

1 / 08

# Dictamen

Sobre el Anteproyecto de Ley  
DE PUERTOS DEL PAÍS VASCO

Bilbao, 1 de febrero de 2008



C E S

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte  
Arazoetarako Batzordea

Consejo Económico  
y Social Vasco

© Edita: Consejo Económico y Social Vasco  
Gran Vía, 35-1.ª planta  
48009 Bilbao  
[www.cesvasco.es](http://www.cesvasco.es)

Maquetación y fotomecánica: Argia Servicios Gráficos, S. L.

Impresión: Gestingraf, S. A. L.

Depósito Legal: BI-354-08

# Dictamen

## I ANTECEDENTES

El día 1 de agosto de 2007 tuvo entrada en el Consejo Económico y Social Vasco escrito del Departamento de Transportes y Obras Públicas, solicitando informe sobre el Anteproyecto de Ley de Puertos del País Vasco, según lo establecido en el artículo 3.1.a) de la Ley 9/1997, de 27 de junio, del Consejo Económico y Social Vasco.

Se trata de un Anteproyecto de Ley que, en el ejercicio de las competencias exclusivas en materia de puertos que ostenta la Comunidad Autónoma del País Vasco en virtud del artículo 10.32 de su Estatuto de Autonomía, aborda la regulación con carácter general del sector portuario vasco, del que quedan excluidos los puertos declarados de interés general y reservados a la competencia del Estado, y que hasta el momento viene regido por normas de carácter reglamentario dispersas y fragmentadas y por la aplicación supletoria de la legislación estatal en la materia.

El día 1 de agosto se dio traslado del documento a todos los miembros del Pleno del Consejo a fin de que remitieran sus propuestas y opiniones, y de las que se informó a la Comisión de Trabajo pertinente, según lo establecido en el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Económico y Social Vasco.

El día 6 de noviembre de 2007 se reunió en sesión de trabajo la Comisión de Desarrollo Económico para debatir una primera propuesta de Anteproyecto de Dictamen y el día 13 de noviembre acordó aprobar el siguiente Proyecto de Dictamen que se eleva al Pleno del CES Vasco, siendo aprobado en su sesión del día 1 de febrero de 2008.

## II CONTENIDO

El texto del Anteproyecto de Ley sometido a consulta consta de una Exposición de Motivos, 67 artículos, 3 Disposiciones Adicionales, 5 Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y una Disposición Final.

## Exposición de motivos

---

La Exposición de Motivos resalta la innegable vinculación histórica, económica y social de Euskadi con el mar y con la actividad portuaria, el gran impacto económico y general producido en el desarrollo de las localidades costeras a través de los sectores pesquero, comercial e industrial, y la aparición y reordenación de puertos con finalidad deportiva al calor del crecimiento de la práctica náutico-deportiva y del desarrollo turístico de la costa vasca, y que no pueden quedar al margen de una regulación del régimen portuario coherente y global.

Describe el contexto competencial de la materia, sobre la cual, la CAPV ostenta competencia exclusiva, con excepción de aquellos puertos clasificados como de interés general, y los traspasos de bienes y servicios correspondientes materializados mediante Real Decreto 2380/1982 de 14 de mayo, y señala la ausencia de intervención hasta el momento del legislados autonómico vasco para abordar la materia de forma integral a través de una Ley de puertos propia, para concluir la inaplazabilidad de la regulación de los puertos de titularidad autonómica.

La Exposición de Motivos continúa y concluye con la descripción del contenido del anteproyecto.

## Cuerpo Dispositivo

---

El **Título I** define los conceptos básicos, el ámbito de competencia y la organización administrativa portuaria en el ámbito de la Comunidad Autónoma.

- En el *Capítulo Primero* establece el objeto de la Ley, consistente en la regulación del dominio público portuario competencia de la CAPV y de la estructura de funcionamiento de la administración portuaria de la CAPV, la determinación de los puertos competencia de la CAPV y definición de sus zonas de actividad portuaria diferenciada, la regulación de la planificación, construcción, organización, gestión, vigilancia y policía correspondientes a la administración portuaria vasca.

También procede a la delimitación del ámbito objetivo de la competencia de la CAPV en materia de puertos y a la definición de los conceptos de puerto y de instalación portuaria.

- En el *Capítulo Segundo* se fija la organización administrativa portuaria atribuyendo el ejercicio de la competencia exclusiva en materia de puertos al Departamento de la Administración General del País Vasco competente en materia de puertos y asuntos marítimos a través de sus órganos correspondientes, se enumeran sus competencias en esta materia y se establece que la participación institucional y social en materia de puertos y asuntos marítimos se llevará a cabo a través de órganos consultivos y de participación a crear por vía reglamentaria.

El **Título II** trata tanto de la ordenación territorial y urbanística y su articulación con la planificación sectorial portuaria, como de la explotación de los puertos de titularidad vasca.

- El **Capítulo Primero** aborda la planificación portuaria, estableciendo y regulando los instrumentos básicos de ordenación portuaria, el Plan Territorial Sectorial de Puertos del País Vasco, los Planes Especiales Portuarios y los Planes de Utilización de los recintos portuarios, con sus definiciones, contenido y tramitación correspondiente
- El **Capítulo Segundo** establece las actividades, instalaciones y construcciones permitidas en las zonas de servicio de los puertos y define los diferentes usos portuarios posibles: usos comerciales e industriales, usos pesqueros, usos náutico-deportivos, usos mixtos y usos públicos.
- El **Capítulo Tercero** aborda la construcción, ampliación, reforma, mantenimiento y gestión de los puertos de titularidad vasca a través de la actuación de la iniciativa pública, y establece los requisitos que permitan operar a la iniciativa privada a través de la figura de la concesión de obra pública, regulando su procedimiento, otorgamiento y contenido.

El **Título III** regula la gestión del dominio público portuario a través de las diferentes figuras que permiten la utilización del mismo por parte de los particulares, y obligaciones esenciales a cumplir por todo usuario del dominio público portuario.

- El **Capítulo Primero** regula las disposiciones generales, definiendo los bienes que se consideran afectos al dominio público portuario de la CAPV, estableciendo la exigencia de autorización o de concesión para la utilización del dominio público portuario, y estableciendo la necesidad de obtención de licencia municipal por parte de los particulares para la realización de obras e instalaciones en el dominio público portuario, y la exención en el caso de la Administración Portuaria o terceros por cuenta de aquella.
- El **Capítulo Segundo** establece el régimen de las concesiones y autorizaciones, regulando su ámbito, y el procedimiento de otorgamiento, actos de disposición o de gravamen, modificación, revisión, división y rescate de las concesiones, y la extinción y caducidad de las concesiones y autorizaciones.
- El **Capítulo Tercero** se dedica a la conservación del dominio público portuario, regulando los supuestos de prohibición de vertidos, la reposición de la realidad física alterada, la recepción de residuos, y las obras de dragado.

El **Título IV** se dedica a los servicios portuarios, estableciendo primeramente el concepto y la clasificación de los mismos en servicios generales y servicios especiales, enumerando los servicios encuadrados en cada una de estas dos categorías y regulando el régimen de prestación.

El **Título V** regula la actividad de policía y el régimen sancionador, basado en los principios de legalidad, tipicidad y responsabilidad. Atribuye a la administración

portuaria las potestades de inspección y de control, faculta a la administración portuaria a la adopción de medidas frente a situaciones en que sea necesario preservar la libertad de tránsito y de la actividad de los puertos, situaciones de hundimiento de buques o embarcaciones, de buques, embarcaciones y vehículos abandonados, y faculta a la administración portuaria a acordar el desahucio administrativo en los supuestos regulados. Tipifica las infracciones, clasificadas en infracciones leves, graves y muy graves y establece los importes de las sanciones correspondientes. Finalmente regula la responsabilidad de las infracciones, su prescripción, y la competencia y procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora y las medidas cautelares.

- Las **Disposiciones Adicionales** prevén el mantenimiento de las sociedades públicas EUSKAL KIROL PORTUAK S.A. y ZUMAIAKO KIROL PORTUA S.A. adscritas al Departamento de Transportes y Obras Pública, la adscripción a las mismas de los bienes de dominio público puestos a su disposición y el régimen económico basado en las tasas a abonar por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y prestación de servicios generales regulado por la Ley 13/1998, de 29 de mayo, de tasas y precios públicos de la Administración de la CAPV, modificada por Ley 3/2006, de 29 de septiembre.
- Las **Disposiciones Transitorias** establecen el régimen transitorio de los Planes Especiales Portuarios, expedientes relativos a los títulos habilitantes para la utilización del dominio público portuario, concesiones, usos residenciales en zonas de servicio de los puertos autonómicos, y de los servicios portuarios que pasan a ser servicios especiales.
- La **Disposición Derogatoria Única** detalla las disposiciones que quedan derogadas por la nueva Ley.
- Las **Disposiciones Finales** prevén el desarrollo reglamentario en el plazo de un año, detallan la normativa que se mantendrá entretanto vigente, y establecen la entrada en vigor de la Ley al día siguiente de su publicación en el BOPV

### III CONSIDERACIONES GENERALES

El CES Vasco valora positivamente que se promueva la iniciativa legislativa para regular con carácter general el régimen jurídico aplicable al sistema portuario vasco. Efectivamente, como la Exposición de Motivos del texto declara, los puertos vascos y la actividad portuaria que en ellos se desarrolla, con la excepción de los catalogados de interés general reservados a la competencia estatal, constituye una materia atribuida a la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma en virtud del artículo 10.32 de su Estatuto de Autonomía. La transferencia de medios y servicios asociados a la ejecución de dicha competencia tuvo lugar a principios de la década de

los años ochenta, y en 1998 el Tribunal Constitucional zanjó las divergencias surgidas entre Comunidades Autónomas y Estado en su sentencia 40/1998 de 19 de febrero clarificando el alcance de los ámbitos de competencia respectivos. No obstante, el legislador vasco ha hecho únicamente ejercicio de sus competencias de una forma parcial, de manera que los puertos de titularidad de la CAPV se rigen a través de meras disposiciones normativas y fragmentarias, de carácter reglamentario, y de la aplicación supletoria de la legislación estatal, no disponiéndose aún de una normativa propia que regule el sector portuario de forma completa e integral. Un sector portuario que, además de la honda raigambre e impacto en la vida social y económica vascas referidas en la Exposición de Motivos, hemos de añadir que presenta un peso específico propio y unos perfiles netamente diferenciados del conjunto portuario objeto de regulación por la normativa estatal, y que por ello requiere de una legislación coherente y adaptada a las necesidades y especificidades de los puertos vascos. Este Consejo observa que más allá del carácter inaplazable que el Anteproyecto atribuye al pleno desarrollo de la competencia legislativa en materia de puertos, y que este Consejo comparte, la Exposición de Motivos del Anteproyecto de Ley es meramente descriptiva y nada se dice en la misma sobre otros motivos de la iniciativa legislativa, ni sobre los principios que la inspiran y rigen, ni sobre los objetivos que mediante las disposiciones adoptadas se pretenden alcanzar, ni tampoco sobre los motivos de las opciones adoptadas en cuanto a los elementos fundamentales de la regulación establecida y configuradores del modelo portuario que se pretende establecer para los puertos de titularidad de la CAPV.

El CES Vasco considera imprescindible que la Exposición de Motivos subsane estas carencias y exponga de forma breve pero suficientemente informativa los motivos en los que la norma se sustenta, así como sus principios rectores y los objetivos que la orientan.

Antes de referirnos a los aspectos sustantivos del Anteproyecto de Ley, consideramos interesante detenernos un instante sobre el conjunto de puertos que componen el sistema portuario de competencia vasca para poner de relieve la heterogeneidad de usos e intereses que conviven, y por consiguiente, las diferentes características y dinámicas que se suscitan en los mismos. Los puertos de titularidad de la CAPV son tradicionalmente puertos pesqueros y constituyen infraestructuras de la política de la pesca, estrechamente ligados al sector de la pesca y a su evolución; los puertos náutico-deportivos y de ocio representan el soporte de una actividad que participa de las estrategias de las políticas de turismo y ocio, y el puerto comercial de Bermeo, único representante entre los puertos de competencia vasca en el ámbito comercial, aspira a jugar un papel complementario respecto de los grandes puertos comerciales vascos, dentro de una política de transportes más sostenible, en la que el fomento del transporte marítimo de corta distancia permita desplazar mercancías de la carretera al mar.

Más allá del régimen general que el Anteproyecto de Ley tiene vocación de establecer, regulando de manera uniforme el conjunto del sistema portuario de competencia vasca, sugerimos al Departamento de Transportes considerar las diferentes necesidades y potencialidades de los distintos puertos vascos y valorar a la hora de acometer el desarrollo de la norma general la oportunidad de introducir las especialidades que fueren menester.

Por otro lado, es preciso también hacer una referencia a la eventual transferencia a titularidad de la CAPV de los Puertos de Pasajes y de Bilbao que contempla el Anteproyecto de Ley, y el salto que la inserción en el ámbito de aplicación de la Ley de estos dos puertos representa en términos de envergadura, naturaleza y necesidades respecto de los puertos del actual sistema portuario vasco.

En cuanto al contenido del Anteproyecto se refiere, los puertos y la actividad portuaria constituyen una materia en la que confluyen elementos de servicio público básico y elementos de carácter económico y empresarial, y que pueden dar lugar a la configuración de diferentes modelos de sistemas portuarios en función del régimen y atribución de la gestión de los puertos, y del tipo de partenariado público-privado que se establezca a la hora de explotar el dominio marítimo-terrestre y de crear y prestar los servicios portuarios. Analizando primeramente el modelo de gestión del sistema portuario, las fórmulas técnicamente posibles van desde aquellas en las que la misma administración pública, además de fijar y ejecutar la política portuaria y de infraestructuras, lleva a cabo desde sus propias estructuras y procedimientos la planificación, promoción, desarrollo y explotación de los puertos, a fórmulas más descentralizadas en donde estas funciones se atribuyen a entes públicos de gestión con amplia autonomía, que pueden incluso coincidir con los propios puertos, en aras de la profesionalización de la gestión, y de funcionar conforme a criterios empresariales y de proximidad, y fórmulas, finalmente, en que la gestión se confía a otros operadores públicos o privados por medio del otorgamiento de concesiones. Sobre esta cuestión, el Anteproyecto de Ley opta por la primera de las opciones, atribuyendo la integridad de la administración portuaria al Departamento responsable de puertos y asuntos marítimos de la Administración General de la CAPV. La elección del modelo de gestión, continuista, por otro lado, de la situación existente en la Comunidad Autónoma desde la transferencia de la competencia, entendemos que requiere de una explicación más detenida en la Exposición de Motivos que la proporcionada, y no solo por tratarse de uno de los elementos clave que conforman el sistema portuario de titularidad de la CAPV que diseña el Anteproyecto, sino también por las cuestiones que seguidamente exponemos.

Por un lado, la atribución de la gestión portuaria al Departamento responsable de puertos y asuntos marítimos se muestra en contradicción con lo previsto por el propio *Plan Director de Transporte Sostenible, la política común de Transportes en Euskadi 2002-2012*, del Departamento de Transportes y Obras Públicas, documento que for-

maliza la política, organización y planificación del sector del transporte en la Comunidad Autónoma durante su periodo de vigencia y que prevé en materia de gestión portuaria la creación del *Ente Público Gestor de las Infraestructuras Portuarias de Euskadi*. Resulta razonable esperar que, si llegado el momento de pasar de los Planes a las acciones se adoptan fórmulas diferentes a las previstas, se aporten las correspondientes explicaciones y justificaciones de la nueva decisión.

Por otro lado, el modelo elegido resulta también aparentemente contradictorio con la coexistencia de las Sociedades Públicas "Euskadiko Kirol Portua" S.A. creada en el año 2000 y que gestiona los puertos deportivos de Hondarribia, Donostia, Orio, Getaria, y Bermeo y de "Zumaiako Kirol Portua" S.A., creada en 2003, que gestiona el puerto deportivo de Zumaia, que responden a una concepción más descentralizada de la gestión desde instancias más ágiles y profesionalizadas, generando dudas sobre la verdadera naturaleza del modelo, y sobre si la gestión desde la propia Administración General de la CAPV no queda limitada a los puertos pesqueros, mientras que es de carácter más descentralizado para los puertos deportivos.

La inclusión en la cobertura de la Ley, en el supuesto de su eventual transferencia a la CAPV, de los puertos de Bilbao y Pasajes, gestionados actualmente en régimen de autonomía de gestión y en base a criterios empresariales por sendas entidades públicas que conforman la "autoridad portuaria", con una envergadura y problemática comercial muy diferentes a la de los actuales puertos de titularidad de la CAPV suscita también interrogantes sobre cuál sería su encaje en el modelo de gestión del Anteproyecto de Ley. En cuanto a la participación de instituciones y agentes diferentes al Departamento de Transportes y Obras Públicas y su Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos en la gestión de los puertos y en los asuntos portuarios y marítimos en general, este Consejo observa que el modelo previsto en el Anteproyecto de Ley se caracteriza por prever un margen muy reducido e insuficiente. En contraste con la apertura del sistema portuario de interés general a la participación de los diferentes intereses implicados en la vida portuaria, que permite acoger en la composición de los Consejos de Administración de los Puertos de Bilbao y de Pasajes a representantes de todas las administraciones implicadas, organizaciones empresariales y sindicales más representativas y sectores económicos relevantes relacionados con el tráfico portuario, el modelo portuario de titularidad de la CAPV del Anteproyecto de Ley se limita a la mención de órganos consultivos y de participación para llevar a cabo la participación institucional y social en materia de puertos y asuntos marítimos, cuya creación queda relegada a la vía reglamentaria y de los que simplemente se dice que estarán presentes otras administraciones públicas y/o departamentos de la administración y de representantes de los sectores interesados en el ámbito portuario vasco.

Este Consejo entiende que los elementos fundamentales de tales órganos son materia a determinar por la propia Ley sin ser admisible su postergamiento a un ulterior

desarrollo reglamentario de la misma. Entre estos elementos consideramos imprescindible establecer la composición de los órganos, sus funciones básicas y supuestos de intervención, para lo que muy concretamente planteamos como esencial la integración expresa en los mismos del amplio espectro de intereses socioeconómicos e institucionales implicados en los puertos, muy particularmente, los representantes sindicales y empresariales más representativos, los sectores implicados en el tráfico portuario, y los municipios, y la participación a través de estos órganos en asuntos tales como el proceso de decisiones de la administración portuaria en la elaboración de los instrumentos básico de ordenación territorial y urbanística, y de las decisiones más relevantes de gestión de cada plaza portuaria.

En parte relacionada con las cuestiones arriba abordadas, nos parece importante hacer una mención particular en torno al binomio puerto-municipio y a sus relaciones. Indisolublemente unidos en lo territorial e interdependientes en lo económico, social y cultural, la disposición a la colaboración y el buen entendimiento, así como los instrumentos adaptados a este fin, resultan esenciales para superar las fricciones que inevitablemente surgen del encuentro de los respectivos intereses de puertos y municipios sobre los espacios portuarios de los municipios. En este contexto, observamos que en el Anteproyecto de Ley la figura de los municipios queda un tanto relegada frente a la posición de supremacía del Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos, por lo que estimamos conveniente manifestar que este Consejo entiende que en el campo del planeamiento y ordenación urbanísticos de los puertos, como en cualquier ámbito en que confluyan sobre el mismo objeto las competencias de diferentes administraciones, es necesaria la articulación de intereses de forma conjunta, a través de instrumentos de cooperación y colaboración, y con respeto a los respectivos ámbitos de intervención, en aras de la consecución de soluciones de progreso tanto para los puertos como para los municipios en que se ubican. Finalmente, debemos referirnos a la regulación de las infracciones y de las sanciones de los artículos 57-61 del Anteproyecto de Ley y expresar que este Consejo estima la necesidad de reelaborar la tipificación de las infracciones, su clasificación, así como las sanciones que llevan aparejadas, observando criterios de mayor racionalidad y proporcionalidad.

### III CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS

#### **Artículo 2. Ámbito objetivo de la competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos**

Por un lado, a la vista de que el Anteproyecto de Ley define el ámbito de aplicación de la Ley a través de una casuística detallada de los supuestos de sujeción a la competencia de la CAPV, tanto actuales como potenciales, el CES Vasco observa que la fórmula adoptada

no hace referencia, y debiera, por tanto, añadir un supuesto que contemple las instalaciones portuarias del litoral vasco susceptibles de atribución a la titularidad de la CAPV que todavía permanecen bajo titularidad estatal por no haberse hecho efectiva su transferencia, o por tratarse de dársenas deportivas y pesqueras existentes en puertos de interés general, susceptibles de segregación de éstos y de traspaso a la Comunidad Autónoma.

No obstante, la complejidad de la formulación empleada en el Anteproyecto de Ley no resuelve las dudas que se suscitan a la hora de determinar a qué puertos e instalaciones portuarias concretos del litoral vasco les es de aplicación el Anteproyecto de Ley. Y ello porque como señalábamos anteriormente, existen puertos menores o instalaciones portuarias en el litoral vasco que aun no siendo de interés general, y, sobre los que, por esta razón, cabría razonablemente pensar que pertenecen a la titularidad de la CAPV, permanecen todavía en la órbita estatal al no haberse consumado su transferencia. Asimismo porque existen en el puerto de Bilbao dársenas deportivas que han accedido a una gestión independiente del mismo a través de concesión, y que siendo susceptibles legalmente de traspaso a la titularidad de la CAPV tras su segregación del puerto principal, plantean al observador externo la duda sobre su verdadera adscripción competencial.

Es por ello que, por un lado, podría ser recomendable aligerar la redacción de la disposición y, por otro lado, ser conveniente la incorporación del listado de los puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la CAPV a los que actualmente será de aplicación la nueva legislación, bien en el articulado, bien en un anexo al final del texto.

### Artículo 3. Definiciones

---

El CES Vasco no estima recomendable la introducción de requisitos mínimos para la consideración de un espacio del dominio marítimo-terrestre como puerto *strictu sensu* en cuanto que su no cumplimiento llevaría a catalogar este espacio del dominio marítimo-terrestre como de instalaciones portuarias, y en el texto del Anteproyecto la diferenciación entre una u otra categoría no resulta relevante a efectos de regulación<sup>1</sup>. Resulta un ejercicio estéril el de dilucidar el cumplimiento o no de los requisitos mínimos, particularmente cuando algunos de ellos pueden ser cumplidos de forma relativa, piénsese p.e. en el requisito de existencia de accesos que aseguren su enlace con las principales redes de transporte, y cada instalación viene ya con una catalogación tradicionalmente establecida.

---

<sup>1</sup> Art.3.2 "A los efectos de la presente Ley, las instalaciones portuarias también tendrán la consideración de puerto de competencia vasca siempre que, de conformidad con la normativa vigente, no corresponda su titularidad al Estado".

### **Artículo 5. Competencias (del Gobierno Vasco y del Departamento competente en materia de puertos y asuntos marítimos)**

---

La disposición de referencia atribuye al Departamento competente en materia de puertos y asuntos marítimos la competencia de aprobación de los Reglamentos de servicio y de policía. Este Consejo considera que en la elaboración de estos instrumentos, sería conveniente que, bajo los criterios generales comunes establecidos por el Departamento competente en materia de puertos y asuntos marítimos se posibilite que desde los propios puertos puedan introducirse las especificidades adecuadas a sus características.

### **Artículo 13.6. Actividades, instalaciones y construcciones permitidas en las zonas de servicios**

---

Existe una errata en esta disposición al referirse a la Disposición Transitoria Quinta, cuando la Disposición Transitoria a la que realmente debe referirse es la Cuarta (relativa a la cuestión de los usos residenciales).

### **Artículo 19. Iniciativa pública**

---

Al establecer que la CAPV *podrá construir, ampliar, reformar, conservar y explotar los puertos de titularidad o competencia autonómica, de conformidad con lo previsto en la presente Ley*, pueden producirse disfunciones con los requisitos que en el artículo 12.2 y 3 se recogen para los supuestos de construcción y de ampliación de puertos, por lo que entendemos conveniente que la redacción del artículo 19 haga referencia a la necesidad de estarse en conformidad con el conjunto de la legislación aplicable, sustituyendo "de conformidad con lo previsto en la presente Ley" por "**de conformidad con lo previsto en la legislación aplicable**".

### **Artículo 32.4. Utilización del dominio público portuario.**

---

Apreciamos el esfuerzo que el legislador realiza en aras de la clarificación de responsabilidades que en materia de riesgos laborales pudieran derivarse de las actividades en el marco de concesiones y autorizaciones portuarias, pero que, entendemos, no deben de olvidar aquellas que, en su caso, de acuerdo con las prescripciones de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales pudieran corresponder a la propia administración vasca. Es por ello que estimamos oportuno añadir al final del precepto "*...sin menoscabo de las responsabilidades que en este ámbito pudieran incumbir a la Administración General de la CAPV de acuerdo con la legislación aplicable*".

**Artículo 42. Caducidad de la concesión o autorización. Artículo 43. Rescate de las concesiones. Artículo 55. Deshucio administrativo**

---

El CES Vasco observa que en la regulación de los supuestos de caducidad de la concesión o autorización, de rescate de las concesiones y de desahucio administrativo se produce una cierta desprotección jurídica de los ciudadanos, que ignora las consecuencias habidas en iguales supuestos en puertos de interés general, y que debe de ser remediada incorporando a las citadas disposiciones las cautelas pertinentes.

**Artículo 50. Servicios Especiales**

---

El Anteproyecto de Ley establece en materia de servicios portuarios una distinción entre los denominados servicios generales, que serán prestados por la propia Administración, y los servicios especiales, que serán, en principio, prestados en régimen de competencia por particulares autorizados para ello. La inclusión entre los servicios especiales de los servicios de carga, estiba y desestiba así como transbordo de mercancía suscita dudas por distintos motivos.

**Cuestiones Adicionales**

---

Estimamos necesario el establecimiento de un registro de autorizaciones y concesiones portuarias que, de modo transparente, recoja y dé publicidad a los elementos y condiciones fundamentales de cada autorización y concesión portuarias concretas que se otorguen.

**IV CONCLUSIONES**

El CES Vasco considera oportuna la tramitación del Anteproyecto de Ley de Puertos con las observaciones efectuadas en el presente dictamen.

En Bilbao, a 1 de febrero de 2008

Vº Bº El Presidente  
Antxon Lafont Mendizabal

El Secretario General  
Javier Muñecas Herreras

Trizpēna

1 / 08

1 / 08

Dictamen