



Informe sobre les al·legacions rebudes en el tràmit d'audiència i informació pública del Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears

Antecedents

1. El 10 de febrer de 2020, el conseller de Mobilitat i Habitatge va dictar Resolució per la qual s'inicia el procediment d'elaboració del Decret pel qual es desenvolupa el règim especial de prestació dels transports marítims entre les Illes Balears.

2. El 5 de maig de 2022, el conseller de Mobilitat i Habitatge va dictar resolució per la qual es va sotmetre a informació pública el Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears, per un termini de 15 dies hàbils (BOIB núm. 62, de 12 de maig de 2022).

El Projecte de decret es va posar a disposició de les persones interessades a la seu de la Direcció General de Transport Marítim i Aeri (c/ gremi de corredors, núm. 10, 3ª planta, Polígon de Son Rossinyol, Palma), a la pàgina web de la Direcció General de Transport Marítim i Aeri i a la pàgina web de Participació Ciutadana del Govern de les Illes Balears.

Es va publicar a la pagina web de Participació Ciutadana, en un principi, des de dia 13 de maig al dia 2 de juny de 2022.

3. A petició de diverses entitats i organismes, vistes les dificultats tècniques per a elaborar les seves al·legacions, el conseller de Mobilitat i Habitatge va dictar resolució per la qual es va ampliar el termini d'informació pública el Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears, per un període de 7 dies hàbils (BOIB núm. 69, de 28 de maig).

Per tant, el Projecte de decret va estar disponible per a formular al·legacions, a la pagina web de Participació Ciutadana, des de dia 13 de maig fins al dia 13 de juny de 2022.

4. Una vegada finalitzat el tràmit d'audiència i informació pública, es procedeix a l'estudi i valoració de les al·legacions presentades, que s'exposen a continuació.

Al·legacions rebudes

1- Han presentat escrit en els tràmits d'audiència i informació publica els òrgans, entitats i ciutadans que s'indiquen a continuació:

- Veronica Lopez Paredes
- Alma Ajna Wünsche Matilla
- Associació d'artistes de Formentera
- Maria Teresa Matilla Lopez
- Lucia Torres Andreu
- Consell d'Eivissa
- Cruceros Platja den Bossa, SL
- Ajuntament d'Eivissa
- Consell Insular de Formentera
- Més per Menorca
- Gent per Formentera
- APEAM
- Marie Lagrange
- Autoritat Portuària de Balears
- Conselleria de Model Econòmic, Turisme i treball
- Conselleria de Fons Europeus, Universitat i Cultura

2. S'ha rebut escrit comunicant que no fan cap observació o al·legació els següents organismes.

- Conselleria de Salut i Consum
- Conselleria de Mobilitat i Habitatge

3. S'ha presentat fora de termini escrit d'al·legacions si bé s'han tengut en compte en l'informe:

- Ajuntament d'Eivissa

Valoració de les al·legacions

1. Veronica Lopez Paredes, Alma Ajna Wünsche Matilla, Associació D'artistes De Formentera, Maria Teresa Matilla Lopez i Lucia Torres Andreu

Les al·legacions presentades per les persones esmentades són les mateixes i són valorades de forma conjunta.

a) Queremos que esta Dirección imponga las obligaciones pertinentes para que los operadores implicados se adapten a las exigencias de transitar hacia una movilidad sostenible y reduzcan sus

emisiones por hidrocarburos y sonoras, al igual que exige cumplir con una garantía económica por parte de los titulares para la obtención previa de la autorización para la prestación del servicio.

Que se realice un estudio y seguimiento de los reajustes que han de hacer las navieras para reducir sus emisiones de CO₂, sonido y demás contaminantes, desde que se aprueba la ley económica en 2011.

Resposta: No s'accepta.

En el context del Pacte Verd Europeu , la Unió Europea s'ha fixat l'objectiu vinculant d'aconseguir la neutralitat climàtica d'aquí a 2050. A tal efecte, la Unió Europea ha elevat la seva ambició en matèria de clima per a 2030 i es compromet a reduir les emissions en al menys un 55% d'aquí a 2030.

En el marc del paquet de mesures "Objectiu 55" la UE està revisant la seva legislació sobre el clima, energia i transport amb la finalitat d'adaptar les normes vigents a aquests objectius per a 2030 i 2050.

Aquestes propostes suposaran una reducció important de les emissions de gasos d'efecte hivernacle a escala de la UE del 29% al 40% respecte als nivells de 2005 i actualitza els objectius nacionals. Així mateix es proposa una reducció de la intensitat de les emissions de gasos d'efecte hivernacle de la energia utilitzada pels vaixells de fins a un 75% d'aquí a 2050 promovent la utilització de combustibles més ecològics.

Des de fa una sèrie d'anys, les empreses navilieres estan prenent polítiques d'empresa que, cada vegada més, van encaminades a una mobilitat sostenible i una protecció al medi ambient. En aquest sentit, empreses navilieres que operen entre les illes d'Eivissa i Formentera ja disposen de vaixells que funcionen amb GNL i que, per tant, són vaixells més respectuosos amb el medi ambient, la flora i la fauna marítima.

Respecte a l'estudi i seguiment, cada naviliera s'haurà d'adaptar a les prescripcions que, de manera obligatòria, s'estableixin per la Unió Europea. En tot cas, la Direcció General juntament amb la resta d'administracions implicades vetllarà perquè es compleixin totes les obligacions que s'aprovin de forma estatal i/o comunitària.

Quant al tema de garantia econòmica, si be s'ha eliminat el procediment d'autorització prèvia, la Llei 11/2010 contempla la necessitat de que les empreses que, a partir de l'entrada en vigor del decret, vulguin operar línies d'interès estratègic amb obligacions de servei públic acreditin una capacitat econòmica suficient per garantir al prestació del servei.

També cal indicar que el passat 23 de desembre de 2021, el Consell de Govern va acordar instar el Govern d'Espanya a estudiar i documentar les especificitats

existents a la zona marítima de les Illes Balears per elevar la corresponent sol·licitud a l'Organització Marítima Internacional, d'acord amb els criteris internacionalment acceptats per a la designació de zones marines especialment sensibles i de conformitat amb les disposicions internacionals, en la que es proposi la designació de la Zona contigua de les Illes Balears com a Zona Marítima Especialment Sensible. Així mateix, també es proposa incloure en la sol·licitud les mesures d'especial protecció que siguin procedents per evitar, disminuir i controlar la contaminació marina amb font d'emissió en dels vaixells així com les alteracions físiques derivades de la navegació marítima, per tal d'establir mesures de protecció no inferiors a les que ja existeixen en les altres zones marines especialment sensibles del món.

B) Creemos que es necesario ajustarse a la demanda real de pasajeros durante todo el año. Alrededor de un 10% de los barcos que actualmente operan navegan con un número de pasaje de aprox. 30 pasajeros. Cuando su capacidad es de aprox. 150 pasajeros. En mayo se están realizando 60 viajes diarios de línea regular bajo estas circunstancias. Es necesario y urgente hacer esta reducción. Desde la dirección del Parque Natural así lo atestiguan en sus estudios e informes.

Vemos la necesidad que este decreto responda a la petición de una reducción del 10% y se haga atendiendo a las operaciones ejecutadas durante este mismo año, mes de mayo y a partir de la aprobación del mismo.

De manera que la línea regular quede con el siguiente calendario: en marzo no debería exceder de los 30 viajes; en abril de los 40 viajes; en mayo de los 50; en junio de los 60; en julio y agosto de los 70 y a partir de septiembre ir reduciendo de manera progresiva hasta llegar a los 50 en la segunda quincena de octubre.

Las embarcaciones de excursiones deberían reducirse un 10%, seis embarcaciones en temporada alta, realizando cada una de ellas un solo viaje. Prohibiendo los fondeos en zona regulada del Parque y operando desde puertos diferentes al de la línea regular. Prohibir música a bordo y que sólo se permita el consumo de alcohol de baja graduación.

Resposta: No s'accepta.

El Reglament (CEE) núm. 3577/92 del Consell, de 7 de desembre de 1992, pel qual s'aplica el principi de lliure prestació de serveis als transports marítims dins dels Estats membres (cabotatge marítim), estableix com a principi general per als serveis de transport marítim la llibertat de prestació de serveis, principi que tan sols es pot exceptuar en cas d'establiment d'obligacions de servei públic o per contracte de servei públic.

Quant a la limitació, per resolució, de 20 d'abril de 2022, de la Autoritat Portuària de Balears, es va aprovar l'Ordenança portuària per la qual estableix l'ordenació i assignació d'atracs en els ports d'Eivissa i La Savina per a determinats tràfics.

Aquesta Ordenança defineix un model que permet harmonitzar la demanda

amb l'oferta de llocs d'atrancament amb les degudes mesures de seguretat. A través d'aquesta Ordenança s'aconsegueix no tan sols incrementar la seguretat marítima sinó que des de una perspectiva mediambiental i satisfent la demanda real de transport de passatgers, vehicles i mercaderies dels ports de Eivissa i La Savina en els propers anys, també s'aconsegueix assolir una disminució efectiva de maniobres i, amb això, de les emissions associades, afavorint els objectius de sostenibilitat ambiental de l'Autoritat Portuària i els de protecció contemplats en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de les illes de Eivissa y Formentera, i en la Llei 7/2019, de 8 de febrer per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.

Amb aquesta Ordenança es contribueix, indirectament, a una disminució del tràfic marítim de passatgers i de transport turístic entre les illes d'Eivissa i Formentera, millorant les condicions de mobilitat i fent un millor ús del grau d'ocupació dels vaixells.

C) Respecto a la línea peninsular, nos gustaría fijar un mínimo de 6 meses, con un trayecto al día entre los dos puntos, pudiendo establecerse un nuevo enlace insular con otra de las islas baleares. Y finalmente fijamos un máximo de 3 buques RO-PAX de línea regular pudiendo también llevar mercancía a bordo, aparte de los 2 buques RO-RO que operan sólo con mercancía.

Resposta: No s'accepta.

L'article 30.6 de l'Estatut d'Autonomia de les Illes Balears, estableix la competència exclusiva en matèria de transport marítim exclusivament entre ports o punts de la comunitat autònoma, sense connexió amb altres ports o punts d'altres àmbits territorials.

En aplicació d'aquesta norma, la Llei 11/2010, de 2 de novembre, de transport marítim de les Illes Balears és d'aplicació únicament entre ports o punts situats exclusivament en el litoral de les Illes Balears sense connexió amb altres punts o ports d'altres àmbits territorials.

Per tant, la comunitat autònoma no té competència en les línies de transport de passatgers entre les Illes Balears i la península que son competència de l'Estat. No obstant això, a través de la Direcció General de Transport Marítim i Aeri es vetlla per tal que els serveis i freqüències siguin les adequades i es manté permanent contacte amb el Ministeri.

D) Por esto desde la ciudadanía demandamos que se dote a la costa de Formentera de la figura de Zona de Especial Sensibilidad, que se cumplan las leyes de protección ambiental europeas y no solo las leyes económicas de libre circulación y que se tenga en cuenta nuestro derecho a respirar un aire más limpio, conservar nuestras playas, sus aguas cristalinas y mantener nuestro sistema tradicional de pesca, tres aspectos que en los últimos años se han visto muy perjudicados, entre otras cuestiones, por los excesivos trayectos de transporte público realizados hasta día de hoy.

Resposta:

Com ja s'ha indicat, el passat 23 de desembre de 2021, el Consell de Govern va Acordar instar el Govern d'Espanya a estudiar i documentar les especificitats existents a la zona marítima de les Illes Balears per elevar la corresponent sol·licitud a l'Organització Marítima Internacional, d'acord amb els criteris internacionalment acceptats per a la designació de zones marines especialment sensibles i de conformitat amb les disposicions internacionals, en la que es proposi la designació de la Zona contigua de les Illes Balears com a Zona Marítima Especialment Sensible. Així mateix, també es proposa incloure en la sol·licitud les mesures d'especial protecció que siguin procedents per evitar, disminuir i controlar la contaminació marina amb font d'emissió en des vaixells així com les alteracions físiques derivades de la navegació marítima, per tal d'establir mesures de protecció no inferiors a les que ja existeixen en les altres zones marines especialment sensibles del món.

El Govern d'Espanya es l'únic òrgan competent a nivell estatal per a realitzar aquesta petició.

2. Conselleria de Model Econòmic, Turisme i Treball

A) A l'article 2, es podria completar el títol. Es suggereix: «Vaixells i embarcacions susceptibles de prestar l'activitat de transport marítim». Per altra banda, seria procedent, a l'apartat 3 determinar quines són les condicions mínimes d'habitabilitat, qualitat i confort.

Resposta: S'accepta parcialment

L'article 6 de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les illes balears, amb el títol "Vaixells" estableix a l'aparat 1: *"Les activitats de transport marítim amb finalitat mercantil a les quals fa referència aquesta llei, les poden fer únicament vaixells matriculats i abanderats en qualsevols dels estats membres de la Unió Europea o que pertanyin a l'espai Econòmic europeu."*

Per tant, l'activitat de transport marítim amb finalitat mercantil queda reservada als vaixells (i no a les embarcacions). La Llei 14/2014, de 24 de juliol, de Navegació Marítima defineix els vaixells ("buques") a l'article 56 *"Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros"*

Per aquest motiu, i observada l'errada en la redacció de l'article es considera adient modificar aquest article en el sentit de eliminar les referències fetes a les embarcacions.

Respecte a l'al·legació referent a determinar les condicions mínimes

d'habitabilitat, qualitat i confort, i vistes les al·legacions presentades per altres entitats s'accepta parcialment la proposta:

- S'elimina l'apartat 3 de l'article 2 al Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears
- S'afegeix un incís final a l'apartat 2 de l'article 2 del Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears

Per tant, l'article 2 queda redactat de la següent manera:

"Article 2. Vaixells

1. Les activitats de transport marítim amb finalitat mercantil les poden fer únicament vaixells matriculats i abanderats en qualsevol dels estats membres de la Unió Europea o que pertanyin a l'espai Econòmic europeu.

2. A l'efecte d'aquest Decret, es consideren vaixells susceptibles de prestar l'activitat de transport marítim aquells registrats, qualificats i aptes per transportar passatgers i/o mercaderies, en les condicions de seguretat marítima, navegació i despatx que s'estableixen legalment. Igualment hauran de complir les condicions establertes a la Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les Illes Balears i resta de normativa que pugui ser d'aplicació."

B) A l'article 3.3, seria aconsellable determinar els efectes del silenci administratiu.

Resposta: S'accepta. Per tant, es dona la següent redacció a l'article 3.3:

"3. La conselleria competent en matèria de transport marítim ha d'autoritzar o denegar la dispensa de bandera, mitjançant una resolució, en un termini no superior a quinze dies des de l'entrada d'aquesta sol·licitud. Transcorregut aquest termini sense que s'hagi obtingut resposta, la sol·licitud s'ha d'entendre desestimada."

C) A l'article 13, no hi figura el que s'estableix a l'apartat 18.b) de la Llei 11/2010, relatiu a la solvència econòmica, que en el projecte de Decret es regula a l'article 19. Entenem que la solvència econòmica s'hauria d'incloure dins l'article 13 (requisits per obtenir l'autorització) de projecte de decret o bé fer una remissió a l'article 19 en aquest article 13.

D) A l'article 14.5, no s'estableix els efectes del silenci administratiu, que segons l'article 20.2 de la Llei 11/2010, es positiu.

E) A l'article 17 no indica que s'ha de revisar com a mínim cada tres anys, tal com prescriu l'article

17.5 de la Llei 11/2010.

Resposta: Per l'aprovació del Decret llei 6/2022, de 13 de juny, de noves mesures urgents per reduir la temporalitat en l'ocupació pública de les Illes Balears (BOIB núm. 78, de 16 de juny de 2022), es modifica la Llei 11/2010 i s'elimina el tràmit d'autorització prèvia, de tal manera que el projecte de decret dona nova redacció a aquests articles.

3. Consell d'Eivissa

A) S'hauria de concretar amb més detall a què es vol referir la norma quan diu amb *"han de reunir les condicions mínimes d'habitabilitat, qualitat, confort i accessibilitat universal."*

Resposta: S'accepta parcialment

Vista l'al·legació presentada per la Conselleria de Model Econòmic, Turisme i Treball i per altres entitats s'accepta parcialment la proposta:

- S'elimina l'apartat 3 de l'article 2 al Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears
- S'afegeix un incís final a l'apartat 2 de l'article 2 del Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears

Per tant, l'article 2 queda redactat de la següent manera:

"Article 2. Vaixells

1. *Les activitats de transport marítim amb finalitat mercantil les poden fer únicament vaixells matriculats i abanderats en qualsevol dels estats membres de la Unió Europea o que pertanyin a l'espai Econòmic europeu.*
2. *A l'efecte d'aquest Decret, es consideren vaixells susceptibles de prestar l'activitat de transport marítim aquells registrats, qualificats i aptes per transportar passatgers i/o mercaderies, en les condicions de seguretat marítima, navegació i despatx que s'estableixen legalment. Igualment hauran de complir les condicions establertes a la Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les Illes Balears i resta de normativa que pugui ser d'aplicació."*

B) A l'article 10.2, on s'estableixen ses freqüències mínimes a sa línia Eivissa - Palma - Eivissa, s'hauria d'ampliar de tres freqüències setmanals a una diària, exactament igual que amb es cas de Menorca. Encara que es 74% de la gent que va d'Eivissa a Palma ho faci amb avió, i que en el cas de

Menorca estigui repartit 50-50 perquè es temps de trajecte amb vaixell és molt més curt, Eivissa es mereix de sa mateixa manera l'opció de tenir una freqüència mínima garantida cada dia (també de manera que es pugui anar i tornar es mateix dia, sense haver de passar nit). S'ha de tenir en compte que també fem de connexió entre Formentera i Mallorca.

Resposta: Pendent informe tècnic

Amb la modificació operada a la Llei 11/2010, de 2 de novembre, s'estableixen els instruments jurídics de la intervenció en el mercat, és a dir, les obligacions de servei públic i el contracte de servei públic.

La llei esmentada estableix que les línies regulars de transport marítim interinsular entre Formentera i Eivissa, Ciutadella i Alcúdia i, Eivissa i Palma operen sota obligacions de servei públic a fi garantir la suficiència dels serveis.

El Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant vincula les navegacions d'interès públic amb la finalitat de garantir la suficiència dels serveis de transport regular per als territoris espanyols no peninsulars.

A tal efecte, la Llei 11/2010 i posterior desenvolupament reglamentari estableixen unes freqüències mínimes per tal de garantir la suficiència dels serveis de transport i un mínim de connectivitat entre les illes.

En tot cas, la Llei també contempla el mecanisme jurídic, a través de contracte de servei públic, per tal de garantir aquests mínims d'obligat compliment.

C) Respecte a l'article 27 de l'esborrany, aquest afecta al transport marítim turístic i recreatiu. Entenem que s'hauria d'ampliar la previsió de 12 hores com a temps màxim a 14 hores, de manera que ses empreses que facin aquesta activitat tinguin més marge per fer altres excursions.

Resposta: No s'accepta.

El Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, a l'annex II estableix que les excursions no poden tenir una durada superior a les 12 hores.

"25. Excursiones marítimas: aquellos servicios marítimos de pasajeros asociados con la realización de viajes turísticos en buques o embarcaciones que parten de un puerto y, después de seguir un itinerario, vuelven al puerto de partida en un periodo de duración no mayor de 12 horas, pudiendo realizar fondeos y escalas intermedias en otro puerto pero debiendo realizar el itinerario completo todos los pasajeros".

En concordança amb la definició que estableix l'Estat s'ha considerat mantenir el límit màxim de 12 hores definit per la normativa estatal.

D) Entenem que la frase "*Durant el temps de durada de l'excursió no es podrà destinar l'embarcació a altres excursions entre les dues illes.*" s'hauria d'eliminar. No evitarà es "problema" de persones "excursionistes" d'un dia que ha posat de manifest Formentera, ja que la gent aniria igual fent servir el transport marítim regular, i tan sols s'afegiria pressió al port de Vila d'un trànsit que ara està més repartit en altres punts de l'illa d'Eivissa. A més també es perjudica de manera greu a les empreses familiars que duen treballant tota la vida de la mateixa manera, quan tant sols tenen aproximadament un 10% del passatge entre les illes a l'estiu. I què passa amb les inversions que hagin pogut fer i amb tots els treballadors que tenen?

Resposta: No s'accepta.

Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les illes balears, defineix el que s'ha d'entendre per transport de passatgers i per transport marítim de passatgers de caràcter turístic i recreatiu.

A més, estableix que aquest transport turístic o recreatiu s'ha de realitzar en condicions diferenciades en relació amb els transports regulars que siguin, totalment o parcialment, coincidents amb el seu itinerari.

Per tant, per Llei ja es contempla aquesta diferència entre el transport regular i el transport turístic o recreatiu.

A la pràctica s'ha demostrat que determinats serveis de transport turístic o recreatiu no sols es realitzen amb l'esmenada finalitat turística o recreativa sinó també i, sobre tot, amb l'objecte de transportar passatgers entre ports diferents de forma que, contràriament al preceptuat, no coincideix el port de sortida amb el port d'arribada. I això es dona també a les línies d'interès estratègic.

A més el projecte de Decret no impedeix que el vaixell es pugui destinar, durant el temps d'espera, a realització d'altres excursions sempre i quan en respectin els mínims establerts a l'article 27 (sortida i arribada al mateix punt o port de sortida, tots els passatgers han de realitzar l'itinerari complet...)

4. Conselleria d'Administracions Públiques i Modernització

A) Dels articles precedents es dedueix que qui pot sol·licitar aquesta autorització prèvia són empreses, és a dir, persones jurídiques. Per tant, atès que d'acord amb l'article 14.2 de la Llei 39/2015, les persones jurídiques estan obligades a relacionar-se amb les administracions públiques a través de mitjans electrònics, hauran de fer la presentació exclusivament a través del Registre electrònic general, però no a tots els llocs que preveu l'article 16.4 d'aquesta Llei.

Resposta: Amb l'aprovació del Decret Llei 6/2022, de 13 de juny, de noves mesures urgents per reduir la temporalitat en l'ocupació pública de les Illes Balears (BOIB

núm. 78, de 16 de juny de 2022), s'ha modificat la Llei 11/2010, de 2 de novembre i s'ha eliminat el procediment d'autorització prèvia. Per tant, aquest procediment també serà eliminat de l'esborrany de Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears.

5. Autoritat Portuària de Balears

A) Aquesta Autoritat Portuària de Balears considera oportú incloure en l'article 10 del Projecte de Decret, el port de Maó a l'illa de Menorca, entenent que això podria requerir prèviament la modificació de la Llei 11/2010 d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears.

Resposta: No s'accepta

Entenem que el que al·lega l'autoritat Portuària és incloure la línia regular entre Mallorca (Alcúdia o Palma, no es defineix) i el port de Maó com a d'interès estratègic per a les Illes Balears.

Efectivament, la inclusió d'una línia amb port de sortida o arribada en el port de Maó hauria de venir prevista per Llei per la qual cosa seria necessària una modificació de la Llei 11/2010. En tot cas, aquesta observació és tendra en compte davant una futura modificació de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears.

No obstant això i d'acord amb l'article 14 de la Llei 11/2010 el Port de Maó té la consideració de port d'interès estratègic.

6. Marie Lagrange

De acuerdo con el proyecto de decreto y objeto de planificar y ordenar el transporte marítimo entre las Pitiusas, quiero expresar los siguientes argumentos. Cultura, idiosincrasia y diversidad Toda actividad tiene el desafío de enmarcarse correctamente en un contexto identitario que la precede. Todo grupo social tiene el derecho de evolucionar, modernizar y adquirir confort. Quiero señalar la importancia de respetar la historia, y sobre todo, la representación simbólica, que esta región del Mediterráneo ha tenido en el mundo, sobre todo a partir de Hiroshima y Nagasaki en la historia reciente, para no cometer los errores que se observan en otros lugares. Hiroshima y Nagasaki Este macabro crimen de la historia, que produjo el más salvaje y cruel acto humano que se pueda identificar contra la humanidad y la naturaleza, fue la prueba tangible que la sobrevivencia de las especies vivas, estaba entre las manos de la sensatez humana, que sin ella, se podía acabar con todo signo de vida en nuestro planeta. Es la generación que nace durante este mayúsculo traumatismo histórico que se reúne en las Pitiusas designándolas el lugar donde manifestar un nuevo compromiso con la vida y la naturaleza. Mi argumento de respeto y responsabilidad cultural apunta a la conservación de los valores que fundaron la nueva población que se radicó en las islas con fines de honrar la paz, el amor y el respeto a la naturaleza y al humano. Respeto - [] El respeto va de la mano del conocimiento social, educativo y científico. Es un atributo cultural de excelencia. Por lo tanto, las reglas las deben regir, la naturaleza y la sociología inclusiva. Para este propósito es necesario:- [] El público conocimiento, de las especies, de la flora y fauna, de todos los puntos de la región.- [] El público conocimiento, de las fechas calendarias de los ciclos pertenecientes a cada especie, así como los recursos necesarios que debe aportar la especie humana, como agente polinizador y regulador

de la biodiversidad.- ☐ El público conocimiento, de los horarios y ciclos marinos y terrestres y su óptima utilización para la salvaguarda de la vida humana. Esto significa, reglamentar el comercio, priorizando el servicio a la biodiversidad, y no a su más fácil y económica rentabilidad. En este marco se solicita el sincero propósito de las autoridades competentes de favorecer y dar prioridad a los emprendimientos locales de dimensiones artesanales, destinados a abastecer de servicios y soluciones a las diversas actividades y demandas de la región, proveyendo recursos, formación, acompañamiento y control de calidad. Y reducir las logísticas industriales a una gestión de responsabilidad conjunta con el Estado, participante como sociomayoritario, de los concesionarios de alta tecnología y de responsabilidad masiva en la región. Específicamente, en el caso del transporte marítimo que convoca en esta oportunidad, se solicita:- ☐ Identificar, las necesidades, períodos, frecuencias y horarios - ☐ Supervisar la interacción con la naturaleza y sus reglas.- ☐ Coordinar, la logística de los arribos con la circulación e inserción en el territorio terrestre de dichos arribos. A fin de organizar su oportunidad y optimización.- ☐ Organizar y agrupar finalidades, buscando optimizar servicios, reduciendo el número de viajes.- ☐ Establecer y designar horarios, que no representen stress a las especies, ni a la circulación ciudadana y turística, en los horarios de mayor afluencia y presencia de personas individuales en el mar y sus costas. A fin de responder a la seguridad de los más frágiles.- ☐ Contemplar, la interacción con el paisaje, y su impacto estético, sonoro y visual, armonizando con la belleza y la cultura local. - ☐ Preservar los valores sociales y ecológicos en el marco sustentable y saludable de las actividades económicas y sus desarrollos. Con la convicción que estas alegaciones se suman a la buena fe de la convocatoria, le deseo una agradable lectura y una decisión inspirada.

Resposta:

No existeix cap al·legació concreta al contingut de l'esborrany de Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears.

No obstant això, les observacions manifestades referents bàsicament a les interaccions del transport marítim amb els valors naturals i paisatgístics es troben regulades a diferents normatives que tenen per objecte la preservació dels valors naturalístics del paratge natural que transcorre entre les illes de Eivissa i Formentera.

Així podem citar les diferents regulacions del Parc Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera (Llei 17/2001 de 19 de desembre, de protecció ambiental de Ses Salines d'Eivissa i Formentera (BOIB núm. 156, de 29 de desembre de 2001), el Pla d'Ordenació dels Recursos Naturals (PORN), aprovat per l'acord de consell de govern de 24 de maig de 2002 sobre l'aprovació definitiva del Pla d'Ordenació de Recursos Natura, Pla Rector d'Ús i Gestió (PRUG), aprovat pel Decret 132/2005, 23 de desembre, pel qual s'aprova el Pla Rector d'Ús i Gestió del Parc Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera. Així com altres normes, com l'Ordenança portuària per la qual estableix l'ordenació i assignació d'atracaments en els ports d'Eivissa i La Savina per a determinats tràfics (aprovada per resolució de 20 d'abril de 2022) que des de una perspectiva mediambiental i satisfent la demanda real de transport de passatgers, vehicles i mercaderies dels ports de Eivissa i La Savina en els propers anys, també s'aconsegueix assolir una disminució efectiva de maniobres i, amb això, de les

emissions associades, afavorint els objectius de sostenibilitat ambiental de l'Autoritat Portuària i els de protecció contemplats en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de les illes de Eivissa y Formentera, i en la Llei 7/2019, de 8 de febrer per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera. Amb aquesta Ordenança es contribueix, indirectament, a una disminució del tràfic marítim de passatgers i de transport turístic entre les illes d'Eivissa i Formentera, millorant les condicions de mobilitat i fent un millor ús del grau d'ocupació dels vaixells.

7. APEAM

A) En el borrador se habla de la regulación de las líneas de transporte marítimo de pasajeros, las regulaciones de los transportes turísticos (golondrinas) entre la Isla de Ibiza y Formentera, y creo que es importante que se incluya la actividad de Taxi Boat marítimo que desarrolla su actividad de una manera ilegal entre las dos islas, haciéndose especial referencia en que esta práctica está totalmente prohibida.

Resposta: No s'accepta.

El concepte de taxi marítim no es troba regulat ni definit a cap norma i tampoc esta expressament previst a la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears.

Es considera que la regulació del taxi marítim ha de ser objecte d'una regulació més específica i concreta a fi d'evitar una possible competència.

La Comissió Nacional dels Mercats i la Competència al seu informe de 17 de gener de 2019 ja recomanava aclarir els requisits d'accés a aquesta activitat i els específics títols habilitants per poder dur-la a terme. A més caldria definir quin tipus de vaixells poden realitzar aquesta activitat, nombre màxim de passatgers/ocupants...

8. Gent per Formentera

A) Garantir els serveis mínims de línia regular Formentera - Eivissa. Pel que respecta a l'article 10 de l'esborrany de decret en relació a garantir els serveis mínims de línia regular entre Formentera i Eivissa, cal establir franges horàries per garantir que el servei es dona en els horaris en què són necessaris per a l'accés als serveis que compartim amb Eivissa. La pròpia Llei de transport marítim recull franges horàries, que cal adaptar.

Resposta: No s'accepta.

La Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears dedica tot un capítol als drets específics per las residents a la illa de Formentera.

Així l'article 28 estableix que els residents empadronats a Formentera tenen dret a uns serveis mínims de transport marítim de passatgers, en dies feiners, de deu freqüències en cada sentit entre Formentera i Eivissa, i de cinc per al transport de mercaderies.

Amb la modificació de la Llei 11/2010 operada pel Decret llei 6/2022, de 13 de juny, de noves mesures urgents per reduir la temporalitat en l'ocupació pública de les Illes Balears, la línia entre Formentera i Eivissa té la consideració de línia de interès estratègic i per tant, queda sotmesa a obligació de servei públic.

Amés, i atès que la línia Eivissa-Formentera opera sota obligació de servei públic, la Llei 11/2010 també contempla el mecanisme jurídic (contracte de servei públic) que es posarà en funcionament en el moment en que s'acrediti que la imposició d'obligacions de servei públic no assegura una oferta adequada en quantitat i qualitat.

En tot cas, el projecte de decret amplia aquestes freqüències fent-les extensives, quant al transport de passatgers, a tots els dies de la setmana inclosos dissabtes, diumenges i festius. I a més es garanteixen, com a mínim, dues connexions diàries de transport de passatgers i vehicles com a part de l'equipatge.

Aquesta previsió respon a la necessitat de garantir un mínim de connectivitat dels habitants de l'illa de Formentera amb les altres illes i les possibles connexions aèries amb altres territoris.

Així mateix, i sempre partint de la base del principi de lliure prestació de serveis als transports marítims, recollit al Reglament (CEE) núm. 3577/92 del Consell, de 7 de desembre de 1992, el projecte de Decret incorpora la necessitat de una primera sortida des de Formentera i una darrera des de Eivissa per tal d'afavorir aquesta connectivitat dels residents de Formentera que tan sols disposen de mitjans marítims per poder traslladar-se cap a una altre illa.

No obstant això, si bé el decret només contempla una hora concreta i vistes les al·legacions del Consell de Formentera, s'ha considerat convenient establir una franja horària per tal que hi pugui haver més marge per a les navilieres, el que possibilitarà un major grau de compliment per part de les mateixes.

A més tenint en compte les primeres i darreres sortides entre Eivissa i Palma (anteriorment exposades), es substitueix "*...la primera sortida ha de ser a les 06.00 hores des de Formentera i la darrera a les 22.30 hores de d'Eivissa*" per la següent: "*...la primera sortida ha de ser entre les 05.00 i 06.00 hores des de l'illa de Formentera i la darrera entre les 22.30 i 23.30 hores de de l'illa d'Eivissa*"

Així mateix el decret contempla que l'establiment dels horaris per part de les navilieres ha de procurar facilitar els enllaços del servei de transport aeri i marítim a fi de possibilitar la connectivitat entre illes o amb el continent.

Per tant, aquesta previsió de desenvolupament reglamentari es compleix amb el Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears que, per complir amb les previsions de la llei, estableix unes freqüències mínimes que s'hauran de complir per assegurar una suficiència dels serveis de transport de passatgers a les línies d'interès estratègic.

B) Evitar l'excés de serveis en temporada estival i els solapaments de la línia regular. Pel que respecta a la disposició addicional primera de l'esborrany de decret, en relació a l'excés de serveis en temporada estival i als solapaments de la línia regular, és absolutament necessari regular aquest punt, i la mateixa llei ens dona les eines per a fer-ho en aplicació de l'apartat IV de l'exposició de motius i de l'article 15 de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, on clarament es parla de la possibilitat d'aplicar justificacions mediambientals.

També es podrien regular en aplicació de:

- L'Agenda Balear 2030 per al desenvolupament sostenible.
- La Declaració d'Emergència climàtica a les Illes Balears, aprovada pel Govern de les Illes Balears el 8 de novembre de 2019.
- La Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica.
- La Llei de Turisme de les Illes Balears (en especial l'apartat de circularitat).

És absolutament inexplicable que, tenint en compte les lleis existents, aquest decret de Transport Marítim ignori com a principi tota la part mediambiental de la qual el Govern n'és competent i responsable.

Resposta: No s'accepta.

Com ja s'ha exposat, s'han de tenir en compte les previsions del Reglament (CEE) núm. 3577/92 del Consell, de 7 de desembre de 1992, per qual s'aplica el principi de lliure prestació de serveis als transports marítims dins dels Estats membres (cabotatge marítim), que instaura el principi de lliure prestació de serveis als serveis de transport marítim als estats de la Unió Europea.

La Llei 11/2010 i el projecte de decret estableixen uns mínims per a garantir la connectivitat entre els territoris insulars que es consideren obligacions de servei públic.

Quant a la limitació, per resolució de 20 d'abril de 2022, de la Autoritat Portuària de Balears, va aprovar l'Ordenança portuària per la qual estableix l'ordenació i assignació d'atracaments en els ports d'Eivissa i La Savina per a determinats tràfics.

A través d'aquesta Ordenança s'aconsegueix no tan sols incrementar la seguretat marítima sinó que des de una perspectiva mediambiental i satisfent la demanda real de transport de passatgers, vehicles i mercaderies dels ports de Eivissa i La Savina en els propers anys, també s'aconsegueix assolir una disminució efectiva de maniobres i, amb això, de les emissions associades, afavorint els objectius de sostenibilitat ambiental de l'Autoritat Portuària i els de protecció contemplats en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de les illes de Eivissa y Formentera, i en la Llei 7/2019, de 8 de febrer per a la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera.

Amb aquesta Ordenança es contribueix, indirectament, a una disminució del tràfic marítim de passatgers i de transport turístic entre les illes d'Eivissa i Formentera, millorant les condicions de mobilitat i fent un millor ús del grau d'ocupació dels vaixells.

A més, també es disposa d'altres instruments jurídics per tal de preservar els valors naturals de l'entorn natural del Parc Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera com per exemple la Llei 17/2001 de 19 de desembre, de protecció ambiental de Ses Salines d'Eivissa i Formentera (BOIB núm. 156, de 29 de desembre de 2001; el Pla d'Ordenació dels Recursos Naturals (PORN), aprovat per l'acord de consell de govern de 24 de maig de 2002 sobre l'aprovació definitiva del Pla d'Ordenació de Recursos Naturals de Ses Salines d'Eivissa i Formentera; i Pla Rector d'Ús i Gestió (PRUG), aprovat pel Decret 132/2005, 23 de desembre, pel qual s'aprova el Pla Rector d'Ús i Gestió del Parc Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera.

En tot cas, el projecte de decret atorga a la conselleria competent en matèria de transport marítim la funció de vetllar per tal que el transport marítim es realitzi conforme als valors mediambientals, de sostenibilitat, de confort i de qualitat, així com qualsevol altre que, de forma justificada, es pugui establir. De tal manera que, amb l'informe previ de les administracions competents, el Consell de Govern, a proposta de la Conselleria competent en matèria de transport marítim, pot adoptar les mesures necessàries proposades per les administracions competents per salvaguardar els valors abans esmentats exposats.

Fins i tot, es preveu la necessitat de realitzar un estudi sobre el solapament de serveis marítics que es produeix en línia marítima entre el port de la Savina de l'illa de Formentera i el port d'Eivissa de l'illa d'Eivissa en temporada estival i es proposaran les mesures que, en el seu cas, siguin necessàries.

necessari garantir l'accessibilitat universal a les excursions i que les embarcacions que realitzen aquesta activitat reuneixin les condicions mínimes d'accessibilitat universal, en aplicació de la Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les Illes Balears.

Resposta: No s'accepta.

La garantia d'accessibilitat Universal ja es troba recollida a la Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les Illes Balears.

Concretament l'article 17.6 estableix: *"De la mateixa manera, pel que fa a les embarcacions d'excursions marítimes entre illes, serà requisit indispensable per a l'autorització de la seva activitat el fet que s'adaptin a les prescripcions normatives en matèria d'accessibilitat en el transport marítim"*.

Per tant, atès que ja es contempla a una norma de rang legal no es considera necessari incorporar-ho al projecte de decret.

No obstant això, vistes les al·legacions presentades per diverses entitats s'han introduït les següents modificacions:

- S'elimina l'apartat 3 de l'article 2 al Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítics a les Illes Balears
- S'afegeix un incís final a l'apartat 2 de l'article 2 del Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítics a les Illes Balears

Per tant, l'article 2 queda redactat de la següent manera:

"Article 2. Vaixells

1. *Les activitats de transport marítim amb finalitat mercantil les poden fer únicament vaixells matriculats i abanderats en qualsevol dels estats membres de la Unió Europea o que pertanyin a l'espai Econòmic europeu.*

2. *A l'efecte d'aquest Decret, es consideren vaixells susceptibles de prestar l'activitat de transport marítim aquells registrats, qualificats i aptes per transportar passatgers i/o mercaderies, en les condicions de seguretat marítima, navegació i despatx que s'estableixen legalment. Igualment hauran de complir les condicions establertes a la Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les Illes Balears i resta de normativa que pugui ser d'aplicació."*

D) Per altra banda, tenint en compte que una excursió marítima, segons les definicions establertes a la Llei de Transport Marítim 11/2010, consisteix en "Transportes marítimos de pasajeros de carácter

turístico o recreativo: aquéllos en los que la actividad de transporte se acompaña de otras actividades y servicios accesorios de carácter turístico, hostelería, ocio, educativos o de naturaleza análoga..."

Tenint també en compte que es travessa un Parc Natural i que en aquest entorn només són possibles les excursions naturalístiques acompanyades d'un guia.

Segons els punts anteriors, s'ha d'establir que les condicions de prestació dels serveis d'excursions marítimes que es realitzin entre illes habitades puguin:

- Operar únicament en instal·lacions portuàries, i no amb arribada o sortida des d'una platja o altres punts del litoral.

- Tenir un període mínim de prestació de servei que no pot anar exclusivament dedicat al trajecte, entre 4 i 12 hores, que ha d'oferir serveis addicionals i que, a més, durant l'escala no pot realitzar altres serveis per formar part de l'excursió en curs, haguent de romandre l'embarcació atracada al port.

Resposta: No s'accepta.

Respecte a la sol·licitud de que els transports turístics tan sols puguin operar en instal·lacions portuàries, no existeix impediment legal per a que el transport turístic faci servir instal·lacions marítimes, tal i com es defineixen al decret.

El que sí s'estableix és que els serveis de transport regular s'ha de prestar des de o cap a instal·lacions portuàries i no des de d'altres punts o embarcadors atès que no poden oferir la seguretat suficient ni als vaixells ni al passatge.

Quant al segon punt d'aquesta al·legació, la Llei 11/2010 estableix que el transport turístic o recreatiu s'ha de realitzar en condicions diferenciades en relació amb els transports regulars que siguin, totalment o parcialment, coincidents amb el seu itinerari.

El projecte de decret estableix una sèrie de condicions que ha de complir el transport turístic quan faci escala en una altra illa diferent a la d'origen (illa amb nucli de població): sortida i arriba al mateix punt o port, de durada no inferior a 4 hores ni superior a 12 hores, es permeten fondejos i escales intermèdies...

El projecte de decret estableix que durant el temps de durada de l'excursió no es podrà destinar el vaixells a altres excursions entre les dues illes però en cap cas diu que el vaixell hagi de quedar atracada al port sinó que es pot dedicar a realitzar altres excursions.

E) Per últim, i com ja s'ha recollit a la segona al·legació, considerem que és possible regular l'excés de serveis en aplicació de l'apartat IV de l'exposició de motius i de l'article 15 de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears. També, en aplicació de:

- L'Agenda Balear 2030 per al desenvolupament sostenible.

-La Declaració d'Emergència Climàtica en les Illes Balears, aprovada pel Govern de les Illes Balears el 8 de novembre de 2019.

-La Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica.

-La Llei de Turisme de les Illes Balears (en especial l'apartat de circularitat).

Resposta: No s'accepta.

Es dona per contestada a l'apartat B) de les al·legacions presentades per aquesta entitat.

9. Més per Menorca

A) Condicions de preu i capacitat. Aquest decret sorgeix per donar compliment al mandat que emana de l'apartat 2 de l'article 14 de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, que estableix el següent: *"El Govern de les Illes Balears fixarà en el termini de dotze mesos les condicions de continuïtat, de freqüència, de capacitat i de preu que es considerin el mínim indispensable per garantir un servei suficient, amb esment especial dels costos derivats de la doble insularitat dels residents a les illes de Menorca i d'Eivissa, i de la triple insularitat dels residents a l'illa de Formentera"*. Nogensmenys, el text del projecte de decret que actualment es troba en fase d'audiència i informació pública és del tot insuficient perquè només estableix mesures en matèria de continuïtat, regularitat i freqüència, sense fixar unes condicions de preu ni de capacitat per a les rutes declarades d'interès estratègic. Aquest fet, doncs, representa un incompliment del mandat legal que emana de l'esmentada Llei 11/2010. Per tant, el decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears hauria d'establir, d'una banda, unes condicions de preu màximes; i, per altra banda, unes condicions mínimes de capacitat en les rutes declarades d'interès estratègic.

Resposta: No s'accepta.

D'acord amb el que estableix l'article 4 del Reglament (CEE) núm. 3577/92 del Consell, de 7 de desembre de 1992, per qual s'aplica el principi de lliure prestació de serveis als transports marítims dins dels Estats membres (cabotatge marítim), quan s'imposin obligacions de servei públic, els Estats membres es limitaran a al requisits relatius als ports als quals s'ha de prestar el servei, a la regularitat, la continuïtat, la freqüència, la capacitat de prestació del servei, les tarifes practicades i a la tripulació del vaixell.

Amb la modificació de la Llei 11/2010, operada pel Decret llei 6/2022, de 13 de juny, de noves mesures urgents per reduir la temporalitat en l'ocupació pública de les Illes Balears, les línies d'interès estratègic passen a ser operades sota obligacions de servei públic que tenen caràcter de mínims i que són les següents: continuïtat en la prestació del servei, les freqüències mínimes i la regularitat.

A més, i d'acord amb les prescripcions de la Unió Europea, les empreses que vulguin operar línies d'interès estratègic amb obligacions de servei públic han

d'acreditar una capacitat econòmica suficient per a garantir la prestació del servei.

Quant al tema de preus, el preu lliure és una institució de l'economia de mercat i el reflex directe de la llibertat d'empresa establerta l'article 38 de la Constitució.

D'acord amb l'informe emès per la Comissió Nacional de la Competència arrel d'una consulta efectuada pel Ministeri respecte a la possibilitat d'establir tarifes màximes per al transports marítim de passatgers, vehicles en règim de passatge i càrrega rodada en la línia Algeciras-Ceuta-Algeciras, l'establiment d'un preu màxim suposa una restricció a la competència en la mesura que limita la capacitat dels operadors per competir lliurement en el mercat.

"Debe partirse de que la fijación de una tarifa máxima supone una restricción de la competencia en la medida que limita la capacidad de los operadores para competir libremente en el mercado, al no permitirles totalmente decidir los precios a los que ofertan sus productos o servicios.

...la fijación de precios máximos puede resultar restrictiva de la competencia y perjudicial desde el punto de vista económico, y ello con independencia del grado de competencia que exista en el mercado en cuestión. En primer lugar, la fijación de tarifas máximas puede suponer una pérdida de eficiencia, al impedir el libre ajuste entre la oferta y la demanda del mercado. Así, si los precios máximos se fijan por debajo del resultante de un normal funcionamiento del mercado, (lo cual es el escenario probable, dado que lo contrario carecería de sentido desde el punto de vista regulatorio), ello podría conllevar que la oferta se viese reducida, con la consiguiente pérdida neta de bienestar económico general.

Por añadidura, en relación con las condiciones de entrada en el mercado, la fijación de un precio máximo podría suponer un desincentivo para potenciales competidores de cara a dicha entrada, ya que verían menguadas sus expectativas de rentabilizar la inversión.

En el caso en cuestión, esto se podría traducir no sólo en una reducción de las frecuencias no sometidas a OSP (pudiendo llegar a suprimirse aquellos servicios con menos demandantes) sino también en una posible reducción de la calidad del servicio prestado y de la innovación, de manera que estas variables no relacionadas con el precio serían desplazadas a un plano secundario.

Por añadidura, en relación con las condiciones de entrada en el mercado, la fijación de un precio máximo podría suponer un desincentivo para potenciales competidores de cara a dicha entrada, ya que verían menguadas sus expectativas de rentabilizar la inversión.

...debe tenerse en cuenta que la fijación de una tarifa máxima puede acentuar el riesgo de coordinación entre operadores. Así, el precio máximo podría servir como punto de referencia para los operadores afectados para decidir su oferta de precios, y podría ser aplicado por la mayoría o la totalidad de los mismos provocando una tendencia al alineamiento en torno a dicha señal.

Per tant, es considera que l'establiment de preus màxims suposaria una intervenció en el mercat que restringiria la lliure competència el que podria suposar un desincentiu per a les potencials operadors que volguessin operar a les línies així com una reducció de la qualitat i freqüències dels serveis.

B) Resposta a la doble i triple insularitat. Pel que fa a les condicions de continuïtat, regularitat i freqüència que preveu l'article 10 del projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears, són del tot insuficients i no s'ajusten al que estableix la Llei, ja que no responen, tal com exigeix l'apartat 2 de l'article 14 de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears als "costs derivats de la doble insularitat dels residents a les illes de Menorca i d'Eivissa, i de la triple insularitat dels residents a Pilla de Formentera". És a dir, la Llei deixa ben clar que les condicions que preveu l'article 10 s'han d'establir per donar resposta a la problemàtica de la doble i triple insularitat, que es predica dels residents a les illes de Menorca i Eivissa en relació a Mallorca, i dels residents de Formentera en relació a Eivissa. Són els ciutadans de les illes de Menorca o Eivissa, que pateixen la doble insularitat perquè han de desplaçar-se a Mallorca per accedir a serveis essencials als quals no poden accedir a la seva illa de residència; i els ciutadans de Formentera els que pateixen la triple insularitat, ja que han de desplaçar-se a Eivissa o a Mallorca pel mateix motiu. En conseqüència, el decret hauria de determinar la condició d'almenys una freqüència diària que permeti a un ciutadà anar de Menorca a Mallorca i tornar a l'illa d'origen el mateix dia. Aquesta seria la forma de donar resposta a les necessitats dels ciutadans residents a Menorca, que són els que pateixen la doble insularitat, perquè són els que necessiten desplaçar-se ordinàriament mitjançant aquestes línies per accedir a serveis que només es troben a Mallorca: és a dir, els ciutadans de Menorca i Eivissa respecte de Mallorca; i els ciutadans de Formentera respecte d'Eivissa i Mallorca. Tota aquesta argumentació també serveix per als ciutadans d'Eivissa respecte de Mallorca i per als ciutadans de Formentera respecte d'Eivissa, però com a partit d'àmbit menorquí no disposem d'informació sobre les circumstàncies de residència en aquestes illes que ens permetin formular un mínim adequat de freqüències en aquestes rutes.

D'altra banda, com que aquestes línies s'operen, d'acord amb la Llei, sota la determinació d'unes condicions establertes per l'autoritat reguladora, caldria preveure en el Decret que les condicions mínimes no hagin de ser satisfetes exclusivament per un únic operador o per tots i cada una dels operadors, sinó que es prevegi un sistema de coordinació i d'ordenació pel qual l'autoritat reguladora garanteixi que les condicions mínimes siguin prestades pel conjunt d'operadors. Aquest és el sistema que ja es preveu en la mateixa Llei 11/2010 per a les obligacions de servei públic i també es preveu per a les obligacions de servei públic de les rutes aèries entre illes, de manera que no és un únic operador que ha d'assumir les càrregues de garantir els serveis mínims, sinó que es poden repartir aquestes càrregues entre tots els operadors, fent així més factible que les companyies navilieres entrin a prestar servei en aquestes línies.

En tot cas, el que no pot servir de subterfugi per no haver de regular aquestes freqüències mínimes és argumentar que el transport aeri ja dona resposta a aquesta necessitat dels ciutadans que pateixen la doble i la triple insularitat, atès que l'esmentada Llei 11/2010 només té per objecte regular el transport marítim interinsular. A més, cal tenir en compte que el transport marítim i el transport aeri responen a necessitats dels ciutadans diferents.

Resposta: No s'accepta. Pendent informe tècnic

El Decret llei 6/2022, de 13 de juny, de noves mesures urgents per reduir la temporalitat en l'ocupació pública de les Illes Balears (BOIB núm. 78, de 16 de juny de 2022) va modificar la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, de tal manera que contempla que les línies d'interès estratègic són operades sota obligacions de servei públic a fi garantir la suficiència dels serveis i un mínim de connectivitat entre les illes.

En tot cas, la Llei també contempla el mecanisme jurídic, a través de contracte de servei públic, per tal de garantir aquests mínims d'obligat compliment

També cal dir que tant la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, com el Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears, tan sols regulen les línies de transport marítims interinsulars. I que a més d'aquestes línies existeixen unes altres, de competència nacional, que també uneixen Menorca i Mallorca, encara que siguin com a escala de la mateixa.

S'ha de garantir un mínim de connectivitat entre les illes i permetre que un resident a Menorca pugui anar i tornar el mateix dia a Menorca. Menorca està connectada amb Mallorca per via marítima i per via aèria; de tal manera que, atesos els horaris d'avió i vaixell actualment vigents a dia d'avui hi es pot considerar totalment satisfeta la possibilitat d'anar i tornar a Menorca el mateix dia, ja sigui per via aèria o marítima.

Respecte a la possibilitat de que *"les condicions mínimes no hagin de ser satisfetes exclusivament per un únic operador o per tots i cada una dels operadors, sinó que es prevegi un sistema de coordinació i d'ordenació pel qual l'autoritat reguladora garanteixi que les condicions mínimes siguin prestades pel conjunt d'operadors"*, el projecte de decret ja contempla la possibilitat de que les freqüències mínimes establertes es puguin prestar de manera individual per cadascuna de les empreses que presten el servei o de manera col·lectiva.

Mitjançant la comunicació prèvia establerta a l'article 7 i 8 de la Llei 11/2010 es preveu que: *"2. En la comunicació previa debe determinarse el tipo de servicio que se pretende prestar. Si se trata de un transporte no regular u ocasional, se indicará la zona o las zonas donde esté previsto llevarlo a cabo, los puntos de partida y de llegada y la previsión de escalas. Cuando se pretenda prestar servicios de línea regular de cabotaje marítimo, también se deben indicar el puerto base, el itinerario o los itinerarios que se han de realizar, los puntos de partida y de llegada, las escalas, los horarios y las frecuencias, y si se trata de un transporte de pasajeros, de mercancías o mixto."* Per tant, amb la comunicació prèvia s'informa a la direcció general de transport marítim i aeri dels itineraris, punts de partida i arribada, escales, horaris i freqüències de cadascuna de les navilieres que volen operar interilles.

C) Declaració d'obligacions de servei públic. Per altra banda, cal destacar que l'esmentada Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, preveu, en el seu article 16, que el Govern de les Illes Balears estableixi obligacions de servei públic per garantir un servei suficient de transport marítim regular interinsular quan el sistema de lliure mercat no sigui suficient. D'acord amb el mateix precepte, l'obligació de servei públic ha d'incloure requisits relatius als ports des dels quals s'ha de prestar el servei, a la regularitat, la continuïtat, la freqüència, la capacitat de prestació del servei, les tarifes aplicables i la tripulació del vaixell. També cal destacar que l'apartat 4 del mateix article 16 aclareix que els operadors que prestin servei en la mateixa línia han de complir els requisits de regularitat i freqüència de manera col·lectiva i no individualment: és a dir, és suficient que el conjunt de companyies que operen una determinada línia compleixin les

condicions de regularitat i freqüència, no s'exigeix que cadascuna de les companyies compleixi per ella sola aquestes condicions. A més, l'esmentada Llei 11/2010 preveu dos mecanismes diferents per a la prestació del servei mitjanant obligació de servei públic: d'una banda, el règim d'autorització administrativa (articles 17 a 29); i, per altra banda, i amb un caràcter excepcional, a través de contracte sota els principis de concurrència i publicitat, mitjanant concurs públic (articles 21 i 22).

Per la seva banda, el projecte de decret que actualment es troba en fase d'audiència i informació pública concreta aquesta possibilitat de la forma que es descriu a continuació. Així, l'article 11 del projecte de decret preveu que, en cas que el mercat sigui suficient per donar compliment de les condicions mínimes de prestació del servei durant almenys cinc dies -sense especificar si aquests cinc dies han de ser consecutius o no: inconcreció que obre la porta a la inseguretat jurídica-, s'ha de resoldre la prestació del servei pel règim d'autorització prèvia i les condicions mínimes han de passar a tenir la consideració d'obligacions de servei públic. Aquí cal esmentar que l'incompliment de les condicions mínimes és una alteració gravíssima del servei i de la connectivitat marítima perquè, com el seu nom indica, es tracta de condicions mínimes: en paraules del mateix projecte de decret s'ha d'entendre com a "insuficient per satisfer les necessitats essencials de transport". Haver d'esperar l'incompliment durant cinc dies, doncs, abans de poder activar la declaració d'obligació de servei públic és una disfunció del servei que no es pot tolerar. En conseqüència, caldria que el decret introduís el mecanisme necessari per requerir a les companyies operadores a informar a l'administració competent, amb una alteració mínima de quinze dies, de la interrupció del servei o d'alteracions d'aquest que provoquin l'incompliment de les condicions mínimes de prestació del servei, per tal que l'administració pogués activar la declaració d'obligació de servei públic abans que es produeixi una alteració tan greu en el servei de transport marítim.

Igualment, s'hauria de preveure, tal com aclareix l'article 16 de l'esmentada Llei 11/2010, que les condicions mínimes de serveis han de ser satisfetes pel conjunt de companyies que operen en la línia sotmesa al règim d'autorització prèvia (i no individualment per a cadascuna d'aquestes companyies).

Aquest fet, unit al fet que les condicions mínimes de prestació del servei, com hem vist, són tan insuficients tal com es preveuen en el projecte de decret, provoca que la declaració d'obligacions de servei públic esdevingui una figura gratuïta que difícilment s'activarà, atès que no és esperable que les companyies navilieres no puguin complir amb les condicions mínimes de prestació del servei que recull l'article 10 del projecte de decret.

Resposta: No s'accepta.

El Decret llei 6/2022, de 13 de juny, de noves mesures urgents per reduir la temporalitat en l'ocupació pública de les Illes Balears (BOIB núm. 78, de 16 de juny de 2022) va modificar la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, de tal manera que les línies d'interès estratègic són operades sota obligacions de servei públic a fi garantir la suficiència dels serveis i un mínim de connectivitat entre les illes.

En tot cas, la Llei també contempla el mecanisme jurídic, a través de contracte de servei públic, per tal de garantir aquests mínims d'obligat compliment.

D) Obligacions específiques singulars per raons d'interès general.

La Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim es basa en la legislació marc, tant estatal com comunitària. En aquest sentit, cal destacar el Reglament 3577/1992 del Consell, de 7 de desembre de 1992, pel qual s'aplica el principi de lliure prestació de serveis als transports

marítims dins dels estats membres. S'estableix el principi de la llibertat de les empreses comunitàries per prestar serveis de transport marítim, llibertat que només pot ser limitada eventualment per raons d'ordre públic, seguretat, salut pública o per altres causes imperioses d'interès general.

L'article 15 de l'esmentada Llei 11/2010 contempla les obligacions específiques singulars, que se sobreentén que consisteixen en la limitació del lliure mercat, ja que especifica literalment que es poden adoptar "estrictament per motius de protecció mediambiental o per altres causes greus d'utilitat pública o d'interès social". Lògicament, si hi ha motius de protecció mediambiental, serà per limitar el transport marítim, i no per garantir una oferta mínima.

Tot i això, però, el decret no diu res d'aquestes obligacions. Caldria incorporar alguns articles fent referència als motius que poden suposar l'adopció d'una obligació singular. En aquest sentit, caldria fer referència a l'impacte que pot tenir el transport marítim per agreujar els problemes de seguretat que pot suposar, en determinades dates i llocs assenyalats, l'afluència massiva de visitants tenint en compte que els espais insulars, limitats per naturalesa, presenten uns límits a l'arribada de passatgers que no tenen els espais continentals. Aquests supòsits s'haurien de preveure expressament, així com un procediment per a la declaració de les obligacions específiques, que poden implicar la limitació de les freqüències.

Resposta: No s'accepta.

Com ja s'ha exposat, les obligacions específiques que recull l'article 15 de Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, es refereixen a circumstàncies excepcionals, que requeriran de informe de la Comissió Balear de Medi Ambient, però que no es poden, a priori, enumerar.

Aquest article fa referència a la possibilitat d'establir obligacions per a les navilieres de complir amb les normes de protecció mediambientals en l'exercici de les competències que te atribuïdes la conselleria competent.

S'han de tenir en compte les previsions del Reglament (CEE) núm. 3577/92 del Consell, de 7 de desembre de 1992, per qual s'aplica el principi de lliure prestació de serveis als transports marítims dins dels Estats membres (cabotatge marítim), que instaura el principi de lliure prestació de serveis als serveis de transport marítim als estats de la Unió Europea.

La Llei 11/2010 i el projecte de decret estableixen uns mínims per a garantir la connectivitat entre els territoris insulars que es consideren obligacions de servei públic.

En tot cas, el projecte de decret atorga a la conselleria competent en matèria de transport marítim la funció de vetllar per tal que el transport marítim es realitzi conforme als valors mediambientals, de sostenibilitat, de confort i de qualitat, així com qualsevol altre que, de forma justificada, es pugui establir. De tal manera que, amb l'informe previ de les administracions competents, el Consell de Govern, a proposta de la Conselleria competent en matèria de transport

marítim, pot adoptar les mesures necessàries proposades per les administracions competents per salvaguardar els valors abans esmentats exposats.

10. Consell Insular de Formentera

A) Referent a garantir els serveis mínims en la línia regular Formentera - Eivissa. (article 10 de l'esborrany de decret, pàgina 10)

- Establir franges horàries, com ja recull la Llei de transport marítim.
- Proposta de franges horàries en la línia Formentera - Eivissa:
- Transport de passatgers

Per tots els dies de la setmana, deu freqüències diàries en cada sentit amb la següent distribució horària:

Una connexió de Formentera a Eivissa a les 6.00 h.
Una connexió en cada sentit a les 7.00 h.
Una connexió en cada sentit entre les 7.30 i les 9.00 h.
Una connexió en cada sentit entre les 9.00 i les 10.30 h.
Una connexió en cada sentit entre les 10.30 i les 12.00 h.
Una connexió en cada sentit entre les 12.00 i les 15.30 h.
Una connexió en cada sentit entre les 16.00 i les 18.00 h.
Una connexió en cada sentit entre les 18.00 i les 20.00 h.
Una connexió en cada sentit entre les 20.00 i les 21.00 h.
Una connexió en cada sentit entre les 21.00 i les 22.00 h.
Una connexió d'Eivissa a Formentera a les 22.30 h.

Les connexions de les 6.00, 7.00 i les 22.30 hores es realitzaran amb embarcacions que realitzin el trajecte en un temps màxim de 40 minuts. Les barques de primera hora es podran avançar i les de darrera hora es podran retardar de forma justificada per adaptar-se a les connexions aèries i marítimes que connecten Eivissa amb l'exterior.

Per a tots els dies de la setmana, es garantiran, com a mínim, dues connexions diàries de transport de passatgers i vehicles com a part de l'equipatge:

Una connexió en cada sentit entre les 9.00 i les 12.00 h.
Una connexió en cada sentit entre les 18.00 i les 21.00 h.

- Transport de mercaderies

En dies laborables, cinc freqüències diàries en cada sentit amb la següent distribució horària:

Una connexió en cada sentit entre les 7.00 i les 8.30 h.
Una connexió en cada sentit entre les 9.00 i les 12.00 h.
Una connexió en cada sentit entre les 12.30 i les 15.00 h.
Una connexió en cada sentit entre les 15.30 i les 20.00 h.
Una connexió en cada sentit entre les 20.30 i les 22.00 h.

Resposta: S'accepta parcialment

Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears dedica tot un capítol als drets específics per les residents a la illa de Formentera.

Així l'article 28 estableix que els residents empadronats a Formentera tenen dret a uns serveis mínims de transport marítim de passatgers, en dies feiners, de deu

frequències en cada sentit entre Formentera i Eivissa, i de cinc per al transport de mercaderies.

En tot cas, el projecte de decret amplia aquestes freqüències fent-les extensives, quant al transport de passatgers, a tots els dies de la setmana inclosos dissabtes, diumenges i festius. I a més es garanteixen, com a mínim, dues connexions diàries de transport de passatgers i vehicles com a part de l'equipatge.

Aquesta previsió respon a la necessitat de garantir un mínim de connectivitat dels habitants de l'illa de Formentera amb les altres illes i les possibles connexions aèries amb altres territoris.

Així mateix, i sempre partint de la base del principi de lliure prestació de serveis als transports marítims, recollit al Reglament (CEE) núm. 3577/92 del Consell, de 7 de desembre de 1992, el projecte de Decret incorpora la necessitat de una primera sortida des de Formentera i una darrera des de Eivissa per tal d'afavorir aquesta connectivitat dels residents de Formentera que tan sols disposen de mitjans marítims per poder traslladar-se cap a una altre illa.

Atès que el Consell de Formentera al·lega que les barques de primera hora es podran avançar i les de darrera hora es podran retardar de forma justificada per adaptar-se a les connexions aèries i marítimes que connecten Eivissa amb l'exterior, s'accepta parcialment en el sentit de que s'estableix una franja horària; així doncs, no serà necessari justificar l'avanç o retard de la primera o darrera hora el que suposarà agilitzar l'operació. De la mateixa manera, es dona més marge horari a les navilieres, el que possibilitarà un major grau de compliment per part de les mateixes.

A més tenint en compte les primeres i darreres sortides entre Eivissa i Palma:

-Eivissa-Palma:

- laborables: 07:00, 07:30, 08:45
- dissabte: 07:00, 09:00, 09:40
- diumenge: 08:40, 09:15, 09:40

- Palma- Eivissa:

- laborables: 20:50, 21:05, 22:30
- dissabte: 20:50, 21:05, 22:10
- diumenge: 20:50; 21:05, 21:10

així com els horaris de primera i darrera hora proposats pel Consell Insular de Formentera, es substitueix " ...la primera sortida ha de ser a les 06.00 hores des de Formentera i la darrera a les 22.30 hores de d'Eivissa" per la següent: " ...la primera sortida ha de ser entre les 05.00 i 06.00 hores des de l'illa de Formentera i la darrera

entre les 22.30 i 23.30 hores de de l'illa d'Eivissa"

Així mateix el decret contempla que l'establiment dels horaris per part de les navilieres ha de procurar facilitar els enllaços del servei de transport aeri i marítim a fi de possibilitar la connectivitat entre illes o amb el continent.

Per tant, aquesta previsió de desenvolupament reglamentari es compleix amb el Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears que, per complir amb les previsions de la llei, estableix unes freqüències mínimes que s'hauran de complir per assegurar una suficiència dels serveis de transport de passatgers a les línies d'interès estratègic.

Així mateix i ateses les peticions del Consell Insular, el passat mes de novembre de 2021 es va sol·licitar a aquesta entitat un informe justificatiu de la seva petició d'establir unes franges horàries als serveis de transport marítim de passatgers entre les illes d'Eivissa i Formentera.

A dia de la signatura del present document no s'ha rebut cap informe que justifiqui la necessitat d'establir franges horàries.

B) Referent a evitar el solapament i/o l'excés de serveis en temporada estival en la línia regular Formentera - Eivissa (disposició addicional primera de l'esborrany de decret, pàgina 21)

- La conselleria competent en matèria de medi ambient farà un estudi en un termini màxim de 2 anys des de l'aprovació del decret.
- La conselleria competent en matèria de transport marítim aplicarà les mesures necessàries durant el 3r any, des de l'aprovació del decret.
- A aquest efecte "es crearà" (en comptes de: "es podrà crear") una Comissió de Seguiment.
- La Comissió estarà formada per representants de les conselleries competents i "dels Consells Insulars de Formentera i d'Eivissa" (en comptes de: "els Consells Insulars d'Eivissa i Formentera").

Resposta: S'accepta parcialment.

Respecte al termini per fer l'estudi, s'accepta la reducció de 3 a 2 anys per a que la conselleria competent en matèria de medi ambient faci l'estudi que es recull a la disposició addicional primera.

Quant al termini de 3 anys per a l'aplicació de les mesures i la creació de la Comissió de seguiment, a priori, no es pot conèixer quin serà el resultat ni el contingut d'aquest informe. Per tant, no és possible establir un termini per a aplicar les mesures necessàries, en el cas que n'hi hagi, ni la creació d'una comissió de seguiment d'unes possibles mesures.

Per tant, la disposició addicional el que contempla és la necessitat de realitzar un estudi sobre el solapament de serveis marítims que es produeixen en la línia

marítima entre el port de la Savina de l'illa de Formentera i el port d'Eivissa de l'illa d'Eivissa, en temporada estival i proposarà les mesures que, en el seu cas, siguin necessàries.

Una vegada elaborat l'informe i conegut el seu contingut es podrà crear, sempre i quan sigui necessari, una Comissió de seguiment.

Respecte a la composició de la Comissió, es modifica la redacció on diu "consells insulars d'Eivissa i Formentera" per "el Consell Insular de Formentera i el Consell Insular d'Eivissa".

C) Referent a regular i limitar els serveis turístics entre Eivissa i Formentera (capítol V de l'esborrany de decret, pàgina 20)

• Garantir l'accessibilitat universal podent permetre un període d'adaptació

Nou article 2.4. Els vaixells o embarcacions que operin serveis marítims de caràcter turístic o recreatiu entre illes amb nuclis de població han de reunir les condicions mínimes d'accessibilitat universal.

Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les Illes Balears.

Article 17

Accessibilitat en el transport de persones viatgeres

...

3. Els proveïdors del servei de transport han de formar el personal, incloses les persones que el conduïxen o el capitanegen, en el cas de línies de transport marítim, tant en el tracte adequat com en la utilització dels mitjans de suport vers les persones amb discapacitat, d'acord amb el que disposi la normativa vigent.

4. Els mitjans de transport terrestre públic ja siguin de caràcter regular o discrecional han de comptar amb infraestructures accessibles i garantir el compliment de les condicions mínimes d'accessibilitat marcades per la normativa vigent per a cadascuna de les seves unitats de transport. Pel que fa al transport marítim, els criteris d'accessibilitat mínims seran els previstos segons la normativa aplicable.

5. La conselleria competent en matèria de transport marítim entre ports o punts de les Illes Balears disposarà de forma reglamentària les condicions específiques que permetin garantir l'accessibilitat universal de les línies de transport regular de passatgers, que afectaran el conjunt de les instal·lacions i infraestructures portuàries, els serveis auxiliars de trasllat de passatgers entre terminals portuàries i els punts d'embarcament dels vaixells, així com l'adaptació del conjunt de les embarcacions que operin entre illes.

6. De la mateixa manera, pel que fa a les embarcacions d'excursions marítimes entre illes, serà requisit indispensable per a l'autorització de la seva activitat el fet que s'adaptin a les prescripcions normatives en matèria d'accessibilitat en el transport marítim.

Resposta: No s'accepta.

La garantia d'accessibilitat Universal ja es troba recollida a la Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les Illes Balears.

Concretament l'article 17.6 estableix: *"De la mateixa manera, pel que fa a les embarcacions d'excursions marítimes entre illes, serà requisit indispensable per a l'autorització de la seva activitat el fet que s'adaptin a les prescripcions normatives en matèria d'accessibilitat en el transport marítim"*

No obstant això, ateses les al·legacions formulades per altres entitats, l'apartat 2 de l'article 2 de l'esborrany queda redactat de la següent manera:

"Article 2. Vaixells

2. *A l'efecte d'aquest Decret, es consideren vaixells susceptibles de prestar l'activitat de transport marítim aquells registrats, qualificats i aptes per transportar passatgers i/o mercaderies, en les condicions de seguretat marítima, navegació i despatx que s'estableixen legalment. Igualment hauran de complir les condicions establertes a la Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les Illes Balears i resta de normativa que pugui ser d'aplicació."*

Respecte al període d'adaptació entenem que no és possible via reglamentària establir una període d'adaptació atès que el que disposa Llei 8/2017 és d'aplicació des del moment en que va entrar en vigor.

11. Cruceros Platja de'n Bossa, SL

A) Primera.- En relación a la exigencia de condiciones mínimas de habitabilidad , cualidad , confort y accesibilidad universal contempladas en el Art. 5.3 del borrador.

Entendemos que las embarcaciones que operan las líneas regulares, como cualquier otra línea, deben reunir las condiciones de seguridad y accesibilidad exigidas por la normativa aplicable para el tipo de trayecto que se pretende realizar, tal y como así viene aplicándose hasta la fecha en nuestras islas, y especialmente en las líneas regulares de interés estratégico, como es el caso por ejemplo de la línea entre el Puerto de Ibiza y el de la Savina en Formentera.

Ahora bien, el pretender exigir a los barcos que operen las líneas regulares de interés estratégico, y además sólo a éstas, que reúnan condiciones mínimas de habitabilidad, cualidad y confort, es totalmente contraria a Derecho por los siguientes motivos :

- Se trata de unas exigencias totalmente subjetivas e imprecisas, que atentan de forma flagrante contra el principio de seguridad y la interdicción de la arbitrariedad en los poderes públicos. Qué debemos entender por cualidad ? o por confort ? Tal imprecisión es realmente inaceptable.
- Es absolutamente discriminatoria, ya que sólo se aplica a las líneas de interés estratégico, como si los pasajeros de otras líneas regulares o incluso de excursiones no tuvieran derecho a iguales prestaciones. Desde luego esas exigencias no pueden venir justificadas únicamente por razón de tratarse líneas de interés estratégico.
- Pero además, como parece que en la práctica se está refiriendo a la línea entre Ibiza y Formentera fundamentalmente, lo que en realidad se persigue con esta exigencia es que sólo embarcaciones de gama alta operadas por grandes navieras puedan hacer la línea, restringiendo el acceso a empresas más modestas que con barcos igual de seguros y que cumplen toda la normativa, puedan acceder a este importante mercado . Entendemos que esta exigencia constituye claramente una vulneración del principio de libre prestación de servicios y supone un atentado al principio de libre competencia, al restringir la competencia y limitar que operadores más modestos, como ha sido el caso de "Aquabus", puedan ofrecer el mismo servicio, a un precio más competitivo , con embarcaciones más modestas pero con igual condiciones de seguridad.

Por todo ello, consideramos que dicho apartado 3 del artículo 5 debe eliminarse en su conjunto del borrador del decreto.

Resposta: S'accepta parcialment

Vista l'al·legació presentada per Cruceros Platja den Bossa ,SL i Treball i per altres entitats s'accepta parcialment la proposta:

- S'elimina l'apartat 3 de l'article 2 al Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears
- S'afegeix un incís final a l'apartat 2 de l'article 2 del Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears

Per tant, l'article 2 queda redactat de la següent manera:

"Article 2. Vaixells

1. *Les activitats de transport marítim amb finalitat mercantil les poden fer únicament vaixells matriculats i abanderats en qualsevol dels estats membres de la Unió Europea o que pertanyin a l'espai Econòmic europeu.*

2. *A l'efecte d'aquest Decret, es consideren vaixells susceptibles de prestar l'activitat de transport marítim aquells registrats, qualificats i aptes per transportar passatgers i/o mercaderies, en les condicions de seguretat marítima, navegació i despatx que s'estableixen legalment. Igualment hauran de complir les condicions establertes a la Llei 8/2017, de 3 d'agost, d'accessibilitat universal de les Illes Balears i resta de normativa que pugui ser d'aplicació."*

B) Segunda.- En relación a la diferenciación entre instalación portuaria y marítima y la exigencia de instalación portuaria en las líneas regulares. Art. 4.3 del borrador del decreto.

Esta parte muestra su disconformidad con la diferenciación que se realiza en el decreto entre instalación portuaria y marítima, más allá de sus diferenciación técnica, con el objetivo de destinar cada una de estas instalaciones a un determinado tipo de tráfico, y en especial, la restricción que se hace en el apartado tercero del artículo, de limitar a las instalaciones portuarias las líneas regulares, impidiendo que estas puedan desarrollarse en otro tipo de instalaciones marítimas, las cuales quedan limitadas únicamente al transporte marítimo de carácter recreativo, pero nunca al destino de una línea regular.

Esta restricción enlaza con lo que luego se dirá en este escrito al tratar sobre la regulación de las líneas de carácter turístico recreativo. De momento, solamente destacar aquí que dicha diferenciación de instalaciones con el propósito de vinculada a unos determinados tráficos, podría tratarse de una restricción a la libre prestación de servicios, contraria a nuestro ordenamiento jurídico y en particular la propia ley 11/2010 que se pretende aquí desarrollar.

Además, dicha diferenciación de usos de las instalaciones a las líneas regulares y las que no lo son, no guarda relación ni está justificada con los distintos tráficos que pueda llevar a cabo un barco de

pasaje. Parece que se pretende magnificar en este decreto la línea regular en relación con otros tráficos, cuando en realidad estamos en todos los casos ante un mismo tráfico, un transporte marítimo de pasajeros. Tanto en la Ley 11/2010 como en el Texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aplicable en el resto del estado español, lo único que diferencia una línea regular de otra que no lo es, es el sometimiento de la línea a frecuencias y horarios preestablecidos, y nada más. Ni le es exigible mayores requisitos de seguridad a las embarcaciones, ni es el trayecto más seguro en uno u otro caso. En todos los casos, se trata de un transporte de cabotaje, con las mismas exigencias de seguridad, que vienen determinadas, no por la modalidad del transporte que se realiza (regular, excursiones etc.), sino por el concreto trayecto que se realiza, determinado por la distancia y alejamiento de la costa, y no porque la misma se haga en línea regular o de excursiones, ya que las exigencias de seguridad son las mismas en todos los casos.

El pretender magnificar la línea regular para restringir el acceso a la misma, entendemos es una flagrante vulneración de nuestro ordenamiento por las razones expuestas, por lo que debería suprimirse del borrador del decreto tal restricción, permitiéndose hacer línea regular con independencia de la instalación desde la que se realice.

Resposta: No s'accepta.

D'acord amb l'article 2 del Reial Decreto Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el Text Refós de la Lle de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant es defineixen com a instal·lacions portuàries:

6. Son instalaciones portuarias las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicio construidas o ubicadas en el ámbito territorial de un puerto y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

El projecte de decret pretén garantir, tant als vaixells com al passatge, unes condicions mínimes de seguretat que entenem només es poden prestar en instal·lacions portuàries amb infraestructura suficient per poder donar un servei amb totes les garanties.

A més, la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les illes balears, defineix el que s'ha d'entendre per transport de passatgers i per transport marítim de passatgers de caràcter turístic i recreatiu.

Estableix que aquest transport turístic o recreatiu s'ha de realitzar en condicions diferenciades en relació amb els transports regulars que siguin, totalment o parcialment, coincidents amb el seu itinerari.

Per tant, per Llei ja es contempla aquesta diferencia entre el transport regular i el transport turístic o recreatiu.

A la pràctica s'ha demostrat què determinats serveis de transport turístic o recreatiu no sols es realitzen amb l'esmenada finalitat turística o recreativa sinó també i, sobre tot, amb l'objecte de transportar passatgers entre ports diferents de forma que, contràriament al preceptuat, no coincideix el port de sortida amb el port d'arribada. I això es dona també a les línies d'interès estratègic.

C) Tercera.- En relación a la exigencia de barcos sin restricciones a la navegación. Art. 10. Final.

Debe partirse aquí, que atendiendo al tipo de navegación que se pretende realizar, en función de la distancia y alejamiento de la costa, todos los barcos deben estar autorizados por la normativa aplicable para el concreto trayecto que se pretende realizar y son despachados expresamente por el Ministerio de Fomento para tal fin. Es decir, todas las embarcaciones que pretendan realizar un determinado tráfico deben estar expresamente autorizadas.

En el caso de que la embarcación, por su clasificación, tenga restricciones a la navegación, sea por razón de buen tiempo (invierno / verano) o durante el día o la noche, las mismas pueden no obstante autorizarse, previo procedimiento de inspección de la embarcación, mediante resolución del Director General de la Marina Mercante. De esta manera embarcaciones por ejemplo de clase H, que en principio por su clasificación sólo podrían navegar en periodo de buen tiempo y diurno, cumpliendo determinados requisitos técnicos y pasando la correspondiente inspección, pueden ser autorizados para navegar todo el año sin restricción, tanto de día como de noche. Este es el caso de esta parte, quien ha venido operando la línea regular entre Ibiza y Formentera con barcos de clase H, autorizados para la navegación en invierno y por la noche. También estas embarcaciones de clase H han venido utilizándose históricamente por parte del resto de navieras hasta hace bien poco. Se tratan en todo caso de embarcaciones perfectamente aptas para realizar el trayecto entre Ibiza y Formentera en condiciones de seguridad y así se despacha por el organismo competente. Por lo tanto sólo embarcaciones debidamente autorizadas pueden operar en invierno y en periodo nocturno, ya que de lo contrario no serían despachadas y en su caso fuertemente sancionadas por la Capitanía Marítima.

Sin embargo, en el borrador del decreto, en el párrafo final del artículo 10, se introduce la exigencia de que para garantizar la regularidad de las líneas, ¿?, únicamente podrán operar con embarcaciones que no tengan restricciones a la navegación en cuanto a periodo del año (tanto en horario diurno como nocturno).

Pues bien, dicha restricción en el decreto no se entiende francamente que finalidad persigue y al respecto cabe hacer las siguientes consideraciones:

- Si se trata de impedir que no puedan operar embarcaciones que no estén debidamente autorizadas para navegar en periodo de invierno y nocturno, el párrafo introducido en el borrador de decreto era innecesario, ya que solo embarcaciones que estén autorizadas pueden operar en invierno y por la noche, siendo competencia del Ministerio de Fomento. En consecuencia dicho párrafo debería suprimirse por innecesario y confuso, y en su defecto si se quiere mantener, debería sustituirse en el texto "embarcaciones que no tengan restricciones a la navegación en cuanto al periodo del año" por el siguiente "embarcaciones que estén debidamente autorizadas para la navegación durante todo el año".

- Si lo que se pretende en realidad es prohibir aquí que puedan operar la línea embarcaciones de clase H, como se ha venido realizando históricamente hasta la fecha, por sus limitaciones de clasificación, a pesar de que cuenten con las correspondientes autorizaciones del ministerio de fomento para navegar en periodo restringido y nocturno, estaríamos entonces ante una gravísima vulneración de la libre prestación de servicios, sin causa alguna que lo justifique, y en contra de lo que hasta la fecha ha venido aconteciendo de forma histórica y pacífica, no sólo en la línea regular entre Ibiza y Formentera, sino en innumerables ejemplos dentro de todo el litoral español. No se puede impedir que barcos de clase H hagan línea regular, no se justifica desde un punto de vista legal.

- Por otro lado, y para el caso de que ese fuera el fin perseguido por el decreto, que entendemos sería totalmente ilegal, parece que se prohíbe incluso que puedan operar dichas embarcaciones en verano y de día, ya que se trata de una prohibición genérica, no se especifica que no podrán navegar fuera del periodo restringido. Téngase en cuenta que hasta hace prácticamente un año, el resto de navieras que operan la línea regular entre Ibiza y Formentera han venido utilizado también embarcaciones de clase H, como las que utiliza esta parte. Ni tampoco parece que se permita en la redacción del texto la posibilidad, que una empresa naviera pudiera simultanear sus tráficos con

embarcaciones de clase H y otras sin restricciones, lo que para nada obstaculizaría la regularidad de las líneas.

Resposta: No s'accepta.

El Decret llei 6/2022, de 13 de juny, de noves mesures urgents per reduir la temporalitat en l'ocupació pública de les Illes Balears (BOIB núm. 78, de 16 de juny de 2022) va modificar la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, de tal manera que contempla que les línies d'interès estratègic són operades sota obligacions de servei públic a fi garantir la suficiència dels serveis i un mínim de connectivitat entre les illes.

Entre aquestes obligacions es troba la continuïtat en la prestació del servei. Aquesta continuïtat es defineix com *"Les empreses que operin en les línies d'interès estratègic han de prestar els serveis durant un temps mínim de dotze mesos consecutius, excepte per força major o incapacitat de la naviliera de continuar el servei"*.

El període mínim de 12 mesos per a la prestació del servei es refereix únicament a les línies regulars interinsulars declarades d'interès estratègic, tal i com estableix la Llei 11/2010; per tant, quedaria exclòs el transport turístic o recreatiu, el transport que no és regular sinó ocasional o *tramp* i el transport interinsular regular "no pur" (amb connexió anteriors o posterior amb altres ports o punts d'altres àmbits territorials)

Per tant, s'ha de garantir la prestació del servei un mínim de 12 mesos. Els vaixells que sols poden navegar amb bon temps i en períodes restringits no poden garantir que es puguí donar el servei durant aquest termini.

Aquells vaixells amb restriccions a la navegació, com per exemple, els vaixells de classe G o H, no poden complir aquesta exigència per la impossibilitat de donar un servei continuat tot l'any.

D) En relación al establecimiento de obligaciones de Servicio público y el establecimiento de franjas horarias en la línea entre Ibiza y Formentera (art. 10 i 11 del borrador)

A) Innecesariedad / improcedencia de establecimiento de Obligaciones de servicio público en la línea regular de interés Estratégico entre el puerto de Ibiza y Formentera.

De entrada, debemos cuestionar el establecimiento mismo de obligaciones de servicio público en la línea de transporte Marítimo regular entre Ibiza y Formentera , habida cuenta el contexto de mercado en el que viene desarrollándose

La referida línea en las últimas décadas , lo que entendemos constituye una grave vulneración del principio de libertad de prestación de servicios y una infracción de las previsiones contempladas en la propia Ley 11/2010 de 2 de noviembre , de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears, así como importante normativa comunitaria de la que trae causa , tal y como vamos a exponer seguidamente.

En el propio preámbulo del Decreto que ahora se nos presenta , expresamente se menciona que *"Para la fijación de cualquier obligación de servicio público mediante normas nacionales se precisa la*

realización del necesario juicio de necesidad y proporcionalidad, sometido a razones imperiosas de interés general, y que dicha limitación que supone la imposición de una obligación de servicio público, sea adecuada para garantizar la realización del objetivo que se persigue , y no vaya más allá de lo necesario para alcanzarlo ”

En idéntico sentido, tanto la exposición de motivos de la Ley 11/2010 como el Reglamento 3577/1992 del Consejo de 7 de diciembre de 1992, la imposición de obligaciones de servicio público (como excepción al régimen general de libre prestación de servicios consagrado en el art. 5 de la Ley) en comunicaciones marítimas de las islas con el continente y las islas entre sí, sólo cuando la oferta del mercado resulte insuficiente para cubrir las necesidades de transporte regular.

En este sentido ha sido interpretado por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea , en Sentencia de 20 de febrero de 2001, dictada en el asunto C-205/99 sobre cuestión prejudicial planteada precisamente por nuestro Tribunal Supremo, sobre la interpretación del Reglamento 3577/1992 en ocasión de establecimiento de obligaciones de servicio público en líneas regulares de transporte marítimo, en la que expresamente se declara que la imposición de obligaciones de servicio público en la prestación de servicios regulares de cabotaje marítimo con destino u origen en las islas o entre islas sólo cabe si *“Puede demostrarse la existencia de una necesidad real de servicio público, debida a la insuficiencia de los servicios regulares de transporte en una situación de libre competencia”*, y además deberá demostrarse que el régimen establecido sea necesario y proporcionado al objetivo perseguido .

Por lo tanto, a tenor de la normativa reseñada y jurisprudencia que la interpreta, la posibilidad de establecimiento de obligaciones de servicio público, no es automática ni discrecional por parte de la administración pública como se plantea en el decreto que se nos presenta , sino que la misma , como excepción al principio general de libre prestación del servicio, viene condicionada a que previamente se demuestre por la administración, la insuficiencia del servicio que viene prestándose en régimen de libre competencia .

Pues bien , con independencia de lo que acontezca en otras líneas de transporte marítimo de interés estratégico que operan en el litoral balear, por lo que se refiere a la línea regular entre Ibiza y Formentera no puede razonablemente justificarse por la administración ni la insuficiencia del servicio ni la calidad del mismo, atendiendo al régimen de libre competencia en el que ha venido desarrollándose la línea durante décadas, que cubre con creces las necesidades de transporte a los residentes de la isla de Formentera , en el que vienen operando no una, ni dos , sino hasta cinco navieras que, con prestación de servicio ininterrumpida durante todo el año, vienen ofreciendo en su conjunto una oferta de transporte que, solamente en la temporada de invierno, triplica las previsiones de servicio mínimos contemplados en el artículo 28 la Ley 11/2010 que establece unos servicios mínimos de transporte marítimo de pasajeros , en días laborales, de más de diez frecuencias en cada sentido entre Formentera e Ibiza , y cinco para el transporte de mercancías.

En consecuencia, en el contexto de libre competencia en el que viene desarrollándose la línea regular entre Ibiza y Formentera que cubre con creces las necesidades básicas previstas en la Ley 11/2010, entendemos es absolutamente contraria a Derecho la imposición de obligaciones de servicio público en esta línea regular en particular. En todo caso , la regulación de una imposición de obligación de servicio público a las líneas regulares de interés estratégico que operan en el litoral Balear deberá regularse en el decreto solamente para el supuesto de que se ponga de manifiesto una insuficiencia en el mercado para atender las condiciones mínimas de una línea determinada por no atenderse las frecuencias mínimas, pero en ningún caso las concretas franjas.

Resposta: No s'accepta.

La Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears dedica tot un capítol als drets específics per als residents a la illa de Formentera.

Així l'article 28 estableix que els residents empadronats a Formentera tenen dret a uns serveis mínims de transport marítim de passatgers, en dies feiners, de deu

frequències en cada sentit entre Formentera i Eivissa, i de cinc per al transport de mercaderies.

Amb la modificació de la Llei 11/2010 operada pel Decret llei 6/2022, de 13 de juny, de noves mesures urgents per reduir la temporalitat en l'ocupació pública de les Illes Balears, la línia entre Formentera i Eivissa té la consideració de línia de interès estratègic i per tant, queda sotmesa a obligació de servei públic, a fi garantir la suficiència dels serveis i un mínim de connectivitat entre les illes.

Amés, i atès que la línia Eivissa-Formentera opera sota obligació de servei públic, la Llei 11/2010 també contempla el mecanisme jurídic (contracte de servei públic) que es posarà en funcionament en el moment en que aquestes freqüències mínimes no es compleixin.

E) Improcedencia del establecimiento de franjas horarias concretas. Y en particular, la franja horaria entre las 6 y las 6:30 de la mañana, en la línea Ibiza-Formentera

Sin perjuicio de lo anterior, entendemos que la imposición de franjas horarias concretas en la línea Ibiza-Formentera es asimismo contrario a Derecho por no resultar necesario ni proporcionado al objetivo perseguido, especialmente si tenemos en cuenta que en la actualidad se están cubriendo hasta 27 frecuencias en cada sentido de la línea.

Al respecto, el Artículo 4.2 Reglamento (UE) 3577/92 del Consejo de 7 de diciembre de 1992 establece que "Cuando se impongan obligaciones de servicio público, los estados miembros se limitarán a los requisitos relativos a los puertos a los que se debe prestar el servicio, a la regularidad, la continuidad, la frecuencia, la capacidad de prestación del servicio, las tarifas practicadas y a la tripulación".

Asimismo, la Sentencia del TJUE de 20 de febrero de 2001 antes reseñada establece que : " ... , la libre prestación de servicios , como principio fundamental del Tratado, sólo puede limitarse mediante normas justificadas por razones imperiosas de interés general y que se apliquen a cualquier persona o empresa que ejerza una actividad en el territorio del Estado miembro de acogida. Además para que esté justificada de tal modo, la normativa nacional en cuestión deberá ser adecuada para garantizar la realización del objetivo que persigue y no ir más allá de lo necesario para alcanzarlo".

Y en particular, el establecimiento de la imposición de una franja horaria entre las 6:00 y las 6:30 de la mañana en la línea regular Ibiza-Formentera, debemos manifestar además , que no responde ni está justificada en modo alguno por una necesidad imperiosa de interés publico que justifique la imposición de obligaciones de servicio publico en la línea.

En efecto, tal y como bien conoce esta Dirección de Puertos y Aeropuertos, dicho servicio ha sido cubierto con anterioridad, durante la temporada de invierno, por alguna de las navieras que vienen operando la línea regular en régimen de libre mercado, con una ocupación media de 1,3 pasajeros por trayecto. Y así se ha puesto de manifiesto por las navieras en cuestión en numerosas reuniones mantenidas al respecto.

Como podrá comprenderse, con semejantes índices de ocupación, prácticamente un solo pasajero, no puede razonablemente justificarse que el establecimiento de esta concreta franja horaria responda a una necesidad imperiosa de interés público en la isla de Formentera, pues la demanda es prácticamente inexistente; ni tampoco puede pretenderse que una naviera tenga que realizar el esfuerzo económico de miles de euros que representa desplazar un barco a Ibiza, con el consiguiente gasto de carburante , tripulación, personal de tierra etc , para que uno o máximo dos pasajeros puedan desplazarse a Ibiza a primera hora de la mañana. Es de sentido común.

En tales circunstancias, entendemos que no puede exigirse en ningún caso a las navieras que

operan la línia, el establiment de dicha franja horaria, pues no responde a una necesidad de interés público, y además, subsidiariamente, tampoco resultaría ni adecuado ni proporcional al objetivo perseguido. Todo ello sin perjuicio de que la administración tiene a su alcance medidas menos gravosas, como exigir a las compañías aéreas que atrasen sus horarios apenas unos minutos para que la barca de las 7 de la mañana permita coger con tranquilidad los vuelos programados en la franja de las 8 horas.

Por lo tanto, no estando justificada conforme a Derecho la imposición de esta franja horaria a las navieras, entendemos deberá ser en su caso el Consell Insular de Formentera quien subvencione esta concreta franja horaria, si considera, pese a su nula ocupación, que es de interés para la isla.

Resposta: S'accepta parcialment.

Com ja s'ha exposat, amb la modificació de la Llei 11/2010 operada pel Decret Llei 6/2022, de 13 de juny, de noves mesures urgents per reduir la temporalitat en l'ocupació pública de les Illes Balears, la línia entre Formentera i Eivissa té la consideració de línia de interès estratègic i per tant, queda sotmesa a obligació de servei públic.

En tot cas, el projecte de decret amplia aquestes freqüències fent-les extensives, quant al transport de passatgers, a tots els dies de la setmana inclosos dissabtes, diumenges i festius. I a més es garanteixen, com a mínim, dues connexions diàries de transport de passatgers i vehicles com a part de l'equipatge.

Aquesta previsió respon a la necessitat de garantir un mínim de connectivitat dels habitants de l'illa de Formentera amb les altres illes i les possibles connexions marítimes i aèries amb altres territoris.

Així mateix, i sempre partint de la base del principi de lliure prestació de serveis als transports marítims, recollit al Reglament (CEE) núm. 3577/92 del Consell, de 7 de desembre de 1992, el projecte de Decret incorpora la necessitat de una primera sortida des de Formentera i una darrera des de Eivissa per tal d'afavorir aquesta connectivitat dels residents de Formentera que tan sols disposen de mitjans marítims per poder traslladar-se cap a una altra illa.

L'illa de Formentera no té aeroport. Per tant, es vital per garantir la comunicació dels seus habitants amb la resta de les illes i amb la península, que es garanteixi una sortida a primera hora des de l'illa de Formentera i una darrera hora al final del dia des de l'illa d'Eivissa.

No obstant això, si bé el decret només contempla una hora concreta i vistes les al·legacions del Consell de Formentera, s'ha considerat convenient establir una franja horària per tal que hi pugui haver més marge per a les navilieres, el que possibilitarà un major grau de compliment per part de les mateixes.

A més tenint en compte les primeres i darreres sortides entre Eivissa i Palma (anteriorment exposades), es substitueix " ...la primera sortida ha de ser a les

06.00 hores des de Formentera i la darrera a les 22.30 hores de d'Eivissa" per la següent: "...la primera sortida ha de ser entre les 05.00 i 06.00 hores des de l'illa de Formentera i la darrera entre les 22.30 i 23.30 hores de de l'illa d'Eivissa"

Així mateix el decret contempla que l'establiment dels horaris per part de les navilieres ha de procurar facilitar els enllaços del servei de transport aeri i marítim a fi de possibilitar la connectivitat entre illes o amb el continent.

Per tant, aquesta previsió de desenvolupament reglamentari es compleix amb el Projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears que, per complir amb les previsions de la llei, estableix unes freqüències mínimes que s'hauran de complir per assegurar una suficiència dels serveis de transport de passatgers a les línies d'interès estratègic.

En tot cas, la Llei també contempla el mecanisme jurídic, a través de contracte de servei públic, per tal de garantir aquests mínims d'obligat compliment.

F) Quinta.- En relación a la exigencia de Garantía económica en caso de régimen de autorización previa. Art. 19 del borrador.

Sin perjuicio de que entendemos que no cabe en la línea regular entre Ibiza y Formentera la imposición de obligaciones de servicio público por las razones expuestas, debemos cuestionar asimismo la exigencia que contempla el borrador de decreto de consignación de garantía o aval para poder operar en la línea, a mantener durante toda la prestación del servicio, y ello por las siguientes razones:

- En primer lugar, entendemos que se trata de una medida innecesaria y absolutamente desproporcionada, contraria a las exigencias del reglamento UE 3577/92, especialmente en el contexto de la línea regular entre Ibiza y Formentera, donde operan en la actualidad hasta cinco navieras que vienen prestando el servicio ininterrumpido durante todo el año desde hace décadas, por lo que no está justificado aquí que la administración tenga que asegurarse el cumplimiento de la prestación con una garantía. Ni responde a las exigencias de resultar adecuado ni proporcionado para asegurar la prestación ininterrumpida del servicio.

- Por otro lado, debemos poner de manifiesto la falta de claridad y concreción de la finalidad de la garantía que se establece,.... para responder a cualquier otra obligación se dice, e incluso con fines confiscatorios, "*para hacer frente a las sanciones administrativas o civiles en que en su caso, haya incurrido la empresa naviera*", lo que entendemos contrario a Derecho, y en cualquier caso, EXCEDE de lo que permite el Reglamento 3577/92, según ha interpretado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, que debe limitarse estrictamente al cumplimiento de las obligaciones de prestación de servicio ininterrumpido y frecuencias en su caso, sin que pueda ir más allá de lo necesario para alcanzarlo.

En este sentido, entendemos sería más ajustado a Derecho, limitar el requisito de solvencia a la exigencia a las navieras de un certificado de estar al corriente de pago de sus obligaciones tributarias, tal y como ha tenido ocasión de pronunciarse la jurisprudencia comunitaria en el asunto C-205/99 Analir.

- A tal fin, existen en su caso otras medidas menos gravosas

Para hacer cumplir las obligaciones de servicio público, ya que la administración siempre podrá hacer uso de todos los medios que el estado de derecho pone a su alcance para exigir el cumplimiento de las obligaciones, como la revocación del título habilitante, paralización de la línea

, imposición de sanciones etc., por lo que no cabe ir más allá de lo estrictamente necesario, imponiendo ahora una restricción tan onerosa para las navieras como es el tener que consignar una garantía millonaria por todo el tiempo de la prestación e incluso actualizable cada 5 años con el IPC.

- Asimismo, y sin perjuicio de que entendemos absolutamente innecesaria el establecimiento de garantía alguna, llama también poderosamente la atención que se imponga el establecimiento de esta garantía para toda la prestación del servicio, sin limitación de tiempo, a diferencia de la regulación que se contiene a nivel nacional en el art. 9 del Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, que limita la garantía al plazo de cumplimiento de 2 años que se establece como obligación de servicio mínimo, y que comporta el reintegro íntegro de la garantía una vez cumplido el mismo.

- Pero además, consideramos que el establecimiento de una garantía tan gravosa constituye una medida que RESTRINGE Y FALSEA LA LIBRE COMPETENCIA EN EL MERCADO, al menos en la línea de Ibiza – Formentera, ya que impide o dificulta que puedan entrar en el mercado otros operadores e incluso la entrada y mantenimiento de empresas más modestas que, con buques y embarcaciones que cuentan con sus preceptivos certificados y despachos para poder realizar el trayecto a un precio más competitivo, se vean impedidas de poder entrar en el mercado, al tener que afrontar una garantía de cientos de miles de euros, que además van a tener inmovilizada durante toda la vida de la prestación del servicio, beneficiando de esta manera a los grandes operadores que vienen en la actualidad cubriendo la línea. Téngase en cuenta que estamos aquí, ante un trayecto entre Ibiza y Formentera, con una duración de apenas 30-40 minutos que discurre por aguas interiores y en todo momento a escasas millas de la costa, que puede realizarse con buques y embarcaciones más modestas sin merma de la seguridad. Asimismo, estamos aquí ante un mercado en el que la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia ya ha tenido que intervenir por constatar la existencia de prácticas contrarias a la libre competencia.

La existencia de una competencia efectiva entre las empresas constituye uno de los elementos definitorios de la economía de mercado, consagrada en el artículo 38 de nuestra constitución, y que la administración no puede contravenir, de conformidad con lo previsto en el art. 4.2 de la Ley 15/2007, de 3 de julio de defensa de la competencia y asimismo, artículo 103 de la Constitución Española.

Todo lo cual, representa además un grave perjuicio económico para el interés público, de los usuarios de la línea desde luego, que van a contar con menos opciones de precios y servicios, pero sobre todo, para las arcas públicas, teniendo en cuenta que estamos aquí ante una línea que está fuertemente bonificada por la administración para los usuarios residentes en las islas. Por ello, en atención al interés general, entendemos que la administración no sólo debería abstenerse de introducir medidas que puedan restringir la competencia como la que aquí estamos tratando, sino que, al contrario, debería promover y apoyar que otros operadores puedan entrar en el mercado ofreciendo más servicios y a precios más competitivo, lo que sin duda redundará en un beneficio para el consumidor y asimismo, un beneficio para la administración pública a la hora de pagar menos importe por bonificaciones a residentes, que en definitiva pagamos todos los contribuyentes.

Resposta: S'accepta.parcialment

Amb l'aprovació del Decret llei 6/2022, de 13 de juny, de noves mesures urgents per reduir la temporalitat en l'ocupació pública de les Illes Balears (BOIB núm. 78, de 16 de juny de 2022) es va modificar la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, de tal manera que la línia entre l'illa d'Eivissa i l'illa de Formentera ha estat declarada com a línia d'interès estratègic operades sota unes obligacions de servei públic.

L'aval tan sols afectarà, d'acord amb la Llei 11/2010, de 2 de novembre,

d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, a les empreses que vulguin operar línies regulars d'interès estratègic amb obligacions de servei públic, que hauran d'acreditar una capacitat econòmica suficient per garantir la prestació del servei. I la presentació d'aquest aval es la manera d'acreditar aquesta capacitat econòmica.

No es considera que l'exigència d'una aval suposi una barrera d'entrada o permanència en l'activitat atès que la quantia exigida és proporcionada i, a més, d'acord amb la disposició addicional quarta de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, aquesta garantia només és exigible a les empreses que comencin a operar a partir de l'entrada en vigor del reglament que desplegui aquesta Llei

Quant a la possibilitat de que la garantia serveixi per fer front a les sancions administratives o civils en que hagi pogut incórrer l'empresa naviliera, no es considera que excedeixi de la normativa europea.

En el mateix sentit ho contempla el Reial Decret 1516/2017, de 16 de novembre, pel qual es determina el règim jurídic de les línies regulars de cabotatge marítim i de les navegacions d'interès públic:

Artículo 8

2. (...)

Complementariamente, la garantía tendrá como finalidad el hacer frente a las sanciones administrativas que, en su caso, pudieran imponerse por incumplimientos o contravenciones a lo dispuesto en este real decreto y a las responsabilidades civiles o administrativas en las que se haya incurrido, así como la de garantizar los tiempos y frecuencias mínimas de prestación del servicio

Respecte al temps de manteniment de la garantia econòmica, s'accepta la proposta d'establir un temps mínim. De tal manera que l'apartat 2 de l'article 19 queda redactat de la següent manera.

"2. El compliment del temps mínim de prestació del servei comportarà el reintegrament íntegra de la garantia"

G) Sexta.- En relación al régimen del transporte turístico y recreativo. Art. 27 del borrador del decreto.

El artículo 3.10 Ley 11/2010 define los transportes marítimos de pasajeros de carácter turístico o recreativo como aquellos en los que la actividad de transporte se acompaña de otras actividades y servicios accesorios de carácter turístico, hostelería, ocio, educativos o de naturaleza análoga, a cambio de una contraprestación económica, con independencia de si lo es con reiteración o no del itinerario, el calendario y el horario, y de la modalidad de contratación.

El borrador de Decreto que se nos presenta sin embargo pretende limitar y restringir dicho transporte estableciendo toda una serie de requisitos que van en contra de la definición contenida en la ley 11/2010 (exigencia de que el trayecto debe ser circular; que no puede tener una duración

inferior a 4 horas ni superior a 12 ; que durante el tiempo de duración de la excursión no se podrá destinar la embarcación a otras excursiones entre las dos islas - si es para otro destino o fin si puede en cambio - ; todos los pasajeros han de hacer el itinerario completo , finalizando la excursión en el mismo punto o puerto de salida. Pero además, lo más sorprendente, dichos requisitos se aplican únicamente al transporte que haga escala en otra isla habitada diferente a la de origen. ¿?

En realidad aquí , pese a la apariencia de una regulación de carácter general sobre esta modalidad de transporte , se está restringiendo el tráfico turístico recreativo a la isla de Formentera, cuyo único punto de

desembarque en la actualidad es el puerto de la Savina, pues de todos los posibles supuestos que pueden darse en todo el litoral balear, la normativa contenida en el Decreto únicamente afecta al tráfico que viene operándose desde hace décadas desde otros puntos del litoral de Ibiza a la isla de Formentera, que en virtud de este decreto queda totalmente reducido a la mínima expresión, impidiendo que las navieras puedan realizar más de una excursión ca Formentera con la misma embarcación, y obligándoles a permanecer en puerto a la espera de recoger todo el pasaje. En realidad , se está prohibiendo que este tipo de tráfico pueda realizarse sometido a frecuencias y horarios como en la realidad ha venido operándose en los últimos años por parte de las navieras , lo que va a comportar la ruina de las empresas que vienen operando estos tráficos, que van a ver reducida su actividad a un tercio de lo que venían haciendo hasta la fecha de aplicarse el borrador del decreto.

Pues bien, entendemos que dichas limitaciones , además de vulneración de derechos fundamentales consagrados en la constitución, constituyen en todo caso una grave infracción del principio de libertad de prestación de servicios que consagra la propia Ley 11/2010 en su artículo 5 , y asimismo , el Reglamento UE 3577/92 del Consejo de 7 de diciembre de 1992 , según criterios interpretativos recogidos en la Comunicación de la Comisión COM (2014) de fecha 22 de abril de 2014 relativa a la interpretación del Reglamento (CEE) nº 3577/92. Y ello por los motivos que vamos a exponer a continuación:

- Como hemos visto anteriormente, la libre prestación de servicios, como principio fundamental de la regulación del transporte marítimo en la Unión Europea, sólo puede limitarse mediante normas justificadas por razones imperiosas de interés general y que se apliquen a cualquier persona o empresa que ejerza una actividad en el territorio del Estado miembro de acogida. Además para que este justificada de tal modo, la normativa nacional en cuestión deberá ser adecuada para garantizar la realización del objetivo que persigue y no ir más allá de lo necesario para alcanzarlo (Sentencia del TJUE de 20 de febrero de 2001). Ninguno de los requisitos se cumple en el presente caso.

- NO se contiene en el Decreto ninguna JUSTIFICACIÓN , ni siquiera explicación, de las RAZONES IMPERIOSAS DE INTERÉS GENERAL para aplicar a dicho tráfico tales restricciones a la libre prestación de servicios , ni sobre la exigencia de que el trayecto sea necesariamente circular en contra de la práctica de las navieras hasta la fecha , que vienen ofreciendo desde hace más de 25 años , antes incluso que la aprobación de la Ley 11 /2010 , un tráfico de pasajeros en temporada estival entre Playa d'en Bossa y el puerto de la Savina en Formentera , y que al parecer, en virtud del presente Decreto, se va a restringir al máximo, limitando la posibilidad de trayectos a la mínima expresión, con la consecuente pérdida económica que ello va a suponer para las navieras .

Y mucho menos guarda ninguna justificación ni explicación la sorprendente prohibición de destinar la embarcación a otra excursión entre las dos islas.

Para que no traigan más turistas como pretende el Consell de Formentera !!!, y encima obligándoles de facto a permanecer inactivos durante toda una jornada en el puerto para poder recoger el pasaje.

Tan drástica medida que supone la pérdida de actividad de muchas empresas, no encuentra explicación en el decreto sobre su razón o justificación, ni siquiera en el preámbulo, lo que resulta incomprensible.

Desde luego no responde ni beneficia , por descontado , a las empresas navieras que vienen operando este tráfico: que llevan casi tres décadas ejerciendo la actividad, cumpliendo todos los requisitos y autorizaciones que a lo largo de todos estos años se les ha exigido, y que han apostado sus esfuerzos , sus inversiones y sus compromisos en la confianza de una seguridad jurídica que desde el propio Govern Balear se les confirmaba otorgándoles título habilitante para el ejercicio de

su actividad.

- La regulación es además absolutamente discriminatoria, pues, sin explicación de su razón, sólo se aplica al tráfico turístico recreativo entre puntos o puertos del litoral de Ibiza con el puerto de la Savina, no así en el tráfico turístico recreativo que pueda darse dentro del propio litoral de la propia isla, que puede hacerse con plena libertad, sin que le afecten dichas limitaciones, ni tampoco al tráfico que se realice a otras islas sin núcleos de población, también sin que le afecte tal restricción. Así las embarcaciones que parten del puerto de la Savina con destino a playas de Illetes o la isla de Espalmador, operadas por empresas de Formentera, SI podrían hacer un tráfico turístico recreativo sometido a frecuencias y horarios pero en cambio no lo pueden hacer las empresas ibicencas que operan desde Playa d'en Bossa al Puerto de la Savina, y ello bajo el sorprendente elemento diferenciador del concepto de isla con núcleo de población ¿?

Como si eso fuera un elemento que justifique dicho trato diferenciador a efectos de restringir la actividad.

- Se trata de unos requisitos que además restringen gravemente las reglas de la competencia, al eliminar totalmente todo un mercado de transporte turístico estacional que viene operando desde hace décadas desde localidades como Playa d'en Bossa al Puerto de la Savina, en beneficio de las empresas que vienen operando la línea regular entre el puerto de la Savina y Formentera, lo que entendemos constituye infracción del artículo 1 en relación al 4.2 de la Ley 15/2007 de 3 de julio de Defensa de la Competencia de Defensa de la Competencia y el artículo 103 de la Constitución Española.

Por otro lado, dicha regulación va a suponer la ruina de muchas navieras que vienen operando desde hace décadas, incluso antes de la entrada en vigor de la Ley 11/2010, que cuentan con la correspondiente autorización de Costas y del propio Govern Balear para poder operar, pero que van a ver reducidos los trayectos a un tercio de lo que hacían hasta la fecha en virtud del presente borrador de decreto.

Por todo ello, entendemos que las exigencias y requisitos que se imponen en el decreto al tráfico turístico recreativo a la isla de Formentera, o illa con núcleo de población, deberán necesariamente suprimirse, permitiendo la libertad de prestación del servicio en condiciones de igualdad y no discriminación, sin limitaciones en la forma de realizar el trayecto y su reiteración, y desde luego sin limitación territorial alguna.

Resposta: No s'accepta.

Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les illes balears, defineix el que el que s'ha d'entendre per transport de passatgers i per transport marítim de passatgers de caràcter turístic i recreatiu.

A més, estableix que aquest transport turístic o recreatiu s'ha de realitzar en condicions diferenciades en relació amb els transports regulars que siguin, totalment o parcialment, coincidents amb el seu itinerari.

Per tant, per Llei ja es contempla aquesta diferencia entre el transport regular i el transport turístic o recreatiu.

A la pràctica s'ha demostrat que determinats serveis de transport turístic o recreatiu no sols es realitzen amb l'esmenada finalitat turística o recreativa sinó també i, sobre tot, amb l'objecte de transportar passatgers entre ports diferents de forma que, contràriament al preceptuat, no coincideix el port de sortida amb el port d'arribada. I això es dona també a les línies d'interès estratègic.

El projecte de decret estableix una sèrie de condicions que ha de complir el

transport turístic quan faci escala en una altra illa diferent a la d'origen (illa amb nucli de població): sortida i arriba al mateix punt o port, de durada no inferior a 4 hores ni superior a 12 hores, es permeten fondejos i escales intermèdies...

El projecte de decret estableix que durant el temps de durada de l'excursió no es podrà destinar el vaixell a altres excursions entre les dues illes però en cap cas diu que el vaixell hagi de quedar atracada al port sinó que, durant el temps d'espera, el vaixell es pot destinar a la realització d'altres excursions sempre i quan en respectin els mínims establerts a l'article 27 (sortida i arribada al mateix punt o port de sortida, tots els passatgers han de realitzar l'itinerari complet...)

En tot cas, els vaixells dedicats a excursions turístiques poden embarcar o desembarcar en instal·lacions portuàries i en instal·lacions marítimes, una vegada que s'hagin obtingut, si escau, les autoritzacions o permisos pertinents. Per tant, no s'impedeix que es puguin realitzar excursions marítimes cap a Eivissa (a Port o a embarcadors, pantalans... i sortida des de Formentera; la qual cosa sí que no està permesa al transport regular de passatgers i mercaderies.

12. Ajuntament d'Eivissa

Tot i que l'Ajuntament d'Eivissa va presentar les seves al·legacions fora de termini, aquestes seran preses en consideració.

A) La revisió de la redacció donada al present esborrany de Decret hauria de servir per a:

- La correcta redefinició de les condicions de transport turístic i recreatiu eliminant aquella logística d'extrema limitació horària que ara s'imposa que limita la seva activitat sense explicar suficientment el motiu d'aquestes restriccions a les operacions, atès que poden acabar afectant el sistema de mobilitat conjunt de l'illa d'Eivissa.

- Plantejar, altres fórmules sense l'afectació únicament a les empreses navilieres de menor mida (com són les de transport turístic) i, en tot cas, atenent a evitar l'impacte únicament a les empreses petites.

- Evitar que es concentrin totes les comunicacions amb Formentera al port de Vila atès que aquest suposa un impacte negatiu sobre la mobilitat al municipi pels problemes de saturació que ja existeixen al sistema viari de l'illa com als accessos d'entrada i sortida del port. Les actuals excursions surten de zones turístiques donant la possibilitat de gaudir d'una visita a Formentera sense traslladar-se dins Eivissa.

- Les línies regulars no estratègiques (com podrien ser les que apareixen com a solució de mobilitat al PDSMIB i uneixen ports del litoral de la mateixa illa) han de poder-se desenvolupar en coordinació amb el transport regular terrestre, la intermodalitat real s'hauria de contemplar en l'esborrany d'aquest Decret.

Resposta: No s'accepta.

Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les illes balears, defineix el que el que s'ha d'entendre per transport de passatgers i per transport marítim de passatgers de caràcter turístic i recreatiu.

A més, estableix que aquest transport turístic o recreatiu s'ha de realitzar en condicions diferenciades en relació amb els transports regulars que siguin,

totalment o parcialment, coincidents amb el seu itinerari.

Per tant, per Llei ja es contempla aquesta diferencia entre el transport regular i el transport turístic o recreatiu.

El projecte de decret estableix una sèrie de condicions que ha de complir el transport turístic quan faci escala en una altra illa diferent a la d'origen (illa amb nucli de població): sortida i arriba al mateix punt o port, de durada no inferior a 4 hores ni superior a 12 hores, es permeten fondejos i escales intermèdies... El projecte de decret estableix que durant el temps de durada de l'excursió no es podrà destinar el vaixell a altres excursions entre les dues illes i per tant, es pot dedicar a realitzar altres excursions.

A la pràctica s'ha demostrat què determinats serveis de transport turístic o recreatiu no sols es realitzen amb l'esmenada finalitat turística o recreativa sinó també i, sobre tot, amb l'objecte de transportar passatgers entre ports diferents de forma que, contràriament al preceptuat, no coincideix el port de sortida amb el port d'arribada. I això es dona també a les línies d'interès estratègic.

El Reial Decret Legislatiu 2/2011, de 5 de setembre, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei de Ports de l'Estat i de la Marina Mercant, a l'annex II estableix que les excursions no poden tenir una durada superior a les 12 hores.

"25. Excursiones marítimas: aquellos servicios marítimos de pasajeros asociados con la realización de viajes turísticos en buques o embarcaciones que parten de un puerto y, después de seguir un itinerario, vuelven al puerto de partida en un periodo de duración no mayor de 12 horas, pudiendo realizar fondeos y escalas intermedias en otro puerto pero debiendo realizar el itinerario completo todos los pasajeros".

En concordança amb la definició que estableix l'Estat s'ha considerat mantenir el límit màxim de 12 hores definit per la normativa estatal així com la possibilitat de realitzar fondejos i escales però que en tot cas tots els passatgers han de realitzar l'itinerari complet.

En tot cas, les embarcacions dedicades a excursions turístiques poden embarcar o desembarcar en instal·lacions portuàries i en instal·lacions marítimes, una vegada que s'hagin obtingut, si escau, les autoritzacions o permisos pertinents. Per tant, no s'impedeix que es puguin realitzar excursions marítimes cap a Formentera i sortida des de, per exemple, Platja den Bossa; la qual cosa sí que no està permesa al transport regular de passatgers i mercaderies.

B) El concepte i la quantia de l'aval podria suposar una innecessària barrera d'entrada o de permanència en l'activitat i un perjudici de les empreses de menor mida però igualment vàlides per

a la realització del servei regular, sense aportar una millora específica al servei i poder aconseguir els objectius buscats a partir de la subscripció obligatòria d'assegurances, amb la definició de majors cobertures. Plantejar-se igualment el fet d'aplicar-se de forma diferent a empreses en funcionament i de reconeguda solvència tècnica en la prestació del servei a altres empreses de nova instauració.

Resposta: No s'accepta.

L'aval tan sols afectarà, d'acord amb la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, a les empreses que vulguin operar línies regulars d'interès estratègic amb obligacions de servei públic, que hauran d'acreditar una capacitat econòmica suficient per garantir la prestació del servei. I la presentació d'aquest aval es la manera d'acreditar aquesta capacitat econòmica.

No es considera que l'exigència d'una aval suposi una barrera d'entrada o permanència en l'activitat atès que la quantia exigida és proporcionada i, a més, d'acord amb la disposició addicional quarta de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, aquesta garantia només és exigible a les empreses que comencin a operar a partir de l'entrada en vigor del reglament que desplegui aquesta Llei.

Palma, 20 de juny de 2022

