

DIARIO DE SESIONES

Página 2638

11 de diciembre de 2025

Serie A - Núm. 149

COMISIÓN DE FOMENTO, VIVIENDA, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE

(Comienza la sesión a las nueve horas y treinta y cuatro minutos)

Único. - Comparecencia del director general de Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Cantabria para informar el proyecto de ley de Ordenación del transporte marítimo de Cantabria. [11L/1000-0009]

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Buenos días, bienvenidos a esta Comisión de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, en sesión de 11 de diciembre de 2025.

Señor secretario, ruego que dé lectura del punto único del orden del día.

EL SR. BLANCO TORCAL: Comparecencia del director general de Transporte y Comunicaciones del Gobierno de Cantabria, para informar el proyecto de ley de Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor secretario.

Informo a la Comisión que el debate se ajustará a lo dispuesto en el artículo 186.2 del Reglamento, y que las intervenciones del Gobierno están previstas en el artículo 74.

En primer término, tendrá lugar la exposición del director general de Transportes y Comunicaciones, don Pablo Hernán Sainz, para informar de la comparecencia, por tiempo máximo de 30 minutos.

Señor compareciente, al que damos la bienvenida, el agradecimiento de esta Comisión por haber accedido a nuestra invitación y por venir a exponer. Y sin más, le doy también la palabra para que comience cuando, cuando quiera.

Tiene la palabra Sr Hernán.

EL SR. HERRÁN SAINZ: Muchas gracias, presidente, y buenos días a todos los miembros de la comisión.

En primer lugar, quería agradecer a todos darme la oportunidad de estar hoy aquí para exponerles las motivaciones, los objetivos y el desarrollo de este proyecto de ley de la Ordenación del Transporte Marítimo de Cantabria.

Como bien saben, el artículo 7 de nuestro Estatuto de Autonomía, atribuye a la comunidad autónoma competencia exclusiva en materia de transportes marítimos, entre puertos o puntos de la comunidad autónoma sin conexión con otros puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

Sin embargo, no es hasta el año 2006, cuando mediante el Real Decreto 474 de 2006, de 21 de abril, sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Cantabria en materia transporte marítimo, se formalizó el traspaso desde el Estado a Cantabria de las funciones y servicios, relativos a la actividad de transporte marítimo, que, de conformidad con el ordenamiento jurídico son competencias de la comunidad autónoma; procediendo del Estado a reservarse en base a lo dispuesto en el artículo 149.1.20. de la Constitución española las funciones relativas a marina mercante, abanderamiento y buques, iluminación de costas y señales marítimas, y puertos de interés general.

La ordenación del transporte marítimo, tanto de personas como de mercancías es una materia incluida en el ámbito competencial de la Unión Europea, por lo que resulta afectada por las libertades comunitarias de libre prestación de servicios; una de las cuatro libertades económicas básicas que inspiran la unión económica europea, la cual se constituye como un principio fundamental de la política común en materia de transportes.

En concreto, el Reglamento 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos, dentro de los estados miembros, el llamado cabotaje marítimo, reconoce la libertad de las empresas para prestar servicios de transporte marítimo. Libertad que solo puede resultar limitada por razones de orden público, seguridad, salud pública o por causas imperiosas de interés general, siendo esta norma una obligada referencia para ejercer la competencia exclusiva sobre el transporte marítimo de la Comunidad Autónoma de Cantabria.



DIARIO DE SESIONES

Serie A - Núm. 149

11 de diciembre de 2025

Página 2639

No obstante, esa liberalización no puede suponer una desregulación de ese sector económico, teniendo que ser compatible con una adecuada organización del mismo, lo que implica el cumplimiento de las funciones públicas, en relación a la defensa de los derechos de las personas usuarias y a la preservación del medio ambiente.

Por todo ello, se ha preparado este proyecto de ley con el ánimo de que este Parlamento constituya un marco general para desarrollar, en consonancia con el referido reglamento comunitario, el régimen de libre prestación de servicios de transporte marítimo en la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Cabe señalar que todas las comunidades de nuestro entorno disponen desde hace años de legislación autonómica sobre el transporte marítimo. Por ejemplo, Galicia la aprobó en 2008 y Asturias y el País Vasco en el año 2018.

El 17 de septiembre de 2024 procedimos a publicar en el boletín oficial de Cantabria el trámite de consulta pública, previo a la redacción del anteproyecto de ley.

Con posterioridad, mantuvimos reuniones con los principales actores del sector en Cantabria, como son Capitanía Marítima, la autoridad portuaria de Santander y las empresas prestadoras de servicio de transporte marítimo, como son las Reginas, Actitur Suances y la empresa de excursiones marítimas Santa Clara de Asís, de Santoña, exponiéndoles un borrador de anteproyecto de ley, tratando con todos ellos de consensuar el alcance y la forma de esta norma.

Posteriormente, el 25 de febrero de 2025, se sometió al trámite de información pública el texto del anteproyecto y posteriormente se continuó con la tramitación a nivel del Gobierno de Cantabria hasta la aprobación del proyecto de ley por parte del Consejo de Gobierno, en fecha 14 de agosto.

El proyecto de ley consta de un capítulo primero preliminar, en el que se recogen las disposiciones generales de la norma, referida a su objeto, ámbitos de aplicación, principio económico informador y clases de transportes marítimos y de cinco capítulos de desarrollo.

El capítulo -II hace referencia al registro de empresas prestadoras del servicio de transporte marítimo de Cantabria, que facilitará a las personas y entidades legitimadas el ejercicio de acciones precisas para evitar prácticas de competencia desleal y garantizar la defensa de los derechos de las personas consumidoras y usuarias, así como el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad marítima y las obligaciones de las empresas ante él.

El capítulo III regula las obligaciones de información de las empresas y la actividad administrativa de supervisión sobre la actividad desplegada por la misma.

El capítulo IV recoge los derechos y obligaciones de los usuarios y de los servicios.

Y los capítulos quinto y sexto, el régimen de las infracciones y sanciones y el procedimiento sancionador respectivamente.

Asimismo, el proyecto de ley recoge dos disposiciones adicionales, una transitoria, una derogatoria y cinco finales.

Las disposiciones adicionales contemplan un sistema alternativo de resolución de conflictos con las personas físicas o jurídicas, usuarias del servicio de transporte marítimo-fluvial que tengan la condición de consumidores y usuarias, en los términos establecidos en el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Y la incorporación al sistema alternativo de resolución de conflictos del arbitraje de transportes, a las controversias que puedan surgir con las personas usuarias del servicio, sean o no consumidoras finales, así como la extensión de esta ley al transporte fluvial en aquello que les sea de aplicación.

La disposición transitoria está dirigida a las empresas que actualmente prestan los servicios para que dispongan de un plazo suficiente para realizar las declaraciones responsables al registro de empresas de transporte marítimo en Cantabria.

La disposición derogatoria es genérica, en cuanto a que Cantabria carece en la actualidad de una normativa específica sobre la materia.



DIARIO DE SESIONES

Página 2640

11 de diciembre de 2025

Serie A - Núm. 149

Y las cinco disposiciones finales en las que se da una nueva redacción al apartado segundo del artículo 8 de la Ley 1/2014, de 17 de noviembre, de Transportes de viajeros por carretera, a los efectos de integrar el conocimiento de las controversias entre las personas usuarias del servicio y las empresas, dentro de las competencias de la Junta Arbitral de transportes de Cantabria.

La habilitación al Gobierno de Cantabria de poder adoptar medidas de salvaguardia en caso de necesidad y la habilitación al consejero competente en materia de transportes para el desarrollo de la norma y la deslegalización de su capítulo segundo, todas ellas en aras de una mayor eficiencia administrativa.

Se establece también el periodo genérico de entrada en vigor, si bien en cuanto va dirigida a empresas que están en la actualidad prestando los servicios de transporte marítimo y al objeto de facilitar su actividad con el procedimiento administrativo de control que establece esta norma, se le otorga en la mencionada disposición transitoria un plazo estimado, como suficiente para realizar las declaraciones responsables sin interferir en su actividad económica.

Se trata, por tanto, de una ley eminentemente técnica que tiene por objeto regular la ordenación del transporte marítimo de personas y mercancías que se desarrolla entre puertos o puntos de la Comunidad Autónoma de Cantabria, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales, basándose en la libre prestación de servicios.

Comprende tanto el transporte de pasaje como el de mercancías y el mixto, pudiendo prestarse mediante líneas regulares o no regulares ocasionales.

El alcance de este proyecto de ley viene determinado por la creación de un registro de empresas de transporte marítimo de Cantabria, en el que se inscribirán las empresas que realicen con ánimo de lucro actividades de transporte marítimo en el ámbito competencial de Cantabria.

Para ello únicamente deberán presentar una declaración responsable previa de la actividad a desarrollar, en la que se manifieste bajo su responsabilidad, que cumple con todos los requisitos exigidos por la normativa vigente para el ejercicio de la actividad, que dispone de la documentación que así lo acredita, y que la pondrá a disposición de la administración cuando así le sea requerida. Además de incluir una mínima información de datos de contacto de la empresa y sus representantes, datos de las embarcaciones y de los servicios que se van a prestar.

Quiero resaltar el alcance del capítulo IV, "derechos y deberes de las personas usuarias", en las que se establecen como derechos de los usuarios los siguientes: Disponer de unos servicios de transporte marítimo seguros y de calidad. Obtener un documento justificativo del servicio sea billete o factura. Recibir información completa y detallada de los servicios que se oferten y sus condiciones de prestación, incluyendo precios, trayectos, horarios, embarcaciones a utilizar y tiempo estimado. Disponer de unos servicios accesibles y adaptados a las necesidades de las personas con movilidad reducida. Recibir una atención correcta por quien presta el servicio. Disponer de información detallada en caso de incidencias. Recibir una compensación económica en caso de retrasos, que no sean debidos a causas de fuerza mayor. Reclamar contra las empresas prestadoras en caso de deficiencias apreciadas en dicha prestación y ser indemnizados de daños que puedan sufrir con ocasión de la prestación del servicio.

Asimismo, se establecen unos deberes como son: disponer del billete adecuado para el trayecto y en las condiciones de prestación en que se esté utilizando. Viajar en los lugares habilitados al efecto de la embarcación. Atender a las indicaciones de la tripulación y guardar un comportamiento respetuoso.

Por otro lado, se establece finalmente un régimen de infracciones y sanciones y el procedimiento sancionador con el objeto de garantizar el cumplimiento de la ley, protegiendo el interés general y disuadiendo de cometer infracciones.

Como resumen, creo que traemos a esta Cámara un proyecto de ley muy técnica, que viene a regular un sector en auge en Cantabria. Todos los que estamos al tanto del incremento de la afluencia turística en los últimos años, que conlleva la necesidad de ofrecer servicios de ocio y de movilidad a los viajeros que sean de calidad y con seguridad jurídica tanto para los prestadores como para los usuarios.

Tenemos que corregir esta situación en la que nos encontramos en la actualidad, en la que existe un vacío normativo en nuestra comunidad autónoma, en la que nos hemos quedado rezagados del resto de comunidades autónomas en este ejercicio de definir claramente la manera en que se tienen que prestar los servicios de transporte



DIARIO DE SESIONES

Serie A - Núm. 149

11 de diciembre de 2025

Página 2641

marítimo en nuestra región, de forma que las personas usuarias tengan información suficiente y unos mínimos derechos y deberes durante la prestación de los servicios.

Y ahora estoy a su disposición para cuantas preguntas quieran realizarme.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor director general.

Y a continuación, abrimos el turno de los grupos, comenzando por el Grupo Parlamentario VOX, para lo que tiene la palabra el Sr. Blanco.

EL SR. BLANCO TORCAL: Gracias presidente. Bueno en primer lugar dar las gracias al director general de Transportes.

Bien, como usted ha dicho, es una norma muy sencillita de carácter absolutamente técnico y, por tanto, vamos a esperar a que vengan las Actitud personas del sector, los representantes del sector, los diferentes comparecientes que hemos solicitado bueno pues para que nos desgranan un poquito alguna mejora, alguna enmienda que podamos incorporar.

Pero sí que quería preguntarle, plantearle una cuestión. Esta norma regula el transporte marítimo de personas. Dentro del transporte marítimo de personas. tenemos, por un lado, los barcos que se dedican a ello, como pueden ser, por ejemplo, los Reginas, en la Bahía de Santander, y luego también tenemos las embarcaciones privadas que se dedican al transporte de pasajeros, los que alquilan las embarcaciones. Dentro de estos hasta hace unos meses teníamos los barcos de recreo, los que estaban en lista sexta ¿no?, que de alguna forma sí que tenían, vía declaración responsable, que solicitar a transportes una licencia, una autorización para poder desempeñar su labor y, entre otras cuestiones, se le obligaba, por ejemplo, a tener un seguro del pasaje. Esa normativa actualmente, bueno, la normativa actualmente permite que también los barcos de lista séptima se dediquen a uso lucrativo, siempre y cuando sean un periodo corto de tiempo, por lo cual nos vamos a entender, nos vamos a encontrar que va a haber barcos tanto la lista sexta como de la lista séptima que en el periodo vacacional van a desarrollar el transporte de pasajeros.

Quería preguntarle si la norma tiene alguna regulación específica para los usuarios de barcos privados que alquilan su barco o se va a aplicar exactamente la misma regulación que, por ejemplo, a los Reginas, digo porque independientemente de la actividad, aunque todos se dedican al transporte de pasajeros la actividad es eminentemente diferente.

Muchas gracias.

EL SR PRESIDENTE (Liz Cacho): Gracias, señor diputado.

Grupo Parlamentario Socialista, Sr. Zuluaga tiene la palabra.

EL SR. ZULOAGA MARTÍNEZ: Muy bien, muchas gracias, señor presidente y muchas gracias al director general por sus aportaciones al texto de la ley.

Desde el Partido Socialista de Cantabria entendemos como una ley técnica, como bien has expresado, director general, pero sí que hay una cuestión vinculada a los recurrentes incidentes que se producen verano tras verano en El Puntal de Somo, que en la cual me gustaría que pudiéramos incidir un poco más con la perspectiva del gobierno.

Con respecto al texto legislativo planteado, es verdad que aparecen multas de hasta 10.000 euros para las embarcaciones que propicien los servicios de transporte a este tipo de eventos fuera de la legislación, y la pregunta tiene que ver con la competencia del Gobierno de Cantabria, con los responsables que pueden acreditar este tipo de delitos, si se va a crear un cuerpo específico para supervisar esta, esta legislación y el cumplimiento por parte de todas las embarcaciones sujetas a la misma ley.

En el caso de las comparecencias que tenemos por delante, bueno, como sabéis, desde el Partido Socialista de Cantabria planteamos una batería amplia de comparecientes que incluye también a los ayuntamientos vinculados con los servicios que ya operan con Cantabria y evidentemente también con instituciones públicas que tienen que ver con el transporte marítimo. En este caso la Autoridad Portuaria de Santander, que ya en su memoria de



DIARIO DE SESIONES

Página 2642

11 de diciembre de 2025

Serie A - Núm. 149

sostenibilidad de 2022 registraba servicios marítimos regulares de carga y pasajeros con operaciones Ro-Ro y operaciones de mercancía general, y proponía bonificaciones de tasas para tráficos sensibles, como pasaje o transporte de proximidad.

Entendemos que su experiencia operativa aportará datos de coste, obstáculos operativos y condiciones reales. El clúster marítimo de Cantabria fue mencionado por el gobierno, como uno de los socios técnicos de la elaboración de instrumentos normativos de transporte marítimo, y también del turismo náutico; o el CESCAN que en sus informes de fiscalización ya ha señalado deficiencias en proyectos normativos cuando no se hace el estudio previo y riguroso o cuando se omiten impactos sectoriales o ambientales. Sus conclusiones consideramos que deben incorporarse para garantizar racionalidad, evitar duplicidades y mejorar redacciones.

Metimos en el listado de comparecencias un bloque que tiene que ver con la preservación ambiental porque entendemos que entidades ambientales como el Geoparque Costa Quebrada o se pueden aportar alerta sobre zonas costeras vulnerables, corredores ecológicos marinos, efectos del transporte en fauna marina, zonas de modificación y necesidad de zonas de amortigua momento. La mayoría parlamentaria de esta cámara impidió la comparecencia de los sindicatos, pero si se mantienen las representantes del sector marítimo local que pueden documentar como servicios esenciales, por ejemplo, el transporte entre pueblos costeros sin conexión terrestre directa o servicios de pesca artesanal pueden verse también afectados si la normativa no es flexible y proporcional.

La escuela de náutica y expertos en ingeniería marítima y naval pueden ingresar en las implicaciones técnicas tipos de embarcaciones, requisitos de seguridad, homologaciones, mantenimiento, exigencias técnicas que sí pueden aplicarse y las que no para no ahogar operadores medianos y pequeños.

Consideramos que la petición de comparecencias no es un simple ritual parlamentario, las pedimos desde el Partido Socialista para construir. Cada compareciente debe venir con un mandato claro, que es contrastar el proyecto, señalar lagunas, promover redacciones alternativas y aportar ejemplos reales. Nosotros, como diputados en este parlamento, deberemos garantizar que sus aportaciones sean consideradas, que no queden en un cajón y que el texto definitivo recoja mejoras sustantivas.

Quiero exponer que los socialistas defendemos el debate parlamentario en estas sesiones de comparecencias, pero también quiero dejar claro cuál debe ser el espíritu. No se trata de frenar la ley ni de obstruir la iniciativa del gobierno, como reiteradamente señala el Partido Popular, sino lo que pretendemos es elevar su calidad.

Si el Partido Popular quiere que esta ley sea duradera, legítima y funcional, de acatar las reglas del debate serio y si no, estará inventando una norma frágil, vulnerable y marcada por decisiones unilaterales, como ya hemos visto en otros textos legislativos.

Hago una apelación directa a esta comisión y al conjunto del parlamento, no caigamos en la trampa de que gobernar significa imponer señorías del Partido Popular. Legislamos para tener un respaldo técnico, social y territorial, y una norma que no se nutre del conocimiento de los sectores está condenada al fracaso. En este sentido, lamentamos las comparecencias que ustedes han vetado, porque consideramos que las comparecencias son una garantía de democracia, de transparencia y de mejor legislación.

Por todo ello, desde el Grupo Socialista solicitamos con firmeza y coherencia, que este debate de comparecencias sea un debate serio, riguroso y que sean atendidas las propuestas de cada uno de los expertos y expertas que van a comparecer en esta comisión.

Muchísimas gracias, director general, e insisto en esa pregunta sobre, sobre el régimen sancionador, específicamente sobre los botellones del puntal.

Gracias.

(Desconexión de micrófonos)

EL SR. LÓPEZ ESTRADA: Muchas gracias, presidente.

Antes de nada, quiero agradecer en nombre del Grupo Parlamentario Regionalista al director general de Transportes, Pablo Herrán, su comparecencia en este parlamento y el liderazgo a la hora de la redacción de esta de esta ley.



DIARIO DE SESIONES

Serie A - Núm. 149

11 de diciembre de 2025

Página 2643

Hoy entramos a valorar una norma que entendemos sencilla y de carácter cuyo objetivo es dotar a Cantabria de un marco regulador propio para transporte marítimo de pasajeros y mercancías en aguas interiores, en coherencia con nuestras competencias estatutarias, y esto es importante, y con la normativa europea sobre la libre prestación de servicios.

Hasta ahora, este sector se regía por la legislación estatal de forma supletoria, lo que generaba vacíos y falta de adaptabilidad a nuestra realidad territorial. La ley establece un registro autonómico de empresas para garantizar la transparencia y control, de lo cual carecíamos de manera reglamentada las obligaciones de información y supervisión para asegurar la calidad y la seguridad, derechos claros para los usuarios, incluyendo compensaciones por retrasos y mecanismos de reclamación y un régimen sancionador que entendemos proporcionado para preservar la legalidad y la seguridad.

Desde el Grupo Parlamentario Regionalista creemos que el desarrollo de esta ley es importante puesto que debemos dar cumplimiento a nuestro estatuto de autonomía y al Real Decreto de Traspaso de competencias en todos sus ámbitos. Es nuestra responsabilidad. Hemos de ordenar un sector estratégico para nuestra movilidad, turismo y economía.

Debemos, como en otros ámbitos, proteger al consumidor, garantizando servicios seguros, formación clara y compensaciones por incidencias, y debe ser, como no puede ser de otra manera, voluntad de esta cámara reforzar la sostenibilidad, regulando un transporte que reduzcan emisiones y en ciertos casos descongestiona otros elementos, como, por ejemplo, las carreteras.

Creemos, no obstante, que es una nombra técnica que no debe introducir complejidad innecesaria pero que sí ha de aportar seguridad jurídica y eficiencia administrativa. Para ello queremos escuchar en estas comparecencias a todos los actores del sector, lo cual haremos en los próximos días.

Durante la fase de información pública únicamente se han presentado alegaciones por un colectivo que entendemos, cuyas críticas entendemos se centran en la posible duplicidad con normativa estatal lo cual vemos completamente equivocado pues sería dar la espalda a las competencias que se nos han encomendado y va en contra de cualquier identidad regionalista.

Los regionalistas creemos que el transporte marítimo de pasajeros en Cantabria no es solo un servicio, es parte de nuestra identidad, las rutas como Santander - Pedreña-Somo o Laredo-Santoña son iconos culturales y turísticos que conectan nuestra historia marinera con la movilidad sostenible en el presente. Regular este sector significa proteger un patrimonio vivo que atrae visitantes, dinamiza la economía local y refuerzan la imagen de Cantabria como destino ligado al mar.

Creemos también importantísima la parte de la Ley de Defensa del Consumidor, ya que incorpora mecanismos como el derecho a una información completa y veraz sobre horarios, precios y condiciones, las compensaciones económicas por retrasos hasta el 200 por ciento del billete en casos graves, la accesibilidad para personas con movilidad reducida o el sistema arbitral de reclamaciones de hasta 15.000 euros. Creemos que esto refuerza la confianza en el servicio y en el funcionamiento, lógicamente, de las instituciones que legislamos.

Gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): (Desconexión de micrófono)

EL SR. DE LA GÁNDARA PORRES: Perfecto, sí buenos días señor director de Transportes, darle la bienvenida, agradecerle su amplia exposición técnica, como debe ser.

Y obviamente estamos tratando de la del texto, de la redacción de un proyecto de ley que, que verdaderamente después de 20 años desde 2006, que se asume esta competencia del estatuto que ha dicho usted. Ya es hora que demos contenido a muchas materias de nuestra propia autonomía que no han sido desarrolladas y esto hay que decirlo y denunciarlo. Han pasado 20 años y tenemos todavía materias que ni tan siquiera hemos regulado con legislación propia y verdaderamente podemos hablar que es una ley pequeña, 26 artículos y disposiciones, pero lo cierto es que tenemos que tener nuestra propia legislación, tiene que ser así. Y esto es por fin y verdaderamente se ha traído ahora con este gobierno se ha traído una legislación importante en materia de transportes, de mercancías, de personas, en lo que son los puertos cántabros y los medios fluviales interiores de Cantabria. Bienvenido.



DIARIO DE SESIONES

Página 2644

11 de diciembre de 2025

Serie A - Núm. 149

Obviamente también se ha pasado la tramitación que ya se sabe, previa las alegaciones que se han podido hacer, los informes preceptivos de la dirección jurídica que no afecta a presupuesto y del Consejo Económico Social, esta vez también está todo completo.

Y solamente bueno, cuestiones técnicas que podemos señalar si bien señalar, como ha dicho usted que es bajo el principio de las libertades de la comunidad de la Unión Europea, de movimiento de personas, capitales, servicios y transportes y mercancías y obviamente en este no podemos discutir nada, ¿no? Si es verdad que la materia que nos ocupa es exclusivamente el transporte de mercancías y personas Por el mar, lo digo porque verdaderamente hay esto de que los títulos competenciales, de que las competencias son exclusivas, estoy harto de oírlo y no es así; los títulos competenciales son concurrentes, a ver si nos vamos viendo, y aquí hay materias que vamos a rozar, es decir, aquí hay materias como la Ley de Puertos del Estado, la Ley de Puertos de Cantabria, en materias como la Ley de Marina Mercante, que va a tratar de la seguridad de Salvamento Marítimo, de la seguridad en costas o la Ley de la Regulación de la Navegación Marítima sobre seguros, sobre cabotaje, es decir, sobre fletes. Es decir, hay muchas materias conexas, pero verdaderamente yo no lo limitaría a tratar de la competencia propia nuestra, que es el transporte de punto a punto. Que efectivamente hay temas que son concluyentes; los puertos de Cantabria, se sale de un sitio que pagar una tasa y que para una concesión hay que llegar a otro sitio, hay que tener la autorización y sí señalar que usted sí, por lo que dice el propio proyecto, excluye el alquiler de embarcaciones recreativas y solamente la línea regular o turística. Es bueno, ¿verdaderamente de qué estamos hablando? Pues esto es como cuando, cuando yo de pequeño cogía un billete de autobús, en ese momento hay un contrato bilateral entre partes. Y en ese momento hay un contrato, pero en este caso bajo el amparo de la ley imperativa, que tiene bajo el paraguas de la administración pública, como tiene que ser.

Y estamos hablando de esta relación contractual, los derechos de los consumidores, de los usuarios que por fin se plasman en esta ley, aunque verdaderamente podemos remitirnos a toda la amplia legislación europea y la Ley de Consumidores y Usuarios, las obligaciones de la empresa, las, también, los retrasos, determinar la indemnización para que el juzgado, cuando no reclama, tenga por lo menos unas indemnizaciones mínimas que son necesarios. Eso es regular los derechos de nuestros ciudadanos de Cantabria, eso es lo importante.

Y, cómo no, el principio de tipificación. Aquí tiene que haber un control de la administración, habrá que establecer por ley, independientemente del desarrollo reglamentario de toda esa materia habrá que establecer las sanciones, las infracciones y los hechos punitivos, ese control. Porque no olvidamos que en esta ley, por lo que usted señala, en este proyecto de ley hay una declaración responsable, una capacidad de suspender la actividad si no se cumple esa declaración responsable, y esto es importante, hay unas obligaciones de las, de los transportes, de las empresas de transportes, hay un registro que se crea, que creo que es importante también en esta materia, un registro más, pero esto es importante en materia de transportes y, cómo no, después hay unas indemnizaciones.

El arbitraje, bueno, también es importante, el desarrollo legislativo lo habrá también.

Y señalar solamente también, bueno, se han tratado otros temas aquí como entiendo que puede ser el tema del puntal. Bueno, esta ley hablamos de transporte, lo que haga la Guardia Civil del Mar, lo que hagan los ayuntamientos o la competencia que tiene costas en esta materia, podemos hablar de ello, pero es que aquí lo que nos interesa es dar una ley con garantías a los consumidores, a los ciudadanos de Cantabria, a las empresas, a los seguros, a los co-seguros, es decir, a toda esta materia, que es importante tenerla regulada. Desde el momento que una persona tiene un billete, compra un pasaje, tiene que tener todos estos derechos garantizados y con una propia ley de nuestra comunidad autónoma.

Y esto es un poquitín lo que veo yo en esta ley, independientemente de lo que se pueda. También se ha hablado del registro, Capitanía Marítima tiene su registro, igual que después está el Registro Mercantil. Vamos a establecer también estas diferencias que creo que son importantes.

Y por lo demás, bueno, me remito a todo lo que ha dicho usted, que me parece correctísimo.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Bueno, reanudamos, reanudamos la sesión de la comisión concluyendo el debate con la intervención del director general de Transportes y Comunicaciones, por un tiempo máximo de 30 minutos.

Así que, Sr. Herrán, tiene usted la palabra cuando quiera.

EL SR. HERRÁN SAINZ: Bueno, en primer lugar, muchas gracias a todos los grupos parlamentarios por sus palabras yo creo que constructivas en relación a este proyecto de ley que traemos aquí.



DIARIO DE SESIONES

Serie A - Núm. 149

11 de diciembre de 2025

Página 2645

Sí quería intentar responder, yo creo que a las dos principales preguntas que han planteado desde el Grupo Parlamentario VOX la duda en cuanto al arrendamiento. El artículo 3.2, del proyecto de ley establece que el arrendamiento con finalidad recreativa de ocio de embarcaciones sin tripulación no se considera transporte marítimo y, en consecuencia, dicha actividad no está incluida en el ámbito de aplicación de esta ley. El arrendamiento sin tripulación no se considera transporte. En el caso de que el arrendamiento sea con tripulación, está incluido dentro del transporte y habría que atenerse a lo estipulado en la norma que viene a ser la declaración responsable del servicio a prestar y los derechos y deberes que se establezcan, independientemente de si es regular u ocasional. Son distintos tipos de servicios, pero se tiene que atener al, a la normativa. Se considera transporte.

Por otro lado, entre el Grupo Socialista planteaba la duda de o bueno, o la pregunta de en el caso como lo que se viene sucediendo en las cercanías del puntal en verano si se establece un cuerpo independiente de ... Bueno, el texto lo que hace referencia es que la inspección correría a cargo del Cuerpo de Inspección de la de la propia dirección general de Transportes, que tiene amplia experiencia en el transporte terrestre, a lo que se incorporaría el transporte marítimo. Lógicamente es diferente, y también nos apoyaríamos en la Guardia Civil del Mar. Lógicamente, los más acreditados para en determinados momentos poder acceder a inspecciones o control o comprobaciones en el mar es la Guardia Civil, y, y en el caso de que la Guardia Civil acreditará o detectara algún tipo de infracción una vez esté aprobada la ley ellos podrán tipificar ese incumplimiento y remitirnos a nosotros, igual que se hace de manera análoga a lo que se hace el transporte terrestre el boletín, y en ese caso nosotros podríamos iniciar un procedimiento sancionador con todas las garantías para el para el infractor.

Claro, el problema que tenemos es que en la actualidad no tenemos un régimen sancionador aprobado, no podemos intervenir desde el Gobierno de Cantabria para unas, para para aplicar un procedimiento sancionador que no haya, que no está aprobado en materia de transporte. La Guardia Civil en este caso podría detectar infracciones de otro tipo, pero no la prestación de transporte. Puede haber incumplimientos en temas de navegación marítima que entiendo que es lo que se está controlando y de seguridad, efectivamente, pero no en cuanto a la normativa, a cumplimiento a la normativa en materia de transporte.

Y, bueno, yo creo que son las dos principales dudas. Una vez más agradecerles por su espíritu constructivo, también quería aprovechar para agradecer al equipo de la dirección general de transportes que ha desarrollado el proyecto de ley, porque, bueno, es una materia nueva para parar el equipo, que hasta ahora lo único que veníamos desarrollando eran las autorizaciones, como competencia delegada, las autorizaciones del embarque del arrendamiento con patrón, con tripulación o sin tripulación, pero, lógicamente, esto será un desarrollo nuevo para, para el ámbito competencial de la Dirección General de Transportes y Comunicaciones.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENTE (Liz Cacho): Bien, pues concluido el orden del día, y reiterándole en nombre de toda la comisión nuestro agradecimiento por su comparecencia, se levanta la sesión.

(Finaliza la sesión a las diez horas y dieciséis minutos)