendo una empresa pública. Lo he dicho en esta Cámara siete veces.

A veces si es posible que yo me explique, o es que yo hablo con un lenguaje español o castellano especial, aunque como hablo yo hablan 300 millones de castellano-hablantes. Lo único que pido es que para cualquier archipiélago que haya tenido los problemas que han tenido el canario o el balear, hasta el 9 de septiembre, que es cuando creo que desapareció esa conferencia que ha hecho desaparecer toda competencia en Canarias en otras líneas, exista la posibilidad de contratar buques extranjeros porque los que el Ministerio tiene la obligación de garantizar que sirven estas líneas no las sirven. Así de claro, no se pide más nada. Así que, por favor, no haga referencia a otros artículos porque hoy existen y no se cumplen.

Senadora, ¿cómo voy a decir yo en el veto que el Gobierno con su ley quiere hacer desaparecer el servicio de practicaje? ¿Y quién atraca los barcos, entonces, y quién los fondea? Yo no he dicho eso. Lo que yo he dicho es que tengo una concepción que debería estar, a mi juicio, dentro de esta ley, sobre el servicio de practicaje, que es modernizar, corregir, mejorar, actualizar, como se quiera denominar a todo ello, el reglamento de practicaje actual. Creo que como se está haciendo hoy, en general y filosóficamente, el modelo sirve y funciona, independientemente de que haya algunos sitios en que se haga mal. Lo que pido es que se cumpla, no que desaparezca. Pero la forma en que están redactados el artículo 102, la disposición transi-

toria segunda, etcétera, y otros artículos, 103, 104, 105, todos los que hacen referencia al sistema de practicaje, permite que desaparezca. Lo permite. Yo intuyo, que es lo que dije, Senadora, que pueda haber una intencionalidad en los redactores de la ley para que desaparezca. Admitame que intuya, por lo menos que intuya, admítamelo, no que afirme.

También va a permitir la actual redacción que existan tres, cuatro o cinco corporaciones de prácticos haciéndose competencia en el servicio indirecto, peleándose como puedan para obtener contratos. También lo permite; estudiase bien el paquete del Servicio —y perdón por el nombre— de Practicaje, para que vea cómo lo permite.

Cuando la corporación de prácticos va a contratar con la autoridad portuaria, dice cómo tienen que ser las relaciones laborales de los propios empleados, no de los que pasen de la autoridad marítima, sino de los que se queden en la corporación. Y en cuanto a los prácticos de los puertos autónomos, esos chiquititos que hoy comen gracias a algo de lo que hablaremos más adelante, introducen una transitoria que no se parece en nada ni sé para qué sirve y no la entiende ni su padre.

El Gobierno del Estado ni siquiera tiene un documento en el que reconozca oficialmente a la federación de prácticos. Me consta que ha hablado con ellos, pero no se ha llegado a un acuerdo. Mis enmiendas van encaminadas a plantear las expresiones de una gran mayoría de prácticos de este Estado.

No me compare —y termino, Senadora, y se lo digo con todo cariño porque esta es mi forma de hablar y no es que esté enfadado, ni mucho menos— la formación permanente de un marino con un profesor ¿Qué se le va a enseñar a un marino al que se le exige una titulación de capitán, creo, o de oficial de primera clase para unos determinados puertos y cinco años de mando de un buque por todos esos mares de Dios? Es un profesional que ha de tener un conocimiento específico de puertos y que tiene otros conocimientos adquiridos en la navegación de la alta mar y tiene que conocer y hacer una oposición sobre el puerto: sus cartas, sus vientos, los atraques, los muelles, los diques, las cotas, los reviros, las zonas de maniobra, la zona 1, la zona 2, los fondeos, etcétera porque permanentemente están cambiando los vientos, las construcciones de los diques. No es un profesor que tenga que estar trabajando con la tecnología todos los días. Que en vez de atracar un velero, le viene un día el «Savannah» con energía atómica, y tiene que saber sobre la marcha atrás, la marcha adelante, la caja cadena...

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Senador Barbuzano, no siga ilustrándonos con sus conocimientos, porque su tiempo ha terminado.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Si fuera por mis conocimientos, señor Presidente, tendríamos un gravísimo problema porque no tengo casi ninguno. (Risas.)

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Tiene la palabra el Senador Aspuru, en nombre del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, Senadora Tesoro, yo creo que ya nos vamos dando cuenta desde hace tiempo de que los razonamientos sobran y que hay una voluntad política de que la ley, salvo en algunos casos puntuales y, sobre todo, en el ámbito competencial, siga igual.

Nuestro Grupo va a apoyar las numerosas enmiendas de los demás grupos y apoyamos la filosofía liberalizadora respecto a competencias y profesiones como el practicaje, las señales marítimas, etcétera. Este título tiene grandes carencias y demuestra que esta ley no ha sido suficientemente estudiada, y yo lo quiero hacer patente porque, por ejemplo, no se dice quién es el capitán marítimo.

Por otra parte, en relación con los Cuerpos de la Marina civil, que creo que aparecen en el artículo 101, no se sabe ni cuáles son sus funciones ni para qué sirven. Lo lógico es que cuando aparece un Cuerpo especial de la Marina civil, se diga para qué sirve. Pues no aparece.

Además, resulta que, según el artículo 25 de la Ley 30/84, de 2 de agosto, para el grupo A hay que tener título de doctor, licenciado, ingeniero, arquitecto o equivalente, y no se cita para nada a los capitanes de barco que, lógicamente, tendrían algo que decir.

En el Servicio de Practicaje, parece lógico que los que van a ser prácticos sean gente que tenga experiencia y práctica. Pues tampoco se dice si deben ser capitanes de la Marina civil, lo que demuestra, señorías, que esta ley tenía que haber estado todavía algún tiempo madurando, porque está muy verde.

Muchas gracias, señorías, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Aspuru.

Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el Senador Beguer.

El señor BEGUER OLIVERES: Señor Presidente, señorías, es difícil establecer un debate en un título tan amplio, en el que hay tantas enmiendas y tan poca disponibilidad por el Grupo Socialista para aceptar las de la oposición.

Es posible que algunas de nuestras enmiendas en temas competenciales sean reiterativas, pero la experiencia nos demuestra que muchas veces son necesarias, si no en el propio texto, luego lo resultan en la práctica. Por ello, el que se cite expresamente en un conjunto de nuestras enmiendas que debe establecerse colaboración o consulta previa entre las distintas Administraciones —con consulta previa me refiero a la Administración autonómica competente— y que lo hagamos cuando se habla de protección civil o de salvamento, o de incorporación del Patrimonio, o de

percepción de tasas, nos parece que es lógico para que queden exactamente clarificadas cuáles son las competencias. Con ello no pretendemos asumir unas competencias que las comunidades autónomas no tengan asignadas, sino simplemente que quede en el articulado, con claridad, que cuando se disponga de competencias en aquella materia, éstas sean realizadas por las comunidades autónomas y, en consecuencia, si se está hablando de protección civil, creemos absolutamente necesario establecer esta colaboración, y al propio tiempo detallarlo en aspectos como pueden ser el de percepción de tasas.

Nos parece que la ley sería mucho más perfecta y mucho más coherente si en todos aquellos puntos del articulado donde puedan haber competencias compartidas se estableciese este marco de colaboración entre las distintas administraciones.

Otro aspecto totalmente distinto es el del practicaje; lo hemos dicho antes, se ha reiterado por distintos Senadores de la oposición y, por tanto, no vamos a insistir en nuestros argumentos. No creemos que una corporación de Derecho público que funciona bien tenga que ser objeto de reducción en sus funciones o, si no en sus funciones, sí en su consideración. Creemos que justamente esta ley era el momento de que se siguiese manteniendo —no que se incrementase— la consideración general que tiene por todos. En cambio, cuando tenemos una ley que engloba a la Marina Mercante, nos encontramos con que se reduce su consideración, se reduce su participación, y no entendemos esta insistencia del Grupo Socialista en no asumir alguna de las enmiendas que unos u otros grupos hemos formulado en esta línea.

Nada más, muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Beguer.

En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el Senador Ortiz Pérez.

El señor ORTIZ PEREZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Creo que estamos en las mismas. Por razón de tiempo, la Senadora del Grupo Socialista no ha dado cumplida respuesta a las enmiendas que ha presentado el Grupo Popular, aunque en el transcurso de su intervención me ha parecido entender que la enmienda número 367 ha sido admitida por el grupo mayoritario de la Cámara. Si es así, espero que me lo confirme su señoría en el turno siguiente.

Quiero también recordar que la enmienda número 368, como he indicado antes, soporta una enmienda transaccional —y en su momento se dará por decaída— y reitero el contenido de la enmienda 369 en la que pedíamos la exención de derechos arancelarios para la importación de buques.

Ya he explicado en la tribuna que es una práctica habitual en todos los países, no sólo de la Comunidad Económica Europea, y que a partir del 1 de enero de 1993

esto se contemplará ya en el Acta Unica. Se ha hecho referencia a muchas cosas de la Comunidad Europea, como la liberalización del tráfico, etcétera, y yo creo que si entramos en Europa para una cosa, debemos entrar para otra. Espero que medite el grupo mayoritario y sea aceptada la enmienda número 369.

Otra cuestión que, como no ha sido contestada, tengo que reiterar es la referida a la posibilidad de transaccionar la enmienda número 384 referente al artículo 104, en la que existía el criterio del Grupo socialista de ofrecer una transacción. La señora Senadora en el transcurso de su exposición ha hecho referencia a este artículo y no aceptaba ninguna sugerencia, ninguna enmienda presentada por los demás grupos de la Cámara. Espero que en ese espacio de tiempo que queda para reflexionar sobre las propuestas de los demás grupos, se tenga en cuenta lo que ha dicho el Grupo Popular y se ofrezca, si es posible, una enmienda transaccional sobre el artículo 104.

Si ha sido admitida la enmienda número 367, y creo que es así, tengo que agradecer al grupo mayoritario —aunque sea una enmienda de mejora técnica— su aceptación. Y quiero agradecer al grupo mayoritario y a todos los grupos de la Cámara, cómo no, que hayan admitido la transacción que sobre la enmienda 368 ha ofrecido el Grupo Popular, y que mejora de forma muy sustancial el artículo 79 apartado 2.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Señoría.

Por el Grupo Socialista, la Senadora Tesoro Amate tiene la palabra.

La señora TESORO AMATE: Verdaderamente me he visto incapacitada para contestar a las 102 enmiendas que tiene este Título —a pesar de que algunas de las enmiendas ustedes las habían dado por defendidas y nosotros por rechazadas— en tan breve espacio de tiempo, y no sólo para contestar a las que rechazamos y argumentarlas, sino también para decir en qué estamos de acuerdo y las enmiendas que aceptamos.

De esta manera, en el caso del Grupo Popular, por haber sido el último interviniente, no me ha sido posible comentarle esas enmiendas, llamémoslas de tono menor, porque no modifican en nada el sentido y el espíritu de la ley. Hablan, por ejemplo, de cambiar «tripulación» por «dotación». Nosotros también hemos ido al diccionario y hemos consultado el Larousse, el Casares de sinónimos y otros diccionarios ideológicos. También es verdad que la palabra dotación no está en exclusiva en la ley ya que en algunos momentos se habla también de tripulación. Si miramos la acepción de marina militar, el diccionario nos dice que son las personas que componen y están al servicio del buque. Pero en la acepción del verbo dotar se dice que será proveer a una institución de las personas necesarias para su trabajo. Entendemos que el término dotación, acuñado a nivel internacional, es más amplio, porque

comprende no sólo a la tripulación, sino también al capitán marítimo, etcétera.

Hablan también de sustituir «conferencia marítima» por «conferencia de fletes». Es verdad que cuando las empresas navieras se ponen de acuerdo el tronco más importante de los acuerdos a que llegan se refiere a fletes, pero también se ponen de acuerdo en otras cosas. Nos parece que conferencia marítima es un término más amplio.

Aceptamos la enmienda número 367 del Senador Ortiz al artículo 78, en donde se viene a establecer la obligatoriedad para las empresas navieras españolas de tener asegurada la responsabilidad civil. Se lo hecho dicho antes al Senador Dorrego: nuestra propuesta antes era sólo para los buques mercantes; se establecerá para otros buques civiles y para los extranjeros también.

Pues bien, admitimos el texto de la enmienda, y donde dice: «... dicha reglamentación podrá, asimismo...» aceptamos que diga: «dicha reglamentación establecerá asimismo...»

En resumen, las empresas navieras españolas están obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil para la navegación de los buques mercantes o de cualesquiera otros buques, y para los extranjeros «se podrán establecer». Eso por lo que respecta a la enmienda 367 al artículo 78.

Por otra parte con la enmienda transaccional que hemos admitido, creemos que ya no tiene razón de ser la enmienda 368 puesto que como dice el Preámbulo de su enmienda transaccional y nos parece razonable, debe ser el acreedor y no el MOPT quien decida si sus derechos de cobro exigen vetar la exportación del buque. En la Exposición de motivos hemos leído que esta ley pretendía combinar la libre competencia, el libre mercado —la economía libre de mercado— con otros principios de protección del interés general de los ciudadanos.

No quiero dejar de hacer referencia —para no verme obligada a seguir disciplinadamente las recomendaciones del señor Presidente— a otra enmienda del Grupo de Convergència i Unió, la número 496 referida precisamente a esos bloques temáticos que citábamos antes de la distribución de competencias, y que propone la adición de un nuevo apartado 4 al artículo 88. La propuesta del Senador enmendante dice: «En los puertos de competencia de las comunidades autónomas la Administración portuaria y la Capitanía marítima coordinarán las actuaciones para el cumplimiento de los fines de sus respectivas competencias.»

Entendemos que introduce una novedad interesante para la coordinación entre las autoridades portuarias autonómicas y las Capitanías marítimas, y vamos a admitir esta enmienda.

Nosotros también queremos ser coherentes con lo que hemos dicho antes desde la tribuna. Todo el texto de la Ley hace referencia a una serie de preceptos que implican esas normas de juego democrático y constitucional que todos nos hemos dado, que son competen-

cia de la Administración del Estado y competencia de las distintas autonomías.

Quiero contestar al señor Aspuru, que ha dicho al principio de su intervención que los razonamientos sobran. Yo estoy en total desacuerdo con esa aseveración que hace su señoría. Los razonamientos precisamente, a veces, faltan, y tendríamos todos que razonar detenidamente una serie de leyes que traemos a debate y una serie de enmiendas de los distintos Grupos en su afán por mejorarlas, igual que el Grupo Socialista quiere hacerlo en este trámite parlamentario.

El señor Barbuzano ha hecho referencia a dos cuestiones. Dice que ahora iba a pasar lo mismo que con leyes del anterior régimen contestando a lo que yo le había dicho respecto a que en esta Ley queda el hecho insular de Canarias bastante reflejado, así como las circunstancias geográficas distintas de Ceuta y Melilla. A mí no me gusta que me hablen de leyes del anterior régimen, porque yo, en palabras suyas, en el anterior régimen también estaba en el otro lado de la trinchera.

Dice también que no se cumple el régimen de practica. Eso es lo que queremos, que se cumpla, y que ese servicio imprescindible para el mejor funcionamiento de los puertos se preste en las mejores condiciones; y esa flexibilidad permite que sea prestado por la propia Administración o mediante contratos con terceros. Ese principio general, compagina en la Ley las reglas del libre mercado con los intereses generales de la población, y puede que haya alguna corporación que pelee en esa lucha legítima por quedarse con el servicio de transporte.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, señora Senadora.

En cuanto a la insuficiencia de tiempo, es el que reglamentariamente debe aplicar el Presidente. En todo caso, entre el debate en Comisión y el debate en Pleno quizá sea tiempo suficiente.

Entramos en el debate del Título IV. En primer lugar, las enmiendas 41 a 45, incluidas en el voto particular firmado por los Senadores García Contreras y otros señores Senadores del Grupo Mixto.

Para su defensa, tiene la palabra el Senador Mesa Noda.

El señor MESA NODA: Señor Presidente, señorías.

Vamos a defender las enmiendas 41 a 45, presentadas por Senadores de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y Asamblea Majorera.

La enmienda número 41 se refiere al artículo 106.1 y es de modificación; proponemos la sustitución del texto como sigue: «El Ente público Puertos del Estado elaborará, con informes de las Capitanías Marítimas y de las Autoridades Portuarias, un Reglamento de Servicio y Policía del puerto que regulará el funcionamiento de los diferentes servicios y operaciones del conjunto del sistema portuario español, y propondrá su aprobación al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.»

(El señor Vicepresidente, Sanz Blanco, ocupa la Presidencia.) Entendemos que debe existir un único Reglamento de Policía y Servicio para todo el conjunto del sistema portuario, y no uno por cada Autoridad Portuaria. Pretendemos evitar así posibles agravios entre los diferentes puertos.

En la enmienda número 42 al artículo 114.3.a), de modificación, pedimos la sustitución del texto por el siguiente: «El consumo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas por personas embarcadas de forma que pongan en peligro efectivo la seguridad del buque.» La tipificación que se hace en la Ley creemos que es absolutamente deficiente, porque se sancionan conductas que ponen en peligro la seguridad del buque cuando se realicen «en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas» y no, por el contrario, cuando se realicen consciente y deliberadamente. Toda la materia de uso de drogas debe ser revisada teniendo en cuenta que el buque es lugar de residencia obligada para los marinos, que el consumo privado de drogas es totalmente lícito, y que el único bien jurídico protegible con sanciones administrativas es la seguridad de la navegación y no otros.

Enmienda número 43, al artículo 115.2.d), de supresión. Este apartado creemos que es gramaticalmente incomprensible, por mal redactado, y nos remitimos a la enmienda anterior.

Enmienda número 44, de supresión, por coherencia con la enmienda presentada al artículo 114.3.a).

En la enmienda número 45, de modificación, pretendemos corregir el texto en el siguiente tenor: «La no prestación de auxilio a las personas en peligro en el mar por parte del Capitán de un buque civil.» Creemos que el auxilio legalmente obligatorio en el mar lo es sólo a las personas en peligro, no a los buques. Por ello, no se puede sancionar la omisión de una ayuda que no es obligatorio prestar.

Nada más, muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Voto particular número 6, del Senador Dorrego González, correspondiente a sus enmiendas 175 a 189, ambas inclusive.

El Senador Dorrego tiene la palabra.

El señor DORREGO GONZALEZ: Señor Presidente, señorías.

La enmienda número 175 es al artículo 106 antiguo —voy a referirme siempre a los antiguos— y en ella proponemos que haya un reglamento marco, general, y otro Reglamento de uso de cada uno de los puertos, pero creemos que el reglamento marco debe ser importante.

En la enmienda número 176 le damos una nueva redacción al artículo 107. No voy a insistir mucho en ella porque parece que va a ser aceptada por el Grupo mayoritario.

La enmienda número 177, al artículo 109, es muy parecida a la anterior. Creo que se podría reconsiderar

porque va en el mismo sentido que la 176 y, por tanto, también podría ser aceptada.

La enmienda número 178 es una enmienda puramente técnica.

Las enmiendas números 179 y 180 proponen la refundición de los apartados 1 y 2 del artículo 114. Creemos que aclara mucho la redacción y la hace más sencilla.

Las enmiendas números 181 y 182 vamos a retirarlas.

La enmienda número 183 al artículo 116.1 es coherente con enmiendas anteriores, y se justifica insistiendo en que las definiciones, cuando quieren comprender varios aspectos, deben ser completas.

La enmienda número 184 al artículo 116.4 también la vamos a retirar.

En la enmienda número 185 al artículo 117.1 proponemos que la prescripción de las faltas graves sea a los dos años.

En la enmienda número 186 proponemos la supresión del apartado 3 del artículo 117, y en ésta sí me voy a detener unos segundos puesto que, tal como está ahora redactado este apartado, parece que va contra lo previsto en el ordenamiento jurídico vigente, salvo que se intente acuñar un nuevo concepto estableciendo una clasificación entre prescripción plena y menos plena, lo que, probablemente, no sería constitucional. Nosotros creemos que la prescripción se produce cuando se produce y además de forma plena, y no se pueden dejar, digamos, abiertas partes que prescriban más tarde. Supongo que el Senador Cercós, con su gran habilidad jurídica, podrá justificarlo al contestarme a este Capítulo.

La enmienda número 187 al artículo 117.4 no es puramente de estilo, y lo que pretendemos con ella es dejar una serie de conceptos claros. No vamos a insistir más en la misma porque parece que también va a ser aceptada por el Grupo mayoritario.

Las enmiendas números 188 y 189 proponen una refundición de los apartados 1 y 2, con lo cual la ley quedaría mucho más clara. El artículo 118 da una serie de especificaciones sobre quiénes son los responsables en una serie de supuestos concretos de infracciones muy graves y graves, pero nosotros creemos que es mucho más fácil decir quiénes son los responsables en todos los casos, y por eso proponemos la siguiente redacción: «Serán responsables de las infracciones descritas en los artículos 102, 103 y 104 de esta ley» —habría que modificarlos— «sus autores materiales y, solidariamente, aquellas personas, físicas o jurídicas, de quienes dependan o bajo cuyo mando actúen». Y no hace falta especificar los casos uno por uno, porque lo que pasa cuando se especifica tanto es que al final siempre se olvida algún supuesto y quedan lagunas, por lo que nosotros creemos que en este caso debe establecerse un precepto general.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

Voto particular número 3 del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, correspondiente a las enmiendas números 239 a 244, ambas inclusive.

Para su defensa, tiene la palabra el Senador Aspuru.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, al Título IV tenemos presentadas las enmiendas que ha señalado el señor Presidente y que paso a defender.

La enmienda número 239 se refiere al artículo 112, donde se trata de las aguas sobre las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación y de prevenir la contaminación del medio ambiente. En el párrafo segundo de dicho artículo se dice: «Estas medidas podrán adoptarse sin perjuicio de las que, al efecto, puedan decidir otros organismos o Administraciones Públicas competentes en materia de preservación del medio marino.» Con esta enmienda nosotros queremos sustituir este párrafo por el siguiente: «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 respeto del orden competencial, puesto que las comunidades autónomas —y en este caso la vasca, concretamente— han asumido competencias de ejecución en materia de medio ambiente, vertidos y seguridad pública, que se extienden sobre su ámbito territorial; en nuestro caso —me figuro que en otras comunidades autónomas ocurrirá lo mismo— esto se contempla en el artículo 20.6 del Estatuto de Guernica. Asimismo, nuestra Comunidad Autónoma también ha asumido competencias en materia de vertidos y salvamento marítimo en el mar correspondiente a su litoral, y esto se contempla en el artículo 12.10 de nuestro Estatuto. Señorías, defendemos esta enmienda en la línea de hacer compatibles las leyes, lo que significa tener en cuenta los estatutos de autonomía, que son leyes orgánicas, de mayor rango que la que estamos debatiendo.

La enmienda número 240 se refiere al artículo 117, Prescripción de las infracciones. Nosotros presentamos una redacción alternativa a dicho artículo, que se refiere a la gradación de los plazos de prescripción, rebajándolos un poco: para las faltas muy graves proponemos cuatro años, en vez de los cinco que se recogen en el texto actual, y dos años para las graves, en vez de los tres que establece el Proyecto de ley.

También proponemos modificar los apartados 3 y 4, el primero de ellos en el sentido de que la prescripción de las sanciones tenga la misma duración que lo señalado en el apartado 1. El apartado 4 se modifica en el sentido de no aplicar los plazos previstos en los apar-

tados 1 y 3 a las obligaciones de restitución de las cosas, reposición a su estado anterior o indemnización, las cuales se regirán por las normas vigentes.

La enmienda número 241 se refiere al artículo 118, al que presentamos también un texto alternativo, pero que por ser muy extenso sólo voy a explicar su filosofía. En vez del listado de infracciones que aparece en la ley, que es numeroso pero que no puede nunca presentar toda la casuística de infracciones, nosotros proponemos otros caminos distintos; es decir, queremos insistir más en las fórmulas generales que en determinaciones concretas, ya que es imposible que aparezcan en la ley todos los casos.

El artículo 119.3 lo queremos cambiar mediante la enmienda número 242, siendo ésta una enmienda de mejora técnica. Nosotros propugnamos medidas cautelares destinadas a salvaguardar la actividad portuaria, la seguridad marítima, ordenación del tráfico marítimo y prevención de la contaminación, y decimos taxativamente que «La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa».

La enmienda número 243 se refiere al artículo 119.4. Con ella pretendemos que se suprima el número 4 del artículo 119 por coherencia con la enmienda que acabo de defender, la número 242, al número 3 del artículo 119.

La enmienda número 244 se refiere al artículo 119.5 y es coherente con la enmienda número 241, al artículo 118. Todas ellas inciden en el régimen sancionador.

Muchas gracias, señor Presidente; muchas gracias, señorías.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Aspuru.

Voto particular número 1 del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, correspondiente a las enmiendas números 509 a 522, ambas inclusive.

El Senador Beguer tiene la palabra.

El señor BEGUER OLIVERES: Gracias, señor Presidente.

Nuestras enmiendas 509, 521 y 522 se refieren a la detención y retención de buques. Dichas enmiendas señalan la necesidad de que existan diligencias judiciales para la detención y retención del buque.

La enmienda número 522 excluye a la Dirección General de la Marina Mercante como órgano competente para valorar la sustitución de la retención por un aval o garantía. Creemos que todo ello debe realizarse a través de trámites judiciales.

En esta misma línea, la enmienda número 511 elimina el apresamiento como potestad que pueda realizarse, ya que creemos que para ello debería existir una situación previa de beligerancia. En consecuencia, entendemos que el apresamiento de los buques no debe poder realizarse.

La enmienda número 516 es coherente con la enmienda número 509, dentro de esta línea a la que nos estamos refiriendo.

La enmienda número 514 elimina al consignatario como responsable solidario de unas infracciones en las que no participa. Pensamos que de ninguna forma el consignatario de buques puede ser responsable solidario de unas infracciones en las que no interviene de forma activa.

El resto de enmiendas correspondientes a este Título IV están en la línea competencial. Así, por ejemplo, la enmienda número 510, al artículo 111, propone la siguiente redacción: «... la Administración Pública competente...», que es la que podrá impedir, restringir o condicionar la navegación.

El artículo 115, apartado 1, letra f) señala: «La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que corresponda a la Autoridad Portuaria o Marítima.» Nuestra enmienda número 512 propone, sin embargo, la siguiente redacción: «La obstrucción al ejercicio... /... que correspondan a las autoridades competentes», no a la Autoridad Portuaria o Marítima.

Asimismo, el artículo 115, apartado 1, letra g) se refiere a la Autoridad Portuaria. Sin embargo, la enmienda número 513 propone «las autoridades competentes».

En esta misma línea está la enmienda número 517. El proyecto otorga las competencias exclusivas a la Administración Central. Nosotros adicionamos un nuevo apartado f) que diría: «A los órganos competentes de las comunidades autónomas en el ejercicio de las competencias en materia de Protección Civil y salvamento marítimo.» Se señala la capacidad para la imposición de sanciones.

Igualmente, en coherencia con enmiendas anteriores, presentamos la enmienda número 518 porque pensamos que la evaluación habrán de realizarla las autoridades competentes, no tiene por qué hacerlo exclusivamente la Autoridad Portuaria o la Autoridad Marítima.

En esta misma línea, la enmienda número 519, al apartado 1 del artículo 125, pretende añadir «o de las comunidades autónomas», es decir, no sólo la Autoridad Portuaria o Marítima.

Finalmente, la enmienda número 520, al artículo 126, apartado 2 —que se refiere a la garantía del cobro de las multas e indemnizaciones—, señala que no serán sólo las Autoridades Portuarias y las Marítimas, sino que podrán ser también las autoridades competentes las que podrán garantizar ese cobro.

En definitiva, todas estas enmiendas que acabo de detallar tratan de señalar que existen unas competencias, que, a nuestro juicio, deben quedar perfectamente aclaradas y, consecuentemente, delimitadas.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Beguer.

Voto particular número 1 del Grupo Parlamentario Popular, correspondiente a las enmiendas números 385 a 394, ambas inclusive.

Tiene la palabra el Senador Liso.

El señor LISO MARIN: Gracias, señor Presidente.

Siguiendo el orden correlativo, voy a comenzar con la enmienda número 385, al artículo 109, último párrafo, que se refiere a la protección en la navegación libre. Creemos que, dentro de las enormes competencias que se le atribuyen al Capitán Marítimo, no debe entrar la capacidad máxima de la detención de un buque. Nos parece una discrecionalidad y esa competencia debería contemplarse como en la enmienda que nosotros proponemos, en el siguiente sentido: «El Capitán Marítimo, previa autorización judicial, podrá imponer la detención.» Creemos que es de sentido común no darle esa discrecionalidad al Capitán Marítimo porque, repito, tiene ya muchas competencias contempladas en los distintos artículos del proyecto y tal vez ésta fuera un exceso, fuera perjudicial, para el desarrollo normal y podría llegar a una discrecionalidad excesiva.

La enmienda número 386, al artículo 113, es de mejora técnica. Ahora mismo se me plantea la duda de si no está contemplada en una transaccional; no obstante, la dejo pendiente y en su momento se podrá determinar.

La enmienda número 387, al artículo 114.1, propone unas modificaciones a los apartados a), b), c), h) y j). También es cierto que aquí hubo una enmienda transaccional, pero incompleta, porque sólo llegaba a contemplar uno de los apartados, el h) que se refiere a incluir por negligencia o dolo, que es algo que no se establece ni en el proyecto ni en el dictamen de la Comisión, y seguimos considerando que los puntos a), b), c) y j), se deben eliminar o suprimir, sobre todo este último, el j), porque muchas de las infracciones ya están contempladas en el conjunto del proyecto y concretamente en este Título, y porque después de hacer una enumeración exhaustiva de todas las circunstancias que pueden ser objeto de sanción, o de retención, incluso, se termina apurando ya todas las situaciones y para cualquier olvido que haya podido tener el legislador, se deja a la discrecionalidad después, o bien del Capitán Marítimo o de las Autoridades correspondientes, tal como está contemplado en el Proyecto, que dice: «Cualquier otra actuación u omisión que cause daños o menoscabo a los bienes del dominio público portuario, o a su uso o explotación.»

Es un texto muy ambiguo, discrecional, y que da facultades para que en cualquier momento la Administración correspondiente o el órgano competente pueda hacer, prácticamente, lo que le dé la gana. Creemos, pues, que eso habría que eliminarlo y suprimirlo.

Respecto a la enmienda 388, creemos que hay una contradicción en el proyecto; nosotros lo hacemos ver. Se refiere al artículo 144.3, infracciones contra la seguridad marítima. Trata de las infracciones calificadas como leves y la letra a), que es la que proponemos que se suprima, contempla como tales «las acciones de las personas embarcadas que, en estado de ebriedad o bajo influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, pongan en peligro la seguridad del buque». Si ponen en peligro la seguridad del

buque, esto está contemplado como una infracción grave, y está en el propio artículo 115 reflejado en su primer párrafo.

Por tanto, creemos que hay una contradicción, y si realmente pone en peligro la seguridad del buque, no deberá ser una infracción leve, sino que tendrá que tener la calificación que le corresponde en el artículo 115.

En la enmienda 389, al artículo 115.2, volvemos a encontrarnos en su letra m) con el clásico cajón donde se introduce todo lo que se haya podido olvidar para poder sancionar o corregir cualquier infracción. Y así en este apartado 2, m) se establece concretamente: «Las acciones u omisiones, no comprendidas en los apartados anteriores, que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.» Esto da tal discrecionalidad, que creemos que, por respeto al principio de legalidad, merecería la pena eliminarlo.

En la enmienda 390, que se refiere al artículo 116.2, estamos en la misma situación; la letra l), vuelve prácticamente a redactarse de la misma manera. O sea, que se le quiere dar unas posibilidades a quienes en su momento puedan calificar si ha habido o no ha habido infracción en las actuaciones que se lleven a cabo, que nos parecen de tal exceso que atentan de una manera directísima a ese respeto que he dicho, al principio de legalidad. La redacción es exactamente la misma que la anterior que citaba: «Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores, que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.» O sea, es de una vaguedad y una discrecionalidad inaceptables.

La enmienda 391 corresponde al artículo 116.3. La enmienda hablaba de la letra i), pero después de las introducciones que se hicieron en los trámites correspondientes en Ponencia y Comisión, ahora corresponde a la letra j). El texto del proyecto contempla el incumplimiento de las obligaciones de servicio público, y en la forma en que está redactado creemos que sigue atentando a ese principio de legalidad, y en consecuencia, proponemos su supresión.

La enmienda número 392, al artículo 119.4, es de supresión porque consideramos que lo que se contempla en el proyecto, respecto a la iniciación de los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos, creo que está previsto ya, clara y concretamente, en los artículos 109 y 110 de la Ley de Procedimiento Administrativo. Nos parece una anomalía el que esté contemplado precisamente en este proyecto de ley, cuando ya en la Ley de Procedimiento Administrativo es de obligado cumplimiento.

En la enmienda 393, al artículo 120.6, hacemos hincapié y volvemos a incidir en la necesidad precisamente de la previa autorización judicial. Y ello en coherencia con otras enmiendas defendidas, porque creemos que se debe de tener en cuenta la seguridad jurídica; no busquemos la eficacia a costa de cualquier cosa, o con una inseguridad que tenga repercusiones de ma-

yor gravedad. Insistimos en que se añada la expresión: «siempre y cuando exista previa autorización judicial.»

En cuanto a la enmienda 394, ya tuvimos ocasión, señor Cercós, de comentar; esto puede parecer anecdótico, pero si hemos hecho tantas correcciones gramaticales y ortográficas al texto, lo que ha supuesto cientos de enmiendas a este respecto, creo que deberíamos también tener en cuenta esto. Esta enmienda se refiere al artículo 123.2 donde habla de índice de precios «al consumo». Parece que lo correcto, según nuestras informaciones al respecto, es que se diga «índice de precios de consumo», no «al consumo» y desde luego, por pura deducción parece mucho más natural, mucho más lógico, que sean los precios «de» consumo y no «al» consumo.

Ahí es donde terminan ya las enmiendas de nuestro Grupo a este Título.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

Interrumpimos en estos momentos el debate en el turno en contra y pasamos, a continuación, a la votación de los Títulos II y III.

En primer lugar, procedemos a la votación de las enmiendas al Título II, artículos 53 a 73.

Voto particular número 5, del Senador García Contreras, Senadora Vilallonga Elviro, Senador Mesa Noda y Senador Cuevas González, correspondiente a las enmiendas 25 a 32, inclusive.

Ha llegado a la mesa petición de votación separada en tres bloques, por parte del Grupo Popular y del Grupo de Convergència i Unió.

En primer lugar, votamos las enmiendas 25 y 28.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 203; a favor, 88; en contra, 115.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas 26 y 27.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 202; a favor, 6; en contra, 115; abstenciones, 81.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas 29, 30, 31 y 32.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 201; a favor, ocho; en contra, 182; abstenciones, 11.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Voto particular número 6, del Senador Dorrego González, correspondiente a sus enmiendas 139 a 148, quedando excluidas, porque han decaído durante el debate las números 144 y 148, que han sido retiradas por el enmendante.

Se votarán ahora en un bloque las enmiendas 139, 142 y 145 conjuntamente.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 196; a favor, 18; en contra 112; abstenciones, 66.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

En otro bloque votamos las enmiendas 140, 141, 143, 146 y 147.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 201; a favor, 86; en contra, 115.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Voto particular número 8, del Senador Barbazano González, correspondiente a su enmienda 268.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 202; a favor, 86; en contra, 115; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Queda rechazada.

Voto particular número 3, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, correspondiente a sus enmiendas 234, 235, 236 y 237.

Se propone su votación en dos bloques separados.

En primer lugar, votamos las enmiendas 234 y 236.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 200; a favor, 18; en contra, 113; abstenciones, 69.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Vamos a votar a continuación las enmiendas 235 y 237.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 200; a favor, 86; en contra, 113; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Voto particular número 1, del Grupo Parlamentario

de Convergència i Unió, correspondiente a las enmiendas 466, 467, 468, 469, 470 y 471.

Se propone votarlas conjuntamente.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 200; a favor, 87; en contra, 113; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Voto particular número 4, del Grupo Parlamentario Popular, correspondiente a las enmiendas 357, 358, 359 y 360. *(El Senador Mesa Noda pide la palabra.)*

El Senador Mesa tiene la palabra.

El Senador MESA NODA: Señor Presidente, le ruego que vote las enmiendas 357 y 359 separadamente. El resto en un segundo bloque.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Por tanto, en un primer bloque votamos conjuntamente las enmiendas 357 y 359.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos 198; a favor, 84; en contra, 111; abstenciones, tres.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

En el otro bloque, las enmiendas 358 y 360, que se someten a votación.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 195; a favor, 84; en contra, 110; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Pasamos a continuación a la votación del artículo del Título II del texto del Dictamen.

Se ha presentado una enmienda transaccional al artículo 58.3, que dice: «Falta el segundo párrafo del artículo 58.1.». Añadid, por tanto, tras este párrafo 3 el siguiente párrafo. «El plazo de vencimiento determinará en el Título correspondiente y no podrá exceder de tres años, salvo en los casos en que esta Ley establezca uno mayor. No podrá ser objeto de prórroga en ningún caso.»

Por tanto, se vota a continuación la enmienda correspondiente al artículo 58.3 en los términos en que se ha dado lectura.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 198; a favor, 123; en contra; cinco; abstenciones, 70.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Queda aprobada esta modificación.

A continuación votamos el texto del articulado del Título II del texto del Dictamen. *(El Senador Martínez Randulfe pide la palabra.)*

El senador Martínez Randulfe, tiene la palabra.

El señor MARTINEZ RANDULFE: Teníamos pedida votación separada. Habíamos presentado a la Presidencia un papel en el que se pedían tres bloques.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Un momento, señoría, que constaba en la Presidencia, pero no había sido objeto de mi visión.

El señor MARTINEZ RANDULFE: Gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Vamos a votar en tres bloques, a propuesta del Grupo Parlamentario Popular. Artículos 53 a 62 inclusive, y 64, 66, 67 y 72.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 199; a favor, 111; en contra, 14; abstenciones, 74.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan aprobados.

Artículos 68, 70, 71 y 73.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 199; a favor, 114; en contra, 85.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan aprobados.

Artículos 63, 65 y 69, del tercer bloque.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 197; a favor, 177; en contra, 12; abstenciones, ocho.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Queda aprobado el texto del Dictamen del Título II con la incorporación anteriormente indicada.

Pasamos a continuación a la votación del Título III, artículos 74 al 105.

Voto particular número 5, del senador García Contreras, Senadora Vilallonga Elviro y Senadores Mesa Noda y Cuevas González, correspondiente a las enmiendas números 33 a 40, ambas inclusive.

Se propone la votación de dos bloques de enmiendas para votar conjuntamente y por separado.

Enmiendas 33, 36, 38, 39 y 40. ¿Está correcto? ¿La número 33 va incluida en este bloque, señor Martínez Randulfe? *(Asentimiento.)*

Se inicia la votación de las enmiendas indicadas. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 198; a favor, seis; en contra, 112; abstenciones, 80.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

A continuación votamos conjuntamente las enmiendas 34, 35 y 37.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 195; a favor, 18; en contra, 174; abstenciones, tres.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Voto particular número 6 del Senador Dorrego González, correspondiente a sus enmiendas números 149 a la 159, excluyendo la 156 que ha sido retirada en el debate durante el Pleno.

¿Hay alguna petición de separación? (Pausa.)

El señor Martínez Randulfe tiene la palabra.

El señor MARTINEZ RANDULFE: Creo que falta por votar el voto particular número 5 del Senador Contreras.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Senador Martínez Randulfe, se ha votado ya.

¿Pueden votarse conjuntamente todas las enmiendas, a excepción de la número 156 del Senador Dorrego González que fuera retirada en el Pleno? (Pausa.)

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 190; a favor, 87; en contra, 102; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Votamos, a continuación, las enmiendas del Senador Dorrego González, números 160 a la 174, ambas inclusive, que anteriormente no las hemos votado en el mismo bloque.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 196; a favor, 85; en contra, 109; abstenciones, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas. Voto particular número 8, del Senador Barbuzano González, correspondiente a las enmiendas 263, 264, 275, 279, 280, 281, 283 y 286. ¿Se puede votar conjuntamente? (Pausa.)

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 199; a favor, 86; en contra, 112; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Voto particular número 3, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, correspondiente a su enmienda 238.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 198; a favor, 85; en contra, 112; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Queda rechazada.

Voto particular número 1 del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, correspondiente a sus enmiendas números 472 a 508, habiendo sido retiradas y, por tanto, excluidas de la votación las enmiendas números 478, 479, 480, 481 y 482.

Senador Beguer, ¿la enmienda 480 fue retirada durante el debate del Pleno? Tiene su señoría la palabra.

El señor BEGUER OLIVERES: No, la enmienda número 480 no.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Por tanto, queda incluida también en la votación, a excepción de la enmienda 496 que se votará separadamente.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 196; a favor, 86; en contra, 109; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Votamos, a continuación, la enmienda número 496. Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 198; a favor, 196; en contra, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Queda aprobada.

Vamos a votar, a continuación, el voto particular número 4 del Grupo Parlamentario Popular, correspondiente a las enmiendas 361 a la 366, 369, 370, 371, 372 —la enmienda número 373 ha sido retirada—, 374 a la 384.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 194; a favor, 81; en contra, 111; abstenciones, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan rechazadas.

Votamos, a continuación, la enmienda número 367. Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 199; votos a favor, 194; en contra, cuatro; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Queda aprobada.

Vamos a votar, a continuación, la enmienda número 368 que da origen a una modificación del artículo 79.2.

Los portavoces de los Grupos parlamentarios abajo firmantes, al amparo de lo previsto en el artículo 128 del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente enmienda transaccional al proyecto de Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, al artículo 79, párrafo segundo, del número 2, en su parte final, a la enmienda número 368 del Grupo Parlamentario Popular, «... de la Ley 19/1989, de 25 de julio: El acreedor podrá exigir previamente a la exportación que la empresa naviera preste garantías suficientes ejecutables sobre bienes o derechos en territorio español, o que el naviero consigne el importe de la deuda en la forma prevista en los artículos 1.176 a 1.181 del Código Civil. A tal efecto la Dirección General de la Marina Mercante notificará a los acreedores con derechos inscritos la existencia del expediente de baja en el Registro de buques para que puedan ejercitar el derecho que este artículo le reconoce.»

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 198; a favor, 193; en contra, tres; abstenciones, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Queda aprobada.

Pasamos a la votación del articulado del Título III, del artículo 74 al 105.

Antes de proceder a la votación del articulado en bloques, vamos a realizar la votación de las correspondientes transaccionales, al artículo 86,6 añadir la palabra y) entre salvamento y remolque; y eliminar la expresión hallazgo y extracciones en la segunda y tercera línea. En consecuencia, debe decir: Los de auxilio, salvamento y remolques, hallazgos y extracciones marítimas, salvo los de material militar. ¿Se puede aprobar por asentimiento? *(Pausa.)* Se aprueba.

En el artículo 105, siempre que aparezca la palabra «tasa», ponerla en plural. ¿Se puede aprobar por asentimiento? *(Pausa.)* Queda aprobada.

Al artículo 105.1, en la sexta línea, donde dice: «... certificaciones de cumplimiento...» debe decir: «... certificaciones que acrediten el cumplimiento...». ¿Se puede aprobar por asentimiento? *(Pausa.)* Así se aprueba.

A continuación, pasamos a la votación del articula-

do con las incorporaciones que se acaban de aprobar. En primer lugar, artículos 74, 78, 80, 87, 102 y 104.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 199; a favor, 111; en contra, 80; abstenciones, ocho.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan aprobados.

Artículo 79.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 199; a favor, 180; en contra, 10; abstenciones, nueve.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Queda aprobado.

Artículos 75, 76, 88 a 101, 103 y 105.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 199; a favor, 112; en contra, 19; abstenciones, 68.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Quedan aprobados.

Se suspende la sesión hasta las cuatro y media de la tarde.

*Eran las catorce horas y veinticinco minutos.*

*Se reanuda la sesión a las dieciséis horas y treinta y cinco minutos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Se reanuda la sesión.

En turno en contra tiene la palabra el Senador Cercós.

El señor CERCOS PEREZ: Gracias, señor Presidente.

Quiero informar de que en este Título que estamos debatiendo el Grupo Parlamentario Socialista acepta las enmiendas números 176 y 187 defendidas por el Senador Dorrego. También acepta hacer una transacción, según se ha informado, referida a las enmiendas números 386 y 387, del Grupo Popular, a los artículos 113.1 y 114.1.

Empezaré mi intervención refiriéndome al tema que, en mi opinión, ha suscitado más comentarios por parte de sus señorías en el conjunto de enmiendas que hemos tratado. Entre ellas está la enmienda número 109, las números 385 y 393 del Grupo Popular y la número 511, de Convergència i Unió y que hace referencia al término «apresar» que, al fin y al cabo, es una retención.

Pues bien, señorías, el Senador Liso decía que era de sentido común que se pidiera el procedimiento judicial,

pero este Senador dice que el sentido común no es el más común de los sentidos, esa frase tan conocida, pero en este caso, Senador Liso y Senadores que han defendido este tema, probablemente sea así. En esa obviedad del sentido común y común sentido, que se puede aplicar como centro de gravedad a cualquiera de las dos partes interlocutoras, voy a tratar de razonar con mis argumentaciones el rechazo de las enmiendas.

La primera de ellas se basa en que la retención de buques que se plantea aquí, señorías, es un elemento que está referido a dos cosas concretas; es un complemento de una sanción económica que se establece concretamente en el artículo 120.6 para el caso de infracciones muy graves —lo pueden ver sus señorías en el proyecto— y, por otra parte, también es una medida que en ese caso se tipifica como faltas muy graves, pero también es una medida cautelar a fin de asegurar las obligaciones de reparación de los daños causados por contaminación del medio marítimo, que es lo que se está exigiendo en el artículo 128. Pues bien, se trata de una facultad, auténticamente excepcional y limitada —quiero declararlo aquí y así se ve en la propia ley—, ya que esta norma solamente se prevé en la ley en el caso de esas infracciones muy graves referidas al uso o a la actividad portuaria, a la seguridad marítima, a la contaminación del mar y a una serie de daños o perturbaciones muy graves causadas en el medio marino.

La finalidad que se persigue es la protección de unos intereses o bienes jurídicos: la seguridad marítima y el medio ambiente que, en opinión de este Senador y del Grupo que le respalda, son unos bienes jurídicos superiores que están por encima de los propios intereses privados o de explotación de un buque determinado. Así se ha entendido el tema internacionalmente, señorías, a pesar de que se reconoce que la retención de un barco, supone un problema de carácter laboral y unos daños y perjuicios económicos para una actividad comercial o económica de transporte.

Hay varios convenios y legislaciones de otros países que así lo contemplan: la legislación de Estados Unidos, la de Japón, Noruega, Italia y Francia, y representantes suyos —tengo aquí testimonios de discursos que se han pronunciado en reuniones internacionales sobre el derecho marítimo internacional— así lo han defendido reiteradamente. Hay cinco convenios internacionales que también hacen referencia a ese mismo tema apoyando la retención, apoyando que se impida la salida del barco al mar dado que la intervención y el procedimiento judicial convertirían automáticamente en humo el procedimiento de retención. No habría retención posible si se espera a un trámite de naturaleza judicial.

Como decía, hay cinco convenios internacionales que respaldan la retención en casos singulares —como los que se contemplan en el proyecto—, que son los siguientes: el Convenio de Jamaica, del año 1982, que introduce el concepto y el término de apresamiento; el

Convenio Internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar, hecho en Londres el 1.º de noviembre de 1974, en su regla 19; el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, hecho en Londres el 2 de noviembre de 1978, en su artículo 5.2; el Convenio Internacional de líneas de carga, hecho en Londres el 5 de abril de 1976, en su artículo 21.2, y el Convenio Internacional de formación, titulación y guardia para la gente del mar, de 7 de abril de 1978, en su artículo 10.3.

Además, ésta es una medida que se ejerce y, como ejemplo, les puedo dejar a sus señorías una fotocopia del Lloyd's International, de Estados Unidos, que indica que la autoridad marítima ha retenido un barco por unos problemas derivados de la formación, titulación y guardia para la gente del mar; ni siquiera se ha debido a un problema de contaminación o de medio ambiente sino, insisto, exclusivamente a una cuestión de formación del personal que va a bordo, que afecta a la seguridad marítima. Por ese motivo, como digo, hace cuatro o cinco días se ha retenido un barco en Estados Unidos.

Por tanto, las retenciones son normales; además, no hay procedimiento alternativo —dada la naturaleza de los procedimientos judiciales en todos los países— para poder garantizar la eficacia, es decir que el barco no salga de puerto y que no se puedan ocasionar daños con su consiguiente subsanación, y aun reconociendo las circunstancias extraordinarias en que esto se puede producir, de lo que quedará constancia en el «Diario de Sesiones», esa medida se puede aplicar. Además, existe una cautela: para todas las actuaciones de la Administración que sean incorrectas está el artículo 106 de la Constitución, que en su apartado 1 establece una tutela de todos los tribunales ante las actuaciones irregulares de la Administración en los diferentes procedimientos. Por tanto, existe una cautela, y si hay una retención que se considera incorrecta, hay una base nada menos que constitucional, para exigir esa acción contra el comportamiento de la Administración.

Por otra parte, hay una enmienda al artículo 106.1, defendida por el Senador Mesa, del Grupo Mixto, y otra del Senador Dorrego, la número 175, que coincide con la que acabo de citar. En ambas se solicita que haya un reglamento general de policía y servicios. Pero conociendo la realidad portuaria, esto es impensable. La realidad portuaria de puertos como el de Valencia, el del Ferrol, o el de Bilbao, no tienen absolutamente nada que ver entre sí. Lo que puede haber es un tronco común, pero la enmienda no establece su petición, sino que se explica en la argumentación. Lo que se propone es que haya un reglamento general, pero eso es imposible, por la propia variedad de la actividad portuaria.

Pero quiero dejar constancia de que desde nuestro Grupo no se excluye la posibilidad de que, al hilo de lo que es la propia actividad portuaria, se vayan identificando los contenidos troncales de un reglamento de

vigilancia y policía portuaria, y que en algún momento determinado dichos contenidos troncales los haga suyos el propio Ente Puertos del Estado. En ese caso, adelante. Como digo, desde aquí dejamos constancia de ello, pero insisto en que no podemos modificar el artículo, en el sentido de que se haga un solo reglamento para todos.

En cuanto a la enmienda referente al artículo 109, que propone una redacción alternativa, créame, Senador Dorrego, la ha leído varias veces, y la sustitución de la «y» por la «o», y así como la de la frase «hasta que se restablezca...» por «para restablecer», no creemos que aporte ventajas significativas. Cuando ha ocurrido así, hemos aceptado la enmienda correspondiente, pero entendemos que en este caso no pasa lo mismo.

Con respecto a la enmienda número 510, del Grupo de Convergència i Unió, propone que las comunidades autónomas participen en la prevención de la ilicitud y los comportamientos desviados o tráficos prohibidos, lo que no podemos entender. La competencia de tráfico y de navegación marítima como tal, corresponde al Ministerio de Obras Públicas, al Gobierno, tal vez a la Marina Mercante, y no vemos cómo la comunidad autónoma puede tener una competencia particular.

Volviendo al Senador Dorrego, propone una modificación con su enmienda número 179, al artículo 114.1, que consiste en una refundición. Nosotros estamos en línea con la doctrina del Tribunal Constitucional, en la que se ha afianzado el principio de tipicidad, ya que pide que en todas las potestades o regímenes sancionadores se vaya a la concreción. En ese sentido, la refundición de los apartados a) y b) que propone su señoría es contraria a las precisiones que se tratan de recoger en dichos apartados. Su esfuerzo de síntesis es reconocido por este Senador, pero entendemos que la precisión que implica el mantenimiento de estos apartados es más importante para el proyecto de ley que estamos debatiendo. En el mismo sentido, valga la referencia para las enmiendas números 181 y 183.

En cuanto a la enmienda número 178, creo que hay una diferencia de matización. Su señoría pretende suprimir en el artículo 114 el inciso que señala: «... que no teniendo la consideración de infracción grave o muy grave...» Realmente, si se contemplan los artículos 115 y 116 verá que la tipificación como grave o muy grave se puede referir a un mismo hecho o situación, según las circunstancias que concurren, etcétera. Por tanto, es bueno que la categoría mínima de las faltas, que es la leve, se pueda tener como referencia a las otras dos, que se tipifican claramente.

En cuanto a la enmienda número 387 del Grupo Popular, se ha aceptado una enmienda transaccional, y creemos que con esto se cubre por nuestra parte los otros apartados. Pensamos que el principio de legalidad que se ha defendido desde esta tribuna por el Senador Liso está cubierto en lo referente a las acciones u omisiones de incumplimiento de las disposiciones establecidas en el Reglamento de servicio y policía del

puerto, así como aquéllas que se correspondan con decisiones de la autoridad, o normas que ponga en marcha la autoridad portuaria. Creemos, pues, que la redacción es correcta.

Sin embargo, señorías, al proponer supresiones de otros apartados, como el a) y el j), parecería que para que fueran sancionables todos los supuestos de peligro habría que incluirlos en los reglamentos, y que si no aparecen incluidos expresamente, no tienen por qué serlo, lo cual podría llevar a una ambigüedad, por lo que creemos que es importante la adición del apartado h).

La enmienda 180 del Senador Dorrego solicita la supresión de las referencias a las actividades que se ejercen en el puerto, lo que no podemos aceptar, porque puede originar problemas graves ya que, realmente, se reduce el ámbito de la sanción, aunque no haya sido el propósito de la enmienda del Senador Dorrego.

Por otra parte, y en relación con la enmienda número 42 del Senador Mesa, hay un grupo de enmiendas que tratan de las drogas, como la que acabo de citar, y la 388, del Grupo Popular. En este sentido, hay una propuesta de redacciones recogidas en enmiendas socialistas y creemos que con ellas se resuelve tanto el problema planteado por el Senador Mesa, como el del Senador Liso, al defender la enmienda de su Grupo.

No es que se considere la misma falta como leve, grave, o muy grave; si su señoría lee despacio el texto, verá que las leves son faltas por consumo de droga o productos psicotrópicos, etcétera, de pasajeros; se considera que si son tripulantes y prácticos, la falta es grave, y si es el capitán del barco, o el patrón, es muy grave. No se refiere, pues, a la misma situación, tratada en idénticas circunstancias, con tres calificaciones desde el punto de vista de la gravedad de la falta, sino que se trata de un mismo tipo de falta con tres niveles de gravedad diferentes, según quién cometa la infracción, ya sean los pasajeros, los tripulantes, o las autoridades del barco. Entendemos que esta es una calificación correcta para tratar el grave problema de las alteraciones de la estabilidad psíquica y emocional de las personas que son responsables de la tripulación del barco, en cualquier momento.

La enmienda 312 de Convergència i Unió, al artículo 115, apartado 1, letra f), dan entrada a las autoridades competentes en lo que se dice que es el Gobierno. Señorías, Senador Beguer, lo que se está regulando en esta Ley es toda responsabilidad sancionadora del Gobierno. No entendemos que haya que dar entrada a otros campos de aplicación en los que las Comunidades autónomas sean las competentes en la responsabilidad sancionadora. Aquí, lo que se está contemplando son las situaciones de sanción que derivan de todo un texto articulado; los posibles comportamientos irregulares o ilegales; unas situaciones sancionables o que realmente se incurra en posibles infracciones de la legalidad establecida en la propia ley. Y, en ese sentido, señoría, corresponde a la Administración del Estado, en el ámbito, precisamente, de la Marina Mercante, el

hacer frente a todo ese tema, porque verá su señoría que el artículo 115 en su apartado 1 dice: «Infracciones relativas al uso de puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él», y en la letra f) de dicho apartado dice: «La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima». En este caso, es portuaria la policía y deben ser las funciones referidas a la policía que está presente en el puerto decidida por la autoridad portuaria, pero a ningún otro tipo de policías que en sus respectivos campos de competencia tendrán también sus formas de sancionar los comportamientos irregulares.

En este sentido van dirigidas las enmiendas 512, 513 y 43, defendida por el Senador Mesa. Esta última se refiere al artículo 115, apartado 2, letra d), el cual hace referencia, otra vez, a las sustancias psicotrópicas; a ello me he referido anteriormente, por lo que creemos que es una explicación suficiente.

Tendría interés en adelantar la enmienda 240 al artículo 117 del Grupo Parlamentario Nacionalista Vasco; una de las enmiendas que ha defendido el Senador Aspuru con más énfasis en esta Tribuna. Tiene cuatro puntos alternativos y le pido que los analice. En el primero de ellos, se sustituyen por cuatro y dos años respectivamente los plazos de cinco y tres años que para la prescripción de las infracciones está estableciendo la propia Ley. Su señoría no ha aportado ningún razonamiento a su petición de que sean cuatro y dos años. En la Ley hemos puesto cinco y tres años, siendo respetuosos con toda la Jurisprudencia del Tribunal Supremo, que ha dejado libertad para fijar los plazos de prescripción que se estime oportuno en cada una de las legislaciones. Hay dos Sentencias, la de 8 de octubre de 1959 y la de 9 de marzo de 1972, en las que se tocan, precisamente, estos puntos, señoría. Además, si miramos leyes que han venido al Parlamento últimamente, señoría, hay tratamientos diferentes. Por ejemplo, la Ley de Carreteras unifica el plazo de prescripción de las muy graves y graves en cuatro años; en cambio, la Ley de Costas, establece ese mismo plazo para las graves, pero pone un año para las leves. Nosotros, señoría, tenemos también un argumento: el Código Penal —que está en tramitación en el Parlamento— establece la prescripción de las faltas muy graves coincidiendo con el proyecto en el plazo de prescripción de las menos graves. Las muy graves nuestras coinciden con las menos graves del Código Penal que está en tramitación en el Parlamento. *(El señor Vicepresidente, Bayona Aznar, ocupa la Presidencia.)*

La segunda enmienda está referida al punto 3. Habla de la prescripción de las sanciones. Señoría, creemos que esta enmienda está fuera de lugar, porque las sanciones están tratadas en el artículo 120, concretamente, en el apartado 12. Por tanto, señoría, no podemos mezclar —cuando realmente estamos aquí hablando de la prescripción de las sanciones— prescripción de infracciones con prescripción de sanciones.

Las sanciones están tratadas en el artículo 120, apartado 12.

En el punto 4 de la enmienda 240 al artículo 117, su señoría, modifica unos límites temporales a la exigencia de la obligación de restituir las cosas y de reponerlas al estado anterior, diciendo que el argumento sería mediante la aplicación de las normas que regulen la prescripción o caducidad de las acciones correspondientes. A este respecto, Senador Aspuru, lo que le quiero decir es que la Ley de Costas en el artículo 92 —y esta contestación vale para algún otro Senador— dice muy claro que el plazo de prescripción de las infracciones será de cuatro años para las graves y un año para las leves a partir de su total consumación. No obstante, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior, cualquiera que sea el tiempo transcurrido. Por tanto, tratar de modificar, establecer plazos o desviarlo, como propone en la enmienda su señoría —lo dice la enmienda y lo podemos leer— no es correcto de acuerdo con la Ley de Costas. Es decir, la enmienda propone una limitación a esa posibilidad de que sea indefinido el plazo de prescripción.

En este mismo sentido, hay otra enmienda del Grupo Popular, creo que la 389, al artículo 115, apartado 2, con la que tampoco estamos de acuerdo, señorías, porque creemos que la limitación hay que hacerla con concreción en todo lo que se refiera a conductas y comportamientos que estén transgrediendo lo que está establecido en la Ley. Esto es una exigencia que lo que hace es verificar el principio de legalidad que está establecido, que rige en todas las normas jurídicas y que está respaldado por el Tribunal Constitucional.

La enmienda 44 del Senador Mesa está formulada en coherencia con las enmiendas 42 y 43. Ya le he respondido en su momento oportuno sobre el estado de la tripulación y pasajeros, por consumo de drogas, etcétera.

La enmienda 45, también defendida por el Senador Mesa, al artículo 116.2.k) pretende sustituir el texto por otro del siguiente tenor: «La no prestación de auxilio a las personas en peligro en la mar por parte del Capitán de un buque civil.» El artículo 116.2.k) dice: «Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que suponga la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.» Entendemos que lo que está expresado en nuestro texto recoge la denegación de auxilio a las personas o buques por referencia a la tutela de la seguridad de la vida humana en el mar, que es lo que realmente pretendemos con el texto. Entendemos que la redacción que proponemos también lo cubre perfectamente.

La 116.2.1 está presentada por coherencia.

En cuanto a la enmienda 185, la referencia que he hecho es que no hay prescripción a la reparación de esos daños según la legislación de costas, como acabo de leer, y creo que en ese sentido está ya respondida.

La enmienda 186 pide supresión. El texto que hemos propuesto es reproducción exacta del artículo 92 de la Ley de Costas, por lo que lo vamos a dejar ahí.

La enmienda 187 del Senador Dorrego ha sido aceptada.

La enmienda número 188 propone una redacción re-fundida. Aquí mi expresión es mucho más concreta que en la anterior intervención, puesto que hace referencia a todas las situaciones de infracciones contenidas en los artículos 102, 103 y 104. Nosotros entendemos, precisamente por lo que ha dicho antes este Senador, que en los procesos de sanción es mucho más correcto y exacto. Lo pide la tipificación. Se ha generalizado el uso del principio de tipicidad en todos los textos jurídicos, lo que antes no era tan frecuente.

Esto se hace a partir de decisiones del Tribunal Constitucional relativas a que hay que concretar las situaciones. Nosotros creemos que así hay mucha más protección. Lo que se persigue no es que para cada infracción haya un sujeto responsable, pero sí que cada grupo de infracciones tenga un titular responsable. Esto es lo que está haciendo la ley; si no, la lista sería exhaustiva. Pensamos que estas especificaciones aclaran y concretan suficientemente el campo de estas infracciones.

La enmienda número 189 queda respondida con estos argumentos.

La enmienda número 241 al artículo 118, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, es de modificación. La argumentación es parecida a la que acabo de exponer. La enmienda trata de suprimir la diferencia que establece el proyecto entre supuestos de infracciones, según se refieran a usos o actividades portuarias o marítimas. Nosotros creemos que la tipificación tiene que distinguir entre las actividades marítimas y las portuarias. Sus señorías no distinguen entre unas y otras en la enmienda.

También sustituyen, por una fórmula genérica, en nuestra opinión, la concreta determinación de responsables que el proyecto detalla. Nosotros entramos en una concreción por exigencia del Tribunal Constitucional. Además, sus señorías excluyen la responsabilidad por hechos de otros, rechazando las cláusulas de solidaridad y subsidiaridad. Sus señorías las rechazan y nosotros, en cambio, las aceptamos. Creemos que lo que recoge el proyecto, todas las situaciones que describe y las circunstancias caracterizan las diferentes materias que se dan dentro de la actividad portuaria y del tráfico marítimo. Recogemos fórmulas concretas de responsabilidad, que también se encuentran en la Ley de Costas y, por ejemplo, en la Ley de Disciplina Urbanística. Sus señorías pueden comprobarlo.

La solidaridad y la subsidiariedad ha sido un principio a seguir en toda la ley. Por ejemplo, con respecto a los consignatarios he dicho que con las deudas de las autoridades portuarias son solidarios el naviero y el propietario del buque. Esto es un ejercicio del principio de solidaridad y sus señorías lo hacen desaparecer con la redacción que proponen. Por tanto, rechazamos la enmienda 241.

La enmienda número 514, de Convergència i Unió, al artículo 118 propone eliminar la referencia al con-

signatario de buques. La regulación del texto, que ha sido muy transaccionada o transada, en el Congreso —valga la expresión— ha sido muy clara. Nadie obliga al consignatario a asumir la responsabilidad y nadie le impide que utilice los mecanismos mercantiles que quiera para asegurar su responsabilidad frente al naviero y al propietario del barco. Pero no lo va a hacer la Administración. Esta no puede exigir, por ejemplo, a un naviero que esté en Corea o en Sudáfrica el reconocimiento y el pago de esas deudas. El consignatario que está presente en la actividad portuaria día a día, porque tiene su establecimiento profesional abierto en el puerto, es quien responde ante la autoridad portuaria, es sobre quien puede repercutir y es quien está autorizado por la ley para, si no tiene garantías del naviero, revocar y decir ante las autoridades portuarias que no acepta ni asume responsabilidades por las deudas de un determinado barco cuyo naviero o propietario ha quebrantado las garantías. Pero entendemos que mientras se dé la posibilidad de que el naviero o propietario del barco, respalde al consignatario, tiene que haber un responsable ante la autoridad portuaria.

La enmienda número 242, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos al artículo 119.3 es una enmienda técnica. Este Senador no lo ve así, porque el artículo 119.3, que lleva el principio «non bis in idem», dice: «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.» Además, lo mezclan con el apartado 4 de este artículo, cosa curiosísima. Por otra parte, aluden, pueden comprobarlo, al inexistente apartado c) del artículo 119. Este Senador piensa que hay algún error en la redacción de la justificación de la enmienda.

La enmienda número 392, del Grupo Popular, al artículo 119.4 es de supresión. Este artículo dice: «Asimismo, se iniciarán los procedimientos de suspensión de los efectos y anulación o resolución de los actos administrativos o contratos con los que presuntamente pudiera ampararse la actuación ilegal.» Creemos que el texto legal no prejuzga el procedimiento, sino que señala que se debe iniciar el procedimiento. Por esto rechazamos la enmienda, igual que la 315, de Convergència i Unió, que está planteada en los mismos términos.

La enmienda número 317 al artículo 123...

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Senador Cercós, hace unos minutos que se ha agotado su tiempo.

El reloj —esto lo digo no solamente para el Senador Cercós, sino para cualquier orador— está visible en la tribuna.

El señor CERCOS PEREZ: Estaba viendo éste y me faltaban tres minutos.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Muchas gracias.

¿Turno de portavoces?

Tiene la palabra el Senador Dorrego, por el Grupo Mixto.

El señor DORREGO GONZALEZ: Señor Presidente, señorías, Senador Cercós, lo que dice el Tribunal Supremo sobre la tipicidad se refiere a las sanciones y a los hechos que dan lugar a las sanciones, no a los responsables. Nosotros lo que hacemos es refundirlo. No es más que eso.

Segundo, en relación con la no prescripción de las sanciones, no nos parece que sea una buena técnica jurídica que las sanciones no prescriban nunca.

No voy a seguir y voy a procurar acabar rápidamente.

Le pido permiso en este momento al señor Presidente para dar por defendidas todas las enmiendas que me quedan al resto de la ley y anunciar, al mismo tiempo, que retiramos las enmiendas números 53, 54, 56, 57...

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Un momento, Senador Dorrego.

Estas enmiendas, ¿a qué apartado de la ley?

El señor DORREGO GONZALEZ: A la Exposición de Motivos.

También retiramos las enmiendas números 58, 59, 61, 62, 63, 64, hasta el final.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Senador Dorrego, ¿qué enmiendas quedan vivas?

El señor DORREGO GONZALEZ: Las enmiendas números 49, 50, 51, 52, 55 y 60, cuya aceptación directa o por transaccional ha sido anunciada por el Grupo mayoritario.

También quisiera retirar las enmiendas números 190 y 191, a las disposiciones adicionales.

Y con esto finalizamos nuestra intervención en este proyecto de ley que creo que en algo hemos contribuido a mejorar, pero si el Partido Socialista hubiera estado un poco más abierto a las sugerencias de la oposición, se hubiera mejorado realmente.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Dorrego.

Entiendo, por lo que ha dicho, que a partir de este momento, dadas por defendidas el esto de sus enmiendas, no volverá a intervenir.

Por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, tiene la palabra el Senador Aspuru.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, Senador Cercós, voy a empezar por el principio, por la enmienda 239, que me parece que usted

ha ignorado completamente y que, de todo este grupo de enmiendas, es la que más nos interesaba.

En su disertación ha hablado usted de los convenios internacionales, y nuestro grupo piensa que comprometen al Estado, pero el Estado está formado por diversas Administraciones y la Administración central tiene que tener en cuenta la distribución de competencias, y así, por ejemplo, en Alemania se tienen en cuenta, como es lógico, dentro de los convenios internacionales, las competencias de los «länder».

En relación con las enmiendas números 240, 241, 242, 243 y 244, nosotros hemos aportado nuestra colaboración y nuestras ideas sobre el régimen sancionador. No me han convencido sus argumentos, porque usted habla de la Ley de Costas pero en otro momento ha dicho que el sistema portuario y los puertos y el sistema marítimo son completamente distintos, y también en este tema de las sanciones será conveniente aplicar distintas reglas.

Ha aludido también al Código Penal, y yo le digo que, por favor, no lo haga, porque usted mismo ha dicho que está en trámite legislativo y, por tanto, no creo que usted pueda asegurar cómo va a terminar el Código Penal.

Por otro lado, ha hablado también de solidaridad y subsidiariedad. Nosotros estamos de acuerdo, pero no queremos que se utilice este principio en sus consecuencias punitivas.

Me ha echado en cara que hemos hecho mal la justificación, y yo creo, Senador Cercós, que después de todas las energías que está poniendo usted en el estudio de la ley, se habrá dado cuenta de que, a partir de cierto artículo, sumando el número 12, sale el número que ahora aparece en la ley, y yo creo que el Partido Socialista tiene cierta responsabilidad en los cambios que ha habido en esta ley. Si sumamos a 109 el número 12, llegamos al 121, que tiene un apartado c), como puede usted comprobar.

Muchas gracias, señorías; muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Aspuru.

Tiene la palabra el Senador Beguer, por el Grupo de Convergència i Unió.

El señor BEGUER OLIVERES: Señor Presidente, señorías, hemos escuchado atentamente los argumentos que ha dado el Senador Cercós para discutir o rebatir las enmiendas de los distintos grupos. En algunos casos los comprendemos, aunque quizá no los compartamos pero creemos incluso que pueden ser válidos como alternativa. En otros casos, en cambio, no los acabamos de comprender y, sinceramente, no entendemos cómo pueden discutirse determinadas competencias de las Administraciones autonómicas que en materia de protección civil y salvamento, al tener estas competencias, pueden evidentemente imponer sanciones y, por tanto, producirse, de acuerdo precisamente con esta ley, situaciones sancionables en materia de puertos y

de Marina Mercante, según sus propias competencias, por lo que entendemos que deberían ser detalladas las mismas en lo que corresponde a las comunidades autónomas.

Nada más.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Muchas gracias, Senador Beguer.

Tiene la palabra el Senador Liso, por el Grupo Popular.

El señor LISO MARIN: Gracias, señor Presidente.

Voy a responder básicamente en función del orden en el que el Senador Cercós nos ha rebatido nuestras enmiendas.

Concretamente ha hecho mención a la primera, la número 385, que se justifica porque el capitán marítimo tiene una capacidad y una competencia omnimoda, que le permitiría hacer casi todo. Entre lo que el artículo 88 le concede, más estas posibilidades, la verdad es que se erigiría, como me parece que ya he dicho al defender la enmienda, en poco menos que un dictador de puertos: sería el jefe, no el alcalde, que se tiene que limitar a hacer cosas regladas, sino que en este caso concreto sería, repito, el poder máximo y absoluto de todo el puerto.

Sigo insistiendo en que hay que optimizar el sentido común en este caso, y no me remita al artículo 128, donde se habla de la retención de buques, porque después nos remite a su vez al 118.2.d), y tiene que aplicarse únicamente en casos excepcionales, como contaminación del medio marino, etcétera. Pero en el caso concreto de este artículo 109 y en el párrafo que nos ocupa, se trata de la navegación y se deja al capitán marítimo una discrecionalidad y una apreciación tan personal, tan particular, que si tropezamos con una persona que tenga sentido común y una buena profesionalidad —que en principio se puede suponer a casi todos los capitanes marítimos—, las podrá utilizar correctamente, pero, de no ser así, podría actuar con una discrecionalidad que puede ser perjudicial. La cosa es así de clara, señor Cercós, no me diga otras cosas.

En cuanto a las enmiendas números 386 y 387, he querido entender que están ya reflejadas en las transaccionales, por lo que no habría inconveniente por nuestra parte en darlas por retiradas.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Senador Liso, sobre estas dos enmiendas existe en la Mesa una propuesta de modificación. Por tanto, lo que se votará, en lugar del texto original de las enmiendas, es el texto de modificación transaccionado con el original.

El señor LISO MARIN: Pues esperaremos el momento procesal.

En lo referente a la enmienda número 388, sobre la que también hemos hecho una observación, ha querido darle una justificación y graduación por tener una serie de circunstancias excepcionales o especiales de

las que se deducen que tenderemos a encajarlas en infracciones leves o graves. No se habla solamente de toxicomanía o de drogas, sino también de ebriedad, que va a poner en peligro la seguridad del buque. Pues, sinceramente, nos tiene que remitir al artículo 115, que es donde eso ya se clasifica como una infracción grave. Creemos que esto habría que matizarlo bien y no incurrir en esa dualidad para que luego no haya que recurrir la apreciación de si se trata de infracción leve o grave. Eso es, simplemente, lo que se pide.

Sinceramente, ya no recuerdo que se haya hecho referencia a ninguna otra de las enmiendas, o tal vez haya sido una desorientación por mi parte. Lo cierto es que en esos apartados, en esos rinconcitos que parecen cajones de todo lo que se había olvidado al legislador en el caso concreto del proyecto, se va metiendo todo a ver qué ocurre. Porque cuando se habla, por ejemplo, del menoscabo, ¿cómo lo entendemos, señor Cercós? Porque puede haber multitud de interpretaciones a ese menoscabo. Imaginémos que se considera menoscabada en su dignidad la persona que tenga la capacidad de sancionar porque le han dicho cualquier cosa, porque lleva un traje azul, por ejemplo. Pues eso sería de una gravedad y de una discrecionalidad inaceptables. Simplemente se trata de dar una garantía jurídica de seguridad en este aspecto para que cuando se toman decisiones de esa magnitud y de esa importancia, con las repercusiones que pueden tener, haya una mayor tranquilidad y, sobre todo, que estén siempre los jueces por delante, porque, si se actúa con rapidez, ellos lo harán también con rapidez.

No queremos asumir aquí, con estos rinconcitos, una segunda ley de seguridad pública, porque ya tenemos una y es suficiente con ella.

Repito, como no se ha hecho mención a ninguna otra —o al menos por mi parte no lo he podido escuchar— mo se siga manteniendo el orden cronológico de respuestas siempre se perjudicará al último grupo, que es el nuestro. A ver si alguna vez, aunque sea por sorteo, empezamos de una manera inversa y podemos apreciar todas las respuestas de una vez.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Señor Liso, ya sabe que el turno de portavoces es de menor a mayor, salvo en algunos debates y por acuerdo de la Junta de Portavoces.

Queda una duda en la Presidencia respecto de la enmienda 387, en donde la parte que se acepta de la enmienda es la referida al apartado h) y la supresión del apartado f). Por tanto, le pregunto al Senador Liso si en el momento de la votación, además de aprobarse la modificación del texto del dictamen en los términos de la modificación que ha llegado a la Mesa, desea que se mantenga a votación el resto de la enmienda 387, o si considera que no sería necesario.

El señor LISO MARIN: Sinceramente, yo preferiría que se mantuviera la votación en el resto, y muy fun-

damentalmente por el apartado j)), que estaría un poco en contradicción con la defensa que en estos momentos yo hago.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): De acuerdo, señor Liso; ésa era la impresión que daba su intervención y, por tanto, se someterán a votación tanto la modificación firmada por todos los grupos como el resto de la enmienda original 387.

En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el Senador Cercós.

El señor CERCOS PEREZ: Gracias, señor Presidente.

Iremos en orden inverso. Senador Liso, siempre es difícil a un Senador, aunque sea de la oposición, a un gran amigo personal de toda una vida como el Senador Liso, que también es soriano, contestarle en los términos justos. Pero no ha sido el orden inverso el que a este Senador le ha hecho no llegar la otra tarde a contestar sus enmiendas, Senador Liso, porque, aparte del orden inverso, se debate por artículos; este Senador ha llevado un riguroso orden de artículos, que creo que es el más cómodo para hacer un seguimiento de las enmiendas por parte de sus señorías.

Desde luego, personalmente pienso que esa referencia a la «Ley Corcuera», señor Liso, no es lo más correcto; estamos en el mar, que es algo mucho más bucólico que la tierra. Su señoría lo ha planteado al hilo, casi dejándolo caer. Esta ley no tiene ningún parecido, ninguna referencia con la otra. Esta ley lo que aborda en profundidad y con garantías son todas las situaciones de infracciones, y busca e identifica responsables según grupos de infracciones. Creemos que aquí no hay lagunas —siempre podrá haber alguna, no hay ley perfecta—, y nuestra voluntad ha sido hacer una tipificación de las situaciones que quebrantan la normativa de la ley e identificar a los responsables.

Su señoría ha hablado también de dos de las enmiendas. En el tema de las faltas graves y muy graves, Senador Liso, no hay ambigüedad. En las faltas muy graves, artículo 116,2.j) se dice: «Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.»

Y yo le decía, Senador Liso, que en el artículo 116 se habla de capitán y se habla de patrón; en el artículo 115, «faltas graves», se habla de práctico y se habla de tripulantes; y en el artículo 114 se habla de pasajeros. Y ésa es la caracterización jurídica que, desde nuestro punto de vista, es perfecta: se tipifica con responsabilidad muy distinta y la gravedad de la falta como leve, grave o muy grave según quien sea la persona a bordo del barco que, según se describe en el apartado j) de este artículo, está en una situación de alteración de sus condiciones de normalidad por acción de drogas, por ebriedad o por lo que sea.

Finalmente, su señoría también ha hecho alusión a los poderes omnímodos y ha hablado de la dictadura del capitán. ¡Pobre capitán! No va a defender al capitán de la Marina mercante este Senador, pero lo hace con gusto en los términos en que está establecido en esta ley. Señoría, usted conoce situaciones graves de contaminación que ha habido en el área marítima española. Yo no le voy a hacer recordar temas como el de Urquiola o el Casón que, desde su propio grupo, se suscitaron por una distinguida Senadora, no presente ahora en la Cámara, en diferentes debates de anteriores legislaturas. Pero, Senador Liso, el capitán, sin ser dictador, siendo una persona normal y corriente en el ejercicio de sus responsabilidades y con el respaldo de la ley detrás, sí debe, en una situación gravísima como ésas que se han planteado en nuestro país, retener un buque si no le da las garantías ante los daños sociales, porque hay unos daños a unos bienes jurídicos muy importantes que son patrimonio de todos, como son el medio ambiente y la seguridad marítima.

Por tanto, entendemos que es correcto que el capitán, sin tener poderes omnímodos, siendo una persona estricta en sus funciones, en situaciones excepcionales —auténticamente excepcionales—, que además tiene el amparo —si se excede en sus atribuciones— del artículo 106 de la Constitución, para todas las desviaciones que pueda hacer en el ejercicio de sus funciones administrativas, tenga que tomar la decisión de retener un barco, porque, si va a un procedimiento judicial —cosa que han entendido en otros países como Estados Unidos, Japón, Francia o Italia— ese barco se evapora, los daños quedan ahí y, si no, pregunten lo que está pasando en este momento en España para resarcirse de daños causados por barcos que tenían banderas extranjeras y contaminaron nuestras aguas.

Senador Beguer, no hay ninguna alteración de competencias; nosotros sabemos, por ejemplo, que los vertidos al mar y la contaminación del mar desde tierra no están contemplados en este proyecto de ley; eso se entiende que es una competencia de las comunidades autónomas; lo sancionarán las comunidades autónomas; lo que son contaminaciones y alteraciones del medio marítimo, que corresponden a competencias del Gobierno del Estado, es lo que se está regulando en esta ley. Entienda, señoría, que no se trata de que, porque se regulen ciertas contaminaciones del mar por unos orígenes, por ejemplo, desde elementos flotantes de barcos, plataformas, etcétera, haya contaminaciones por eliminación, por ejemplo, de las aguas de sentinas, grasas, aceites, etcétera, porque se dice que estén en aguas cuya jurisdicción corresponda al Estado español. Es decir, el Gobierno español tiene esa responsabilidad y es el que tiene que tener la capacidad de sancionar las infracciones.

Finalmente, quiero decirle al Senador Aspuru, con toda deferencia y cordialidad, que no hemos tratado de olvidar la enmienda de su señoría al artículo 112; lo que pasa es que, en estos mismos términos que aca-

bo de expresarle al Senador Beguer, entiendo que no hay razones para suprimir el segundo apartado, puesto que no hay ninguna intromisión de competencias. Digo que hay un deslinde de competencias en el tema de la contaminación del mar, todo lo que venga de tierra es responsabilidad del Estado y, por tanto, la sanción tiene que ser llevada por las autoridades y los Gobiernos autonómicos para todas las contaminaciones en el mar en cada una de las zonas definidas en el artículo 6, correspondiente a las aguas exteriores, interiores, etcétera, hasta las aguas territoriales que, si son zonas de jurisdicción española, el responsable es el Gobierno —la Administración del Estado—, que gestiona los asuntos de la Administración del Estado, y es el Gobierno el que tiene que ser el responsable de las infracciones.

En cuanto a las discrepancias del artículo 117, a la caracterización que ha hecho este Senador de las enmiendas que presenta su señoría, quiero decirle que he buscado el respaldo de la Ley de Costas para no aceptar las modificaciones de los plazos de prescripción que proponen sus señorías, y creo que éste ha sido un mecanismo correcto, es decir, buscar una ley que lo amparase.

Respecto a los otros puntos, también este Senador ha buscado respaldos del propio texto legal o contradicciones, al excluir sus señorías, con la aceptación de su posible enmienda, aspectos que están regulados, y eso la rechazamos.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Cercós. *(El señor Liso pide la palabra.)* Senador Liso, ¿en qué concepto solicita la palabra?

El señor LISO MARIN: Si le parece bien, señor Presidente, en base al artículo 87. En cualquier caso, es una simple matización que formularía si lo tiene a bien su señoría.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Le concedo un minuto, Señoría.

El señor LISO MARIN: Gracias, señor Presidente.

Yo creí que me había explicado adecuadamente y que había hecho las matizaciones necesarias, pero parece por la respuesta que o no lo he hecho así o tal vez el señor Cercós, mi querido amigo, no lo haya entendido bien. Cuando hemos hablado y se me ha remitido al artículo 128, el cual, a su vez, nos lleva al 118.2.d) sobre la contaminación marítima, yo he dicho que esas son situaciones excepcionales, y, en consecuencia, para situaciones excepcionales habrá que tomar decisiones también excepcionales, cosa que no ocurre normalmente. Eso no es comparable ni tiene el mismo tratamiento que lo que es la navegación y la interrupción de la navegación, de que hablábamos. Son cosas distintas y, a mi juicio, no tienen nada que ver la una con la otra; no queremos juntar las dos situaciones porque la una

es excepcional, y entiendo que se deban tomar decisiones excepcionales, y la otra es una situación más o menos normal, que puede darse con una determinada frecuencia, y que, en consecuencia, también las garantías que se puedan ofrecer a esas decisiones que pueda tomar el Capitán también sean, al menos, de mayor protección. Yo en ningún caso he querido hacer una comparación entre la «Ley Corcuera» o la Ley de Seguridad Ciudadana, y lo que es este proyecto de ley. Otra cosa es que se hayan achacado en algunos casos decisiones también de interrupción y de saltarse las decisiones judiciales, o, por lo menos, olvidarse de ellas o no necesitarlas, por considerar que no son necesarias.

Nada más. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Liso.

También el Senador Cercós solicita la palabra. Veo que los puertos apasionan a los Senadores de Soria. Tiene un minuto, Senador Cercós.

El señor CERCOS PEREZ: Gracias, señor Presidente.

Brevísimamente. Senador Liso, su señoría acepta el caso de la retención del barco por el Capitán en casos de contaminación medioambiental marítima, pero usted sabe, por ejemplo, que en Estados Unidos no se ha retenido un barco por el simple problema de que fuera una tripulación a bordo que no tuviera el programa de formación ni la capacitación profesional adecuada. Comprenda su señoría que si un barco se pone en puertos que tienen un canal de entrada único, por ejemplo en Pontevedra o en Las Rías Bajas, y se queda bloqueado y a su vez bloquea la entrada de otros barcos a la zona portuaria, causa un perjuicio mucho más grave que lo que pueda suponer el bloquear a un solo barco ese canal de entrada —porque a veces el barco tiene que entrar por unos canales, por unos pasos muy pequeños y únicos, señoría, pues si no toca fondo— y, entonces, dígame si en esa situación el Capitán no puede también retener a ese barco hasta que responda de las deudas y los daños que ha ocasionado a terceros.

Señoría, nosotros entendemos que, excepcionalmente, sí se puede hacer, se debe hacer, y que haya el amparo de la Constitución si se actúa incorrectamente. Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias.

Hemos terminado el debate de los Títulos y entramos en el de las Disposiciones Adicionales.

En primer lugar, tiene la palabra el Senador Mesa para la defensa de la enmienda número 46.

El señor MESA NODA: Gracias, señor Presidente.

La enmienda número 46 a la Disposición adicional sexta. Cuatro.3), de modificación, es para sustituir a partir de: «..., asignándoles las tareas...» hasta el final del punto, por un texto del siguiente tenor: «..., mediante subrogación de los derechos y obligaciones contraí-

das por las extintas Juntas de Puertos y Puertos Autónomos su personal laboral, que serían asumidos a través de la citada subrogación por las Autoridades Portuarias y por el Ente Público Puertos del Estado de forma subsidiaria, o simplemente con el cambio de titularidad sin más de los actuales Organismos Autónomos y Entidades de Derecho Público.» Esta modificación es para dar garantía de continuidad a las labores que actualmente vienen realizando los funcionarios y trabajadores de las actuales Juntas de Obras del Puerto y Puertos Autónomos.

Nada más. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Muchas gracias.

Tiene la palabra el Senador Ramón i Quiles para la defensa de la enmienda número 318.

El señor RAMON I QUILES: Gracias, señor Presidente.

No creo que en las Disposiciones Adicionales debamos reabrir debates que durante el turno del articulado ya han tenido lugar. Habida cuenta de que el Senador Cercós y yo es muy difícil que nos lleguemos a convencer de lo que piensa cada uno de nosotros, pienso que lo mejor es dejar el debate como quedó y dar estas enmiendas por defendidas, más aún cuando en la votación, sorprendentemente, el Grupo Socialista, al igual que el Grupo Popular, han votado en contra de estas enmiendas. Por tanto, doy por defendida esta enmienda y todas las demás que me quedan en cuanto a las Disposiciones Adicionales, Transitorias, Finales e incluso Derogatorias.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias.

Otras enmiendas han sido dadas por defendidas.

Tiene la palabra el Senador Aspuru para defender las enmiendas del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, números 255 a 251.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, nosotros presentamos unas enmiendas en esta etapa final de la ley, que son a las Disposiciones Adicionales. En todas nuestras enmiendas aparece claramente nuestra idea sobre lo que debía haber sido una Ley de Puertos y de Marina Mercante, bien diferenciadas. Esta postura justifica claramente el veto presentado, y los argumentos aquí expuestos justifican nuestras enmiendas finales.

La enmienda 245 se refiere a la Disposición Adicional Cuarta, Dos, y pretendemos dar entrada a las competencias de las comunidades autónomas en seguridad pública, como es el caso del País Vasco. Ya se darán cuenta, señorías, de la importancia que tiene este tema. Lo que pensamos es que se necesita aumentar el grado de colaboración entre las Administraciones, y

nuestra enmienda se presenta en este sentido, Senador Cercós.

La enmienda número 246 se refiere a la Disposición Adicional Sexta, Uno, y como nosotros presentamos una enmienda a otra Disposición Transitoria, en línea de mantener la actual situación de los Puertos Autónomos, esta enmienda simplemente quiere eliminar en la Disposición Adicional Sexta, la referencia a los Puertos Autónomos.

La enmienda número 247, a la Disposición Adicional Sexta, Dos, párrafo 1.º, va en la misma línea. Queremos que los Puertos Autónomos sigan como están, y está en relación con la enmienda 258, que vendrá después.

La enmienda número 248 es a la Disposición Adicional Sexta, Dos, párrafo 2.º. Es también de supresión, donde dice: «... afectos a los Entes y Organismos...», nosotros la modificamos y pensamos que debe decir: «... afectos a los Organismos...»

La enmienda número 249 a la Disposición Adicional Sexta, Cuatro, número 1, también va en esta línea de eliminar: «... en los Puertos Autónomos...» Y la enmienda 250 a la Disposición Adicional Sexta, Cuatro, número 2, va en este mismo sentido.

En cuanto a la enmienda número 251 a la Disposición Adicional Octava, nosotros pensamos que se debe suprimir esta Disposición Adicional en su integridad. Entendemos que la entrada en vigor de esta ley en el caso de que se siga en el error de promulgarla, no debe afectar de ninguna forma a la titularidad de las comunidades autónomas en aquellos puertos e instalaciones marítimas incluidos expresamente en los correspondientes Estatutos de Autonomía y en sus respectivos Decretos de transferencias. Este tema, señorías, está ya zanjado y no es nada tranquilizador para este Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos la Disposición Adicional Octava. Nos oponemos a que este tema se toque, ya que —como dicen ustedes— la ley se refiere exclusivamente a los puertos del Estado. Señorías, ya tenemos la Constitución, los Estatutos de Autonomía y los Decretos de transferencias; esta Disposición Adicional Octava no aporta nada nuevo, por lo que pedimos su supresión.

Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Aspuru.

Tiene la palabra el Senador Beguer para la defensa de las enmiendas de su Grupo, Convergencia i Unió.

El señor BEGUER OLIVERES: Gracias, señor Presidente.

Señorías, en primer lugar, manifestamos que retiramos la enmienda número 532, toda vez que en el texto de Ponencia se incorporó una enmienda similar del Grupo Socialista, considerándola ya innecesaria.

La enmienda número 523, que se refiere al apartado 3 de la Disposición Adicional Quinta, introduce una de-

finición de carácter más objetivo a la política de defensa en el ámbito portuario y marítimo. Estimamos que la definición que nosotros proponemos es más concreta respecto a las situaciones de crisis, más objetiva, dadas las importantes obligaciones que se imponen a las empresas navieras estatales en dichas situaciones, y que es mejor que la del texto.

Nuestras enmiendas números 524, 525, 526 y 527 tienen la misma finalidad, es decir, evitar que las Entidades Públicas Puertos Autónomos se transformen en autoridades portuarias a la entrada en vigor de la ley. De ahí que estas cuatro enmiendas, en puntos distintos de las Disposiciones Adicionales, tengan idéntico fin.

La enmienda número 528 intenta evitar la extinción del Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, por lo cual proponemos que se integre como Cuerpo de la Marina Civil, en el Grupo C.

Y en la línea en la que hemos hablado a lo largo del día —y también ayer— están las enmiendas números 529, 530 y 531, que se refieren a distintos aspectos de las señales marítimas y el punto de su ubicación en el proyecto de ley, al estimar que no deben estar adscritas a las autoridades portuarias, sino a la Dirección General de la Marina Mercante.

La enmienda número 533, en la que se propone añadir una Disposición Adicional decimotercera —que ahora sería decimoséptima, teniendo en cuenta la incorporación de enmiendas con nuevas Disposiciones Adicionales por el Grupo Socialista—, tiene el fin de transferir a las comunidades autónomas los medios personales y reales necesarios para hacer posible el ejercicio de sus competencias constitucionales en materia de salvamento marítimo.

La enmienda número 534 —cuyo contenido, quizá, podría estar resuelto con carácter genérico por la Disposición Adicional decimocuarta del Grupo Socialista, si bien no es tan específica como la nuestra— tiene la finalidad de adscribir al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social un Cuerpo de funcionarios, «Cuerpo Médico de Sanidad Marítima», que se crearía por medio de esta nueva Disposición Adicional, con lo cual se daría cumplimiento a las aspiraciones del colectivo del personal laboral médico de Sanidad Marítima, adscrito al Instituto Social de la Marina.

Por último —y aunque sea de forma testimonial—, queremos señalar que, dado que el Grupo Socialista ha presentado enmiendas que propiamente no son enmiendas al articulado, sino que son nuevas Disposiciones Adicionales que han sido introducidas en el texto —creo que son de la decimocuarta a la decimoséptima—, nos encontramos con nuevos aspectos del articulado a los que no presentamos enmiendas en su momento, evidentemente, por desconocer estas intenciones del Grupo Socialista. Nosotros, en Comisión, presentamos tres enmiendas por escrito a la Disposición Adicional decimoquinta, que es nueva, que

son conocidas ya por el Grupo Socialista y que damos por defendidas en sus propios términos.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Beguer.

Tiene la palabra el Senador Liso para la defensa de las enmiendas números 395 a 400.

El señor LISO MARIN: Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero señalar que las enmiendas números 395 y 398 fueron retiradas en su momento en Comisión.

El señor VICEPRESIDENTE (Vayona Aznar): Señoría, fue retirada solamente la enmienda número 398, no constando como retirada la número 395, si bien puede serlo en este momento.

El señor LISO MARIN: Señor Presidente, pues habrá un error en el propio Boletín, porque ahí sí consta.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Como, en cualquier caso, la voluntad de su Grupo es retirarla, quedan vivas las enmiendas números 396, 397, 399 y 400.

El señor LISO MARIN: Exactamente, señor Presidente. Muchas gracias.

En las enmiendas números 396 y 399, aun cuando se refieren a dos Disposiciones Adicionales diferentes, el texto de modificación que se propone y su espíritu son los mismos. Nuestra intención en este caso concreto es que al personal que pase a depender de las autoridades portuarias como laboral se le mantengan y respeten los derechos ya adquiridos, y decimos en la enmienda: «... asignándoles puesto de trabajo, cuyas funciones serán las propias de su titulación, experiencia y cuerpo o escala de origen. Este personal laboral no podrá ser objeto de despido salvo por motivos disciplinarios.» Luego estas dos enmiendas, que se refieren, respectivamente, a la Disposición Adicional sexta, cuatro, 3) y a la Disposición Adicional séptima, tres, tienen el mismo contenido, el mismo significado y la misma intención por nuestra parte de proteger y amparar esos derechos adquiridos, porque considerando que pasan en una situación y en unas circunstancias de excepción, lo lógico es que también se contemplen algunas circunstancias que les amparen y les protejan en sus derechos adquiridos.

Las enmiendas números 397 y 400, ambas de adición —la primera se refiere a la Disposición Adicional séptima, uno, segundo párrafo, que se propone nuevo, y la segunda a la Disposición Adicional séptima, tres, 4, también nuevo—, tienen, igualmente, una redacción y espíritu similares, recogiendo en la primera que «Las funciones desempeñadas por el Área de Señales marítimas serán desde el momento de entrada en vigor de la presente ley competencia de la Dirección General de

la Marina Mercante.» A este respecto estamos en la misma línea, prácticamente, de todos los Grupos de la Cámara, que se han opuesto de una manera tajante y radical a la incorporación de señales marítimas al Ente Puertos del Estado, y, a pesar de que el Senador Cercós nos anticipó y lo reiteró durante el transcurso del debate que no iba a insistir en la repetición de los argumentos, yo quiero dejarlo puesto de manifiesto aquí.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Liso.

Para turno en contra de las enmiendas a las Disposiciones Adicionales, tiene la palabra el Senador Segura.

El señor SEGURA CLAVELL: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, como ocurre en el debate de cualquier proyecto de ley, cuando nos introducimos en la última parte de una ley, como ésta, extensa, compleja, con un amplio articulado, y procedemos a analizar las disposiciones adicionales, transitorias y finales, así como la exposición de motivos, no les descubro nada si les digo que está todo manifestado.

Los diferentes grupos parlamentarios han mantenido posiciones claramente definidas en los grandes temas de debate, vinculados unos a la estructura orgánica, funcionaria y administrativa de técnicos de señales marítimas, y otros a la estructura orgánica de los profesionales que ejercen las labores de practicaje.

El Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, a través del Senador Aspuru, y el Grupo Parlamentario de Convèrgencia i Unió han planteado la necesidad de que las comunidades autónomas ejerzan sus competencias, competencias que nosotros creemos que son claramente estatales y que están definidas tanto en la Constitución como en esta Ley que la desarrolla.

Del mismo modo, el Grupo Parlamentario Popular ha defendido coherentemente las sucesivas enmiendas, en la línea que ha definido a lo largo de su intervención.

Señorías, crean que a este Senador, ponente del Grupo Parlamentario Socialista, no le resulta fácil participar en la última parte de este debate parlamentario, habida cuenta de que quedan muy pocas aportaciones intelectuales en esta fase.

Hay aspectos a los que sí quisiera referirme, con el fin de fijar la posición en algunas enmiendas. Concretamente, el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos ha planteado una disposición adicional nueva con la intencionalidad de que las comunidades autónomas con competencia en materia de seguridad pública gestionasen la Administración marítima del Estado. En este sentido, la enmienda número 252 es claramente reveladora. Quienes hemos seguido desde el anterior régimen la evaluación de la Administración marítima hacia la nueva situación en el Estado democrático, del que hoy disfrutamos, quienes hemos visto la abolición de la Ley Penal Disciplinaria de la Marina Mercante años atrás, que calificaba, clasificaba y se-

paraba a los ciudadanos españoles en ciudadanos de dos tipos, a unos se les aplicaba determinadas leyes y a otros unas leyes de un rigor excepcional —como la que acabo de hacer referencia—, pensamos que la Constitución española establece claramente la delimitación del ámbito competencial del ejercicio de la seguridad en la mar.

Señorías, el concepto de seguridad pública —y me dirijo específicamente al Senador Aspuru— que diseña el Estatuto de Autonomía vasco en el artículo 17, se circunscribe expresamente al mantenimiento del orden público, así como a todos aquellos aspectos relacionados con la actividad policial. Nosotros pensamos que en modo alguno aparece en el Estatuto de Autonomía vasco la posibilidad de la asunción de competencias en temas de seguridad marítima o temas similares.

Por otra parte, estimamos que el artículo 6 del presente proyecto de ley que estamos debatiendo, al desarrollar el artículo competencial de marina mercante contenido en el 149.1 de la Constitución, delimita los contenidos que dicha competencia confiere a este aspecto. En el artículo 6 se configuran, como contenidos competenciales derivados de la Constitución, los aspectos de seguridad marítima, la inspección para hacer frente a esa seguridad marítima, así como el salvamento marítimo en los términos previstos en el artículo 87 de este texto legal, en el que se hace referencia a una importante participación de las comunidades autónomas en temas de colaboración con la Administración del Estado, siguiendo un esquema similar al que existe actualmente en materia de protección civil, que ya ha sido declarado constitucional por el Tribunal Constitucional.

Señorías, se han manifestado por los diferentes grupos al tratar las disposiciones adicionales posiciones hartamente defendidas en los cuatro títulos del proyecto de ley. Este Senador estima que volver a plantear la posición del Grupo Socialista en la aceptación o rechazo de las enmiendas es la reiteración de una posición política defendida a lo largo de todo el tratamiento de este cuerpo legislativo, que por primera vez aúna competencias en materia de tráfico marítimo, de marina mercante y de puertos. No sólo se han planteado aspectos competenciales, sino de creación de nuevas figuras laborales que constan en el conjunto de las enmiendas presentadas por el CDS y que no fueron defendidas en esta Cámara por el Senador Dorrego, como consecuencia de tener que atender otra actividad parlamentaria simultánea a ésta.

Algunos portavoces del Grupo Mixto han hecho también planteamientos sobre los que el Grupo Socialista ha manifestado su oposición. Intervengo en estas disposiciones adicionales con la intención de evitar reiteraciones tediosas y, por tanto, el Grupo Socialista se manifiesta en la misma línea de esos contenidos conceptuales. Pero, dado que en Comisión hubo un debate relativamente corto, y aprovechando la oportunidad que me ha brindado el Senador Beguer, portavoz del Grupo de Convèrgencia i Unió, que ha hecho alusión

a algunas enmiendas notablemente densas —somos conscientes de ello— que presentó el Grupo Parlamentario Socialista en esta fase del Senado y que no ha permitido introducir enmiendas a los restantes grupos, al menos en el período de tiempo de su presentación, pero sí en el posterior de ponencia y de fase en Comisión, quiero referirme específicamente al Registro especial de buques y empresas navieras. Esta enmienda, que ahora es la disposición adicional decimoquinta, se introduce en la política estatal, en absoluto en la política de una comunidad autónoma del Estado español; mediante ella se crea el Registro especial de buques y empresas navieras, con un articulado que contiene siete epígrafes subdivididos en diferentes puntos. En el punto primero se crea un Registro especial de buques y empresas navieras, en el que se podrán inscribir los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en esta Disposición Adicional, en el segundo; se dice que el Registro especial de buques y empresas navieras estará situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Entiendan sus señorías que la introducción de esta disposición, le es especialmente grata a este Senador, como consecuencia no solamente ya de lo que supone la incorporación de la política marítima española a la política comunitaria en materia de transporte marítimo, sino por lo que supone también a la política global de la Marina Mercante española, que le da un aporte de competitividad, que le proporciona un conjunto nada desdeñable de mecanismos que le permiten en el mercado internacional de fletes recuperar el tono vital del que en los últimos años la Marina Mercante española ha carecido.

Señorías, hay un dato revelador que justifica el que el Grupo Parlamentario Socialista haya tomado la decisión en esta fase del Senado de introducir en este cuerpo legal una parte que posteriormente se ampliará, desde la perspectiva parlamentaria, en una ley específica que estas Cámaras tendrán que dictaminar, debatir y aprobar, y que, procedente del Gobierno de Canarias y fruto de una negociación común de la Comunidad Autónoma de Canarias con la Administración del Estado, supondrá la complementación de todo un cuerpo legal conjunto, de un cuerpo legislativo, que regulará la competitividad de la Marina Mercante española, al amparo de este Segundo Registro de Buques.

Y lo hemos hecho sencillamente porque el acceso a los datos de la evolución de la Marina Mercante española en los últimos meses, en los que se ha acentuado el descenso del tonelaje y del número de puestos de trabajo, la caída en picado de la competitividad en ese mercado internacional del flete marítimo y el descenso en el número de unidades, ha aconsejado al Grupo Parlamentario Socialista dar este importante paso adelante.

Señorías, en los meses transcurridos desde el 1 de junio de este año al 1 de septiembre ha disminuido la flota española en ocho buques, ha disminuido en 25.000 toneladas de registro bruto, de promedio, es decir, en

un 7,5 por ciento del tonelaje global, y en la actualidad más de 20 unidades se encuentran iniciando o en diferentes fases de tramitación la exportación hacia países con registros especiales en la Comunidad Europea, de tal manera que nos podemos encontrar con la preocupante situación de que a finales de 1992, con respecto a finales de 1991, la Marina Mercante española puede haber disminuido un 15 por ciento de su tonelaje global.

Señorías, a partir del año 1988, es decir, hace cuatro años, Noruega, que ha sido un país comunitario avanzado, a efectos de poder retomar la competitividad de su flota, institucionalizó el primer Registro Especial de Buques de un país comunitario. Le han seguido en cascada, Francia, los países del Benelux —que han establecido ese Registro especial en Luxemburgo—, Inglaterra, Alemania, etcétera. Hoy España se incorpora a esa política comunitaria, que será refrendada en 1993, con el programa comunitario de Registros especiales, el EUROS.

Señorías, no es éste ya el momento para extenderse en la importancia que el Grupo Parlamentario Socialista le da a esta enmienda específicamente, pero no hemos querido dejar de manifestar las razones de Estado que han llevado a este Grupo a la defensa de dicha enmienda.

Por último señorías, no creo producir descortesía parlamentaria con ninguno de los Grupos si, específica y puntualmente, no reproduzco las contestaciones a los diferentes planteamientos aquí realizados. Las razones encuéntranlas exclusivamente en el deseo de no reiterar hasta la saciedad planteamientos que no solamente ha llevado a cabo desde esta tribuna el Ministro, bajo cuya responsabilidad se ha presentado esta Ley en las Cortes Generales, sino también las intervenciones de cada uno de los portavoces que me han precedido en representación del Grupo Parlamentario Socialista, porque estimamos que estas enmiendas adicionales están exactamente en la misma línea de coherencia que la que los portavoces de los diferentes Grupos han argumentado en esta tribuna.

Desde esa perspectiva, señorías, quien les habla, y a efectos de acortar ya la finalización del debate de esta Ley, renuncia, consiguientemente, a tales argumentaciones, por expuestas con reiteración.

Nada más, señor Presidente y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Segura.

¿Turno de portavoces? (Pausa.)

Por el Grupo Mixto, el Senador Mesa tiene la palabra.

El señor MESA NODA: Gracias señor Presidente.

Señorías, yo ya estaba pensando que este tema del Segundo Registro de Buques, con la complicidad de casi toda la Cámara, iba a seguir pasando por debajo de la mesa, puesto que no se incluía en el proyecto de ley, sino que después se ha presentado en una enmienda, casi con nocturnidad y alevosía, y que nos ha cogido

un poco desprevenidos a todo el mundo; a mí, por lo menos.

Yo quisiera contestar, como decía en el veto, que me siento avergonzado y agredido por este Segundo Registro de Buques en Canarias, por la forma en que se ha planteado, porque es un tema que no se ha negociado ni discutido con los interlocutores sociales, incumpliendo acuerdos firmados con sindicatos y patronal; porque es un Registro que se va a poner en Canarias, pero no para Canarias, y me temo que los canarios hemos de pagar muy duro el que se ponga este registro de buques en Canarias ante otros beneficios que podríamos recibir por parte del Estado o de la CEE. Y esto no aporta absolutamente ningún beneficio para Canarias.

Las tasas que se van a cobrar por este Segundo Registro de Buques, tasas que, como decía en el veto, van en contra del acervo histórico de Canarias, en contra del régimen económico-fiscal, y que no se han consultado al Parlamento, no van a ser para Canarias, sino que van a ser para el MOPU.

Abaratamiento de los fletes. ¿A costa de qué? Movimiento portuario —dicen— va a haber en Canarias; en Canarias no va a haber movimiento portuario, puesto que la mayoría de estos barcos no van a aparecer por Canarias. ¿Puestos de trabajo? Van a ser reducidos los puestos de trabajo. En la propia enmienda se habla en un principio de que casi el 50 por ciento van a ser ciudadanos españoles o europeos, pero si hay algún otro motivo, por cualquier carga que ponga en peligro no sé qué, ya esas condiciones de marineros españoles o comunitarios desaparecen. Quiero decir que ahí no va a haber más que el Capitán y el Primer Oficial españoles, y los demás no van a ser marineros españoles, ni canarios ni comunitarios.

Lo que se pretende con este Registro de Buques es abaratar los costos de las empresas navieras, abaratar los costos de estas compañías, a base de «dumping» social, a base de contratar marineros del tercer mundo, a base de contratar filipinos, senegales, etc., y yo creo, contrariamente a lo que decía el señor Segura, que aquí, en estos barcos que están en un Registro español, sí va a haber dos tipos de ciudadanos; unos, que serán solamente el Capitán y el Primer Oficial, que cobren como españoles, que cobren como ciudadanos, y otros, que no cobren como ciudadanos, sino que vayan a cobrar casi como esclavos.

Quiero decir también que este Registro de buques contraviene los acuerdos firmados por España, como, por ejemplo, el Convenio 111, de la OIT, según el informe de la Comisión de Expertos que trata sobre discriminación, empleo y ocupación.

Respecto al Segundo Registro de Buques en Francia, tenemos que la Comisión señala que el artículo 91 del Código de Trabajo de Ultramar, que, según el Gobierno, es aplicable a los marinos extranjeros interesados, ha establecido la igualdad de remuneración de los trabajadores, sea cual fuere, entre otras cosas, su origen, lo cual, por lo visto, debería abarcar igualmente a su nacionalidad.

En los territorios franceses australes y antárticos, que es donde tiene Francia el Segundo Registro de Buques, están surgiendo conflictos porque a esos marinos no se les paga lo mismo que a los marinos franceses. A este respecto, el Convenio 111 de la OIT dice que hay que pagarles igual. Y si esto es así, ¿qué beneficio va a haber? Creo que con este Segundo Registro de Buques se va a empezar a romper el principio de cohesión entre empresas y trabajadores. Para salvar ahora a una Marina Mercante agonizante —y no sé qué beneficios va a aportar este Segundo Registro de Buques a la Marina española—, me temo que también se va a utilizar esta mano de obra barata, esta forma de esclavitud de nuestro siglo, y también para salvar a otras industrias que puedan estar en crisis en España.

Creo que esto no va a aportar ningún beneficio, y los argumentos que ahora se plantean para utilizar este tipo de mano de obra me suenan a los mismos argumentos que planteaban hace un par de siglos en América del Norte, por el Mississippi y otras zonas, los que contrataban esclavos negros para salvar las industrias del algodón. Lo que pretendían era contratar mano de obra barata para poder ganar más dinero y ahora es lo mismo, para aportar más dinero a la Marina española, y salvarla.

Si ésta es una forma de solucionar los problemas de la Marina, el remedio, como ya decía en la discusión del veto, va a ser, tal vez, peor que la enfermedad.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Senador Mesa, debe concluir ya su intervención.

El señor MESA NODA: Gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Muchas gracias.

Tiene la palabra el Senador Aspuru, por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, estoy completamente en desacuerdo con la intervención del Senador Segura, gran amigo mío. Creo que por este camino todos vamos mal, y sobre todo ustedes, el Partido mayoritario.

Nuestra Comunidad Autónoma tiene competencias en materia de seguridad pública —eso no se puede poner en duda—, hasta el punto de que nuestra Policía autónoma está afianzada, prestigiada y aceptada por la ciudadanía.

Nosotros pedimos que estas fuerzas puedan colaborar con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en algo tan importante como la seguridad. Pero la sensibilidad del PSOE en el tema de competencias comunitarias que no sean las suyas es casi, casi, ridícula.

En relación con el Segundo Registro, Senador Segura, estamos de acuerdo. Vamos a apoyar su creación; es una medida dura porque, en realidad, va a afectar

a todo el tejido social. No obstante, tenemos que pensar que la subsistencia de las empresas navieras está en peligro si no se adoptan estas medidas, que ya han sido tomadas por otros muchos países.

Quisiera aportar el dato según el cual parece que hay 13.000 españoles que trabajan en la mar, y, además, 3.000 en tierra, por lo que se refiere a este sector, y otros 10.000 españoles que trabajan en buques españoles. Creo que debemos tener un trato recíproco para todos los marinos que trabajen en buques extranjeros.

Aunque nos cuesta, nosotros pensamos que, teniendo en cuenta que la crisis de las empresas navieras es muy grande, necesitamos este Segundo Registro, poniéndonos así en línea con Dinamarca, Reino Unido, Holanda, Francia, Luxemburgo, Portugal, Alemania y Noruega. Creo que tenemos que ir con los tiempos, y posiblemente ésta sea la única medida aceptable para nosotros de todo este proyecto de ley.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Aspuru.

Senador Beguer, ¿renuncia al turno? (*Asentimiento*.) Muchas gracias.

¿Por el Grupo Popular renuncia también el Senador Liso? (*Asentimiento*.) Muchas gracias.

Tiene la palabra el Senador Segura, en nombre del Grupo Socialista.

El señor SEGURA CLAVELL: Gracias, señor Presidente.

Señorías, consumo este turno de portavoces, en primer lugar, para manifestar al Senador Aspuru mi profunda simpatía hacia el pueblo vasco, y, naturalmente, hacia su Policía autónoma. Estamos hablando de la responsabilidad en la seguridad marítima, ámbito exclusivamente de naturaleza estatal, responsabilidad del Gobierno de la nación, y no está recogido, ni por asomo, entre las responsabilidades a que puedan dar lugar los contenidos del Estatuto de Autonomía. Ese es nuestro criterio y, además, en estos momentos entenderá que no lo digo a efectos de iniciar un nuevo debate, que, técnicamente, desde el punto de vista parlamentario, no es posible.

En segundo lugar, Senador Mesa, entienda que para mí es especialmente grato dialogar, debatir, con su señoría e intentar rebatirle, con datos y con rigor intelectual, los argumentos que su señoría esgrime, ausentes por completo —me parece— de rigor del conocimiento de la modernidad y de la normativa comunitaria a la que estamos obligados, como parte integrante de la Comunidad Europea.

Señoría, quisiera indicarle que la Comisión de las Comunidades Europeas el 3 de agosto de 1989 presentó al Consejo, en su comunicación titulada «El futuro del transporte marítimo comunitario; medidas para mejorar las condiciones de funcionamiento de la flota», una propuesta de reglamento por el cual se crea un Regis-

tro Comunitario de Buques en la Comunidad Europea, que se denomina Registro EUROS y se prevé para los buques la navegación bajo pabellón comunitario.

De esta propuesta de Reglamento hay que destacar, como características esenciales del mismo, su funcionamiento como registro paralelo a los registros nacionales que las tripulaciones de los buques deberán ser ciudadanos comunitarios en cuanto a la totalidad de los oficiales, y al menos en el 50 por ciento respecto al resto de la tripulación, mientras que en el tema de la seguridad social se beneficiarán del régimen establecido en su país de residencia. En definitiva, se trata de un conjunto documental extenso y riguroso, aprobado en los órganos comunitarios y que el Estado español quiere cumplir y va a cumplir en su integridad.

Señorías, la puesta en marcha de este Registro, como ha dicho, no es nada nuevo. Los países comunitarios —en este momento nueve— a los que hice referencia en mi intervención anterior, tienen establecido el Registro Especial de Buques, y en todos, hasta en nuestro vecino Portugal, que lo radicó en Funchal, en Madeira, ha constituido, casi como una página de un libro de texto del mayor academicismo posible, el cambio —no el punto de inflexión, la brusquedad— en la evolución de su flota.

España aún no había adoptado esta decisión, y no se había hecho por cuanto el Gobierno de Canarias venía negociando desde hace un año con el Gobierno de la nación la parte económica de la Ley del Régimen Económico-Fiscal Canario, que tendrá que venir en los próximos meses a las Cortes Generales. Se viene negociando, esto no es nada nuevo, y hay fuerzas políticas, como las Agrupaciones Independientes de Canarias, el Centro Democrático y Social, el Partido Popular y el Partido Socialista, que lo vienen defendiendo con toda intensidad. Es cierto que el Grupo Iniciativa Canaria, en el Parlamento canario, hace muy poco presentó una proposición con la intención de detener la tramitación parlamentaria de esta Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante en el Senado, argumentando que era necesaria la detención de esta Ley como consecuencia de que se incumplían preceptos de nuestro Estatuto de Autonomía.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista se ha asesorado con los correspondientes medios jurídicos, y podemos afirmar que el régimen económico-fiscal de Canarias, a través del artículo 45.1 del Estatuto de Autonomía, contiene dos aspectos: el aspecto económico o la libertad comercial de importación y exportación, y el aspecto fiscal, el de nuestras franquicias aduaneras y fiscales sobre el consumo. Y les podemos asegurar, a efectos de que toda la Cámara entienda el rigor del tratamiento que el Grupo Socialista ha intentado impulsar, que la enmienda 657, que se refiere al contenido tributario del Registro Especial de Buques, y la enmienda 658 nada tiene que ver y en nada violentan nuestro fuero canario, nuestras características económico-fiscales y nuestra cultura fiscal y económi-

ca, acreditada por nuestra Ley del régimen económico-fiscal canario.

En cuanto al aspecto económico, también es evidente que la creación del registro marítimo en el ámbito de actuación de Canarias va a suponer importantes aportaciones a nuestra Comunidad. Estamos convencidos de que generará puestos de trabajo en las islas y generará todo un conjunto de actuaciones añadidas, como puede ser la domiciliación en Canarias de las cotizaciones a la Seguridad Social y del IRPF de todo el personal correspondiente al establecimiento a que obliga esta Ley de las delegaciones permanentes, tanto en Santa Cruz como en Las Palmas, de las oficinas correspondientes, donde se registrarán los buques; la potenciación de la actividad económica del sector marítimo en las islas Canarias y de todo un conjunto empresarial, social y económico, vinculado a las dos Cámaras de Comercio de las provincias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, y la realización, a través de las entidades financieras domiciliadas en Canarias, de todos los movimientos económicos vinculados a la tramitación de los fletes marítimos y a los pagos de los costes de la flota que allí se registrarán.

Señorías, estudios técnicos del Ministerio, a los cuales hemos tenido acceso, nos indican que es de prever que en los seis primeros meses de puesta en marcha del Registro, entre 150 y 250 buques comunitarios podrán inscribirse en este Registro Especial de Buques en Canarias.

Consiguientemente, señorías, el tiempo indicará si tenemos la razón. La experiencia de los restantes países comunitarios nos indica que esta línea de trabajo que hemos adoptado es la adecuada, y no hacerlo significaría estar de espaldas a una modernidad que nos viene impuesta por los tratados internacionales suscritos por el Estado español y a una modernidad en la que la competitividad es la cualidad común para ganar plazas de mercado y puestos de trabajo.

Senador Mesa, el Grupo Parlamentario Socialista rechaza radicalmente, por primitivas, algunas de las manifestaciones que su señoría ha hecho sobre este concepto, tanto en su intervención de hace muy pocos minutos, como las que vertió, vinculadas al Registro Especial, cuando defendió el veto de su Grupo.

Aquí no hay una vuelta atrás, a la esclavitud, aquí hay un mirar hacia adelante, a la modernidad, en cumplimiento de las obligaciones del derecho al trabajo y del trabajador, que ha suscrito en todos los órganos internacionales el Estado español. Voy más allá; el Registro Especial de Buques es claramente constitucional, en lo que se refiere al aspecto que a su señoría le preocupa, y en la defensa de la igualdad entre los trabajadores del Estado español y, Senador Aspuru, también en la defensa de los trabajadores españoles que ejercen su actividad laboral en barcos de banderas de los diferentes países comunitarios.

Si no llevamos a cabo esta actuación, y termino, señor Presidente, sin duda alguna la flota mercante española recibirá una agresión parlamentaria en la que

el Grupo Parlamentario Socialista no está dispuesto a participar.

La supervivencia de la Marina Mercante española, los puestos de trabajo y su competitividad dependen de la valentía institucional que el Gobierno español sea capaz de poner en ese ámbito, y si cuenta con el respaldo de las Cámaras, como así se manifiesta mayoritariamente por el apoyo, prácticamente, de toda la Cámara al Registro Especial de Buques, el Gobierno estará en condiciones de producir un relanzamiento competitivo de nuestra flota mercante, que tan necesitada está de ese apoyo.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Segura.

La Presidencia ha sido generosa en el tiempo de este turno de Portavoces debido al ahorro importante que se ha hecho del mismo en el turno en contra. *(Pausa.)* Senador Mesa, ¿desea intervenir?

El señor MESA NODA: Señor Presidente, le rogaría un minuto, por el artículo 87, porque creo que no ha quedado claro el tema que se debatía.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Tiene la palabra por un minuto.

El señor MESA NODA: Quiero decir claramente que yo no estoy en contra de un segundo registro de buques, estoy en contra de este segundo registro de buques. Entiendo que se podía tener un segundo registro de buques, pero con otros beneficios fiscales para las empresas, no a costa de la esclavitud de los trabajadores. Yo creo que nosotros tenemos que estar por la solidaridad con el tercer mundo, no por aprovecharnos de él. No cabe duda de que esto va a ser un cambio radical en la evolución y en el auge de la Marina española, pero ¿a cambio de qué?

Gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, señoría.

El Senador Segura tiene la palabra, y también con la misma brevedad.

El señor SEGURA CLAVELL: Gracias, señor Presidente.

Me satisface la primera parte de la intervención del Senador Mesa en la que manifiesta, al menos por primera vez, que está de acuerdo con el Registro Especial de Buques, y a continuación dice que no está de acuerdo concretamente con éste.

Señoría, con el mayor de mis respetos personales, debido a la elemental corrección parlamentaria que todos los miembros de esta Cámara mantenemos constantemente y a nuestra amistad personal histórica, le diré que creo que quizá su señoría, al no haber tenido acceso a información técnica complementaria,

le ha llevado a configurarse un modelo y a dibujarse un enemigo inexistente, y el enemigo es que estamos impulsando desde el Grupo Parlamentario Socialista fórmulas periclitadas, de siglos pasados; no es eso, señoría; la solidaridad es un concepto del que los socialistas hacemos norma de conducta diaria. (*Murmullos.*) Sin duda alguna, lo reitero; estamos manteniendo una posición de solidaridad precisamente con ciudadanos extracomunitarios, que van a encontrar puestos de trabajo en empresas navieras comunitarias, y así lo ha entendido la Comunidad Europea desde esa perspectiva de cohesión internacional que viene propugnando en todos sus acuerdos en los últimos años.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Concluya, Senador Segura.

El señor SEGURA CLAVELL: Termino; muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, no tenga la más mínima duda de que esa preocupación puede estar en la línea de dispararla, ya que no tiene fundamentación.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Segura.

Entramos en las disposiciones adicionales nuevas.

Las enmiendas del Senador Dorrego han sido dadas por defendidas.

Corresponde ahora el turno al Senador Ramón i Quiles para la defensa de la enmienda número 320. ¿La dio, su señoría, por defendida anteriormente? (*Asentimiento.*)

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, señoría.

El Senador Barbuzano tiene la palabra para la defensa de las enmiendas números 304, 305 y 306.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

Quiero agradecer que anteriormente se haya dado por defendida mi enmienda número 303 a la disposición adicional octava. Y ahora creo que me corresponde defender las enmiendas números 304, 305 y 306.

La filosofía de la enmienda número 304, porque ya estará más que leída, es tratar de que el límite establecido para las concesiones, específicamente Canarias, puedan concederse más años, sin rebasar los 50 años que dice la Ley de Costas. Ello es debido a las razones físicas del territorio ya que las empresas que trabajan en el sector portuario, alrededor o dentro de él, al trabajar en una isla su superficie es reducida y, por tanto, las inversiones al ser altas necesitan un mayor tiempo de amortización. Esa es la filosofía, aunque la justificación sea más amplia.

La siguiente es la enmienda número 305. Voy a decir algo sobre ella, pero está marcada, tiene una vida

todavía más efímera que el propio veto que he defendido. Se pretendía dentro de la filosofía que hemos comentado no ir contra el Ente Público Puerto del Estado y esa filosofía portuaria que enmarca todo, sino que partiese del estudio y el incremento de las competencias y la mejora del funcionamiento a partir de los Estatutos de Autonomía de los Puertos, que ya lo poseían, y de las Juntas de Puerto; uniendo eso, a partir de ahí que naciese la autoridad portuaria y por conjunción de todas las autoridades portuarias, donde se instalase, naciese ese Ente central. Digo que la enmienda se refiere a eso, a que se incremente y que se remita una ley lo antes posible. Por tanto esta enmienda, debido a su vida efímera, no necesita más especificación.

La enmienda número 306, si la consideramos importante. Ahorro contestaciones o ideas, porque están recogidas en algunas enmiendas que se han aceptado en ponencia o en Comisión, pero lo más fundamental que contiene es que el tráfico de mercancías y pasajeros entre las islas esté exento de tarifas y de cualquier clase de tributos.

Yo no voy a decirles que fundamentalmente todos los abastecimientos y el comercio van hacia los puertos de las islas capitalinas y desde ahí se redistribuyen hacia las islas menores. Si hay algún tipo de tarifa, tributo, costo, en una palabra, de más en cada uno de esos movimientos entre islas, sin duda, el ciudadano de una isla de menor —para no llamarlas menores— superficie y población, tendrá un mayor costo en el producto que va a tratar de ir directamente a su subsistencia. Parece lógico que ese tráfico, que nosotros llamamos interinsular, esté exento de todas esas tarifas, costos adicionales a partir del puerto principal del archipiélago o puerto de referencia, que se denomina también, en que llegue. Eso es lo principal.

En segundo lugar, en cuanto a las tarifas, y ya hay una enmienda introducida por el Grupo Parlamentario Socialista para que se atienda en la medida; queda muy filosófico eso de atender, pues uno un día se levanta y atiende, y al siguiente se acuesta y no atiende. Resulta que es mejor que quede un poco plasmado que exista una determinada reducción, por ejemplo, el 25 por ciento pone aquí pues muy bien, podría ser el 25 por ciento o lo que considere el Ministerio de Economía y Hacienda; bueno, no, ya que el Ministerio de Economía y Hacienda no, porque no consideraría, como están las cosas, ninguna. Mejor será que quede plasmada la enmienda.

Eso es lo más fundamental, y que a partir de ahí, como esto va a producir, sin duda, un costo negativo, es decir, un mayor costo para el Estado, evidentemente que se tenga en cuenta como una solidaridad con la situación del archipiélago; por tanto, la consignación en los Presupuestos Generales del Estado que es donde el Estado consigna la solidaridad. Esta es la enmienda número 306 que en su espíritu calculo que toda la literatura que nos vimos a bien poner en la justificación ya se la habrán leído.

Corto ya, Presidente. Muy agradecido.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Barbuzano.

El Senador Martín Martín tiene la enmienda número 312.

El Senador Barbuzano tiene la palabra.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

Yo las asumí en Comisión, y, como se refiere prácticamente a lo mismo, las doy por defendidas en sus propios términos.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Lo lamento, Senador Barbuzano, pero no es posible. La enmienda queda decaída, puesto que el voto particular no fue firmado por su señoría. Por tanto, reglamentariamente no es posible mantener esta enmienda para su defensa y votación posterior.

El Senador Barbuzano tiene la palabra.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

En la Comisión «sui generis» de Obras Públicas, que se realizó, este Senador asumió las enmiendas del Senador Martín Martín. Hasta ahora, como usted sabe muy bien, quien las asumía en Comisión —yo no soy ningún experto en reglamento— y era portavoz podía defenderlas en el Pleno y yo lo tenía entendido así. Pero yo me atengo a lo que usted interprete, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senador Barbuzano.

Está clara su intención, pero no es posible. La Comisión es la Comisión; el Pleno es el Pleno. Su señoría defendió las enmiendas, pero para poderlas presentar a votación debería usted haber firmado, de acuerdo con el artículo 117, también el voto particular. El voto particular viene firmado por el Senador Martín Martín, por tanto, es él el que debe de intervenir en el Pleno. Por tanto, queda decaída.

Enmiendas del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, números 252 a 256, así como diferentes enmiendas, introducidas en Comisión al amparo del artículo 115.

Tiene la palabra el Senador Aspuru.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, nosotros en esta fase de la ley presentamos unas cuantas enmiendas que voy a defender.

La enmienda número 252 se refiere a una nueva disposición adicional que pretende introducir el siguiente texto: «Las Comunidades Autónomas con competencias en materia de seguridad pública gestionarán, sustituyendo a la Administración Marítima del Estado: a) Dentro de los puertos de su competencia autonómica, el acceso, salida y libre tránsito por los

misimos y la determinación de la existencia, en su caso, la prestación y organización y provisión de servicio de practicaaje adecuados a las características de cada puerto...» Quiero señalar que se refiere a puertos autonómicos.

En el párrafo b) pide la inspección y controles técnicos radioeléctricos de seguridad marítima en los buques que se hallen en los puertos de su competencia. En el párrafo c) dice: «En la medida en que se hayan asumido competencias en sus estatutos de autonomía, el salvamento marítimo a desarrollar en las aguas territoriales del Estado correspondientes a sus respectivos litorales.»

Lo que yo creo, Senador Segura, es que aquí nos tenemos que situar un poco en el campo de la racionalidad. Figúrese usted que en un puerto autonómico resulta que hay dos Administraciones con competencias. A mí y a mi Grupo nos parece que el desafío que tiene la democracia española está el de evitar los problemas y los conflictos entre las Administraciones. Nuestra enmienda va en este sentido.

El Estado español está organizado en una Administración central y diecisiete autonomías, sin contar las provinciales y municipales. Partiendo de esto, cada nivel de Administración ejercerá las competencias que le correspondan. Nosotros tenemos competencias en protección civil avaladas por sentencias del Tribunal Constitucional. Hay otras competencias de la Administración central, y el Estado deberá coordinar las mismas. Es una enmienda constructiva, y apelo al sentido común del Senador Segura para darle el tratamiento debido.

La enmienda número 253 va en la misma línea. Pedimos, en una nueva disposición adicional, la gestión de los vertidos en los puertos de competencia de las comunidades autónomas y en las aguas territoriales del Estado. Queremos que en los puertos autonómicos sean las comunidades autónomas las que ejerzan las competencias, porque si no es así, los problemas que se van a crear van a ser muy numerosos. Avanzamos en el sentido de la racionalidad, dando un mayor contenido a los puertos autonómicos y en las aguas territoriales del Estado correspondientes a litorales autonómicos, dragados, etcétera. También pretendemos que se realicen las inspecciones y controles. Creo que podríamos ir avanzando en delimitar bien las competencias y, sobre todo, en el campo de la colaboración y, en algún momento, poder sustituir otras Administraciones que quizá puedan estar más lejanas.

La otra disposición que nosotros presentamos la reclamamos en relación con el régimen sancionador correspondiente a las enmiendas números 252 y 253, que hemos defendido anteriormente.

Otra nueva disposición adicional se refiere a los puertos de interés general. Abordamos este tema, que nos parece que tiene plena lógica y que puede implicar una cierta economía de gestión tan necesaria en estos momentos. Como en algunas comunidades autónomas como la nuestra la pesca y las actividades náuticas están

transferidas, resulta que en los puertos de interés general de nuestro entorno como, por ejemplo, en Bilbao y en Pasajes —y lo mismo ocurre con otras comunidades autónomas—, la Administración tendrá que montar una organización exclusivamente dentro de los puertos de interés general para la pesca y actividades deportivas en los puertos de interés general. Vamos a poner un ejemplo. Tenemos Santurce y Ciérvana, que están incluidas en el puerto de Bilbao, y ocurre lo mismo con el puerto náutico de Las Arenas. Por la Administración central se tendrá que montar una organización pesquera y náutica para estos casos puntuales. Perdonen, señorías, que les hable sólo del entorno físico en el que me muevo, pero este ejemplo también puede valer para otras comunidades autónomas. Pensamos que los ciudadanos piden eficacia y cierta lógica a todas las Administraciones. Se puede prestar a cierta broma el que unas sardinas desembarcadas en Santurce sean de interés general y, en cambio, las desembarcadas en Bermeo sean sardinas autonómicas.

La enmienda número 256 se refiere a los puertos de Bilbao y Pasajes. Esta es una cuestión conflictiva y la voy a tratar con la mayor claridad. Pensamos que nuestros puertos de Bilbao y Pasajes pueden ser transferidos a nuestra Comunidad, tal y como lo posibilita el artículo 12.8 de nuestro Estatuto. Señorías, no presentamos enmiendas absurdas. Este artículo de nuestro Estatuto dice que, en los puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión, corresponderá a la Comunidad Autónoma la ejecución de la legislación del Estado. En el caso de este Ente —que ya no sé si se llama ente, porque lo han suprimido— aparece ya una nueva entidad en la relación con la Administración central, con personalidad jurídica y patrimonio propio, así como con plena capacidad de obrar. Pensamos que la gestión no es ya la directa del Estado, sino la de este nuevo Ente.

A mayor abundamiento, señorías, si se quiere dar mayor eficacia al conjunto del Estado, la asunción de competencias por parte de las comunidades autónomas facilita las funciones de la Administración en la medida de que se acerca a los agentes socioeconómicos a los que debe servir primordialmente. Señorías, el interés general es fundamentalmente, un interés de servicio. Este es el modelo descentralizado planteado en la Constitución, y debería ser asumido si tienen en cuenta los niveles de ineficacia a los que se está llegando y se llegará alejando los centros de decisión de los propios puertos, tal y como pretende este proyecto de ley.

La enmienda número 257 se refiere a los epígrafes 14, 15 y 19 de la disposición derogatoria, número 2. Pretendemos modificarlos para dar entrada a los puertos autónomos.

La enmienda 258, está en relación con una nueva disposición transitoria. Queremos que los puertos autónomos sigan como están. Señorías, se ha dicho repetidas veces y en distintas ocasiones que los puer-

tos autónomos van a ser más autónomos, con lo que se reconoce que la autonomía de los puertos es algo muy positivo. Pero como en este proyecto los puertos autónomos van a ser mucho menos autónomos, perdiendo hasta el nombre, nosotros queremos demostrarlo claramente y con rigor. Según lo definido en medios internacionales, se deben cumplir las siguientes condiciones para tener la calificación de puerto autónomo. Primero, autonomía respecto de la Administración pública. Segundo, independencia financiera. Tercero, autoridad eficaz en el recinto portuario y cuarto, gestión empresarial del puerto anteponiendo el servicio público al afán de lucro. Por falta de tiempo, me voy a referir a los dos primeros puntos, es decir, a la autonomía respecto de la Administración Pública y a la independencia financiera.

Es preciso comparar el artículo 25, de la Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre juntas de puertos y estatuto de autonomía, que dice que compete al Gobierno del Estado la alta inspección y vigilancia de los puertos y, el artículo 27, en el que habla de la inmediata relación entre el Gobierno y los puertos autónomos y la coordinación de todos los organismos portuarios citando las normas técnicas para obras y servicios de los puertos. (*El señor Vicepresidente, Sanz Blanco, ocupa la Presidencia.*) Comparen estos artículos con el artículo 23 sobre la gestión global de los puertos y con el artículo 26, ambos de este proyecto de ley, y saquen las consecuencias. Señorías, no se pueden hacer afirmaciones tan a la ligera como las que se están haciendo.

Las facultades del ente son absolutas asumiendo la gestión global del sistema portuario, es decir, la gestión centralizada, la elaboración de directrices y criterios en todas las actividades, seguridad, tarifas, inversiones, explotación, etcétera. En la composición de los Consejos rectores puede verse la diferencia. Pero como ya hemos tratado esto a propósito de otras enmiendas y como veo que el tiempo pasa inexorablemente, me voy a referir a la independencia financiera.

Es preciso comparar los artículos 25, 26 y 27, y la disposición adicional decimosexta de la Ley 50/1984 de Presupuestos Generales del Estado para 1985, de 30 de diciembre, y los artículos 26, 40, 46, 47 y 50 de la actual Ley de Puertos para deducir que, frente al grado de autonomía actual, fruto de la llegada de la democracia, este proyecto atribuye al Ente la programación de inversiones. Para la ordenación y control financiero y económico el ente gestiona dos fondos, el fondo de sostenimiento del ente y un fondo de financiación de inversiones. ¿Dónde está, señorías, el incremento de la autonomía de los puertos?

Queremos modificar la disposición final segunda, letra a), mediante la enmienda número 259. Aquí se ve claramente —no sabemos quién lo ha redactado— que este proyecto prescinde de otras Administraciones hasta en detalles tan nimios como puede ser esta disposición final segunda, letra a), donde no se cita para nada

a las comunidades autónomas en la estructura territorial. ¡Como si no existiéramos!

La enmienda número 260 va en la misma línea. Nosotros queremos que en la letra b) de la disposición final segunda se dé entrada a las comunidades autónomas ya que forman parte de la estructura del Estado.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Senador Aspuru, le ruego vaya finalizando.

El señor ASPURU RUIZ: Termino en un momento. Gracias, señor Presidente.

En relación con las enmiendas anteriormente citadas nosotros queremos que el Consejo de Ministros, en un plazo de dos años, proponga el oportuno proyecto de ley para el régimen de los puertos autónomos.

Me quedan por defender tres enmiendas «in voce», que son de mejora técnica, a las que voy a eludir brevemente con el permiso del señor Presidente.

Se refiere la primera de ellas a la enmienda número 657 del Grupo Parlamentario socialista a la disposición adicional decimoquinta. La disposición adicional nueva se ha incorporado ya al articulado, pero como no tengo aquí ese texto tendré que referirme a la enmienda número 657, que es, simplemente, de mejora técnica pretendemos que donde dice: el cabotaje con las Islas, así como con Ceuta o Melilla, se suprima la expresión: se trate de viajes no regulares.

Con la siguiente enmienda, también en relación con la número 657, queremos hacer algunas modificaciones de mejora de redacción. Donde dice: cuando se destinan a navegación exterior, extranacional, cabotaje, etcétera, nosotros proponemos una excepción para aquellos que se destinen exclusivamente a navegación de cabotaje con las islas o con Ceuta y Melilla.

La última enmienda se refiere también a la mencionada enmienda socialista y es también de mejora técnica. Nosotros queremos suprimir el último párrafo, donde dice: que realicen navegación exterior, extranacional, de cabotaje peninsular, y que se diga simplemente: a los Estados miembros de la Comunidad Europea en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que en todo caso quede garantizada la seguridad del buque y de la navegación.

Muchas gracias, señorías y señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Aspuru.

Voto particular número 1 del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, correspondiente a sus enmiendas números 533 y 534.

Tiene la palabra el Senador Beguer.

El señor BEGUER OLIVERES: Gracias, señor Presidente.

En el trámite anterior he defendido estas enmiendas al tratar las nuevas disposiciones adicionales. En con-

secuencia, lo único que debo hacer es reiterar los argumentos dichos en aquel momento.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Gracias, Senador Beguer.

Para turno en contra tiene la palabra el Senador Segura.

El señor SEGURA CLAVELL: Gracias, señor Presidente.

Voy a intentar intervenir con la mayor brevedad posible.

El Senador Barbuzano ha defendido un conjunto de enmiendas y me va a permitir que me refiera tan sólo a su filosofía a los efectos de no hacer mención específica a sus contenidos.

Senador Barbuzano, el Grupo Parlamentario Socialista se identifica con los contenidos esenciales, con la filosofía que dimana de las enmiendas planteadas por usted. Nosotros le pedimos que acepte la nuestra, si no como una enmienda formalmente transaccional, si de avance en lo que significa el reconocimiento de determinados conceptos. (*Rumores.*) Me refiero al contenido de la enmienda a la disposición adicional decimosegunda, disposición que dice: «Las condiciones de alejamiento e insularidad de los puertos canarios, así como su competitividad con los puertos extracomunitarios de países geográficamente próximos a la Comunidad Canaria, deberán ser tenidas en cuenta en la determinación de las tarifas por servicios portuarios a que se refiere el artículo 70 de la presente Ley; de los cánones aplicables a las concesiones otorgadas en la zona de servicios del puerto y de las aportaciones y percepciones del fondo de financiación a que se refiere el artículo 47...»

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Un momento, Senador Segura.

Ruego a sus señorías que eviten en lo posible las tertulias dentro del hemiciclo.

Continúe, Senador Segura.

El señor SEGURA CLAVELL: Senador Barbuzano, nosotros pensamos que por primera vez en un cuerpo legislativo aparece recogido específicamente ese concepto por el que tanto hemos luchado y que está recogido en la Constitución: el reconocimiento de la insularidad. Pero es más, complementado con la incentivación que supone situar a nuestros principales puertos canarios en una plataforma de competitividad con aquellos puertos ubicados en nuestro hinterland más próximo; es decir, con puertos de países extracomunitarios geográficamente próximos a Canarias. Pensamos que es un avance nada desdeñable el que contiene la disposición decimosegunda, que quizá puede fundir los sentimientos comunes que mantenemos todos los Senadores presentes en esta Cámara, con absoluta independencia de nuestras ideologías y planteamientos políticos dado que es un reconocimiento institucional.

Pero señorías, precisamente el Gobierno ha dado un paso, recogiendo ese sentimiento —que surgió del Congreso de los Diputados en la correspondiente disposición adicional decimosegunda—, que se ve ampliado con este contenido.

Por ejemplo, la Orden Ministerial de la Dirección General de Puertos —Ministerio de Obras Públicas— del 24 de septiembre pasado, es decir, de hace muy pocos días, y por lo que se refiere a la Tarifa G1 que, como bien saben sus señorías, establece y tipifica el uso general del puerto, fija una cuantía para el servicio de cabotaje a aplicar en los puertos insulares canarios y en Ceuta y Melilla, del 18 por ciento, inferior a la que se establece para los puertos peninsulares. Y en esa misma Orden Ministerial —y quiero reiterar que estoy hablando de una Orden Ministerial del pasado 24 de septiembre, es decir, de hace quince o veinte días—, se amplía la posibilidad de descuento hasta un 50 por ciento para las tarifas a aplicar en las operaciones de avituallamiento y fondeo en las aguas de nuestros puertos. Señorías, se trata, innegablemente, de una cuantificación recogida en una Orden Ministerial, que se impulsa de acuerdo con una filosofía que recoge y consolida la disposición adicional decimosegunda.

Pero es más, en lo que a la Tarifa G3 se refiere, es decir, a las operaciones vinculadas al tráfico de mercancías y al de pasajeros —que, como ustedes muy bien saben, están tipificadas en tres bloques, técnicamente hablando: el primero, según se trate de pasajeros en cubierta; el segundo, para pasajeros en situación mixta, es decir, en cubierta y camarote, y el tercero, para pasajeros exclusivamente en camarote—, en esa Orden Ministerial del 24 de septiembre pasado se ha unificado la cuantía de la tarifa de pasajeros, han desaparecido esos bloques, que también se han unificado, y se han establecido reducciones cuantificadas de un 30 por ciento que, tal como se establece hasta 1995, pueden aumentar paulatinamente hasta alcanzar un 50 por ciento de los costes de las operaciones equivalentes en puertos peninsulares. El Grupo Parlamentario Socialista estima que la disposición adicional decimosegunda ya ha impulsado —aun sin convertirse en ley— un estilo y una manera de actuar en el Ministerio, de lo cual nos felicitamos.

En segundo lugar, esa disposición adicional decimosegunda, dice: En todo caso, a los efectos de las tarifas a que se refiere el artículo 70 de la presente Ley, tendrá un especial tratamiento la circunstancia de doble insularidad que concurre en el tráfico marítimo entre las islas de Tenerife o Gran Canaria, respectivamente, con las no capitalinas, así como la de éstas entre sí.

Señorías, para ese concepto que tanto barajamos, que es una realidad innegable, como es el indiscutible coste de la vida en las islas no capitalinas de la Comunidad Canaria, por primera vez en una estructura legislativa se establece, aunque es bien cierto que no se cuantifica, la obligatoriedad para el Ejecutivo de tenerlo en cuenta.

Por otro lado, es cierta la manifestación del Senador Barbúzano, que señalaba que en la disposición adicional decimosegunda hay una coletilla final preocupante. La coletilla final a la que hacía referencia su señoría, dice: Lo previsto en los párrafos anteriores será sin perjuicio de los objetivos de rentabilidad general de los activos portuarios y de autofinanciación de los gastos que, con carácter general, establezca el Gobierno para el conjunto del sistema portuario.

Señorías, los socialistas queremos pensar que con esta coletilla no hemos establecido un mecanismo restrictivo, sancionador, que corte la actuación del Ejecutivo, sino que está enmarcada en el planteamiento y la filosofía general —que aquí se ha discutido— sobre las aportaciones a todos los fondos. Sin duda alguna, los puertos menores canarios son deficitarios; siempre serán receptores de flujo financiero para su supervivencia, pero pensamos que esa coletilla no debe preocuparnos, aunque entendemos que sea un motivo de preocupación para otros Senadores.

Desde esa óptica, pensar en ampliar el período de las concesiones se hace relativamente difícil, no desde el punto de vista de la búsqueda de la uniformidad, sino de la pluralidad —que, precisamente, es la riqueza de nuestro Estado—, enmarcada en una estructura definida por la Constitución. No obstante, el Grupo Parlamentario Socialista no puede apoyar esa excepcionalidad, en lo que a los períodos de tiempo de las concesiones se refiere.

Senador Aspuru, créame que le he escuchado con sumo interés, con el respeto que siempre me merece la defensa coherente que establece en sus planteamientos en su vida parlamentaria. Casi quiero pensar que defendí en el turno anterior la enmienda número 252, referida a la disposición adicional nueva, turno en el que hice referencia a los contenidos del artículo 17 del Estatuto de Autonomía Vasco, en el que se establecen las responsabilidades en el mantenimiento del orden público. A este respecto, nosotros pensamos que esto no afecta ni es extrapolable al ámbito marítimo.

En cuanto a la enmienda 253, que se refiere a esa nueva disposición vinculada a la gestión de los vertidos en los puertos de competencia de las comunidades autónomas, etcétera, pensamos que, en este aspecto, el Grupo Socialista definió adecuadamente su posición en la tramitación del Título III.

Y al margen, naturalmente, de las discrepancias que podamos mantener al respecto, pensamos que la argumentación que el Grupo Parlamentario Socialista lleva a cabo, oponiéndose a esta enmienda, es bastante equivalente a la que argüí en la oposición a la enmienda número 252, en materia de inspección.

Señorías, el presente proyecto de ley otorga a la Administración del Estado las competencias en el control de los vertidos desde buques, plataformas fijas, u otro tipo de instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, y compete al Estado el ejercicio del cumplimiento de los derechos soberanos y de la propia jurisdicción, lo cual

es perfectamente acorde con la distribución de competencias que actualmente existe entre el ámbito estatal y los ámbitos competenciales de las diferentes comunidades autónomas, hecho que está claramente reconocido por una sentencia del Tribunal Constitucional, que se produjo por los recursos de las comunidades autónomas ante la Ley de Costes, ya referenciada por otros portavoces en este debate.

Con respecto a la enmienda 254, pensamos que esta nueva disposición adicional incide en la misma línea. Sus señorías defienden que las comunidades autónomas sean competentes para la aplicación del régimen sancionador previsto en esta ley, relativo a las inspecciones cometidas contra la seguridad del tráfico y la contaminación del medio marino, etcétera. Pero pensamos, y lo reiteramos una vez más, que la línea de este proyecto de ley es divergente de dichos planteamientos y no contempla, en absoluto, la posibilidad de otorgar competencias a las comunidades autónomas en materia de seguridad del tráfico y de contaminación del medio marino producida desde buques, plataformas fijas, u otro tipo de instalaciones que se encuentran situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derecho soberano, o jurisdicción.

Señoría, la enmienda 255 del Grupo Nacionalista Vasco, plantea una nueva disposición adicional. Dice así: «En los Puertos de Interés General, cuya gestión se hubiese reservado al Estado, las dársenas pesqueras y los espacios náutico-deportivos podrán ser asumidos por las Comunidades Autónomas de acuerdo con sus respectivos Estatutos de Autonomía». Señoría, pensamos que también la argumentación correspondiente está hartamente expresada.

Sin embargo, no quisiera dejar de referirme a una nueva disposición adicional que su señoría pretende introducir con la enmienda 256; en ella, propone una nueva redacción vinculada a los puertos de Bilbao y Pasajes, tan importantes en la Comunidad Vasca. Se dice: a partir de la presente Ley serán gestionados tal y como prevé el artículo 12.8 del Estatuto de Autonomía del País Vasco, por la Comunidad Autónoma Vasca.

Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista estima que los puertos de Bilbao y de Pasajes, sin duda alguna, son puertos de un rotundo e indudable interés general y que, consiguientemente, tal como establece la Constitución, son puertos de competencia exclusiva del Estado; sus zonas de influencia afectan a diversas comunidades autónomas y no exclusivamente a la Comunidad Autónoma Vasca. Señorías, si el Estado decidiese no gestionar los puertos de Bilbao y de Pasajes, no tendría el Estado razón alguna para mantener la gestión de los restantes puertos de interés general situados esencialmente en el litoral de la costa peninsular. Pensamos que las características de los puertos comerciales españoles son excesivamente variadas; que son muy numerosos, de pequeño o mediano tamaño; que ya el propio Ministro manifestó ante la Cámara que un solo puerto, como el de Hamburgo o el de Rotterdam tienen un movimiento comercial muy superior al de la su-

ma de todos los puertos españoles, y que los puertos españoles de pequeño o mediano tamaño tienen tráfico, generalmente cautivo, vinculados exclusivamente al ámbito español, a la vida comercial y al tráfico de pasajeros en España y que ello requiere de una coordinación y un control único; que eso no significa, en absoluto, menoscabo o fraccionamiento de un ámbito competencial que tengan, derivado de sus estatutos de autonomía, las diferentes comunidades del Estado español. Pensamos que las potenciales, las posibles ventajas organizativas...

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Senador Segura le ruego que vaya terminando.

El señor SEGURA CLAVELL: Termino, señor Presidente. Muchas gracias.

... que se podrían deducir de la gestión autonómica, no justifican el cambio de rumbo, la transformación radical de la filosofía vertebral que, valga la redundancia, vertebra, precisamente, este cuerpo de ley.

Señorías, quizá no he contestado, una a una y monográficamente a todas las intervenciones que se han producido, pero reitero que ya estamos en un punto del debate en el que las posiciones están clarísimamente definidas y reiterarlo puede generar un hastío parlamentario del cual quiero retirarme.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Segura.

Pasamos a continuación al turno de portavoces.

Tiene la palabra como portavoz del Grupo Mixto el Senador Barbuzzano.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

Senador Segura Clavell, creo que le han sacado a usted adrede. Como tenía enfrente al Senador Barbuzzano le han sacado a usted a ver si así lo atemperamos en sus expresiones.

Ha hecho una defensa, yo diría, que perfecta de la Disposición Adicional decimosegunda. ¿Cómo vamos a estar —cualquier Senador que esté aquí y si es canario con más razón— en contra de la Disposición Adicional decimosegunda y de otras más, así como del registro especial? Son pasos, son avances. Pero estará de acuerdo conmigo en que no son sino pasos, y si son como los que yo estoy dando ahora, más o menos, en muy mal estado: cortitos y amuletaos. Son pasos, sin duda, pero no son los de la propia enmienda y usted lo reconocerá. Por lo menos me queda la satisfacción de que usted, en su fuero interno, está de acuerdo con la enmienda 306.

Cuando los abogados se ponen a redactar —con todos mis respetos hacia los juristas— y ponen un «sin perjuicio», tiemble, Senador. Le ponen una retahíla antes de cuestiones favorables y, al final, dicen: «y todo

esto que he dicho anteriormente, sin perjuicio...»: los intereses generales del Estado, la globalidad, el plan general, la planificación, etc. Y uno dice: «¡adiós!, ya me hicieron polvo todo lo que consignaron anteriormente». Y eso usted lo sabe, por eso le digo que vamos a debatir esto con algo de sentido del humor.

Yo reconozco que todo eso es un avance y, personalmente como Senador de la Agrupación Independiente de Canarias —que creo es la primera vez que lo cito aquí, en la Cámara en que estoy— soy capaz de colgarle las medallas y reconocer los méritos a quien sea. Sabe que no hemos metido una enmienda con registro especial porque estamos de acuerdo; se está hablando y queremos que vaya dentro de la zona económica de Canarias, pero con la enmienda estamos de acuerdo, ¡cómo no! Usted dice con un énfasis: «por primera vez, está...», y por eso le digo que no es posible defender la Disposición Adicional mejor de lo que lo ha hecho usted. Dice también: es la primera vez que está consignado en la Ley, y calculo que algún constitucional, allá por el año 1978, debió haber dicho lo mismo del artículo 138.1 y de la Disposición Adicional tercera. ¡Por primera vez está aquí consignado el hecho insular! Pero no hemos visto un duro en carretear, y estamos en el 92. Usted lo sabe, Senador, ¿qué le voy a contar a usted?

Y en clave ya más de humor, si es posible, en cuanto a las dificultades ideológicas y estrategias, ya hablaremos usted y yo, «off the record», almorzando cuando quiera.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador, Barbuzano.

Como portavoz del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, tiene la palabra el Senador Aspuru.

El señor ASPURO RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente, señorías.

Senador Segura, agradezco en tono de su réplica, pero discrepo de ella. Me mantengo en los límites y en el entorno de la racionalidad, pero lo que veo difícil de realizar en la práctica es que en los puestos con competencia autonómica intervengan otras Administraciones, porque...

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Senador Aspuru, le ruego que utilice adecuadamente el micrófono.

El señor ASPURU RUIZ: Lo que quiero decir, señorías, es que voy en el dominio de la racionalidad. Lo que quiero manifestar, repito, es que veo difícil que en un puerto autónomo puedan —en los problemas que se puedan presentar en el día a día— intervenir varias Administraciones. Si ustedes no lo entienden, ¡qué le vamos a hacer! Ustedes se mantienen en el mundo de

los artículos y de las leyes, pero estas leyes están hechas para ser aplicadas.

En cuanto a la gestión de los vertidos, sucede lo mismo. Con estas enmiendas queremos que los puertos autonómicos tengan cierta independencia y que no haya problemas e interferencias entre las Administraciones.

Lo que me llama la atención es que rechacen la enmienda número 255, porque, fíjense señorías, si en este momento estamos necesitados de ahorrar dinero, solamente con mantener esta prerrogativa de la Administración central van a tener que montar en los puertos de Bilbao y Pasajes una organización que se dedique exclusivamente a la pesca y a los deportes náuticos, cuando en realidad esto en los demás puertos autonómicos está transferido. ¿Tampoco lo quieren ver? ¡Qué le vamos a hacer!

En relación con los puertos de Bilbao y Pasajes, tengo que decir que nosotros les vamos a pedir cuentas, porque ustedes lo que quieren es tomar responsabilidades, pero éstas hay que cumplirlas. Las responsabilidades que tiene actualmente la Administración central en el País Vasco no son un ejemplo de cumplimiento y nos tememos que va a ocurrir lo mismo con esta ley. Esto es muy grave, porque se trata, nada menos, que de los puertos de Bilbao y Pasajes.

En cuanto a los puertos autónomos, yo quiero manifestar aquí mi disgusto, porque ustedes en la prensa han repetido por activa y por pasiva que los puertos van a ser más autónomos, incluso más que los de Europa. Esas afirmaciones hay que contrastarlas con la realidad. No tenemos tiempo, pero si comparamos artículo por artículo la legislación vigente y la que se presenta en esta ley, esas afirmaciones no se tienen, señorías.

Con esto, he manifestado mi punto de vista, que, por otra parte, sus señorías conocen.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Aspuru.

¿Portavoz del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió? (Pausa.)

¿Portavoz del Grupo Socialista?

Tiene la palabra el Senador Segura.

El señor SEGURA CLAVELL: Gracias, señor Presidente.

Senador Aspuru, nosotros estamos convencidos —y usando el calificativo que he empleado en alguna de mis intervenciones anteriores— de que esta ley lanza hacia la modernidad a los puertos y a la Marina Mercante española. Entendemos que se eche usted las manos a la cabeza —metafóricamente—, por cuanto su Grupo mantiene otra posición. No sigamos reiterándolo. Usted al finalizar ha dicho que ojalá salgan bien las cosas. Yo estoy convencido de que los puertos españoles y la Marina Mercante española eran dos grandes asignaturas pendientes del Estado democrático español. Pasemos los exámenes los meses y los años próxi-

mos y los tribunales calificadoros, que serán los usuarios de los puertos y el pueblo español en su conjunto, juzgarán.

Senador Barbuzano, usted califica la Disposición Adicional decimosegunda como de pasitos equivalentes a los que su señoría está dando hoy en día apoyado en muletas. Deseémosle a los contenidos de esta Disposición Adicional decimosegunda la mejoría que toda esta Cámara le desea a su señoría, y esperemos que en los meses próximos no requiera de ese apoyo y que esta Disposición Adicional decimosegunda también se consolide mediante las correspondientes Ordenes ministeriales, que, reitero, ya una, la del 24 de septiembre pasado, marca un hito singular en el sistema tarifario español, por cuanto establece para Ceuta, Melilla y los puertos de la Comunidad Canaria unos baremos cuantificados en el tiempo para el período de los cuatro años próximos, con unos porcentajes de aplicación por debajo de los de los restantes puertos.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Segura.

A continuación, pasamos a las disposiciones transitorias primera a décima.

Voto particular número 5, del Senador García Contreras, Senadora Vilallonga Elviro, Senador Mesa Noda y Senador Cuevas González, correspondiente a las enmiendas números 47 y 48.

Tiene la palabra, el Senador Mesa Noda.

El señor MESA NODA: Gracias, señor Presidente.

La enmienda número 47 es de supresión de la Disposición Transitoria Quinta, en coherencia con el resto de las enmiendas opuestas al régimen concesional.

La enmienda número 48 es de supresión de la Disposición Transitoria Novena. Creemos que debe ser el Ministerio de Administraciones Públicas el que acometa el proceso de funcionalización del personal laboral del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El proyecto de ley de puertos no debe servir para este fin.

Nada más y gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

El voto particular número 6, correspondiente a las enmiendas números 205 a 207, ambas inclusive, ha sido dado por defendido.

Igualmente, el voto particular número 7, del Senador Ramón i Quiles, correspondiente a su enmienda número 323.

Voto particular número 8, del Senador Barbuzano González, correspondiente a sus enmiendas números 265, 266, 276, 277, 278, 285, 288 y 309.

Tiene la palabra el Senador Barbuzano.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero decir, porque aquí están relacionadas, que retiro las enmiendas números 309, por estar duplicada, la 276 y 277, ya que por el camino de la tramitación entraron dentro del texto. Yo no tengo ningún interés en arrogarme que me las hayan admitido. Están dentro del texto y lo importante es que esté bien.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Senador Barbuzano, ¿retira formalmente las enmiendas números 276 y 277 por estar incluidas?

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Las retiro formalmente porque en mi quincuagésima lectura del informe he observado que están dentro. Como no sé nada, si me las han aceptado o no, me parece que lo serio es retirarlas, porque ya están dentro, y la 309, porque está duplicada, es un error de este Senador.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Barbuzano.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

La enmienda número 266 lo es a la Disposición Transitoria Segunda, tres —el tres no aparecía porque ha sufrido una modificación el texto—. Ahí se contiene en varios párrafos lo de jubilación forzosa. Yo creo que el término no viene al caso. Es jubilación y ya está, máxime si los prácticos que quedan en el Servicio de Practicaje por el sistema indirecto, con el reglamento que está en funcionamiento, y según el propio proyecto de ley, hasta que se efectúe un nuevo reglamento, tienen, a partir de los 65 años, que realizar unas pruebas físicas bastante duras año a año hasta los 70 años, que es cuando inexorablemente se retiran. En todo caso, yo no he visto en ningún texto laboral eso de jubilación forzosa. Yo creo que lo único forzoso que hay en este mundo es cuando uno se va a criar margaritas al campo santo. Con decir jubilación es suficiente.

Con la enmienda número 265 a la Disposición Transitoria Segunda empiezan una serie de enmiendas al tema de los prácticos que hoy están en situación especial, puertos pequeños, etcétera. Se solicita que en el punto 1, en las líneas 3 y 4, se suprima la expresión «en los puertos de competencia estatal», porque con la redacción que tiene parece que se deja fuera de este apartado a un número de prácticos que prestan servicios en puertos que no son de competencia estatal, y esto, si se lee cuidadosamente —cuestión difícil porque empieza a hacer una referencia a la transitoria una, punto 2, transitoria siete, etcétera, es decir, la ley está muy farragosa—, no afecta a las comunidades autónomas, y estos prácticos pueden quedar en una situación no muy clara jurídicamente.

Las otras dos enmiendas están recogidas por el método que he mencionado, y la enmienda número 285 se refiere a la transitoria segunda, segundo párrafo, que dice: «... y sin perder la condición a que se refiere el

punto 1 de esta Disposición Transitoria», que es, como digo, muy farragoso, por lo que creemos que es una redacción más correcta y que recoge el problema de estos prácticos la de nuestra enmienda, que dicen: «y sin perder los derechos que les confiere su actual condición de prácticos del puerto, que han obtenido por concurso oposición para el puerto en el que estén ejerciendo sus funciones al igual que los Prácticos que presten sus servicios en puertos de competencia estatal, a la publicación de la presente ley.» Intenta la ley regular esa transición entre el servicio directo e indirecto. Hay unos prácticos de puertos pequeños que quedan, a nuestro juicio, desamparados.

La enmienda número 278 se refiere a la transitoria segunda, al apartado 2, punto 3, que cuando habla de la provisión de plazas, dice: «corresponderá a la Autoridad Portuaria, con la participación de la Administración Marítima y de la Corporación...» Nos parece más lógico decir que corresponderá a la Administración Marítima, que es la que entiende de ese tema —entiende en el sentido jurídico y en el profesional—, con la participación de la Autoridad Portuaria y la Corporación.

En cuanto a la transitoria tercera, se trata de añadir un punto cuatro nuevo, de lo que ya hablamos antes cuando el Senador Segura me contestaba a la enmienda número 306, que diga que quedan excluidas de la consideración de actividades integrantes del servicio público de estiba y desestiba de buques regulado por el Real Decreto-Ley de 1986, estas operaciones de mercancía cuando son objeto de un tráfico marítimo entre las islas del Archipiélago Canario, como tráfico de segundo orden entre las islas capitalinas y las menores, que quedan excluidas si las mencionamos en la transitoria tercera porque habla de la sociedad de estiba y desestiba. No cabe la menor duda de que supone un mayor costo a los ciudadanos de las islas de menor superficie y de menor población, y no cabe duda, como manifestó el Senador Segura, de que se ha comenzado, con el decreto cuya fotocopia tengo aquí, a hacer una serie de reducciones en tarifas que afectan no a todo, sino a parte de lo que se pide en la enmienda, y ahí queda explicitado lo mejor que hemos podido.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

El voto particular número 4, del Grupo Parlamentario Popular, correspondiente a su enmienda número 401, también ha sido ya previamente incluida.

Tiene, no obstante, la palabra el Senador Liso.

El señor LISO MARIN: Gracias, señor Presidente.

En efecto, la enmienda 401, que era la única que teníamos a estas disposiciones transitorias, está recogida precisamente en todo el trabajo de recopilación de errores y de corrección, y, en consecuencia, la damos por suprimida.

Nada más, muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo de Convergencia i Unió, para defender el voto particular número 1, correspondiente a las enmiendas números 535, 536, 538, 539 y 540, dado que la 537 también ha sido incluida previamente en el texto.

Tiene la palabra el Senador Beguer.

El señor BEGUER OLIVERES: La enmienda número 535 creo que es similar a otra planteada hace unos momentos por el Senador Barbuzano, y por ella solicitamos la exclusión de la referencia de competencia estatal cuando se habla de los prácticos que prestan sus servicios, a efecto de que puedan seguir prestando sus servicios en los puertos, tanto si son de competencia estatal como en los restantes.

La enmienda número 536 es simplemente una mejora de redacción y, por tanto, no insistiremos en ello.

La enmienda número 538 hace referencia a señalización marítima y la número 539 se refiere a la jubilación de los prácticos, y en ella solicitamos que se suprima la palabra «forzosa».

En la enmienda número 540, por último, respecto a autorizaciones y concesiones, proponemos que se incluya la expresión «en los puertos de competencia estatal» para concretar que las mismas se refieren a estos puertos, en coherencia con la enmienda que formulamos en su momento al artículo 14, punto 4.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Beguer.

Para turno en contra, tiene la palabra el Senador Segura.

El señor SEGURA CLAVELL: Gracias, señor Presidente.

Señorías, este Senador ha seguido con interés las intervenciones en este turno de cada uno de los portavoces de los diferentes grupos y, sinceramente, pienso que, a lo largo de dos días de debate, el Grupo Parlamentario Socialista ha definido ya claramente su posición respecto a cada uno de los conceptos que ha defendido cada uno de los portavoces en este turno actual.

Consiguientemente, nosotros reiteramos las diferentes posiciones, que se materializan en una oposición a las enmiendas que los portavoces intervinientes pretenden introducir, y con ello, sin menoscabo de la cortesía parlamentaria debida, el Grupo Parlamentario Socialista reitera su no aceptación de los planteamientos defendidos en esta última fase, y que son prácticamente los mismos que se han venido defendiendo por parte de los diferentes portavoces.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Segura.

Pasamos a continuación al turno de portavoces.

¿Grupo Mixto? *(Pausa.)* Tiene la palabra el Senador Barbuzzano.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Señor Presidente, sólo quiero dejar constancia de que una de nuestras enmiendas coincide con una del Senador Beguer, sobre estos prácticos de los puertos pequeños. Con la enmienda número 661 del Grupo Socialista, que hemos tratado de comprender lo que dice, creemos que no se soluciona el tema, sino que se mantiene la indefensión.

En todo caso, como no es un tema que se pueda corregir ahora, se debe estudiar la enmienda número 661 y su incidencia en este tipo de Prácticos y tratar de solucionarlo por la vía jurídica que corresponda.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias.

Por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, tiene la palabra el Senador Aspuru.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, yo quería plantear una última cuestión porque la verdad es que ha estado ausente este tema de todo el debate. Yo pregunto a los portavoces socialistas qué va a ocurrir con los estatutos de autonomía de los actuales puertos autónomos. Hay unas prescripciones y un cuerpo legal enormemente detallado, y cuando veo esta ley, que es muy ambigua, pienso que se va a prestar a un cúmulo de arbitrariedades.

Me gustaría que me especificasen qué es lo que han pensado ustedes hacer con los estatutos de autonomía actualmente vigentes en cada puerto autónomo.

Muchas gracias, señorías; muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Aspuru.

¿Portavoz del Grupo de Convergència i Unió? *(Pausa.)*

¿Portavoz del Grupo Popular? *(Pausa.)*

¿Portavoz del Grupo Socialista?

Tiene la palabra el Senador Segura.

El señor SEGURA CLAVELL: Gracias, señor Presidente.

Únicamente para contestar al Senador Aspuru, en relación a la mitificación que en algunas ocasiones se ha hecho de los Estatutos de Autonomía de algunos puertos españoles. En efecto, mitificación; es una autonomía edulcorada, es una semiautonomía; es como cuando en los comienzos de la década de los 70 se hablaba de las universidades autónomas en el Estado totalitario anterior: era un puro sofisma. Entiéndame que no es un paralelismo riguroso el que estoy estableciendo, pero quiero con ello decir que, en pureza, desde 1968 no se ha disfrutado en los puertos que han sido denominados puertos autónomos, que es cierto que han tenido un ámbito competencial diferenciado de los res-

tantes, de una autonomía «estricto sensu», no ha sido una estructura autonómica de gobierno de los puertos, por cuanto que han tenido siempre la vinculación al órgano central.

La presente ley, señorías, será desarrollada con posterioridad con los correspondientes mecanismos para ir adaptando las competencias que venían desempeñando estos puertos a la nueva estructura de la autoridad portuaria establecida en cada uno de ellos.

Creo que con esto, Senador Aspuru, he respondido a su intervención.

Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Segura. *(El Senador Aspuru pide la palabra.)*

Senador Aspuru, ¿en qué basa su petición de intervención?

El señor ASPURU RUIZ: En el artículo 87, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Tiene su señoría la palabra.

El señor ASPURU RUIZ: Yo lo que deduzco de su intervención, Senador Segura, es que los puertos autónomos se quedan sin Estatuto. Pero, por otro lado, veo otra cosa todavía más preocupante, y es que esta ley tiene que ser completada, lo cual confirma lo que he dicho varias veces: que esta ley está verde.

Nada más, señorías. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Aspuru. *(El Senador Segura Clavell pide la palabra.)*

Tiene la palabra, Senador Segura.

El señor SEGURA CLAVELL: Gracias, señor Presidente.

Señoría, en mi intervención anterior, estableciendo el paralelismo con las llamadas universidades autónomas en el franquismo, diré que la universidad española no alcanza autonomía hasta que se desarrolló la ley correspondiente a este Estado democrático, y los puertos españoles que gozaban de esos Estatutos de Autonomía eran Estatutos al amparo de mecanismos legislativos ya periclitados, no propios del Estado democrático en el que vivimos.

Nosotros estimamos que precisamente es ahora, a partir de la promulgación de la ley, cuando los puertos van a ser gestionados por las propias autoridades portuarias, con una autonomía entendida dentro de la estructura del Ente estatal.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Segura.

Disposiciones  
transitorias  
nuevas

Pasamos, a continuación, a las Disposiciones transitorias nuevas. El voto particular número 6 del Senador Dorrego González, correspondiente a sus enmiendas 208, 209 y 210 han sido ya defendidas o dadas por defendidas.

El voto particular número 9 del Senador Martín Martín, correspondiente a su enmienda 303, decayó en Comisión.

Pasamos al voto particular número 3 del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, correspondiente a su enmienda 258.

Tiene la palabra el Senador Aspuru.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, en un alarde de facultades, esta enmienda ya la he defendido anteriormente al defender conjuntamente todas las enmiendas. La doy por defendida, pues creo que nuestro punto de vista ha quedado claro en este aspecto.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Aspuru.

Voto particular número 1 del Grupo Parlamentario de Convergencia i Unió, correspondiente a las enmiendas 541, 542 y 543.

Para su defensa, tiene la palabra el Senador Beguer.

El señor BEGUER OLIVERES: Señor Presidente, señorías, la enmienda 541 es coherente con nuestra enmienda 534 a fin de integrar al personal laboral médico fijo de sanidad marítima en un apartado nuevo, a través de una disposición transitoria novena bis. Entendemos que dicho personal englobado —que en la actualidad está prestando sus servicios en el Instituto Social de la Marina— debe evitar verse en una situación de extinción inmediata y, por el contrario, debería quedar consolidado a través de esta enmienda número 541.

Las enmiendas números 542 y 543, ésta última alternativa de la anterior, tienen por finalidad evitar que los puertos autónomos actuales en el momento de la entrada en vigor de la presente ley pasen inmediatamente a formar parte del Ente público Puertos del Estado.

Creemos que debe respetarse su principio de autonomía; es un tema ya debatido no sólo por nosotros, sino también por otros grupos —especialmente y de forma reciente por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos— y, en consecuencia, no reiteraré los argumentos en este sentido.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Beguer.

¿Turno en contra? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Segura Clavell.

El señor SEGURA CLAVELL: Gracias, señor Presidente.

Quiero reiterar la posición del grupo socialista en el sentido recogido en el dictamen procedente de Comisión.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Señoría.

Pasamos al turno de portavoces.

¿Grupo Mixto? (Pausa.)

¿Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos? (Pausa.)

¿Grupo de Convergencia i Unió? (Pausa.)

¿Grupo Socialista? (Pausa.)

Pasamos a la disposición derogatoria. El voto particular número 6, del Senador Dorrego, correspondiente a sus enmiendas 211 y 212 ya fue defendido.

El voto particular número 7, del Senador Ramón i Quiles, correspondiente a su enmienda 322 también fue dado por defendido.

Pasamos al voto particular número 8 del Senador Barbuzano González, correspondiente a su enmienda 302.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Barbuzano.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

La doy por defendida en sus propios términos.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Barbuzano.

Voto particular número 3, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, correspondiente a su enmienda 257.

Tiene la palabra el Senador Aspuru.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, como han podido ver, estas enmiendas las he defendido ya en el debate, por consiguiente, no voy a reiterarlas.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Señoría.

Voto particular número 1 del Grupo Parlamentario de Convergencia i Unió, correspondiente a las enmiendas 544, 545, 546, 547 y 548.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo de Convergencia i Unió, Senador Beguer.

El señor BEGUER OLIVERES: Señorías, las enmiendas 545 a 548 tienen la reiterada finalidad de evitar que a los puertos autónomos les sea inmediatamente de aplicación esta ley.

En cuanto a la enmienda número 544, proponemos adicionar un texto en donde quede derogada —en la disposición derogatoria, apartado 1)— también la Ley

Disposición  
derogatoria

55/1969, de 26 de abril, sobre Puertos deportivos. Su finalidad es la de evitar la posible afectación de los expedientes en curso que las comunidades autónomas tramitan en aplicación de la Ley de Puertos Deportivos 55/1969, de 26 de abril.

Nada más, muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Beguer.

¿Turno en contra? (Pausa.)

Turno de Portavoces. ¿Portavoz del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos? (Pausa.)

¿Grupo Mixto? (Pausa.)

¿Convergència i Unió? (Pausa.)

¿Grupo Socialista? (Pausa.)

Disposiciones finales Disposiciones Finales Primera, Segunda y Tercera. El voto particular del Senador Dorrego González, correspondiente a las enmiendas 213 y 214 ha sido dado ya por defendido.

Pasamos al voto particular número 5, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, correspondiente a sus enmiendas 259 y 260. Tiene la palabra el Senador Aspuru.

El señor ASPURU RUIZ: Señor Presidente, en la misma línea de lo manifestado anteriormente, doy por defendidas estas enmiendas.

Muchas gracias, señorías. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

¿Turno en contra? (Pausa.)

¿Turno de portavoces? (Pausa.)

Disposiciones finales nuevas Disposiciones Finales nuevas. El voto particular número 6, del Senador Dorrego González, correspondiente a la enmienda 215, ha sido dado por defendido.

El voto particular número 7, del Senador Pamón i Quiles, correspondiente a su enmienda número 321, también fue ya defendido.

Voto particular número 8, del Senador Barbuzano González, correspondiente a sus enmiendas 290 y 310. Tiene la palabra el Senador Barbuzano.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

La enmienda 310 queda retirada, y la enmienda 290, defendida en sus propios términos. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

Voto particular número 3, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, correspondiente a su enmienda 261. Tiene la palabra el Senador Aspuru.

El señor ASPURU RUIZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, esta enmienda también ha sido defendida anteriormente. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

Voto particular número 7, del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, correspondiente a sus enmiendas 549 y 550. Tiene la palabra el Senador Beguer.

El señor BEGUER OLIVERES: Gracias, señor Presidente.

Estas enmiendas se defienden en sus propios términos y en consecuencia no reiteraremos los argumentos.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

¿Turno en contra? (Pausa.)

¿Turno de portavoces? (Pausa.)

¿Algún Portavoz desea intervenir? (Pausa.)

Preámbulo. El voto particular número 6, del Senador Dorrego González, también fue ya defendido. Preámbulo

Hagan sonar los timbres. (Pausa.—El señor Vicepresidente, Bayona Aznar, ocupa la Presidencia.)

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Señorías, vayan tomando asiento en sus escaños. Vamos a comenzar la votación. Cierren las puertas.

Estamos en la situación de haber votado el Título Preliminar y los tres primeros Títulos de la ley. Por tanto, comenzamos con las votaciones correspondientes al Título IV.

En primer lugar, votamos las enmiendas incluidas en el voto particular número 5, del Grupo Mixto, de las cuales separaremos la votación de la número 45, si no se me indica ninguna otra separación. (Pausa.)

Votamos las enmiendas números 41 a 44.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, cinco; en contra, 104; abstenciones, 69.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Se vota ahora la enmienda número 45, del mismo Grupo de Senadores.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 171; a favor, 16; en contra, 98; abstenciones, 57.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Enmiendas correspondientes al voto particular número 6, del Senador Dorrego, que serán divididas en tres bloques. En primer lugar, votamos las enmiendas números 176 y 187.

Se inicia la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 119; abstenciones, 59.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobadas estas dos enmiendas e incorporadas al texto del dictamen.

Votamos las enmiendas números 178, 179, 180, 188 y 189.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 75; en contra, 103.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Restan por valorar las enmiendas 175, 177, 183 y 185, puesto que el resto habían sido retiradas.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 176; a favor, 16; en contra, 102; abstenciones, 58.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Enmiendas del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, incluidas en el voto particular número 3. Ponemos a votación, en primer lugar, las enmiendas números 239 y 241.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 75; en contra, 102; abstenciones, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Votamos ahora el resto de las enmiendas del mismo Grupo Parlamentario.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 16; en contra, 102; abstenciones, 60.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Las enmiendas del Grupo de Convergència i Unió incluidas en el voto particular número 1 son las números 509 a 522, que pueden votarse todas conjuntamente.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 180; a favor, 76; en contra, 103; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas correspondientes al voto particular número 1 del Grupo Popular, separando las enmiendas números 386 y 387.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 180; a favor, 76; en contra, 103; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Se ha presentado una enmienda transaccional a la enmienda número 386, firmada por todos los Grupos Parlamentarios, con el siguiente texto referido al artículo 113.1: «Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario estatal las acciones y omisiones tipificadas y sancionadas en esta ley». Este es el texto que se debe someter a votación. ¿Se puede entender aprobado por asentimiento? *(Pausa.)* Queda aprobado, con este texto, el apartado 1 del artículo 113.

A la enmienda número 387 se ha presentado una modificación que afectaría a parte de la enmienda; por tanto, haremos dos votaciones. La primera parte es la referida al texto de modificación firmado por todos los portavoces de los Grupos Parlamentarios y que dice así: «Al artículo 114.1) se acepta la propuesta del apartado h) de la enmienda número 387 exclusivamente, y se suprime en el artículo 116.3).f) la remisión que hace al artículo 108 y se sustituye por remisión al artículo 112.» ¿Se puede aprobar este texto por asentimiento? *(Pausa.)* Muchas gracias. Se incluye, por tanto en el texto del dictamen.

Queda por votar la segunda parte, que es el resto de la enmienda número 387, que afecta a otros apartados distintos del apartado h). Se pone a votación el resto de la enmienda número 387, del Grupo Popular.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 176; a favor, 76; en contra, 100.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Antes de pasar a votar el articulado vamos a proceder a la votación de alguna otra modificación. Al artículo 107.1, en la decimosegunda línea, donde dice «a partir de quince días», debe decir «de quince días o en el que se fije por la autoridad portuaria, por razones de urgencia ante la amenaza de hundimiento.»

En el artículo 115 se propone eliminar en la décima línea la expresión «teniendo en cuenta la consideración de muy graves si la cuantía de las lesiones o daños que produzcan supera los límites indicados», y debe decir en su lugar «para su prescripción y, en todo caso, las siguientes».

En el artículo 115, apartado 1, letra c) hay que añadir «o desestiba». Debe decir: «las operaciones de estiba o desestiba en su legislación específica.» Estas modificaciones, que se entiende son mejoras de redacción, que vienen firmadas por todos los grupos parlamentarios, creo que se podrán aprobar por asentimiento. *(Pausa.)* Muchas gracias.

Antes de pasar al articulado, voy a enunciar los artículos en los que hay que suprimir la expresión «ente público», al igual que hemos hecho en otros títulos de la ley. En este caso serían los artículos 106, apartado 1; 120, apartado 8; 123, apartado 1, letra d). ¿Puede aprobarse por asentimiento esta supresión? (Pausa.) Muchas gracias.

Con todas las modificaciones introducidas hasta el momento, vamos a proceder a la votación del articulado, según el texto del dictamen. Son los artículos 106 a 128.

El Grupo Popular ha solicitado la votación en tres bloques. ¿Algún otro Grupo quiere separar algún artículo? (Pausa.) Muchas gracias.

En primer lugar, votamos los artículos 106, 107, 111, 112, 117, 118, 124, 125, 126 y 128.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 180; a favor, 101; en contra, 11; abstenciones, 68.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobados.

La segunda votación incluye los artículos 108, 110, 121, 122 y 127.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 180; a favor, 162; en contra, 12; abstenciones, seis.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobados.

Por último, votamos el resto de los artículos que, salvo error u omisión, serían los números 109, 113, 114, 115, 116, 119, 120 y 123.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 103; en contra, 75.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobados.

Con ello concluyen las votaciones del Título IV.

Disposiciones Adicionales primera a decimosegunda. A estas disposiciones se ha presentado y defendido, en primer lugar, la enmienda número 46, que se vota en estos momentos.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 177; a favor, 17; en contra, 101; abstenciones, 59.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Hay que votar las enmiendas números 192 a 199, del

Senador Dorrego, correspondientes a estas Disposiciones Adicionales. Se votan agrupadamente.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 77; en contra, 102.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Votamos ahora la enmienda número 318, del Senador Ramón i Quiles.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 76; en contra, 101; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Votamos la enmienda número 303 del Senador Barbazano.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 177; a favor, 75; en contra, 102.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

El voto particular número 3, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, separamos la enmienda 251. Votamos el resto de las enmiendas números 245 a 250.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 74; en contra, 102; abstenciones, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Votamos la enmienda número 251, cuya separación ha sido facilitada por el Grupo Popular.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 16; en contra, 101; abstenciones, 62.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Votamos agrupadamente las enmiendas del Grupo de Convergencia i Unió números 523 y 532.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 180; a favor, 78; en contra, 102.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Del voto particular número 4, del Grupo Popular, ha

sido retirada la enmienda 395. Quedan por votar las cuatro restantes 396 a 400, que se votan agrupadamente.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 177; a favor, 75; en contra, 102.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Vamos a votar el texto del dictamen de las Disposiciones Adicionales primera a decimosegunda, advirtiendo antes que en algunas de ellas, que voy a leer, hay que suprimir la expresión «ente público». Son en la Disposición Adicional séptima, apartado tres, subapartado 1, letra a); en la misma Disposición Adicional séptima, apartado tres, subapartado 2 y en la misma Disposición también el apartado tres. Por tanto, en estos tres apartados de la Disposición Adicional séptima, corresponde suprimir la expresión «ente público» si la Cámara da su asentimiento para ello. *(Pausa.)* Muchas gracias.

Queda pues suprimida, y con ello podemos votar estas Disposiciones Adicionales. Lo vamos a hacer, si no se me indica otra cosa, en tres bloques: en primer lugar, las Disposiciones adicionales primera y segunda.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 164; en contra, 14; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobadas.

Sometemos a votación las Disposiciones adicionales sexta y séptima.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 180; a favor, 103; en contra, 77.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobadas.

El resto de las Disposiciones adicionales, ¿se pueden votar conjuntamente? *(Pausa.)*

Tiene la palabra el Senador Barbuzano.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Señor Presidente, pedimos votación separada, si es posible, para las Disposiciones adicionales decimoprimera y decimosegunda, y éstas a su vez no hay problema en que se voten juntas.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias.

Entonces, votamos las Disposiciones adicionales tercera, cuarta, quinta, octava, novena y décima.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 101; en contra, 17; abstenciones, 60.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobadas.

Votamos ahora las Disposiciones adicionales decimoprimera y decimosegunda.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 104; en contra, 12; abstenciones, 63.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobadas.

Entramos en las votaciones correspondientes a las Disposiciones adicionales nuevas.

En primer lugar, las enmiendas correspondientes al voto particular número 6, firmado y defendido por el Senador Dorrego.

El Grupo Popular ha solicitado la separación de la enmienda 200, que sometemos a votación en primer lugar.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 19; en contra, 98; abstenciones, 61.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Votamos el resto de las enmiendas del Senador Dorrego a las nuevas Disposiciones adicionales. Son los números 201 a 204.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 180; a favor, 76; en contra, 103; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Enmienda del Senador Ramón i Quiles, número 320, que se somete a votación.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 16; en contra, 103; abstenciones, 60.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Enmiendas del Senador Barbuzano números 304 a 306; se votan conjuntamente.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 76; en contra, 102; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

La enmienda 312, del Senador Martín Martín, decayó.

El Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos tiene presentadas las enmiendas 252 a 256, así como diferentes enmiendas presentadas en Comisión al amparo del artículo 115.

¿Se pueden votar agrupadamente todas ellas? (*Asentimiento.*)

Se ponen a votación.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 14; en contra, 103; abstenciones, 61.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Por último, votamos las enmiendas de Convergencia i Unió, números 533 y 534.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 180; a favor, 76; en contra, 102; abstenciones, 2.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Pasamos a votar, según el texto del dictamen, las Disposiciones decimotercera, decimocuarta, decimoquinta y decimosexta, con una modificación firmada por todos los portavoces de los Grupos Parlamentarios, si así lo aprueba la Cámara, que consiste en eliminar la «s» de la expresión «las gestiones náuticas», de tal manera que debe decir: «el control de la gestión náutica y comercial del buque»

¿Dan su asentimiento a esta modificación? (*Afirmaciones.*) Queda aprobada. Se refería a la Disposición adicional decimoquinta, apartado 4.

Para estas Disposiciones adicionales, el Grupo Popular ha pedido la votación conjunta de la decimotercera y decimocuarta, y de las otras dos por separado.

El Senador Aspuru ¿está conforme con esta separación o hay que distinguir entre la decimotercera y la decimocuarta?

Tiene la palabra el señor Aspuru.

El señor ASPURU RUIZ: Señor Presidente, yo pediría votación separada para la decimoquinta; sola ella separada.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): La Presidencia ha dicho que habría votación separada de la decimoquinta y decimosexta, y preguntaba si se podían votar agrupadamente la decimotercera y decimocuarta.

Tiene la palabra el señor Barbuzano.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Yo solicito, y eso he creído entender al Senador Aspuru, votación separada de la decimoquinta.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Así se va a hacer, Senador Barbuzano. Es la tercera vez que lo anuncia esta Presidencia.

Sometemos a votación las Disposiciones adicionales decimotercera y decimocuarta.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 102; en contra, 16; abstenciones, 60.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobadas.

Sometemos a votación la Disposición adicional decimoquinta.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 115; en contra, 4; abstenciones, 60.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda aprobada.

Por último, votamos la Disposición adicional decimosexta.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 180; a favor, 102; en contra, 75; abstenciones, tres.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda aprobada, y con ello las Disposiciones adicionales de este proyecto de ley.

Pasamos a las Disposiciones transitorias.

Voto particular número 5, del Senador Mesa Noda y otros señores Senadores. Son las enmiendas 47 y 48, que vamos a votar por separado.

En primer lugar, se somete a votación la enmienda 47.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 177; a favor, 15; en contra, 102; abstenciones, 60.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada esta enmienda.

Votamos ahora la enmienda 48 del mismo grupo de Senadores.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 14; en contra, 102; abstenciones, 62.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Enmiendas del voto particular número 6, del Sena-

dor Dorrego, números 205 a 207. ¿Se pueden votar las tres enmiendas agrupadamente? (*Asentimiento.*)

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 176; a favor, 75; en contra, 100; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Enmienda 323, del Senador Ramón y Quiles.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 16; en contra, 102; abstenciones, 60.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Enmiendas del Senador Barbuzano números 265, 266, 278, 285 y 288. Creo que se pueden votar agrupadamente. (*Pausa.*)

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 180; a favor, 76; en contra, 103; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

La enmienda 309 fue retirada, igual que las números 277 y 276. Por tanto, no quedaría ya por votar ninguna enmienda de este voto particular.

Pasamos al voto particular del Grupo de Convergencia i Unió que incluye las enmiendas 535 a 540.

La enmienda 537 no puede ser sometida a votación, puesto que ya está incluida en el texto del dictamen.

Por tanto, sometemos a votación conjuntamente el resto de las enmiendas, las números 535, 536, 538, 539 y 540.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 75; en contra, 103; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Al igual que sucedía con la enmienda 537, del Grupo de Convergencia i Unió, la única enmienda del Grupo Popular a estas disposiciones transitorias, que se corresponde con el número 401, creo que está incluida ya, por corrección, en el texto del dictamen. Por tanto, habríamos votado ya todas las enmiendas a las disposiciones transitorias primera a décima.

Pasamos a ver si existe alguna nueva modificación de estas disposiciones transitorias, como es el caso.

La disposición transitoria segunda.1, segundo párrafo, debe decir: «Las corporaciones de prácticos no ten-

drán el carácter de corporación de derecho público.»

La disposición transitoria décima debe incluir la palabra «remolques» entre «salvamentos» y «hallazgos», tanto en el título, como en la quinta línea.

Por último, habría que suprimir la expresión «ente público» en la disposición transitoria segunda.2, subapartado sexto.

Estas son las tres modificaciones que afectarían a las disposiciones transitorias primera a décima, si la Cámara aprueba su incorporación al texto del dictamen.

El Senador Barbuzano parece no estar conforme.

Su señoría tiene la palabra.

El señor BARBUZANO GONZALEZ: No estoy conforme, como no estoy conforme con el resto del texto. Lo que pretenden es salvar un pleito judicial con lo de las corporaciones, o sea, a la transitoria segunda.1, segundo párrafo, se le da una redacción sibilina.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Senador Barbuzano, ¿solicita votación de esa modificación, pudiéndose aprobar por asentimiento el resto de las modificaciones?

El señor BARBUZANO GONZALEZ: Si esto hay que votarlo, no puedo asentir. Entiéndanlo, es lo lógico. Lo digo porque veía unas caras muy raras. Nos é si era porque estaban pensando en otra cosa, o en esto.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Senador Barbuzano, no estamos en momento de debates. Su señoría —y está en su derecho— solicita votación de la modificación que afecta a la disposición transitoria segunda.1, segundo párrafo, referida a las corporaciones de prácticos.

Por tanto, el resto de las modificaciones se aprueban por la Cámara y sometemos a votación la modificación que dice: «Las corporaciones de prácticos no tendrán el carácter de corporación de derecho público.»

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 177; a favor, 162; en contra, 13; abstenciones, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda aprobada.

Por tanto, esta modificación también se incorpora al texto del dictamen.

Votamos, con estas modificaciones, las disposiciones transitorias primera a décima.

Se ha pedido votación separada, en primer lugar, de la transitoria segunda, que votamos a continuación.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 176; a favor, 101; en contra, 75.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda aprobada.

El Grupo Popular plantea votación separada de las transitorias primera, sexta, séptima y octava. ¿Los demás Grupos están de acuerdo en votar conjuntamente estas cuatro disposiciones? (*Asentimiento.*) Muchas gracias.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 173; a favor, 157; en contra, nueve; abstenciones, siete.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Restan por votar las disposiciones transitorias tercera, cuarta, quinta, novena y décima.

Si no se me indica lo contrario, las sometemos a votación conjuntamente. (*Pausa.*)

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 177; a favor, 100; en contra, 16; abstenciones, 61.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobadas.

Pasamos a las disposiciones transitorias nuevas.

Voto particular número 6, del Senador Dorrego.

Ponemos a votación, si no se me indica lo contrario, las enmiendas 208 y 209, del Senador Dorrego.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 177; a favor, 75; en contra, 102.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Votamos ahora la enmienda 210, que es la última enmienda del senador Dorrego a estas transitorias nuevas.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 16; en contra, 101; abstenciones, 61.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

La enmienda 313, del senador Martín Martín, decayó.

Votamos ahora la enmienda 258, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 176; a favor, 74; en contra, 100; abstenciones, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Enmiendas del Grupo Convergència i Unió, números 541, 542 y 543, que se votan agrupadamente.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 75; en contra, 102; abstenciones, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Antes de pasar a votar el texto del Dictamen referente a las transitorias nuevas, hay una propuesta de supresión de la Disposición Transitoria decimosegunda.

¿Está de acuerdo la Cámara en suprimir la Disposición Transitoria decimosegunda? (*Asentimiento.*)

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Muchas gracias. Queda, pues, suprimida.

Pasamos a votar las Disposiciones Transitorias undécima y decimotercera. ¿Se pueden votar conjuntamente? (*Pausa.*)

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 101; en contra, 16; abstenciones, 62.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobadas.

Hay una única Disposición Derogatoria, que creo que tiene varias enmiendas.

Votamos, en primer lugar, las enmiendas defendidas por el senador Dorrego, números 211 y 212.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 179; a favor, 76; en contra, 102; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Votamos ahora la enmienda número 322, del senador Ramón i Quiles.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 174; a favor, 74; en contra, 98; abstenciones, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Pasamos a votar la enmienda 302, del senador Barbazano.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 176; a favor, 74; en contra, 101; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Enmienda del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos número 257.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 175; a favor, 73; en contra, 101; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda rechazada.

Entiendo que las enmiendas números 544 y 548, del Grupo Convergència i Unió, se pueden votar agrupadamente.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 176; a favor, 77; en contra, 99.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

La Disposición Derogatoria, que es única, no ha sufrido ninguna propuesta de modificación, por lo que pasamos directamente a su votación.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 98; en contra, 19; abstenciones, 61.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Queda aprobada.

Disposiciones Finales.

Voto particular del Senador Dorrego, enmiendas números 213 y 214. Se votan agrupadamente.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 177; a favor, 77; en contra, 98; abstenciones, dos.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

Enmiendas del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos, números 259 y 260.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 177; a favor, 16; en contra, 101; abstenciones, 60.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan rechazadas.

A estas Disposiciones Finales se ha presentado una propuesta de modificación firmada por todos los Portavoces de los Grupos referida concretamente a la Disposición Final Segunda. 2, que propone la inclusión de

la palabra «remolques» en la cuarta línea, entre «salvamento» y «hallazgos». ¿Se aprueba por asentimiento? (Pausa.)

Muchas gracias, queda aprobada.

Pasamos a votar las tres Disposiciones Finales con esta modificación. ¿Se pueden votar agrupadamente? (Asentimiento.) Se votan agrupadamente.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 177; a favor, 100; en contra, 16; abstenciones, 61.*

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Quedan aprobadas.

Hay diversas enmiendas que proponen la inclusión de nuevas disposiciones finales.

Vamos a proceder a su votación.

En primer lugar la enmienda 215, del Senador Dorrego.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 77; en contra, 101.*

El señor VICEPRESIDENTE: Queda rechazada. (El señor Presidente ocupa la Presidencia.)

El señor PRESIDENTE: Sometemos a votación el voto particular número 7, enmienda número 321, del Senador Ramón i Quiles.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 181; a favor, 78; en contra, 102; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos el voto particular número 8, del Senador Barbuzano González, enmienda, que aún queda viva de este voto particular, número 290.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 177; a favor, 74; en contra, 103.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Sometemos a votación la enmienda número 261 del voto particular número 3, del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.

Se inicia la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 75; en contra, 102; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Sometemos a votación las enmiendas números 549

y 550 del voto particular número 7, del Grupo de Convergencia i Unió.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 180; a favor, 77; en contra, 102; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

A continuación, solicito a la Cámara si puede ser aprobado por asentimiento una enmienda transaccional, suscrita por todos los Grupos parlamentarios, que indica que donde en el texto de la ley se dice: «el mar», correctamente debe decirse «la mar». ¿Está de acuerdo la Cámara? *(Pausa.)*

Muchas gracias, señorías, queda aprobada por asentimiento.

Antes de aprobar el anexo, recuerdo a la Cámara que también suscrito por todos los portavoces de los Grupos parlamentarios se añade al mismo, en la parte referida a los puertos de Galicia, una redacción que leo a sus señorías para recordársela, especialmente a los señores portavoces: Añadir a los puertos gallegos la expresión, en Galicia; y dice literalmente: debe decir: Marín-Pontevedra y su ría, y Vigo y su ría, en Galicia.

¿Se puede aprobar por asentimiento? *(Pausa.)*

Se aprueba por asentimiento.

Sometemos con esta modificación a votación el anexo.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 178; a favor, 102; en contra, 16; abstenciones, 60.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Pasamos a votar las enmiendas al preámbulo. En primer lugar, y para que pueda pronunciarse la Cámara sobre la propuesta efectuada por el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, vamos a someter primero a votación las enmiendas números 49, 51 y 60; recuerdo que son enmiendas del Senador Dorrego González, del Grupo Parlamentario Mixto. Los Grupos han tenido tiempo de formar criterio.

Respecto del voto particular número 6, del Senador Dorrego González, sus enmiendas al preámbulo, números 49, 51 y 60, que el portavoz Socialista, según las notas que obran en mi poder, ofreció el voto afirmativo, las podemos someter a votación conjuntamente.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 182; a favor, 118; abstenciones, 64.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Solicito unos minutos de atención. De este voto particular del Senador Dorrego fueron retiradas las enmiendas números 53, 54, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 63, 64,

65 y 66. Por tanto, quedaban vivas las enmiendas números 50, 52 y 55, que a su vez sustentan unas enmiendas de modificación (suscritas por todos los Grupos parlamentarios que supongo que la Cámara me ahorrará leerlas porque son suficientemente conocidas) a la Exposición de Motivos I, 7.º, 8.º y 11.º, y también al párrafo 3.º. Perdón, según el texto remitido por el Congreso de los Diputados era Exposición de Motivos, pero según el Dictamen de Comisión en el Senado, es Preámbulo.

Por tanto, sometemos a votación estas tres enmiendas transaccionales.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 183; a favor, 181; abstenciones, dos.*

El señor PRESIDENTE: Quedan aprobadas las tres enmiendas de modificación.

Resta someter a votación el conjunto del Preámbulo.

Se inicia la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 183; a favor, 108; en contra, 12; abstenciones, 63.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Con ello, hemos concluido las votaciones correspondientes a este proyecto de ley.

Tal como dispone el artículo 90 de la Constitución se dará traslado de las enmiendas aprobadas por el Senado al Congreso de los Diputados, para que éste se pronuncie sobre las mismas en forma previa a la sanción del texto definitivo por Su Majestad el Rey.

Señoría, queda sin autorización de la Cámara aún media hora de debate. En todo caso, si no hay inconveniente, suspenderíamos por tres minutos la sesión para que los Grupos parlamentarios, cambiaran impresiones, dado que de las dos opciones que existen, prolongar los debates esta noche o bien continuarlos mañana, la Cámara habrá de pronunciarse. No corresponde a la Presidencia ya adoptar una decisión para habilitar que el Senado pueda estar deliberando el viernes. De acuerdo con el artículo 76, la Cámara tendría que pronunciarse ahora, lógicamente, para habilitar el viernes como jornada de trabajo.

Por tanto, suspendemos por unos minutos a los efectos de que puedan deliberar los señores portavoces. *(Pausa.)*

Solicito de sus señorías unos momentos de atención. La Presidencia, de conformidad con el artículo 76, va a proponer seguidamente que pueda habilitarse para el debate de lo que resta del orden del día de esta sesión plenaria, el día de mañana, viernes. Dependiendo del resultado de la votación, en el caso de que ésta fuera contraria al criterio, cosa que la Presidencia asume con absoluta tranquilidad, la Cámara tendría que adoptar la decisión de prolongar, a partir de las nueve y media en que se cumplen las cinco horas, la sesión de hoy,

en el bien entendido de que si llegáramos a las doce de la noche, que ya es facultad de la Presidencia, lo que quedara por debatir del orden del día se fijaría para una sesión plenaria convocada para el martes de la próxima semana. (*Rumores.*)

Señorías, de conformidad con el artículo 76, el Pleno del Senado celebrará sus sesiones de martes a jueves, salvo que la misma Cámara, a propuesta de su Presidente, de la Junta de Portavoces o de cincuenta Senadores, acuerden que se celebre en otros días de la semana. Se va a someter a votación, en el bien entendido de que el sí significará habilitar el viernes —mañana— y el no significará que entraremos, lógicamente, en el cómputo de las cinco horas. ¿Entendido? ¿Sus señorías están en condiciones de efectuar la votación? (*Pausa.*)

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 168; a favor, 61; en contra, 102; abstenciones, cinco.*

El señor PRESIDENTE: Se rechaza la posibilidad de continuar mañana el debate.

A continuación, y de conformidad con el artículo 77, solicito de la Cámara criterio mediante votación para prolongar la sesión plenaria por encima de las cinco horas.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 169; a favor, 108; en contra, 60; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: Se prolonga la sesión.

— DICTAMEN DE LA COMISION DE INCOMPATIBILIDADES EN RELACION CON LOS SENADORES DOÑA MARIA DEL CARMEN GIRALDEZ RODRIGUEZ, DOÑA GENOVEVA FOREST TARRAT Y DON JAIME SICILIA HERNANDEZ (542/000102)

El señor PRESIDENTE: Punto octavo del orden del día, Dictamen de la Comisión de Incompatibilidades en relación con los Senadores doña María del Carmen Giráldez Rodríguez, doña Genoveva Forest Tarrat y don Jaime Sicilia Hernández, publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, Senado, Serie I, número 361, de fecha 1.º de octubre de 1992.

La Comisión de Incompatibilidades, con arreglo a la legislación vigente, ha emitido dictamen sobre la situación de los citados señores Senadores. En su reunión de 15 de septiembre pasado, designó a la Senadora doña Flora Ardanuy Costa para que presentara ante el Pleno de la Cámara el dictamen emitido en la sesión indicada. Solicito a la señora Senadora que haga uso de la palabra para informar.

La señora ARDANUY COSTA: Gracias, señor Presidente.

Señorías, el pasado día 15 de septiembre se reunió la Comisión de Incompatibilidades para estudiar las posibles causas de incompatibilidad de dos señoras Senadoras y de un señor Senador. Una vez examinados con rigor los documentos y declaraciones presentados y escuchado el informe de la Ponencia, la Comisión dictaminó por unanimidad que los excelentísimos señores y señoras Senadores, doña María del Carmen Giráldez Rodríguez, doña Genoveva Forest Tarrat y don Jaime Sicilia Hernández no incurren en ninguna causa de incompatibilidad, por lo que se propone y somete al Pleno de la Cámara para su aprobación este dictamen favorable a la compatibilidad de los señores y señoras Senadores anteriormente citados.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Senadora. Entramos en turno de portavoces.

¿Grupos que desean hacer uso de la palabra? (*Pausa.*) Gracias.

¿Puede ser aprobado por asentimiento de la Cámara el dictamen de la Comisión? (*Pausa.*)

Se aprueba. Queda, pues, aprobado el dictamen emitido por la Comisión de Incompatibilidades en los términos en que aparece publicado en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, Senado, Serie I, número 361.

## MOCIONES

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, POR LA QUE EL SENADO INSTA AL GOBIERNO DE LA NACION PARA QUE, A TRAVES DE SU REPRESENTACION EN TELEFONICA DE ESPAÑA, S. A., DE LA QUE EL ESTADO ES ACCIONISTA MAYORITARIO, SE INSTE A LA COMPAÑIA A ADOPTAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA QUE EL SERVICIO PUBLICO DE VOZ QUE DICHA SOCIEDAD PRESTA A TRAVES DEL PREFIJO 903, SOLAMENTE RESULTE ACCESIBLE A TRAVES DE LOS APARATOS DE TELEFONO DE LOS ABONADOS QUE EXPRESA Y FEHACIENTEMENTE MANIFIESTEN SU DESEO DE DISFRUTARLO (662/000173)

El señor PRESIDENTE: Pasamos al punto noveno del orden del día, mociones.

Moción del Grupo Parlamentario Popular, por la que el Senado insta al Gobierno de la Nación para que, a través de su representación en Telefónica de España, S. A., de la que el Estado es accionista mayoritario, se inste a la Compañía a adoptar las medidas necesarias para que el servicio público de voz que dicha sociedad presta a través del prefijo 903, solamente resulte accesible a través de los aparatos de teléfono de los abona-

dos que expresa y fehacientemente manifiesten su deseo de disfrutarlo.

Señorías, en el registro de la Cámara han entrado dos mociones alternativas a la número 173, a cuyo enunciado acabo de dar lectura, de las cuales una, por carecer del número de firmas requerido no se tramita, y la otra, a la que daré lectura seguidamente, está firmada por los portavoces de los cinco grupos parlamentarios. Su tenor literal es el siguiente: «El Pleno del Senado insta al Gobierno de la Nación para que, a través de su representación en Telefónica de España, S. A., de la que el Estado es accionista mayoritario, se inste a la Compañía a que, en el marco de la legislación vigente, adopte las medidas necesarias para que el servicio público de voz que dicha sociedad presta a través del prefijo 903, solamente resulte accesible a través de los aparatos de teléfono de los abonados que, expresa y fehacientemente, manifiesten su deseo de disfrutarlo o les permita eliminar los efectos indeseados de un acceso indiscriminatorio al mismo. Asimismo, el Pleno del Senado insta a la Comisión Especial de Publicidad a que estudie y elabore propuestas sobre el tratamiento publicitario que de los referidos servicios se hace en los medios de comunicación y en especial en las cadenas de televisión y en las franjas horarias de audiencia infantil.

Por tanto, de acuerdo con los criterios que hemos utilizado en anteriores mociones de esta naturaleza, tiene la palabra alguno de los firmantes de la moción originaria. *(Pausa.)*

Tiene la palabra el Senador Ortí Bordás.

El señor ORTI BORDAS: Señor Presidente, muchas gracias.

Solamente a efectos, no tanto de esclarecimiento como de constancia en acta, quiero decir que no se trata, señor Presidente, de unas mociones alternativas, ya que para serlo deberían haber cumplido el Reglamento y haber sido interpuestas en plazo. Por tanto, no habiéndose registrado en su debido plazo ninguna moción a ésta de mi Grupo, no se puede hablar de mociones alternativas; se puede hablar de mociones transaccionales, en las que todos los grupos han mostrado por escrito y con las firmas de sus portavoces sus aquiescencia al texto que el señor Presidente acaba de leer.

Por consiguiente, ahora el trámite tiene que ser el que marca el Reglamento para la discusión de mociones y no el que está contemplado para la discusión de mociones que tienen que ver con mociones alternativas.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Senador Ortí Bordás, efectivamente, no es una moción alternativa, sino una moción transaccional. Seguramente la Presidencia ha tenido un lapsus, pero, en todo caso, el procedimiento de debate, de acuerdo con los criterios y precedentes que existen, ha sido siempre que uno de los firmantes de la moción originaria tenga derecho a un turno, pero en tanto que para su tramitación se exige que todos

los grupos, como en esta ocasión, estén conformes con que pueda someterse a votación una moción transaccional, no existen ya los turnos a favor y en contra, sino que después de la intervención de cualquiera de los firmantes de la moción originaria, siempre hemos ido a un turno de portavoces, donde cada portavoz expresa las razones por las que ha suscrito una moción de esa naturaleza.

Por tanto, entendiendo que su intervención se ha debido a una cuestión de orden, el turno correspondería a cualquiera de los firmantes de la moción número 173.

Tiene la palabra el Senador Molina, portavoz del Grupo Popular.

El señor MOLINA GARCIA: Gracias, señor Presidente.

Señorías, tengo, aunque tarde, el honor de subir a esta tribuna para defender una moción en nombre del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno de la Nación para que, a través de su representación en Telefónica de España, de la que el Estado es accionista mayoritario, se inste a la Compañía a adoptar las medidas necesarias para que el servicio público sea solamente accesible a los aparatos de teléfono de los abonados que, expresa y fehacientemente, así hubieran manifestado ese deseo. Como saben sus señorías, en la moción transaccional se respetan de principio a fin los términos establecidos en la moción original.

Es un hecho evidente, señorías, que desde que se implantó el prefijo 903, en el mes de abril del presente año, se está produciendo un grave perjuicio económico a las familias y empresas, por los elevados recibos que la Compañía Telefónica presenta. Se ha estimado que no menos de 100.000 personas al día marcan el prefijo 903 para hacer uso de los servicios que a través del mismo se ofrecen.

Según la Organización de Consumidores y Usuarios, frente a una llamada urbana, cuyo coste oscila entre 7 y 9,35 pesetas, una provincial que varía de 49 a 103 pesetas, todas ellas cada tres minutos, las del prefijo 903 pueden llegar hasta las 270 pesetas cada cuatro minutos, teniendo en cuenta que la duración de estas últimas llamadas, aunque pueda parecer que no van a ser superiores a cinco minutos, nunca han bajado de este minutaje, y lo habitual es que no duren menos de quince minutos. Las tarifas para ciertos servicios, como el «Teléfono Rosa Enlatado», el «Teléfono Rosa en Vivo», «Don Insultón» y otros son de 60 pesetas al minuto, con una reducción de 18 pesetas por minuto si se hace uso del servicio por las noches, los fines de semana y los días festivos.

A lo anterior hay que añadir que, en determinados casos, parece que las cintas, en el caso concreto del «Teléfono Rosa Enlatado», tienen una calidad deficiente, lo que agravará aún más lo desproporcionado de su coste. A todo esto habría que añadir también el trastorno psicológico y la adicción, con patologías similares a las de los drogadictos o ludópatas, que ciertos servicios

como los de la «Línea Caliente» están produciendo ya en determinadas personas. Sociólogos especializados han señalado que, a escasos meses de haberse puesto en marcha el servicio, ya han aparecido estos casos de adicción.

Otro de los perjuicios que se produce es a los menores de edad, ya que, aunque sabemos que ciertos servicios en vivo advierten que sólo son aptos para mayores de edad, en todos los servicios enlatados no es posible verificar la edad del que llama, y es claro, y alguno podría señalármelo, que la responsabilidad en el uso del teléfono por los jóvenes debe radicar en los padres. Estos, en su inmensa mayoría, no renuncian a dicha responsabilidad, pero también es cierto que no pueden estar permanentemente al lado de los hijos para comprobar el uso que hacen éstos del teléfono.

En muchos casos, los padres se encuentran indefensos ante la presión que ejercen las empresas, de forma que el menor utiliza el teléfono sin que los padres puedan percibirlo. Por otra parte, no hay ninguna garantía de que las empresas suministradoras retiren la conexión, tal y como prometen, al comprobar que son menores de edad los que solicitan el servicio.

El artículo 27 de la Constitución establece que los poderes públicos garantizarán el derecho que asiste a los padres para que sus hijos reciban la formación religiosa y moral que esté de acuerdo con sus propias convicciones. La Telefónica es una empresa cuya mayoría de capital está en manos del Estado y ejerce, además, el servicio en régimen de monopolio, y no puede ser ajena a este precepto constitucional, aunque no haya hecho nada al respecto, como tampoco se ha esmerado en la exigencia de cumplir en la información de los costes del servicio.

Se ha denunciado ya en reiteradas ocasiones por la Organización de Consumidores y Usuarios que hay diferencias sustanciales entre lo que se anuncia y lo que se cobra, que pueden llegar a superar el 30 por ciento en muchos casos. Estas empresas indican tarifas falsas, porque en ningún caso el coste de una llamada puede ser de cinco pesetas cada cinco segundos, o de 58 ó 60 pesetas por minuto, al no incluir esa tarifa ni el «quantum» de conexión —dos a cuatro pasos, que representan entre 8,26 y 16,56 pesetas—, ni el 13 por ciento, ahora el 15 por ciento, de IVA.

Además, estas compañías utilizan unidades irreales de tiempo para asociarlas a cantidades pequeñas de dinero, con la intención de identificar el servicio con un coste reducido, haciéndolo en otros casos con caracteres pequeños, que resultan ilegibles.

La Telefónica no sólo no es ajena a esta situación, sino que también colabora en la confusión, ya que no informa, en absoluto, de las tarifas en sus guías, remitiendo a las empresas suministradoras, o al número de teléfono de información que, a su vez, remite a otro; es decir, a un mayor consumo telefónico.

Y a todo este atropello colectivo que se está cometiendo, tengo que añadir otro argumento en defensa de

nuestra moción, y es el de las dificultades que existen para formular reclamaciones cuando el usuario se siente lesionado en sus derechos. La mayoría de las empresas, que prestan estos servicios a través del prefijo de referencia, radican en el extranjero y tanto éstas como las afincadas en España, no indican en su publicidad el domicilio social ni otro dato informativo que permita identificarlas para poder hacerles llegar la queja.

El propio Instituto Nacional del Consumo, dependiente del Ministerio de Sanidad, en su «Información del Consumo» número 91, correspondiente a junio de 1992, en su página 25, dentro del reportaje «Nuevas fórmulas para promover el uso del teléfono: Servicio telefónico a la carta», y refiriéndose a estos servicios prestados por el prefijo 903, dice textualmente: «Estos servicios no reportan ninguna ventaja para el consumidor, y sí bastantes inconvenientes.»

Señor Presidente, señorías, después de todo lo señalado, uno se pregunta por qué ni la Telefónica ni el Gobierno de la nación han hecho nada al respecto. Si este servicio es negativo por los perjuicios económicos que provoca; si este servicio es negativo por la inseguridad que produce a las familias ante la educación de sus miembros más jóvenes; si este servicio es negativo por la indefensión que tiene el ciudadano a la hora de reclamar en defensa de sus derechos; si este servicio no se da con el consentimiento del titular del teléfono, como ocurre con otros servicios, a todos los usuarios a los que se les expone a los abusos y riesgos que hemos señalado anteriormente; si esto es así, ¿por qué la Telefónica no ha hecho nada?

El Gobierno de la nación, señorías, tiene una directa responsabilidad en estos hechos. La Telefónica es una sociedad en la que el Estado es mayoritario, y a esto hay que añadir que ejerce el servicio en régimen de monopolio. La Organización de Consumidores y Usuarios y la Asociación Nacional de Amas de Casa han presentado un sinnúmero de reclamaciones que recogen de los ciudadanos que acuden a sus oficinas solicitando ayuda por el atropello de que son objeto.

El Gobierno, señorías, no puede ser ajeno a esta situación y, sin embargo, tampoco ha hecho nada. Y tengo que preguntarme: ¿quién hay detrás de todo este negocio? ¿Adónde van estos tremendos beneficios, a costa del bolsillo de los españoles que están pagando? Y es sorprendente, señorías, que la Telefónica, a través de una sociedad que se llama «Telefónica Servicios», cuyo capital, el cien por cien, es de Telefónica de España, tenga el 51 por ciento del capital de «Audio-tex», constituido en enero de 1991, con 150 millones. Pues bien, esta empresa tiene los siguientes productos: «Party-line», «Tele-horóscopo», «Tele-chiste», «TP-horóscopo», «Horóscopo de Rappel», etcétera.

En segundo lugar, se ha denunciado que detrás de alguna de las empresas que utilizan el teléfono erótico hay un destacado miembro del Partido Socialista, muy cercano al Gobierno, y esto, señorías, es muy grave, porque podemos estar ante un caso de abusos a la

ciudadanía, con participación en el negocio del propio Gobierno de la nación a través de Telefónica, y ante un posible caso de tráfico de influencias por una persona cercana al Partido Socialista.

Por todos estos hechos y por todas estas razones, solicito a esta Cámara que se apruebe esta moción y que el Gobierno, a través de su representante en Telefónica, adopte las medidas necesarias para respetar los derechos de los ciudadanos, y todo ello para acabar con los perjuicios continuados que este servicio está provocando, y en defensa de la libertad, a la que las familias y las empresas españolas tiene derecho.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.  
Turno de portavoces. *(Pausa.)*  
Tiene la palabra el Senador Bajo Fanlo.

El señor BAJO FANLO: Gracias, señor Presidente. Señorías, nuestro Grupo agradece la presentación de la moción que debatimos, ya que la misma nos posibilita hacer una reflexión y un razonamiento a partir de la situación generada en nuestra sociedad actual, con motivo del prefijo telefónico 903.

Todos sabemos que el uso de tal prefijo permite el libre acceso a consultas, contactos, y líneas eróticas. Cualquier persona, con independencia de su sexo, edad, madurez de juicio, o formación, puede realizar esas llamadas.

Quizá debiera juzgarse el grado de verdad o de engaño que llevan esas pretendidas comunicaciones, cuando en muchos casos significa sintonizar con una cinta magnetofónica que da informaciones despersonalizadas. Tal vez debiéramos centrarnos en si las cifras indicativas del coste de la llamada que aparecen en los anuncios son intencionadamente ambiguas y se prestan a la estafa, o se adecúan a la realidad.

No queremos en este momento abundar en el fin comercial que alimenta tanto la erotización del ambiente, como el fomento de la credulidad o el aprovechamiento de la soledad. A todos es patente que estos elementos se utilizan como gancho y como factor de atracción o de venta.

Dejemos al margen la contradicción social que supone, por un lado, exaltar los instintos más primitivos y, por otro, reprimirlos en su manifestación social, con todo lo que esto lleva de moral farisaica e hipócrita; no abundamos al flaco favor que se presta a las personas de mentalidad poco lúcida o de sexualidad reprimida e inmadura, con signos de represión y de patología en quien echa mano del teléfono como quien recurre al narcótico que le aliena, y a otras realidades más prosaicas; ni tampoco hagamos referencia a la disparidad de intereses que entran en juego en este tipo de llamadas, ya que es claro que no coinciden los puntos de vista de la Compañía Telefónica con los del padre de familia o administrador de empresa que ha de pagar la factura a fin de mes. Proyectemos nuestra mirada sobre el asunto desde el ángulo del legislador que

busca el bien común. Nuestra obligación primera —y digo nuestra obligación, es decir, de todos nosotros, de los legisladores— está en tratar que los derechos básicos de la persona sean protegidos del mejor modo factible, en buscar el bien de las personas que componen la comunidad, teniendo en cuenta las circunstancias de su desarrollo. Si tenemos en cuenta este aspecto, no hay duda de que los menores y los más débiles se ven desbordados en su capacidad, por la potencial peligrosidad que se deriva de esas comunicaciones. Debemos nosotros proteger a los ciudadanos en su dignidad y en su intimidad. Nuestra actuación no debe estar dirigida tanto a prohibir, cuanto a regular el acceso a estos servicios, para que se utilicen desde una libertad informada y responsable. De la misma manera que la ley ha arbitrado medidas para evitar que los jóvenes tengan un fácil acceso al alcohol o a otras drogas, en nuestra búsqueda del bien común solicitaríamos se buscara la forma de que las líneas 903 tengan un acceso controlado por algún tipo de codificación.

Nuestro Grupo va a votar favorablemente la moción transaccional, porque nos parece que puede ser un primer paso para solucionar, de momento, el problema que nos ocupa; sin embargo, nos parece que, siendo consecuentes con nuestra responsabilidad legisladora, debiéramos poner los medios para regular el acceso a estos servicios u otros similares que se puedan crear de acuerdo con una ley adecuada.

Nada más, y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.  
Por el Grupo de Convergència i Unió, la Senadora Alemany tiene la palabra.

La señora ALEMANY I ROCA: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, el interés del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió en el Senado, en lo que se refiere a la problemática derivada del uso de los servicios telefónicos del 903, queda fehaciente con su firma de la moción transaccional que se ha presentado.

En los últimos meses, los servicios que se ofrecen mediante el prefijo 903 han experimentado un auge que, a nuestro entender, responde a la numerosa publicidad aparecida en los medios de comunicación y a la facilidad de acceso que tiene el sistema, la cual ha conllevado multitud de situaciones que deberían evitarse.

Hay tres partes en este conflicto: Telefónica, empresa dominada en su mayoría por el Estado, las empresas privadas, que dominan los servicios del 903 y los usuarios. Cada una de ellas tiene un papel en esta cuestión: Telefónica, como empresa pública que debe proteger a los ciudadanos; las empresas privadas, que gestionan las líneas inteligentes, que, como en todo mercado libre, ejercen su derecho, aprovechando el éxito de su negocio, y los usuarios, tanto los que utilicen las líneas 903 como los que quieran sistemas que evi-

ten su uso, las demandas de los cuales deben ser atendidas.

La ambigüedad, señorías, acerca del precio de cada servicio ofrecido, la poca voluntad demostrada por Telefónica para salvaguardar al cliente de verdaderas catástrofes económicas, están produciendo casos ya famosos, en los que las facturas llegan a cifras astronómicas. Generalmente, los titulares de los teléfonos, ya sean particulares o empresas, se encuentran con que alguien de la familia o de la oficina llama a las líneas del 903, sin esperar una repercusión económica en el recibo como la que suele producirse. La confusión respecto a los precios es algo habitual en estos casos. Más aún, si contamos con la posibilidad de que se relacione el prefijo 903 con el 900, destinado a teléfonos de servicio gratuito.

Quizá, señorías, Telefónica no podía prever estas situaciones cuando se implantaron las nuevas líneas, pero cabría preguntarse cuáles son los beneficios que la empresa obtiene del negocio del 903 y si han sido éstos los que han motivado el retraso en la información a la población y la aparición del sistema de control. En el momento en el que se inició, meses atrás, la experiencia de ofrecer servicios telefónicos eróticos, de horóscopos, de chistes, etc., Telefónica no ofreció al usuario la posibilidad de limitar su uso. Con la llegada de las demandas por parte de familias, que se enfrentan a facturas que suben a cien veces el precio habitual, de empresas con el mismo problema, y de las asociaciones de consumidores, esta medida ha sido necesaria. Pero además de tarde, Telefónica pone a la venta estos sistemas de control, con lo cual, ha creado el riesgo, con sus consecuencias negativas, y cobra el remedio.

Las empresas públicas deben ser las primeras en preocuparse por la atención a los usuarios del servicio que ofrecen, y en esta ocasión esto no ha sucedido así. Algunas asociaciones y segmentos de la población, en general, han reclamado la gratuidad de los sistemas de control para evitar el uso de las líneas del 903 desde su número de teléfono. Es lógico que las empresas privadas vendan los sistemas de seguridad referidos, pero ofrecer servicios —en algunos casos imprescindibles— a precios altos desde una empresa pública, no nos parece lógico.

Las últimas informaciones aparecidas nos indican que hasta el primer trimestre del año próximo no venderá Telefónica sistemas de control asequibles al público; unos sistemas que ya ahora comercializan empresas privadas. La información a tiempo hubiera evitado, por lo menos, algunos de los casos acaecidos, y esperemos que pronto todos los clientes conozcan las características del servicio que se les ofrece. Lo imprescindible es que los ciudadanos puedan disponer de una legislación clara que les proteja de cualquier abuso posible. No se cuestiona el contenido de las líneas del 903, ni la posibilidad de su utilidad, sino que se pretende que quienes quieran evitar su uso no tengan que encontrarse con sorpresas desagradables; que haya tan-

ta libertad para quien quiera usarlo como para quien no lo quiera. Ya la Fiscalía del Estado ha considerado recientemente que la publicidad del teléfono erótico y del resto de las líneas del 903 no constituye delito. No se trata de perseguir a estas líneas, sino que es necesario regular el sistema de uso para conseguir el equilibrio necesario entre los ciudadanos que quieran emplearlas y aquellos que deseen contar con la seguridad de no encontrarse con unas facturas telefónicas razonables.

La novedad de un servicio, señorías, siempre atrae la curiosidad de la población. En el caso de las líneas del 903 y especialmente en la del teléfono erótico la situación ha llegado a convertirse en tema principal de atención, creando, en consecuencia, diversidad de opiniones al respecto, pero antes de la aparición de estas líneas, ya existían algunos de estos servicios que se ofrecen actualmente; la diferencia radicaba en el hecho de que la persona que quería hacer uso de ellos no contaba con el anonimato de la oferta presente; debería, pues, especificar su voluntad de usar el teléfono en cuestión. Con estos sistemas se conseguía que quien utilizara el servicio fuera el abonado, mientras que mediante el 903 cualquier usuario puede hacerlo.

Por tanto, esta moción debería conseguir que la libertad de elección de los abonados a Telefónica sea respetada y evitar la desinformación que se ha dado en este caso, que ha desconcertado y perjudicado a muchos ciudadanos. Es necesario que en el marco de la legislación actual el Gobierno adopte las medidas necesarias.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Senadora. Turno de portavoces.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Molina.

El señor MOLINA GARCIA: Gracias, señor Presidente.

Mi intervención es para agradecer a los Grupos parlamentarios que han suscrito la moción transaccional, que recoge el espíritu y el texto de la moción literalmente y un punto que me parece fundamental señalar, como es el de la publicidad.

Se ha citado en esta tribuna que recientemente el Fiscal General del Estado ha dicho que ese tipo de publicidad no constituye delito. Pero es importante señalar, y me voy a remitir a la Ley General de Publicidad, al proyecto de ley de 26 de octubre de 1988, en el cual, en el artículo tercero, apartados a), b), c) y d) establece que la publicidad que atente contra la dignidad de la persona o vulnere valores y derechos reconocidos en la Constitución, especialmente en lo que se refiere a la infancia, juventud y la mujer, es una publicidad ilícita, lo mismo que la engañosa, desleal, subliminal, etcétera.

Yo, señorías, les voy a leer sólo dos de los anuncios que en un medio de comunicación, que puede obtener cualquier ciudadano, de menor o mayor edad, se pue-

den encontrar. No voy a hacer publicidad del periódico en cuestión, pero es un diario, y dice, por ejemplo, orgasmófono, chicas del porno, orgías lesbianas, sexo impublicable, «gays excedidos», puedo seguir más. (*Rumores.*) Veo que sus señorías conocen bien estos términos.

El señor PRESIDENTE: Señoría, no altere los ánimos de la Cámara.

El señor MOLINA GARCIA: Entonces, no insisto, porque ya lo conocen.

Yo creo que todo esto hay que cortarlo de raíz y entiendo que en un medio público, que está y puede ser utilizado por cualquier ciudadano, sin distinción de edad, se debe poner algún tipo de medida para controlarlo.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Senador.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el Senador Barreiro.

El señor BARREIRO GIL: Muchas gracias, señor Presidente.

Quisiera, señor Presidente, contar a la Cámara algo de lo que sucede con esta moción, aunque creo que toda la Cámara es testigo de que el Grupo Socialista durante día y medio estuvo haciendo reiterados esfuerzos por lograr un acuerdo sobre ello, por una sola razón: es, obviamente, un problema social acuciante que debemos resolver inmediatamente.

Esta es la cuarta o quinta versión que hemos propuesto a los proponentes originales de la moción para poder alcanzar un acuerdo, logrado previamente con todos los otros Grupos parlamentarios en todas las demás versiones. Todos hemos hecho el esfuerzo de encontrar una solución acordada, aunque no fuese la que nos satisface a los demás. Por eso, aunque esta no es la mejor solución, lo es y no debemos perder más tiempo discutiendo quién es el más guapo de los partidos políticos que la proponen, para ver quién gana o no una batalla publicitaria, que no viene a cuento con el problema social que padecen las familias con este teléfono.

Tengo la desgracia de suponer que cuando alguien llega a un acuerdo conmigo tiene el mínimo de caballerosidad para no tergiversarlo, y creo que eso se ha hecho con la mendacidad que se ha producido en esa tribuna al impugnar al Gobierno responsabilidades indignamente impugnadas.

Quede claro que el Grupo Socialista mantiene su voto a esta moción a pesar de lo que se ha dicho ahí del Grupo Socialista y del Gobierno al que respalda, porque eso que se ha dicho ahí nada tiene que ver con los problemas de las familias ni con los que genera este dichoso teléfono.

Con todos los Grupos parlamentarios, incluido el Popular, mantenemos el firme compromiso de seguir buscando la mejor solución para todos, que tendremos que

seguir buscando nosotros también, no como se pueda aparentar en esta moción, que se tiran las pelotas en otro tejado, fuera de la Cámara, para que alguien busque la solución. Aquí también. Ya entiendo por qué se buscaba otra pelota: para poder leer el discurso que se traía preparado con mendacidad.

Acepto encantado la adhesión del Grupo Popular a la propuesta de los demás Grupos sobre la consideración del uso de la publicidad en este terreno. Pero, insisto, una vez que alguien firma conmigo un papel, yo no lo considero mío, sino común. Y con la conciencia de que ese es un papel y un esfuerzo común, el Grupo Socialista mantiene el voto a esta moción, a pesar de la falta de generosidad con que algunos se han portado. (*Aplausos en los bancos de la izquierda.*) (*El señor Molina García pide la palabra.*)

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría. Senador Molina, ¿pide la palabra?

El señor MOLINA GARCIA: Sí, en virtud del artículo 87, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Tiene su señoría la palabra.

El señor MOLINA GARCIA: Gracias, señor Presidente.

Se me ha acusado de falta de generosidad, incluso de mala intención en la intervención que he realizado. Lo que yo esperaba del Grupo Socialista y de su portavoz es que me dijera que algo de lo que he dicho era falso. (*Un señor Senador: ¡Muy bien!*) Eso es lo que me hubiera gustado oír. Usted no me ha negado en absoluto ninguna de las afirmaciones que yo he realizado. Yo comprendo que a lo mejor alguien se ha dejado algo en el tintero, pero a mí la intervención del Grupo Socialista no me ha desmentido absolutamente nada. ¿Sabe por qué no me ha desmentido nada? Porque lo que he dicho es verdad. (*Risas en los bancos de la izquierda.*) (*Rumores.*)

Señorías, si tienen la amabilidad de escucharme, con mucho gusto les voy a decir lo que es verdad. Aquí hay un documento de la Sociedad Audiotex, que en una de sus páginas dice textualmente que la Sociedad Audiotex fue constituida en enero de 1991, su capital es de 150 millones de pesetas y está participada en el 51 por ciento por Telefónica Servicios, cien por cien Telefónica. Esta empresa, propiedad de Telefónica, es una de las concesionarias de las líneas 903. Y si esta línea está produciendo perjuicios, como el propio Grupo Socialista está reconociendo, la Telefónica esta colaborando en este hecho. Ustedes no pueden decir una cosa aquí y actuar de otra manera en el Gobierno de la nación. El Gobierno de la nación es el que nombra al Presidente de Telefónica y el que controla las acciones de Telefónica, y Telefónica está cometiendo abusos, como ustedes lo han reconocido, con el consentimiento del Gobierno. Esto es verdad.

El segundo punto, señorías, es que como ustedes no

han dicho nada sobre la persona ligada al Partido Socialista en una concesión de este tipo, yo tampoco, por generosidad, voy a citarles el nombre en público, pero tengo el Registro de la Propiedad Mercantil, en el que aparece el Presidente del Consejo de Administración, una persona que ha estado ligada a Telefónica, alto dirigente del Partido Socialista y vinculado al Gobierno.

Si esto no presume tráfico de influencias, digan lo que quieran. Pero lo que he dicho lo mantengo con pruebas, y si ustedes se avergüenzan de las actuaciones que ha tenido el Grupo Socialista en esos foros, díganlo, pero no echen la culpa a este Senador, que lo único que pretende es decir la verdad, denunciarlo, para que corrijan sus errores.

Muchas gracias. *(Aplausos en los bancos de la derecha.)*

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Barreiro.

El señor BARREIRO GIL: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Senador, en primer lugar, si tiene su señoría pruebas de que alguien comete un delito de tráfico de influencias, su obligación es presentarse ante el Juzgado de guardia, ya, y no articular aquí discursos baratos de heroísmo ficticio. *(Rumores.)*

En segundo lugar, su intervención de ahora ratifica la primera: no tiene usted ninguna intención de ayudar a los padres de familia a resolver este problema. Está usted haciendo una utilización de moralina barata de un problema para politizarlo y utilizarlo como arma arrojadiza de sus intereses partidarios. *(Rumores.)*

En tercer lugar, señor Senador, me parece que tiene usted una cierta formación jurídica: la prueba corre por cuenta de quien acusa, pero, aún así, porque no voy a entrar a contestar más a su discurso, he dicho en mi intervención —y se lo recuerdo— que su intervención ha sido mendaz, y mendaz quiere decir mentiroso. *(Aplausos en los bancos de la izquierda.)*

*(El señor Molina García pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Señor Molina, le daría la palabra por alusiones.

El señor MOLINA GARCIA: En este caso, por insultos.

El señor PRESIDENTE: Tiene su señoría la palabra por alusiones.

El señor MOLINA GARCIA: Muchas gracias.

El señor portavoz del Grupo Socialista lo que está practicando —sí, está nervioso— en su intervención es un juicio de intenciones. Pero es que, además, lo último es que me ha llamado usted mentiroso, y cuando uno llama a una persona mentirosa, lo demuestra. Yo he demostrado mis afirmaciones con documentos, y si

a usted le parece que las familias están sufriendo, y si a usted, como acaba de afirmar, le parece que es dañino el teléfono 903 en la forma en que se está utilizando, yo le preguntaría si no le da ni un mínimo de vergüenza reconocer aquí que el Consejo de Ministros, a través de Telefónica, participa en ese negocio. *(Rumores y protestas.)*

No se ha terminado mi turno de palabra, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Silencio, por favor. Concluya, por favor, Senador Molina.

El señor MOLINA GARCIA: Y si eso es así —y concluyo—, no sé qué han hecho ustedes no en este día y medio, como dicen, negociando la moción, sino en todos estos meses en los cuales este mismo teléfono estaba funcionando y, a través del Consejo de Ministros, formado por el Partido Socialista, si estaban de acuerdo con usted, lo tenían que haber eliminado hace mucho tiempo para no dar lugar a la presentación de esta moción.

Muchas gracias. *(Aplausos en los bancos de la derecha.—El señor Barreiro Gil pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Tiene su señoría la palabra, también por alusiones.

El señor BARREIRO GIL: Muchas gracias, señor Presidente. *(Fuertes rumores.)*

Si sus señorías no quieren que hable, lo dejo, aunque le haga gracia a su señoría la falta de educación que tienen todos ustedes en su conjunto. *(Fuertes rumores.)*

El señor PRESIDENTE: Señorías, silencio por favor. Le ruego, señor Barreiro, que se cña al turno estrictamente.

El señor BARREIRO GIL: Me cño al turno.

La demostración de quién miente en este debate está en el «Diario de Sesiones» y no tengo que demostrarla yo. La ha repetido el señor Senador, asignando al Consejo de Ministros responsabilidades improcedentemente. Y ya que antes le dije lo que pensaba de su intervención anterior, debo decirle que, según el diccionario, aquél que formula acusaciones de delito infundadamente es un calumniador. Me gustaría que además fuese un caballero. *(Aplausos en los bancos de la izquierda.—Varios señores Senadores: ¡Muy bien, muy bien!)*

El señor PRESIDENTE: Vamos a someter a votación la moción resultante y transaccionada por los grupos parlamentarios.

¿Entiendo que puede ser aprobada por asentimiento de la Cámara? *(Asentimiento.)*

Se aprueba por asentimiento.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, POR LA QUE EL SENADO INSTA AL GOBIERNO A QUE ADOPTE LAS MEDIDAS OPORTUNAS PARA ASEGURAR EL ESTRICTO CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACION VIGENTE Y GARANTIZAR, A TRAVES DE LA INSPECCION LABORAL, LA PLENA IGUALDAD EN MATERIA DE RETRIBUCION SALARIAL ENTRE HOMBRES Y MUJERES PARA TRABAJOS DE IGUAL VALOR (662/000175)

El señor PRESIDENTE: Moción número 175, del Grupo Parlamentario Popular, por la que el Senado insta al Gobierno a que adopte las medidas oportunas para asegurar el estricto cumplimiento de la legislación vigente y garantizar, a través de la inspección laboral, la plena igualdad en materia de retribución salarial entre hombres y mujeres para trabajos de igual valor.

Para la defensa de la moción, tiene la palabra, como firmante de la moción, sobre la que informo a la Cámara que existe, como en el caso anterior, una moción transaccional, la Senadora San Baldomero por el Grupo firmante de la moción original.

La señora SAN BALDOMERO OCHOA: Muchas gracias, señor Presidente.

Para basar la moción que ha presentado el Grupo Popular, he tomado una serie de datos entre los cuales está la teoría de quien anteayer fue elegido Premio Nobel de Economía. Son teorías que deben conocer, como él dice, y predecir los modos y modas de las sociedades y que han sido decisivas para entender y para dictar leyes políticas.

Este sistema de utilizar el capital humano para los trabajos de los políticos hace que en un estudio se diga que la teoría del capital humano deja la idea de que la mujer, por su rol familiar y social y el tipo de responsabilidades que le son propias, es portadora de menor capital humano y, es por tanto, menos productiva que el hombre y también utiliza la teoría del trabajo dual y la teoría y la hipótesis de una peor condición biológica.

Si admitimos que puede hablarse de discriminación cuando para el desarrollo de idénticas tareas se recibe, por ejemplo, un salario distinto, o cuando, para idéntico nivel formativo y grado de experiencia, se realizan tareas distintas o se disfrutan categorías distintas, hemos de decir que también en el mercado de trabajo se produce una discriminación laboral de la mujer.

En el preámbulo de la constitución de la Organización Internacional de Trabajo, ya en 1919, se habla de salario igual por un trabajo de igual valor. En 1944, en la Declaración de Filadelfia, se vuelve a recoger este mismo concepto. En 1975, en Ginebra, la declaración además incluye la promoción e igualdad de oportunidades como parte integrante del conjunto de medidas económicas, sociales y culturales de los Gobiernos. En 1975, en el Plan de Acción de Igualdad de Oportunida-

des se comenzó con el decenio llamado «para la Mujer» por parte de las Naciones Unidas. Es en 1986 cuando se puso en práctica el segundo programa de igualdad de oportunidades de la Comunidad Económica Europea.

Cuando en el Tratado de Roma, en el artículo 119 y en las directivas 75/117, se habla también de igualdad de remuneraciones entre hombres y mujeres, nos encontramos con todo este bagaje de documentación de años preocupados por la situación de la mujer, y en este momento vemos que en la última normativa dictada por la Comunidad Económica Europea se dice, además, que la Comisión considera que incumbe a los Estados miembros tomar las medidas necesarias para garantizar la aplicación de la legislación en materia de igualdad de remuneración.

Con todos estos datos, y después de estar aquí estos días en los que continuamente se ha estado hablando en el Pleno, en el debate de la Ley de Puertos, de normativa comunitaria, ésta era algo permanente y común para todos los oradores. Esta Senadora y el Grupo Popular se preguntan cómo se encuentra la mujer en España en 1992. Esa mujer, que se tiene que sentir integrada en la Comunidad Económica Europea, se tiene que sentir, al fin y al cabo, una mujer europea.

Pues bien, señorías, tenemos la tasa de paro femenina más alta de la Comunidad Económica Europea: tenemos una tasa del 25 por ciento, frente a la más baja de Luxemburgo, que es el 2,3, y la medida de la Comunidad Económica Europea es del 12 por ciento; doblamos en tasa de paro. Sin embargo, tenemos la tasa de actividad femenina más baja de Europa.

La última encuesta de población activa reconoce que hay cien profesiones donde la mujer está subrepresentada, y solamente en quince profesiones la mujer tiene una mayor presencia que el hombre; pero estas quince profesiones se caracterizan por una concepción laboral acompañada de bajas retribuciones. La incidencia en la contratación temporal y a tiempo parcial es del 32 por ciento frente a un 26 por ciento, y del 11 por ciento frente a 1,5 con respecto al varón.

España, además, posee uno de los niveles más bajos de empleo de mujeres con hijos: sólo el 29 por ciento de las españolas trabajan y tienen hijos menores de diez años. España, además, soporta el nivel más alto de madres contratadas temporales: el 19 por ciento, frente a una media comunitaria del 10 por ciento.

Señorías, en Dinamarca trabaja el 95 por ciento de las madres; el índice más bajo de madres trabajadoras lo tiene también España y, además, no existen estadísticas ni datos sobre las prestaciones que reciben los niños de cero a tres años, y ni siquiera conocemos el número de plazas públicas que tenemos en España en este momento.

La Comisión de la Comunidad Económica Europea propone que tanto madres como padres puedan optar a media jornada laboral en los primeros años de la vida de sus hijos, y los países nórdicos ya han adoptado esta medida, financiada por el Gobierno; España, sin

embargo, sigue siendo el farolillo rojo de la Comunidad Económica Europea en esta cuestión.

En España, señoras y señores Senadores, solamente un 5 por ciento de las familias recibe alguna ayuda económica por llevar a sus hijos a la escuela infantil durante los tres primeros años de vida. Y, como sus señorías también conocen, en términos globales y en datos ofrecidos por el Instituto de la Mujer, las mujeres reciben por su trabajo una retribución inferior en casi un 20 por ciento a la que perciben los hombres. Así, las mujeres conforme van creciendo en edad tienen todavía mayores diferencias salariales, ya que el hombre consigue a lo largo de su vida profesional el acceso a puestos de mayor responsabilidad y remuneración. Por tanto, las mujeres, con una formación superior y más de diez años de experiencia profesional, presentan las mayores diferencias de salarios en relación a los hombres.

Conocemos que se ha presentado en España el primer plan de igualdad de oportunidades pero, desde luego, cuando ya la Comunidad Económica Europea está con un tercer plan, todavía no tenemos aquí en España nuestro segundo plan de desarrollo.

¿Cómo vamos a poner en práctica algo, si estamos permanentemente hablando de que estamos en Europa, y las mujeres nos encontramos, no solamente fuera de estas posibilidades, sino a años luz de programas que, desde luego, desconocemos, ni entendemos que por el momento se vayan a poner en funcionamiento?

A pesar de eso, se ha presentado una enmienda transaccional en la que el Partido Popular ha querido participar. La moción que nosotros hemos presentado, señorías, decía: «Adopte el Gobierno medidas oportunas para asegurar el estricto cumplimiento de la legislación vigente y garantizar, a través de la Inspección Laboral, la plena igualdad en materia de retribución salarial entre hombres y mujeres para trabajos de igual valor.»

Nos hemos encontrado con que todos los grupos, incluido el nuestro, ha cambiado el texto de la moción. Yo la voy a leer textualmente, porque creo que hay algo muy importante que observar.

En esta moción nueva, con esta transaccional, se dice: el Senado insta al Gobierno a que mantenga el impulso de las medidas oportunas para asegurar el estricto cumplimiento de la legislación vigente y ordene la intensificación de las actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para garantizar la plena igualdad de retribución salarial entre hombres y mujeres.

Yo tengo que decir que al Grupo Popular nos ha costado aceptar esto, porque, ¿cómo se puede decir que se mantiene un impulso, cuando ni siquiera existe un pequeño pulso?

¿Qué es lo que se tiene que mantener? Yo no conozco más que dos cuestiones en las que el Gobierno de España, que en este momento mantiene el Grupo Socialista, haya hecho algo para que esa mujer española sea igual a la europea. Y son, por un lado, la Ley

22/1992, de 30 de julio, en la que presenta una serie de actuaciones, como público programa de fomento para la contratación de mujeres y que, verdaderamente, consultados inspectores de trabajo, éstos dicen que son unas medidas tan draconianas que hasta el momento no ha surtido el menor efecto: Mujeres que lleven inscritas como desempleadas, al menos un año; que sean contratadas en aquellas profesiones u oficios que se determinen por el Ministerio de Trabajo en las que el colectivo femenino se halla subrepresentado; mujeres desempleadas mayores de 25 años, habiendo tenido un empleo anterior y que deseen integrarse laboralmente. Son una serie de requisitos que los propios inspectores de trabajo dicen que nadie las quiere solicitar para recibir esta ayuda. *(El señor Vicepresidente, Bayona Aznar, ocupa la Presidencia.)*

Por otro lado, también la propia Ministra reconoce que no han llegado a tener los resultados que se esperaban.

Además nos encontramos con que mujeres que ya conocemos que tienen un puesto de trabajo, y que no reciben por el mismo trabajo la retribución que recibe el hombre, no denuncian esos casos.

¿Por qué, señorías, las mujeres no denuncian algo que es un agravio comparativo importante? Pues por su inseguridad. No hay nadie que se atreva a quedarse sin un puesto de trabajo; si los trabajos son a tiempo parcial, con contratos parciales, las mujeres prefieren seguir trabajando, aunque sea en inferiores condiciones, y no denunciar casos que en este momento están en contra de la legislación vigente.

A pesar de eso, y reservándome para el turno de portavoces, nosotros, para impulsar desde una oposición leal, desde una eficacia que queremos que haya en un Gobierno —y que desde luego en el Partido Popular les aseguro que la tenemos—, vamos a apoyar —y ya la hemos firmado— esta enmienda transaccional.

Muchas gracias, señoras y señores Senadores; muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Gracias, Senadora San Baldomero.

Después de la intervención de la señora Senadora como firmante de la moción originaria, y al igual que en el supuesto anterior, abrimos un turno de portavoces para fijación de posiciones respecto de la moción transaccional.

¿Señores portavoces que deseen intervenir? *(Pausa.)*

Tiene la palabra el Senador Bajo Banlo, en nombre del Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos.

El señor BAJO FANLO: Señor Presidente, únicamente anunciar el apoyo de nuestro grupo a la moción transaccional.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Bayona Aznar): Muchas gracias, Señoría.

En nombre del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, tiene la palabra la Senadora Alemany i Roca.

La señora ALEMANY I ROCA: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, una vez más y lamentablemente nos hallamos ante la obligación de tratar en esta Cámara una problemática de discriminación laboral de la mujer. Y si decimos lamentablemente, es porque este es un tema que a las puertas del siglo XXI deberíamos tener resuelto si lo que pretendemos es ser una sociedad democrática, de progreso y de bienestar.

En los últimos años hemos asistido a la creciente incorporación de la mujer al mercado de trabajo, pero no podemos conformarnos únicamente con un análisis cuantitativo de este hecho. Debemos estudiar cuáles son las condiciones con las que se está llevando a cabo la inserción laboral de la mujer. En este ámbito, nos hallamos ante una contradicción entre teoría y práctica, legislación y realidad en la aplicación de dicha legislación. Es cierto que «de iure» existe igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, tanto a nivel estatal como comunitario.

En este sentido, cabe recordar el artículo 119 del Tratado de Roma, según el cual hombres y mujeres recibirán el mismo salario por igual trabajo; la Directiva 75.117, de la Comunidad Económica Europea, de 10 de febrero de 1975, del Consejo de las Comunidades Europeas, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros que se refieren a la aplicación del principio de igualdad de retribución entre trabajadores masculinos y femeninos; el artículo 35.1 de la Constitución española, según el cual todos los españoles tienen el deber de trabajar y el derecho al trabajo, a la libre elección de profesión u oficio, a la promoción a través del trabajo y a una remuneración suficiente para satisfacer sus necesidades y las de su familia, sin que en ningún caso pueda hacerse discriminación por razón de sexo; los artículos 4.2.c), 17 y 24, y muy especialmente el artículo 28, del Estatuto de los Trabajadores, según el cual el empresario está obligado a pagar por la prestación de un trabajo igual el mismo salario, tanto por salario base como por los complementos salariales, sin discriminación alguna por razón de sexos.

Sin embargo, señorías, la práctica nos demuestra que a pesar de la legislación continúa existiendo una clara discriminación laboral por razón de sexo. No sólo en las posibilidades de acceso y promoción, sino también en lo que se refiere al salario. Según el estudio Distribución Salarial en España, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística el mes de marzo de 1992, y que se basa en datos del año 1988, en términos medios un hombre gana 436.000 pesetas anuales más que una mujer, lo que significa que la mujer gana un 26,1 por ciento menos que los hombres. Generalmente, se achaca esta diferencia salarial a una mayor preparación profesional del hombre respecto a la mujer, lo cual conlleva que sea el colectivo masculino el que ocupe puestos de trabajo más cualificados y mejor remunerados. Es cierto

que por condicionantes sociohistóricos y culturales, en los que ahora no vamos a entrar, las mujeres han recibido una menor preparación profesional que los hombres y que ello justificaría, en cierta manera, esta diferencia salarial en términos medios. Diferencia que, por otra parte, debería tender a desaparecer o disminuir, puesto que cada día más las mujeres acceden a la formación y a la preparación profesional y ocupacional, tanto inicial como continuada.

Ahora bien, ¿cómo puede explicarse que dentro de la misma categoría profesional las mujeres sigan percibiendo ingresos inferiores a los hombres? Según datos del Instituto Nacional de Estadística, relativos a la distribución salarial, tomando como variables el sexo y la categoría profesional, observamos que en las categorías de mayor cualificación, tales como tituladas superiores y medias, las mujeres ganan un 27,8 por ciento menos que los hombres; en la categoría de ayudante no tituladas, perciben un 28,1 por ciento menos que el salario de los hombres; las oficiales de segunda perciben un 23,2 por ciento menos que los hombres que desempeñan el mismo trabajo; en el resto de categorías profesionales, las mujeres perciben un 14 por ciento menos que los hombres. Aquí ya no hay una posible falta de preparación o de formación por parte de las mujeres, sino un claro incumplimiento de la legislación vigente.

La Carta Comunitaria de los Derechos Fundamentales de los Trabajadores, adoptada el 9 de diciembre de 1989 en el Consejo Europeo de Estrasburgo por los Jefes de Estado y de Gobierno de once Estados miembros dice, en particular en su punto 16, que conviene intensificar, donde quiera que ello sea necesario, acciones destinadas a garantizar la realización de la igualdad entre hombres y mujeres, en particular para el acceso al empleo, la retribución, las condiciones de trabajo, la protección social, la educación, la formación profesional y la evolución de la carrera profesional. *(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)*

Esta conveniencia ha sido recogida en la resolución 142, de 21 de mayo de 1991, del Consejo de las Comunidades Europeas, relativo al «Tercer programa de acción comunitaria a medio plazo para la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres 1991-1995», en la que se invita a incluir en la negociación colectiva la igualdad de retribución, igual retribución para un mismo trabajo, o para un trabajo de igual valor, y la eliminación de las discriminaciones basadas en el sexo, precisamente en los sistemas de evaluación y/o de clasificación de las funciones.

Esta invitación creemos ha de ser recogida por el Gobierno, ha de ser formalizada en una mayor presión de la inspección laboral sobre los convenios y la contratación laboral. Es necesario que la inspección laboral actúe de oficio, vigilando el cumplimiento de la legislación, evitando que se produzca discriminación por razón de sexo, no sólo en lo que se refiere al salario, sino también en todos aquellos aspectos que intervienen en la relación laboral. Y es necesario que actúe de oficio

porque los condicionantes sociales y el temor a perder el empleo, especialmente en épocas de crisis, impide, en muchas ocasiones, que las mismas mujeres formulen denuncias ante un caso claro de discriminación.

Según el Consejo de las Comunidades Europeas, para enfrentarse a los desafíos de los años 90 es conveniente utilizar mejor las competencias y los talentos de las mujeres para lograr su plena participación en el proceso de desarrollo europeo y la revalorización de su contribución a dicho proceso, puesto que dicha participación es un factor esencial de la cohesión económica y social.

Señorías, la revalorización de la contribución de las mujeres al proceso de desarrollo europeo podría muy bien empezar haciendo que se cumpliera el ejercicio de los derechos que le son propios, y un derecho tan básico como es la igualdad de salarios por trabajos de igual valor.

Esperemos que esta moción no sea una más de las que ha aprobado esta Cámara sobre este tema y que pronto podamos observar y ver los datos que nos den de las inspecciones que se están llevando a cabo, porque esperamos que en este Segundo Plan que tiene que hacer el Instituto de la Mujer, siguiendo el Tercero de la Comunidad Europea, ésta sea una de las líneas de trabajo, y una de las líneas que el Gobierno mire de exigir a todos los niveles.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senadora Alemany.  
¿Turno de Portavoces? Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la Senadora San Baldomero.

La señora SAN BALDOMERO OCHOA: Gracias, señor Presidente.

Hace miles de años Platón dijo: doy gracias al cielo porque me ha hecho libre y no esclavo, porque me ha hecho varón y no mujer. Yo, señor Presidente, señorías, creo que, a estas alturas en las que estamos y en las circunstancias en las que nos encontramos, si Platón volviera a nacer se encontraría con que las mujeres queremos, podemos y sabemos que necesitamos trabajar mucho, con gran esfuerzo, para conseguir todo lo que se está debatiendo hoy aquí, pero nos encontramos con que por parte del Gobierno de España no existen las medidas suficientes para que esa legalidad absoluta y total que estamos reclamando se cumpla.

Señor Presidente, yo tengo una serie de documentos en los que se habla de dos cosas importantes: por un lado, de la LOGSE —en la que, tal vez, se pueda basar el que la propia formación de las mujeres, y especialmente de las mujeres trabajadoras con hijos pequeños, pueda dar un paso adelante— y, por otro, del Programa Now.

Con respecto al Programa Now, debo decir que tiene asignada una cantidad de ecus que corresponden a 120 millones de pesetas —que, además, se han incrementado con fondos del FEDER—, y que desconocemos

en este momento cuáles son los programas del mismo en los que España, como nación europea, participa.

Por otro lado, con respecto a la LOGSE —que es algo con lo que continuamente se nos llena la boca—, he de decir que es el propio Coordinador de la Comunidad Económica Europea, Peter Moss, el que dice que este objetivo que persigue la LOGSE se va a retrasar un mínimo de diez años, y que necesita, además de tiempo, dinero. Y esta Senadora del Grupo Popular se pregunta qué hemos hecho con diez años de gobierno socialista, cuando todavía necesita diez más en un programa suyo y cuando se constata que, dadas las deficiencias tan grandes que tenemos, es muy difícil que se pueda llevar a cabo cualquier programa de todos los que hemos hablado.

Tal vez Platón pueda venir a España y decir —y ser cierto— lo que antes les he comentado.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Por el Grupo Socialista, y para turno de portavoces, tiene la palabra la señora Castañer.

La señora CASTAÑER PAMPLONA: Gracias, señor Presidente.

Senadora San Baldomero, gracias, por la amabilidad de sus palabras, que yo creo que han sido en un tono absolutamente cordial, aunque, lamentablemente, no estoy de acuerdo con todas sus afirmaciones. Entre otras cosas porque la moción que su Grupo propuso originariamente y el texto alternativo que después se ha firmado por el resto de los Grupos hacen hincapié en unos términos muy concretos. La moción no estaba encaminada a hacer una relación de las situaciones de discriminación en las que se encuentra la mujer, ni tampoco en aquellas en las que yo creo que todas las mujeres, por supuesto, y todos los parlamentarios con espíritu democrático están de acuerdo, porque, lógicamente, todos promovemos y propugnamos las mejoras sociales de todos los ciudadanos y, fundamentalmente, de las mujeres.

Y así, usted reconocerá conmigo, señora San Baldomero, que en muy pocos años —en esos diez años que usted mencionaba antes— la legislación española ha recogido mejoras sustanciales en relación con las mujeres y referidas, fundamentalmente, a aspectos jurídicos, médicos, educativos, aspectos también relacionados con la familia, etcétera. Luego a mí me sorprende extraordinariamente que usted quiera hacer hincapié en esos aspectos, pues yo creo que todas —y me refiero en términos femeninos— podemos ya congratularnos de esos logros sociales que, evidentemente, se deben al esfuerzo y al espíritu de igualdad que el Partido Socialista siempre ha tomado como reto y ha hecho suyos.

De cualquier forma, usted ha hecho alusiones también a la legislación vigente, y yo quiero recordarle un poco de pasada, en aras de la brevedad y dadas las circunstancias que nos afectan en este Pleno, que la Cons-

titución española en sus artículos 14 y 35 regula el principio de igualdad de los españoles ante la ley y especifica el principio de no discriminación por razón de sexo. Estos artículos son de una gran importancia y son reforzados a través del artículo 9.2, que habla de remover los obstáculos por parte de los poderes públicos para hacer efectivo el principio de igualdad, estableciendo así las bases para las acciones positivas.

Con respecto al Estatuto de los Trabajadores —que creo que es un documento muy a tener en cuenta para conseguir la igualdad que todos propugnamos—, existen varios artículos que recogen el principio de igualdad. Concretamente, el artículo 4.2.c) recoge el derecho de los trabajadores a no ser discriminados para el empleo o una vez empleados por razón de sexo. El artículo 17, asimismo, declara nulos aquellos preceptos reglamentarios, cláusulas de los convenios colectivos, pactos individuales y las decisiones unilaterales del empresario que contengan discriminaciones desfavorables por razón de edad, o favorables o adversas en el empleo, así como en materia de retribuciones, jornada y demás condiciones de trabajo por circunstancias de sexo. De la misma forma, el artículo 24.2 plantea una igualdad respecto a las categorías profesionales y los criterios de ascenso en la empresa, que se acomodarán a reglas comunes para los trabajadores de uno y otro sexo. Y también el artículo 28 obliga al empresario a pagar por la prestación de un trabajo igual el mismo salario, tanto por salario base como por los complementos salariales, sin discriminación alguna por razón de sexo. En todo esto creo que su señoría estará de acuerdo conmigo.

Si tuviéramos un poco más de tiempo, quizá habría que aclarar qué se entiende por discriminación, para después hablar de las denominadas discriminaciones directas y de las discriminaciones indirectas. Pero voy a pasar por alto este tema porque creo que no es el momento más adecuado para hacer estas aclaraciones, además de que supongo que su señoría, que ha profundizado en el tema, habrá tenido oportunidad de verlo con amplitud.

Además, el ordenamiento jurídico español reconoce y garantiza ampliamente el principio de igualdad y otorga una amplia protección normativa contra los supuestos de discriminación, y en concreto contra la discriminación por razón de sexo. No obstante, es cierto que la existencia de un pleno reconocimiento jurídico del principio de igualdad no significa que la eliminación de situaciones de desigualdad por razón de sexo sea un logro efectivo en la realidad de las relaciones laborales. De hecho, los estudios existentes demuestran el mantenimiento de una importante dosis de desigualdad salarial entre hombres y mujeres en España.

La actuación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en esta materia se manifiesta en tres aspectos: actuaciones normativas, control de la legalidad de los convenios colectivos y actuaciones de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. En cuanto al primer punto, se avanza continuamente en el perfeccionamiento

del conjunto normativo existente, constituyendo ejemplos de ello tanto la tipificación de las infracciones laborales por actos discriminatorios, que está contenida en la Ley 8/1988, de 7 de abril, de Infracciones y Sanciones en el Orden Social, como la introducción en nuestro Derecho del principio de la inversión de la carga de la prueba, que se produce en virtud de la Ley de Procedimiento Laboral, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo de 27 de abril de 1990.

Como su señoría conoce, nuestro país es pionero en este principio y en la aplicación del mismo. Se lo digo porque usted ha hecho alusión a la normativa comunitaria y me cabe el honor de decirle que en la última reunión a la que asistí en Bruselas, juntamente con otros representantes de esta Cámara, se constató perfectamente el hecho de la situación puntera de nuestro país en cuanto se refiere a legislación relativa a las mujeres.

De cualquier forma, la evaluación de los resultados obtenidos pone de relieve las escasas denuncias sobre esta materia, especialmente en lo que se refiere a la discriminación salarial en concreto, si bien a dichas denuncias se les viene dando tratamiento preferente de acuerdo con el carácter prioritario que tienen atribuido y que, desarrollándose a la vez actuaciones inspectoras por propia iniciativa, se vienen llevando a cabo.

Además, señoría, el control de la legalidad de los convenios colectivos, conforme a lo establecido en el artículo 90 del Estatuto de los Trabajadores, persigue la impugnación de las cláusulas pactadas que constituyan una infracción del principio de igualdad establecido por la ley. Es indudable que dado el protagonismo de los actores sociales en la regulación de las condiciones de trabajo en nuestro país, es la sensibilidad de estos actores sociales la que mejores resultados ha de producir para la no inclusión de cláusulas discriminatorias en los convenios que se celebren.

No obstante, y a pesar de la dificultad que supone la detección de cláusulas discriminatorias a través del simple conocimiento del texto del convenio, no contrastado con su aplicación al desarrollo cotidiano de las relaciones de trabajo, en el trámite de control de legalidad se han detectado, en ocasiones, cláusulas presuntamente discriminatorias que han sido normalmente subsanadas a través de requerimiento previo, realizado por la autoridad laboral, a la emisión negociadora del convenio y sin necesidad, por tanto, de proceder a su impugnación de oficio ante la jurisdicción competente.

En cuanto a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, a cuya actuación se refiere de manera específica la moción, es necesario tener presente que se trata de una materia en la que normalmente la discriminación se manifiesta por vía indirecta o implica no sólo una conducta ilegal, sino, sobre todo, un derecho subjetivo vulnerado cuyo reconocimiento es lo que en realidad se busca por la vía más adecuada de los órganos jurisdiccionales. Ello hace que las denuncias ante la Inspección de Trabajo por discriminación salarial en

base al sexo sean relativamente escasas. A pesar de ello, la Inspección de Trabajo viene prestando en los últimos años una especial atención a esta materia que se contempla de manera específica al efectuar la programación de su actividad.

Señorías, la desigualdad de la mujer, que persiste a pesar de importantes avances, responde a un problema estructural de nuestra sociedad y, como tal, merece un enfoque político global. La participación activa de las mujeres es fundamental para que la sociedad se transforme en la dirección que los socialistas propugnamos.

El socialismo quiere ser un claro punto de referencia para las mujeres de nuestro país porque el proyecto socialista incluye como un elemento básico la igualdad de oportunidades y la participación efectiva de las mujeres en todos los aspectos de la vida social.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senadora Castañer Pamplona.

Vamos a iniciar la votación. Aunque ésta se pueda producir por asentimiento de la Cámara, la Presidencia considera necesario que estén presentes todos aquellos que puedan emitir alguna opinión.

¿Está de acuerdo la Cámara en que esta moción transaccional pueda ser aprobada por asentimiento? (*Pausa.*) Se aprueba.

— NUMERO 174 DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, POR LA QUE EL SENADO INSTA AL GOBIERNO A ESTABLECER UNA RED DE ALERTA PERMANENTE Y DE SALVAMENTO MARITIMO EN LAS AGUAS SITUADAS ENTRE MARRUECOS Y ESPAÑA; SOLICITE DEL GOBIERNO DE MARRUECOS EL REFORZAMIENTO DE LOS DISPOSITIVOS DE VIGILANCIA Y REPRESION DEL CONTRABANDO HUMANO EN LAS COSTAS MARROQUIES E IMPULSE EN LAS INSTITUCIONES COMUNITARIAS POLITICAS ENCAMINADAS A POSIBILITAR A LOS PUEBLOS DE EMIGRACION LOS MEDIOS PARA ALCANZAR POR ELLOS MISMOS UNA VIDA HUMANAMENTE DIGNA (662/000174)

El señor PRESIDENTE: Moción número 174, del Grupo Parlamentario Mixto, por la que el Senado insta al Gobierno a establecer una red de alerta permanente y de salvamento marítimo en las aguas situadas entre Marruecos y España; solicite del Gobierno de Marruecos el reforzamiento de los dispositivos de vigilancia y represión del contrabando humano en las costas marroquíes e impulse en las Instituciones Comunitarias políticas encaminadas a posibilitar a los pueblos de emigración los medios para alcanzar por ellos mismos una vida humanamente digna.

A esta moción número 174, también suscrita por los

portavoces de los grupos que integran la Cámara, se ha presentado otra transaccional del siguiente tenor:

El Senado insta al Gobierno a:

1. Incrementar los servicios de auxilio a los posibles naufragios en el Estrecho de Gibraltar.
2. Utilizar los cauces diplomáticos adecuados solicitando al Gobierno de Marruecos el reforzamiento de los dispositivos de vigilancia y represión del contrabando humano en las costas marroquíes.
3. Impulsar en las Instituciones Comunitarias políticas encaminadas a posibilitar a los pueblos de emigración las medidas que les permitan alcanzar por ellos mismos niveles suficientes de desarrollo.

Firmado por los cinco portavoces de los grupos parlamentarios.

Para la defensa de la moción, en tanto que firmante de la original, tiene la palabra el Senador Cuevas González.

El señor CUEVAS GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

Señorías, desde el respeto que me merece la votación que ha precedido al debate de las mociones, yo creo que, como demócrata, la tengo que aceptar, demócrata sin ningún tipo de disfraz. Pero, desde luego, tengo que discrepar del método, porque muchas veces una votación de la Cámara no refleja su voluntad política, como luego demostraré, sino que —y sin ánimo de irritar a nadie— está muy condicionada por los billetes de trenes y de aviones. Yo creo que también hay elementos externos a esta Cámara que algo tendrían que decir. No quiero dar ceba ni hacer aquí actividad sindical, pero habría que haber contado con los taquígrafos, que tienen tantos problemas conmigo cuando hablo, o con los camareros del bar, incluso habría que haber contado con las provisiones de intendencia para alimentar estómagos como los míos. Y que nadie me mezcle, yo estoy situado donde estoy. (*Risas.*)

El señor PRESIDENTE: Senador Cuevas, le ruego que se ciña a la cuestión.

El señor CUEVAS GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

En mi opinión, creo que apoyada por el portavoz del Grupo Mixto al que pertenezco, aunque con las diferencias ideológicas que tenemos, que no son tantas, la solución intermedia podría haber sido posponer estas mociones para el próximo Pleno. Me da la impresión de que las mociones son las parientes pobres del Senado, cuando creo que la moción es un elemento político importante, como es el control del Gobierno. Algunos compañeros del banco que están en mi izquierda física han compartido esta opinión, así como también los que están a mi derecha geográfica.

En cualquier caso, señorías, yo quería aclararles una cosa desde la formación política a la que pertenezco y desde la federación de partidos en la que estoy. Yo no entiendo ni de cámaras de televisión ni de fotogra-

fía, entre otras cosas porque soy feo, por tanto, no me preocupa que estén las cámaras, ni los fotógrafos, ni los periodistas. Aclaro esto por si a alguien le queda alguna duda.

Dicho esto, señorías, yo quería plantear la parte positiva, y es que hay una gran sensibilidad en esta Cámara por el tema de los inmigrantes, que unos llegan y otros se quedan en el mar. Eso lo ha denotado una propuesta que ha descafeinado algo la inicial de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y Asanblea Majorera; como hipertenso, a veces me tengo que acostumar a tomar cosas descafeinadas, sin azúcar y sin sal. Pero se ha demostrado la voluntad y la sensibilidad política que hay en esta Cámara por este tema sangrante. Por tanto, parte positiva, y que es digna de aplaudir.

En cualquier caso, yo les prometo a ustedes que en esta Cámara, con mucho más tiempo, se va a hablar del tema de los emigrantes; desde luego, no a través de una moción, y ya anuncio desde esta tribuna que presentaré una interpelación al Gobierno para que nos diga las medidas concretas que va a adoptar para el cumplimiento de la moción que hoy, supuestamente, vamos aprobar.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Cuevas. ¿Va a hacer uso de la palabra en turno de portavoces por el Grupo Mixto? (Pausa.) No.

Por el Grupo de Senadores Nacionalistas Vascos tiene la palabra el Senador Bajo.

El señor BAJO FANLO: Gracias, señor Presidente.

Muy brevemente, para manifestar que nuestro Grupo apoyará la enmienda transaccional.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Para turno de portavoces, tiene la palabra la Senadora Alemany.

La señora ALEMANY I ROCA: Gracias, señor Presidente.

Al iniciar esta intervención, y con referencia a la moción presentada por el Grupo Mixto, que ha dado lugar a la transaccional, empezaré agradeciendo la iniciativa de dicho Grupo, que ha permitido plantear una cuestión que a todos nos preocupa: el insuficiente desarrollo económico y social en los países del Magreb, circunstancia que motiva la existencia de una constante corriente humana, que intenta trasladarse a las costas andaluzas.

Es este un tema complejo, que tiene su origen en la situación económica y social en gran parte de Africa, y que tiene a Marruecos, por ser el país más próximo a la Península Ibérica, como una vía que canaliza un creciente número de personas que desde aquellos países intentan la travesía del Estrecho con unos medios a veces frágiles y al margen de cualquier legislación. Esta inmigración clandestina ya ha protagonizado una

larga serie de episodios dramáticos y ha ocasionado un escalofriante balance de muertos con el naufragio de las tristemente célebres pateras.

Por todo ello, el Grupo de Convergència i Unió ha firmado la moción suscrita por los demás Grupos, y que recoge, en esencia, esta inquietud planteada por el Grupo Mixto y la completa satisfacción de todos.

Esta moción señala con claridad uno de los problemas humanos más angustiosos. Por esta razón estamos de acuerdo en redoblar los servicios de auxilio a los posibles naufragos en aquellas aguas, y, sobre todo, a reforzar una vigilancia y la represión de ese contrabando humano, como, naturalmente, en continuar impulsando en las instituciones comunitarias las políticas que contribuyan a que se produzca un importante proceso de desarrollo en aquellos países que en la actualidad evolucionan con lentitud.

Por todas estas razones, el Grupo de Convergència i Unió votará favorablemente esta moción.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Senador Soravilla.

El señor SORAVILLA FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente.

Señorías, nosotros también hemos firmado esta moción transaccional porque estamos razonablemente de acuerdo con lo que propone, pero convendría hacer algún tipo de reflexión, porque, aunque creo que ya, con el largo Pleno que llevamos, algo embotados tenemos los sentidos, somos conscientes de la enorme gravedad que tiene este problema, y, como bien ha dicho el Senador Cuevas, en esta Cámara creo que tendremos que hablar muy a menudo de emigración.

Desde el punto de vista del enfoque puramente humanitario, desde luego no puede haber en sus señorías la menor duda de nuestra sensibilidad, de la sensibilidad de mi Grupo, aunque yo creo que en esta sensibilidad por lo puramente humanitario, también deberíamos reflexionar sobre lo de la caridad, que, bien entendida, empieza por uno mismo.

Es evidente que también todo el tema de derechos humanos, todas las cartas firmadas, nos obligan, y, en consecuencia era lógico estar dentro de las firmas de esta moción. Pero yo creo que, tal y como venía redactada la moción del señor Cuevas, no tenemos más remedio —nos ha tocado, precisamente por estos Tratados internacionales que tenemos firmados— que controlar la frontera sur, y recordemos que nosotros tenemos con Marruecos, Ceuta y Melilla una frontera sur, no sólo marítima, sino también terrestre, como en su momento le ha tocado a Alemania controlar la frontera del nordeste, y encontramos en Alemania ya los graves problemas de emigración, con cuatro millones de turcos viviendo allí y reforzándose en su creencia islámica, quienes están provocando brotes claros de x-

nofobia y llevando claramente a un nuevo nacional-socialismo.

Creo que nosotros tenemos un talante diferente, un talante por razones históricas; tenemos experiencia en muchas invasiones, y probablemente ésta de la emigración podría ser una nueva, y también tenemos una experiencia de emigración, no sólo ya por razones de pobreza, sino también de política. En consecuencia, nosotros ni practicamos el tribalismo germánico del «*ius sanguinis*», no practicamos tampoco la reserva étnica de los anglosajones, ni tampoco la pureza cultural de los franceses; nuestra tradición es de acogida y mestizaje, pero en la situación económica y política del presente yo no sé si realmente es humanitario recibir a estos emigrantes con los brazos abiertos, pidiéndoles que se desculturalicen y teniendo para ellos simplemente mano de obra barata.

Yo creo que en la tradición española de Suárez y Victoria, por ejemplo, hay que ver al ser humano como algo completo, y, en consecuencia, pienso que hay que ver al hombre con su cultura, sin desarraigarle y pensando incluso que pueda ser el padre de nuestros nietos. Consecuentemente, esto nos va a llevar a una sociedad multiétnica. Vamos a tener que aceptar una nueva cultura dentro de la nuestra propia, y yo no quisiera pensar en las nuevas utopías, puesto que han caído prácticamente todas, sino que me enfrentaría con la realidad pura de lo que son las sociedades multiétnicas, y para ello tendríamos simplemente que enfrentarnos con el caso de la antigua Yugoslavia o con el caso de Líbano y con los problemas que estas sociedades multiétnicas están teniendo, salvo que estén incardinadas dentro de un sistema autoritario, bien sea de imperio o bien sea de dictadura.

En consecuencia, creo que debemos cooperar con estos países; el problema es, efectivamente, de desequilibrios entre el Norte y el Sur, y lo debemos hacer por solidaridad y también por razones humanitarias, pero, sin rodeos, también tenemos que decir que debemos hacerlo por razones de la propia seguridad. Ahora bien, creo que todo lo que puedan defender nuestras sociedades no son sólo privilegios; lo que podremos defender es una forma de ser, de estar y de entender el mundo; en definitiva, una cultura o una civilización, según se quiera, de acuerdo con Spengler, frente a otro concepto diferente, el islámico, en el que no voy a entrar en si es mejor o peor, pero, desde luego, completamente distinto. Por tanto, lo que deberíamos hacer, tal vez, sería potenciar un difícil diálogo, pero establecerlo, como se ha hecho con la Universidad Euroárabe, etcétera.

Es cierto que no se pueden poner puertas al campo, pero tampoco las vamos a poder dejar abiertas, ya que la absorción es imposible, y estamos hablando ya de una emigración que en realidad es el Tercer Mundo completo, aparte de los compromisos internacionales que nos impiden hacerlo de forma completamente abierta y generosa, y yo dudo de tal generosidad en esos términos; además, la previsión que hay es que la emi-

gración se convierta en una cifra astronómica, desmesurada, en primer lugar, por las razones políticas y económicas de ciertos países, fundamentalmente de Africa, y también, y en segundo lugar, por razones demográficas del norte de Africa. En el año 2025, si no fallan los cálculos, el norte de Africa va a doblar su población, mientras que la ribera norte se va a encontrar con una población, si no estabilizada, por lo menos en descenso.

En consecuencia, estamos de acuerdo en los tres puntos de este nuevo texto, y quiero manifestar claramente el reconocimiento a la labor que están haciendo, esforzada como siempre, la Guardia Civil y la Cruz Roja; deseamos el incremento en medios y también en personal para que esa labor se pueda llevar a término, y auxiliar, efectivamente, en los posibles naufragios, así como controlar ese flujo; de éste, como marca el punto segundo, debemos responsabilizar a Marruecos, porque de momento se está convirtiendo en una zona de impunidad, en una tierra de paso, y se le debe obligar, de alguna manera, a través de los conductos diplomáticos, si es posible, que controle las mafias que están traficando con esta mercancía humana.

Marruecos debe dar muestra con su actitud de que quiere cooperar en este campo, si, por otra parte, con el Tratado de buena vecindad y cooperación, que nos va a enmarcar en los próximos años, quiere que nosotros cooperemos con este país. Yo creo que en ese Tratado, precisamente en el tema de derechos humanos, España ha estado demasiado laxa, no ha controlado excesivamente bien ese tema y está reconociendo de alguna manera lo que otros tratados no reconocen, que es el hecho diferencial del islamismo, y volvemos a lo mismo, al elemento islámico frente a la cultura occidental.

Debemos hacer —aunque sea difícil— un esfuerzo para que la Comunidad Europea entienda este problema, en el que ahora nos encontramos como avanzada de Europa, y, fijar, de alguna manera, con estas políticas de cooperación, la población en su lugar de origen, cosa que nos va a resultar sumamente difícil debido al cambio de centro de gravedad europeo, que se ha desplazado en dirección hacia el Este. De cualquier manera, debemos intensificar nuestro trabajo para que los foros, por ejemplo, el 5 + 5 funcionen, y seguir trabajando en los distintos textos de la que posiblemente sería la Conferencia de Seguridad y Cooperación del Mediterráneo —parecida, en cierto modo, a la Conferencia de Seguridad de Europa—, a pesar de la tendencia que tenemos, en general, de hacer bilaterales todos los problemas mediterráneos, aislarlos y de alguna manera sustraerlos de la propia cuenca del Mediterráneo, sin querer ver el Mediterráneo como un conjunto completo, y me refiero, por ejemplo, a que Oriente Medio, se ve por una parte, Gibraltar lo vemos no como problema mediterráneo, sino como problema puramente bilateral, y respecto a los problemas de la antigua Yugoslavia ocurre lo mismo.

Si fuera posible, deberíamos —creo— instar a que

se desarrollen aún más todas las relaciones de la UMA, y que se desarrollen las relaciones horizontales entre esos países del norte de África, para descargar también la fuerte tendencia que tienen a intensificar las relaciones verticales entre el norte de África y los países de Europea.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Soravilla. Por el Grupo Parlamentario Socialista, el Senador Ardaiz tiene la palabra.

El señor ARDAIZ EGÜES: Gracias, señor Presidente.

Antes de entrar en el fondo de la cuestión, diré que no voy a ser yo quien le quite la razón al Senador Cuevas cuando ha mencionado que a veces la voluntad política de la Cámara queda rebajada por no sé qué ha dicho de billetes de transporte, y ha hecho alguna referencia a su izquierda física y a su derecha geográfica; me imagino que será mejor que la haga a su propia izquierda y derecha geográfica donde está sentado, para ver que, efectivamente, a veces, la voluntad política de la Cámara queda rebajada por lo que usted ha dicho. Yo no le voy a quitar ni a dar la razón, pero, en fin, me parecía que era necesario hacérselo ver, si es que no lo había visto, no en este último debate ni después de la votación sobre si seguía el debate hoy o mañana, sino incluso a lo largo de la última parte de la tarde.

Entrando en el fondo de la cuestión, señor Presidente, la finalidad originaria de esta moción —que vemos como último punto de este largo Orden del día—, según su parte expositiva, era evitar la pérdida de más vidas humanas en el Estrecho. Esa finalidad no solamente ha conseguido enrolarnos a todos los Grupos parlamentarios en una moción transaccional, muy parecida, como se ha dicho, a la originaria, independientemente de la política exterior que propugna cada Grupo parlamentario, sino que, además, ha concitado el acuerdo unánime, cosa que me parece importante para cualquier causa noble, como es la de salvar vidas humanas.

Aunque previsiblemente no sea el texto que suscribió el Grupo Mixto el que se apruebe, yo creo que no es cuestión importante, ni fundamental; me parece más importante el hecho de que se consiga un acuerdo desde posiciones políticas distintas. Sin embargo, señor Presidente, acuerdo no deba significar uniformidad, y por eso precisamente no puedo pasar por alto algunas de las afirmaciones que ha hecho el portavoz del Grupo Popular, y es esa referencia a España —creo recordar textualmente sus palabras— como guardián de la frontera sur de Europa.

Yo estoy en desacuerdo en que le asignemos desde dentro de España ese papel a nuestra nación. España, señorías, ha ejercido su soberanía antes y después de firmar el ingreso en la Comunidad Europea; ha tenido y tiene su soberanía, y la seguirá ejerciendo antes y después de firmar cualquier tratado internacional sobre

fronteras, sea Schengén o cualquier otro, y esa soberanía la ejerce, precisamente, como sabemos todos, por lo que se dice en el artículo 1.º de la Carta Magna, que la soberanía reside en el pueblo español, del que emanan todos los poderes del Estado.

Por tanto, ese mensaje subliminal que se ha emitido desde la última intervención que ha hecho el Portavoz del Grupo Popular queriendo decir que hacemos cosas respecto a las fronteras que otros países nos exigen, yo creo que no es exacto, sino todo lo contrario, porque lo que hacemos es poner nuestra propia soberanía en conjunto con el resto de las soberanías de los demás países y de los intereses de la Comunidad, a la que hemos optado ingresar en un momento dado, por nuestra plena soberanía.

Habiendo dejado constancia, por tanto, de esta pequeña discrepancia, quiero destacar el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista a la moción transaccional firmada por todos los Grupos, que nos parece que es una moción muy oportuna, porque se concreta en un momento de preocupación por atajar los males a veces irreversibles, fundamentalmente la pérdida de vidas humanas, que se deriva de la práctica de la imaginación clandestina desde la otra orilla del Mediterráneo, y que además no va a ser recibida en barbecho por el Gobierno. El Senador Cuevas decía que va a presentar una interpelación para saber qué va a hacer el Gobierno en cumplimiento de esta moción. He de decirle no solamente lo que va a hacer, sino lo que está haciendo actualmente. Citaré tres acciones importantes, correlativas al propio texto de la moción, como son el Plan Nacional de Salvamento Marítimo, en que, en lo que se refiere a el Estrecho, el actual despliegue de medios consiste, por una parte, en el Centro Regional de Coordinación de Salvamento, con sede en Tarifa, con servicio de 24 horas los 365 días del año, con dos buques de salvamento de altura, una embarcación de intervención rápida, un helicóptero y otros medios que pertenecen a otros organismos e instituciones, destacados en la zona y que se incorporan a misiones cuando son requeridos por el Centro de Salvamento.

Una segunda acción del Gobierno es la diplomática. Sus señorías habrán tenido la oportunidad de leer estos últimos días en la prensa escrita que el Gobierno de Rabat, al decidir ratificar, hace escasamente una semana, el Convenio de Naciones Unidas contra la Droga, decidió también como medida complementaria consolidar y coordinar acciones de la lucha conjunta España-Marruecos en el tema de la inmigración ilegal. Yo estoy seguro que de las intensas relaciones diplomáticas que mantiene el Gobierno español con el de Marruecos alguna influencia se habrá derivado para que se pueda llegar a estos acuerdos de lucha conjunta. Pensemos, por ejemplo, en el Acuerdo de Amistad y Cooperación, a que ha hecho referencia el portavoz del Grupo Popular, o en el Acuerdo de readmisión de inmigrantes ilegales.

Por cierto, no puedo dejar de referirme a lo que ha señalado el portavoz del Grupo Popular sobre el Acuer-

do de amistad, buena vecindad o cooperación con Marruecos, diciendo que hemos rebajado en ese Acuerdo los estándares que en materia de derechos humanos se exigen para los acuerdos internacionales. Señoría, he de decirle tajantemente que la redacción del Acuerdo de amistad, buena vecindad o cooperación con Marruecos sigue casi literalmente, por no decir literalmente, en su totalidad, la Carta de Naciones Unidas, en lo que se refiere al tema de los derechos humanos, que fue aprobada por la Resolución 26-25 de la Asamblea General de Naciones Unidas, e incluso, el Acta final de Helsinki.

Asimismo, podríamos hacer referencia —y entro en la tercera importante acción del Gobierno de la Nación— a lo que se dice en la moción, de impulsar políticas de cooperación en las instituciones comunitarias, puesto que nuestro Gobierno ha presentado, después de la reunión de Lisboa, un documento ante las instituciones europeas con objeto de establecer de forma gradual un espacio euromagrebí que vaya más allá de lo que se entiende clásicamente como cooperación al desarrollo, y que en ese documento se describe como «el paternariado». Pero es que, además, el Gobierno lo está haciendo no solamente ante las instituciones europeas, sino que podemos recordar también cómo en las conclusiones operativas del Seminario hispano-francés, que se celebró recientemente en Salamanca, se contenía también que España y Francia se comprometían a realizar una acción concertada ante las instituciones europeas en este tema.

Son, por tanto, acciones ya emprendidas por el Gobierno, que van a seguir, por lo que me parece oportuno que desde esta Cámara se le impulse con la moción que, por lo menos nosotros —si bien el resto de los Grupos parlamentarios se han manifestado en el mismo sentido—, vamos a apoyar.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Ardaiz. El Senador Soravilla tiene la palabra.

El señor SORAVILLA FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente.

Intervendré muy brevemente para hacer unas aclaraciones.

Señor Senador, el problema no es de soberanía o no soberanía, o lo que me quiera usted explicar; nosotros somos socios de un club, y el club tiene marcadas unas lindes y esas lindes hay que defenderlas, teniendo en cuenta que, geográficamente, a cada uno le toca la linde que le toca, y nada más. Por otra parte, en el aspecto puramente militar, por ejemplo, habrá que pagar la cuota en determinadas cosas, y cuando no la paguemos nos pondrán de patitas en la calle, como ocurre en los clubs privados; en general.

Con respecto al Acuerdo de amistad, buena vecindad o cooperación, yo le digo que, efectivamente, Marruecos ha firmado el Acta de los Derechos Humanos, porque está en la ONU, pero no me diga usted que se copia

literalmente el Acta final de Helsinki, porque el Acta final del Helsinki tiene una serie de puntos, de los cuales sólo se reproducen seis y los otros se modifican. Así que, efectivamente, el Gobierno ha rebajado el nivel de derechos humanos en Marruecos.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

El Senador Cuevas tiene la palabra.

El señor CUEVAS GONZALEZ: Gracias, señor Presidente.

Yo creo que he hecho un poco el imbécil (*Risas.*), y, sin ánimo de crear polémica, quiero decir tres cosillas. Primero, quiero decirle al compañero, amigo y colega del Partido Popular que, desde mi militancia en la izquierda, creo que la utopía no se ha derrumbado; creo que se ha derrumbado una cosa y que se ha levantado otra, y ya lo explicaré en la interpelación, si puedo.

Respecto a lo de la presencia de mis compañeros a la izquierda o a la derecha, yo estoy en un Grupo que se llama Mixto, y pertenezco a una formación política y a una federación de partidos, y, por tanto, no voy a explicar la ausencia de mis compañeros por otros compromisos también, y precisamente por esos compromisos habíamos pedido en la Junta de Portavoces que el tema se aplazara hasta mañana; luego, somos coherentes con lo que estamos diciendo.

En cuanto al tema del Acuerdo de amistad y buena vecindad con Marruecos, como no es el punto a debatir, ya nos explayaremos cuando llegue aquí el Acuerdo, porque tiene tela.

Dejando estas cuestiones aclaradas para que no haya confusión en los discursos, por si a alguno se le había ocurrido eso, doy las gracias al señor Presidente por su amabilidad.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Tiene la palabra el Senador Ardaiz.

El señor ARDAIZ EGÜES: Gracias, señor Presidente. Intervendré con mucha brevedad.

Senador Soravilla, respecto a las lindes que hay que defender, diré que no es porque estemos en el club; esas lindes habría que defenderlas, con club o sin club, y eso es lo que le quería decir en cuanto al tema de soberanía. Por tanto, no puede decirse que es consecuencia de lo que nos exigen los socios, sino que habría que hacerlo de todas formas, y en eso estamos de acuerdo.

Respecto a esa afirmación que ha hecho de que España ha rebajado el nivel de derechos humanos en Marruecos, lo siento pero no le voy a contestar, pues creo que es una afirmación que no merece la pena ser contestada. Creo que se ha equivocado usted cuando ha sido capaz de hacer este tipo de afirmaciones, sabiendo que un país no puede injerirse en los asuntos internos de otro país. Otra cosa son los tratados que firma, y en este sentido el Tratado que España ha firmado con Marruecos —se lo vuelvo a repetir— sigue absoluta-

mente de cerca la Declaración de la Carta de Naciones Unidas.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Antes de someter a votación la moción transaccional, quiero pedir unos instantes de atención.

En la redacción del texto, a juicio de la Presidencia, se han deslizado algunos errores, que quisiera señalar, interpretándolos. En el punto 3 se dice: «Impulsar a las instituciones comunitarias políticas, encaminadas a posibilitar a los pueblos de inmigración...», y entiende la Presidencia que, en congruencia con el texto de la moción original y con la lógica, debe ser «emigra-

ción». Y en el punto 1 se señala: «Incrementar los servicios de auxilio a los posibles naufragios en el Estrecho de Gibraltar»; deduzco que sobra una «i», con lo que quedaría: «Incrementar los servicios de auxilio a los posibles náufragos en el Estrecho de Gibraltar.»

¿Es esa la interpretación correcta? *(Asentimiento.)* Pues en esos términos, solicito de la Cámara criterio sobre si la moción transaccional puede ser aprobada por asentimiento. *(Pausa.)*

Se aprueba por asentimiento.

Se levanta la sesión.

*Eran las veintitrés horas y treinta minutos.*

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961