



Melilla, 02 de julio de 2010

DESTINATARIO:

Sr. PRESIDENTE

ASUNTO: PROPUESTA DE LIMITACIÓN DE LOS PRESTADORES DE LOS SERVICIOS AL PASAJE EN EL PUERTO DE MELILLA

El título III de la Ley 48/2008, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, dedicado a “La Prestación de servicios”, establece en el artículo 65 que Puertos del Estado debe aprobar para el conjunto de los puertos de interés general los pliegos reguladores de cada servicio, conforme al procedimiento que detalla el propio 65.1.

En cuyo cumplimiento el Consejo Rector del Organismo Público Puertos del Estado aprobó el 26 de septiembre de 2006, tanto el Pliego regulador del servicio portuario básico de embarque y desembarque de pasajeros, como el Pliego regulador del servicio portuario básico de carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje. Acuerdos publicado en el B.O.E. nº 260, de 31 de octubre de 2006.

Tras lo que, según el mismo artículo 65.2 de la Ley 48/2003, las Autoridades Portuarias deben elaborar, oído el Comité de Servicios Portuarios Básicos, las prescripciones particulares de cada servicio que, con carácter previo a su aprobación o modificación por el Consejo, serán sometidas a informe de Puertos del Estado en todo lo que tenga relación con el contenido del correspondiente Pliego regulador.

Y si bien el artículo 64.4 de la Ley 48/2003 establece como norma general la libre concurrencia para la prestación de los servicios portuarios básicos, el apartado 5º del mismo artículo 64 establece la posibilidad de limitar el número de licencias si se cumple al menos una de las razones objetivas derivadas de la disponibilidad de espacios, de la capacidad de las instalaciones, de la seguridad o de normas medioambientales.

La configuración del Puerto de Melilla resultante de la ejecución de la Nueva terminal de pasajeros ha permitido, según puede apreciarse en el plano adjunto, optimizar el escaso espacio disponible separando el acondicionado al tráfico de pasajeros, ubicado junto a la entrada del propio puerto y suficientemente dimensionado para los tráficos existente y su posible evolución previsible; de los destinados a los tráficos de

mercancías, incluso los de mercancías peligrosas situados, en la zona más lejana del puerto a la Ciudad.

Para esa optimización de espacio adecuada a los tráficos existentes, se ha realizado una única terminal de pasajeros, dimensionada de forma suficiente tanto para los existentes como para los tráficos de pasajeros razonablemente previsibles.

Y desde su puesta en marcha ha resultado particularmente aconsejable, casi evidente, la conveniencia de externalizar su gestión, mediante el correspondiente concurso concesional.

La configuración del puerto de Melilla, su limitación espacial y la referida distribución de espacios portuarios que optimiza su aprovechamiento, imposibilita en la práctica la posibilidad de una gestión ordinaria de tráficos de pasajeros en otro espacio distinto de la referida nueva terminal de pasajeros, lo que implica la concurrencia de la primera de las causas objetivas de limitación de los prestadores del servicio, cual es la disponibilidad de espacios.

Pero es que, además, la propia nueva terminal de pasajeros tiene una configuración que resulta difícilmente compatible con la concurrencia de más de un prestador de los servicios al pasaje, que constituye la segunda causa objetiva de limitación legalmente prevista: la capacidad de las instalaciones.

La vinculación entre la licencia para la prestación de servicios portuarios y la concesión del dominio portuario necesario para su prestación, viene nítidamente regulada por el apartado 4 del artículo 67 al disponer que “cuando se solicite licencia para la prestación del servicio ligada al uso privativo de una determinada superficie del puerto, la adjudicación de la licencia estará vinculada al otorgamiento del correspondiente título administrativo”.

Por su parte el artículo 63 prevé la posibilidad de que, salvo excepciones que no afectan al presente caso, las licencias pueden ser generales para un tipo de servicios portuarios básicos o específicas para cada uno de ellos. Por cuanto queda expuesto lo lógico y razonable sería que la gestión unitaria de la Nueva terminal de pasajeros integre la prestación de los dos servicios portuarios al pasaje, esto es, el de embarque y desembarque de pasajeros, y el de carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje, mediante la correspondiente licencia general vinculada, en su otorgamiento, al concurso concesional de la propia terminal.

Respecto a la tramitación de las limitaciones de prestadores de servicios portuarios, el mismo artículo 64.5 de la Ley 48/2003 dispone: “*El acuerdo de limitación, que incluirá la determinación del número de prestadores, se adoptará por el Consejo de*

Administración de la Autoridad Portuaria, previa consulta al Comité de Servicios Portuarios Básicos e informe de Puertos del Estado, y podrá afectar a toda la zona de servicios del puerto o a una parte del mismo. La determinación del número de prestadores deberá realizarse considerando el mayor número posible de prestadores que permitan las circunstancias. El acuerdo de limitación se publicará en el Boletín Oficial del Estado”.

Por lo que, en uso de las funciones previstas en el artículo 43 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, por la referida concurrencia de requisitos objetivos para ello, de los previstos en el repetido artículo 64.5 que obstan la posible concurrencia de varios prestadores de cualquiera de los servicios portuarios al pasaje en el Puerto de Melilla, se propone su limitación a un solo prestador en toda la zona de servicios de los servicios portuarios básicos al pasaje de: - embarque y desembarque de pasajeros, y de – carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje.

EL DIRECTOR

Fdo: José Luis Almazán Palomino