

**Dictamen núm. 19/2022 relatiu al projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears**

Atès el que disposa l'article 2, núm. 1, lletra a, incís primer, de la Llei 10/2000, de 30 de novembre, del Consell Econòmic i Social de les Illes Balears i l'article 30 del Decret 67/2010, de 28 de maig, pel qual s'aprova el Reglament que regula l'organització i el funcionament, el Consell Econòmic i Social emet el següent:

**DICTAMEN**

**I. Antecedents**

**Primer.** El dia 10 d'agost de 2022 es registra d'entrada en el Consell Econòmic i Social (CES) la sol·licitud de dictamen de la Conselleria de Mobilitat i Habitatge, relativa al projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears.

**Segon.** El dia 12 d'agost de 2022 s'anuncia l'entrada de la sol·licitud als consellers del CES.

**Tercer.** L'expedient tramés al CES consta de la següent documentació:

1. Consulta pública prèvia per a la redacció d'un esborrany de projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears.
2. Resolució del conseller de Mobilitat i Habitatge per la qual s'ordena la tramitació d'una consulta pública prèvia a l'elaboració d'un projecte de decret pel qual es

desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears.

3. Certificat emès pel cap del servei de participació i voluntariat de la Direcció General de Participació, Transparència i Voluntariat, relatiu a la publicació a la pàgina web de participació ciutadana, de l'enllaç al tràmit de consulta pública prèvia.
4. Resolució del conseller de Mobilitat i Habitatge per la qual s'ordena l'inici d'un expedient per l'elaboració d'un projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears.
5. Memòria d'anàlisi d'impacte normatiu (primera versió).
6. Resolució del conseller de Mobilitat i Habitatge de 5 de maig de 2022 per la qual se sotmet a informació pública el Projecte de Decret pel qual es desenvolupa el règim especial de prestació dels transports marítims entre les Illes Balears (BOIB núm. 62, de 12 de maig).
7. Tràmit d'audiència a les conselleries de l'administració autonòmica, per mitjà de les secretaries generals, als consells insulars, als ajuntaments, mitjançant la Federació d'Entitats Locals de les Illes Balears (FELIB) i a la resta d'entitats que es puguin veure afectades per l'aprovació de la norma, així com els justificants de la seva recepció.
8. Resolució del conseller de Mobilitat i Habitatge de 20 de maig de 2022 per la qual s'amplia el termini d'informació pública del Projecte de Decret pel qual es desenvolupa el règim especial de prestació dels transports marítims entre les Illes Balears (BOIB núm. 69, de 28 de maig).

9. Certificat emès per la cap del Negociat de la Direcció General de Participació, Transparència i Voluntariat, relatiu a la publicació a la pàgina web de participació ciutadana, de l'enllaç al tràmit d'audiència i informació pública.
10. Al·legacions i suggeriments presentats durant els tràmits d'audiència i d'informació pública.
11. Informe elaborat pel director general de transport aeri i marítim en resposta a les observacions presentades durant els tràmits d'audiència i d'informació pública.
12. Resolució del conseller de Mobilitat i Habitatge de 8 de juliol de 2022 per la qual es sotmet a informació pública el projecte de decret pel qual es desenvolupa el règim especial de prestació dels transports marítims entre les Illes Balears (BOIB núm. 91, de 14 de juliol).
13. Nou tràmit d'audiència a les conselleries de l'administració autonòmica, per mitjà de les secretaries generals, als consells insulars, als ajuntaments, mitjançant la Federació d'Entitats Locals de les Illes Balears (FELIB) i a la resta d'entitats que es puguin veure afectades per l'aprovació de la norma, així com els justificants de la seva recepció.
14. Certificat emès per la cap del Negociat de la Direcció General de Participació, Transparència i Voluntariat, relatiu a la publicació a la pàgina web de participació ciutadana, de l'enllaç al segon tràmit d'audiència i informació pública.
15. Al·legacions i suggeriments presentats durant el segon tràmit d'audiència i d'informació pública.
16. Informe elaborat pel director general de transport aeri i marítim sobre les al·legacions rebudes en el segon 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.

17. Informe d'impacte de gènere elaborat per l'Institut Balear de la Dona.
18. Memòria d'anàlisi d'impacte normatiu (segona versió).
19. Esborrany del projecte de decret pel qual es desenvolupa el règim especial de prestació dels transports marítims entre les Illes Balears (versions catalana i castellana).
20. Ofici del conseller de Mobilitat i Habitatge mitjançant el qual sol·licita el dictamen preceptiu al Consell Econòmic i Social de les Illes Balears.

**Quart.** D'acord amb el procediment aplicable, la Comissió de Treball d'Economia, Desenvolupament Regional i Medi Ambient elabora una proposta de dictamen que és elevada a la Comissió Permanent. Aquest òrgan, aprova finalment el dictamen el dia 21 de setembre de 2022.

## **II. Contingut del projecte de decret**

**I.-** El projecte de decret tramés per a dictamen consta d'una part expositiva (preàmbul), una part dispositiva composta per 20 articles dividits en sis capítols, i una part final formada per quatre disposicions addicionals i una disposició final.

La part expositiva de la norma ens explica com d'acord amb la disposició final primera de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, modificada 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, que regula el transport per mar entre ports o punts situats exclusivament en el litoral de les Illes Balears, sense connexió amb altres ports o punts d'altres àmbits territorials, el Govern de les Illes Balears ha de dictar les normes reglamentàries i disposicions administratives que requereixin el desplegament i l'aplicació d'aquesta Llei.

En aquest sentit, l'article 46 de la Llei 1/2019, de 31 de gener, del Govern de les Illes Balears, estableix que correspon al Govern exercir la potestat reglamentària en les matèries que li són pròpies, mitjançant l'aprovació pel Consell de Govern de disposicions de caràcter general, en els termes que estableix l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears. Seguidament, l'article 47 de la Llei hi afegeix que les disposicions reglamentàries adopten la forma de decret si són aprovades pel Govern.

Finalment, i d'acord amb el que preveu l'article 129.1 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, explica com aquest projecte s'ajusta als principis de necessitat, eficàcia, proporcionalitat, seguretat jurídica, transparència i eficiència,

**II.** Pel que fa a la part dispositiva del projecte normatiu, aquest s'estructura 20 articles diferents, dividits en sis capítols:

El capítol I *Disposicions generals* (articles 1 a 6) fixa l'objecte del projecte normatiu, que és desplegar les previsions de Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears. A continuació, es defineixen, una sèrie de conceptes com el de vaixell susceptible de prestar l'activitat de transport marítim amb finalitat mercantil, instal·lació portuària i instal·lació marítima, així com el procediment que s'ha de seguir en el cas de sol·licitar la dispensa de bandera.

El capítol II *El Registre Balear de Naviliers* (articles 7 i 8) es troba dedicat exclusivament a la regulació del Registre Balear de Naviliers creat per la Llei 11/2010, i en recull l'objectiu, les funcions i el procediment d'inscripció.

El capítol III *Prestació de Serveis de Transport Marítim* (articles 9 a 11) es regulen les condicions de prestació de serveis de transport marítim partint de la base del principi de lliure prestació de serveis, sota algunes excepcions com les que afecten les línies de transport marítim interinsular entre els ports de la Savina a l'illa de Formentera i el port

d'Eivissa a l'illa d'Eivissa, entre el port de Ciutadella a l'illa de Menorca i el port d'Alcúdia a l'illa de Mallorca i el port d'Eivissa a l'illa d'Eivissa i el port de Palma a l'illa de Mallorca. D'altra banda, s'estableix el procediment perquè les empreses que vulguin operar línies d'interès estratègic acreditin una capacitat econòmica suficient per a garantir la prestació del servei mitjançant la presentació d'una garantia econòmica, d'acord amb les previsions de la Llei 11/2010.

El capítol IV *Contracte d'obligació de serveis* ( articles 12 a 17) recull el procediment de licitació i adjudicació del contracte sobre la base dels principis de concurrència, publicitat, igualtat, transparència i no discriminació que garanteixen una competència real, oberta i efectiva. Així mateix, s'estableixen els drets i les obligacions de l'adjudicatari i les causes de resolució.

El capítol V *Del transport turístic i recreatiu* (articles 18 i 19) es dedica al transport turístic i recreatiu que queda sotmès al règim de comunicació prèvia per poder exercir l'activitat així com a la resta d'autoritzacions, llicències o permisos que siguin necessaris per poder-la dur a terme.

El capítol VI *Règim sancionador* (article 20) recull el règim d'infraccions i sancionador al qual estan sotmesos els incompliments d'aquest Decret.

**III.** Quant a la part final, aquesta es troba formada per quatre disposicions addicionals i una disposició final.

Per començar, respecte a les disposicions addicionals, la primera preveu la possibilitat d'establir mesures de salvaguarda dels valors mediambientals, de sostenibilitat, de confort i de qualitat dels serveis de transport marítim sobre la base d'informes previs de les administracions competents, la segona estableix l'obligatorietat que les empreses que presten serveis de transport marítim de passatgers de caràcter turístic o recreatiu presentin una declaració responsable en què manifestin si continuen o no complint els

requisits per poder exercir l'activitat o, si escau, actualitzin les dades facilitades, la tercera habilita al Consell de Govern, amb l'audiència prèvia dels consells insulars i de les navilieres, i l'informe previ del Consell Econòmic i Social, per a desenvolupar les obligacions de servei públic establertes a la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, i la quarta estableix que la necessitat de que les empreses que vulguin operar línies d'interès estratègic amb obligacions de servei públic acreditin una capacitat econòmica suficient per garantir la prestació del servei, tan sols és exigible a les empreses que comencin a operar a partir de l'entrada en vigor d'aquest reglament.

Ja per acabar, la disposició final única determina la seva entrada en vigor, que serà d'un mes després de la seva publicació en el Butlletí Oficial de les Illes Balears.

### **III. Observacions generals**

**Primera.** La política de transport exerceix un paper fonamental en l'enfortiment de la cohesió econòmica i social de la Unió Europea. Aquesta política contribueix a reduir les disparitats regionals, millorant l'accés a les regions insulars i perifèriques. A més, té un efecte positiu per a l'ocupació, ja que fomenta les inversions en infraestructures de transport i afavoreix la mobilitat dels treballadors.

L'ordenació del transport marítim és matèria inclosa en l'àmbit competencial de la Unió Europea, afectada per una de les quatre llibertats econòmiques bàsiques, com és la llibertat de prestació de serveis. D'acord amb això, el Reglament (CEE) 3577/1992, de 7 de desembre, del Consell Europeu, estableix un principi general de liberalització del cabotatge marítim a l'Europa comunitària, només limitat per les possibles necessitats de serveis, ordre, seguretat o interès públic.

El primer llibre blanc de la Comissió Europea sobre el curs futur de la política comú del transport, publicat l'any 1992, va advertir sobre la necessitat d'apertura del mercat del transport. En aquest context, la Comissió va adoptar l'any 2001 un nou llibre blanc sota la titulació de *"La política europea de transports de cara l'any 2010: l'hora de la veritat"*, en el qual es recullen les iniciatives i propostes que es preveuen adoptar per a desenvolupar la política comú de transports durant el període de 2001-2010, on va establir com a un dels seus objectius la promoció del transport marítim *short sea shipping*, entès com aquell transport marítim de curta distància entre ports situats geogràficament a Europa i aquells situats a països no europeus riberencs de mars tancats que rodegen Europa. Més endavant, l'any 2011 la Comissió va establir la *"Fulla de ruta cap a un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible"* en la qual va destacar la necessitat de millorar el transport per aquesta via des de un punt de vista mediambiental, perfeccionant la tecnologia i mitjançant combustibles i operacions millorades, establint com a un dels seus objectius reduir les emissions de CO<sub>2</sub> de la UE degudes al transport marítim en un 40% (i si és possible en un 50%) d'aquí a 2050, comparativament amb els nivells del 2005.

Per la seva banda, el Comitè Econòmic i Social Europeu, al seu Dictamen d'iniciativa pròpia 140/2005, *"com garantir una millor integració de les regions amb desavantatges naturals i estructurals permanents"*, torna a fer-se ressò de les limitacions que per al desenvolupament econòmic i la cohesió social representa la insularitat allunyada, propiciant i recomanant, entre d'altres qüestions, la necessitat d'impulsar la millora dels transports i les comunicacions marítimes d'aquestes regions. Més endavant, en el dictamen també d'iniciativa pròpia 2022/C275/03 relatiu als *"Reptes socials de l'ecologització del transport marítim i fluvial"* va establir que el cabotatge marítim exerceix un paper essencial en la cohesió econòmica, social i territorial, sobretot per als territoris insulars. Fomenta una política de baixes emissions de carboni, redueix l'impacte mediambiental i facilita el principi de multimodalitat.



**Segona.** La insularitat pròpia de la Comunitat Autònoma de Les Illes Balears i les seves conseqüències sobre la mobilitat i l'economia han estat tractades en nombroses publicacions i estudis. A diferència dels territoris continentals, a les Illes Balears tota persona o mercaderia que entri o surti del seu territori ha de fer una ruptura en el procés de transport entre els modes terrestre/marítim o terrestre/aeri. Els temps de desplaçament amb vaixell fins al continent i l'elevat cost del mitjà aeri per al transport de càrrega, fan que els trànsits de passatgers i mercaderies des de o cap a les Balears siguin captives dels modes aeri i marítim respectivament. La insularitat representa un encariment dels preus als productes pels costos del transport i suposa un problema addicional de caràcter logístic en requerir necessitats d'emmagatzematge important i més eficàcia dels centres de distribució.

La Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, modificada recentment per la disposició final vintena 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, regula el transport per mar entre ports o punts situats exclusivament en el litoral de les Illes Balears, sense connexió amb altres ports o punts d'altres àmbits territorials. Aquesta llei aborda la regulació de tots els serveis remunerats de transport marítim exclusivament entre ports i punts del litoral de les Illes, sota un principi bàsic: la lliure prestació d'aquests serveis. En conseqüència, el règim general per a tots els transports marítics és de simple comunicació prèvia, en el qual l'exercici de l'activitat no necessita autorització administrativa expressa sinó que només se sotmet a la càrrega de comunicar prèviament a l'administració pública competent l'inici de l'activitat, a fi de permetre-li conèixer qui du a terme aquests transports i, a través de la documentació aportada, verificar el compliment de tots els requisits exigits per exercir-la, règim, que únicament pot ser limitat o condicionat eventualment d'acord amb les disposicions previstes per aquesta llei, per tal de garantir la suficiència dels transports regular interior

i de cabotatge insulars o interinsulars, o d'altres d'interès general mitjançant la imposició d'obligacions de servei públic.

D'altra banda, respecte a la utilitat del Registre com a mitjà de control dels requisits per prestar els serveis de transport marítim a les Illes Balears, cal tenir en compte que d'acord amb les darreres informacions de l'Organització Marítima Internacional, la mar mediterrània es troba a prop de designar-se com a zona de baixes emissions com ja ho és tot el nord d'Europa, les costes dels EUA, Austràlia, Corea i una gran part de la costa de la Xina. Això vol dir que no es poden utilitzar combustibles que emetin més del 0,5% de SO<sub>2</sub> a l'atmosfera, per arribar en fase posterior al 0,1% en el cas de les àrees ECA de sofre, sent la data inicialment prevista per a l'entrada en vigor d'aquestes mesures l'any 2025, per la qual cosa, seria adient que de manera progressiva les distintes navilieres es vagin adaptant per al compliment d'aquests requisits.

Ja per acabar, volem fer esment a la necessitat de tenir en compte les prescripcions de la Llei 7/2019, de 8 de febrer, per la sostenibilitat mediambiental i econòmica de l'illa de Formentera, sobretot pel que fa referència al control de l'afluència de vehicles a motor que arriben des de les altres illes.

**Tercera.** Aquest Consell considera oportú, amb l'objectiu de contextualitzar l'impacte social i econòmic del sector que es pretén regular, fer referència a les dades de la Memòria del CES sobre l'economia, el treball i la societat de les Illes Balears de 2020.

"A partir de les dades del Ibestat, es pot comprovar que a Mallorca, Eivissa i Menorca, el transport de passatgers per via marítima és força inferior que per via aèria. Amb diferència, el nombre més alt de passatgers és a la connexió entre les illes Pitiüses (cal recordar que Formentera no disposa de connexió aèria). Un 63% dels passatgers que arriben a Eivissa provenen de Formentera, i més del 90% dels passatgers de Formentera tenen com a destí l'illa d'Eivissa.

L'evolució de la darrera dècada ha estat d'un creixement sostingut dels passatgers a través d'aquest medi de transport, amb l'excepció del final de la crisi (anys 2011- 2012), i una estabilització a Eivissa i Formentera en els darrers anys.

Per una altra banda, destaca el creixement del nombre de passatgers a Mallorca, que el 2019 hauria doblat el de passatgers que arribaven a Mallorca el 2010 (812.107 el 2019 per 412.181 el 2010). Si es compara el nombre de passatgers del 2020 amb el 2019 a totes quatre illes, hi ha hagut una caiguda en la quantitat de passatgers que varia entre una caiguda del 40% per a Mallorca i Menorca i el màxim entre el 45 % i el 50 % per a les Pitiüses.

Una font alternativa de dades relatives al transport de passatgers per via marítima la proporciona l'Autoritat de Ports de Balears. En aquesta informació s'incorporen tant els passatgers de línies regulars com els de creuers. De manera similar a la informació derivada de l'Ibestat, s'observa una caiguda generalitzada de la quantitat de transport de passatgers per línies regulars. Així mateix, a les Pitiüses és on la caiguda ha estat més intensa.

En relació amb els creuers turístics, a partir de mitjan març de 2020 es va prohibir l'entrada de creuers a les Illes Balears i no n'hi va tornar a haver en tot l'any. La conseqüència òbvia d'aquesta prohibició va ser una gran caiguda del nombre de passatgers el 2020 comparat amb l'any 2019. Si miram el port de Palma, es va passar d'un total de 492.553 passatgers l'any 2019 a només 47.132.

Respecte al transport de mercaderies, la gran majoria arriben a les Illes Balears a través dels ports. L'emergència sanitària va tenir un menor impacte en el transport de mercaderies, perquè és imprescindible per abastir la població de les Illes de productes necessaris. El 2020, segons les dades recollides a l'Autoritat Portuària Balear, es varen transportar un total de 12.327.169 de tones, una quantitat un 25 % inferior a la del 2019. Per obtenir xifres similars (del total de mercaderies) a la del 2020, no és necessari remuntar-se gaires anys enrere, ja que no és fins al 2014 que l'agregat de mercaderies és superior al del 2020.

Pel que fa a la distribució del tipus de mercaderies, fins al 2019 se segueix la tendència dels darrers anys d'una menor entrada de granel líquids i sòlids i un increment de la mercaderia general. Les dades del 2020 són molt diferents de les d'anys anteriors, però és molt possible que estiguin

afectades per l'emergència sanitària i, per tant, no podem extreure conclusions sobre si es tracta de cap canvi de tendència o és un canvi puntual.

Per ports, l'impacte de la pandèmia ha estat relativament similar. Cal destacar la major caiguda de la quantitat de l'activitat a Alcúdia (d'aproximadament un 30%), principalment per la caiguda de granel sòlids, mentre que als altres ports la caiguda és entre el 20 i el 25%.

Si miram l'evolució mensual de les arribades de mercaderies a les Illes Balears, veiem una enorme caiguda al mes d'abril de 2020, òbviament afectat per les mesures contra la covid-19. Hi ha una recuperació progressiva a partir del maig cap a les quantitats usuals el 2019. Això és més transport de mercaderies al voltant dels mesos de maig, juny i juliol, previsiblement lligat a les previsions de consum dels mesos de temporada turística, amb l'emmagatzematge de producte abans del seu consum.

Clarament, però, si la necessitat d'abastir la població va fer que el trànsit de mercaderies repuntés, no es va arribar als nivells de 2019, perquè la demanda del sector de la restauració i hotelier no es va recuperar prou".

**Quarta.** El conseller de Mobilitat i Habitatge es troba legitimat per a sol·licitar aquest dictamen, amb caràcter preceptiu, d'acord amb el que disposa l'article 2.1.a) de la Llei 10/2000, de 30 de novembre, del Consell Econòmic i Social de les Illes Balears, i l'article 31 del Decret 67/2010, de 28 de maig, pel qual s'aprova el Reglament que regula l'organització i el funcionament.

#### **IV. Observacions particulars**

**Primera.** En general, i pel que fa al procediment, aquest s'ha elaborat amb correcció i s'han seguit tots els tràmits exigits fins al moment de la sol·licitud del dictamen, amb una àmplia fase d'audiència i la possibilitat, mitjançant el tràmit d'informació pública, de la participació de tots aquells que es poguessin considerar interessats.

A continuació, consta a l'expedient una memòria d'anàlisi d'impacte normatiu (MAIN) elaborada per l'òrgan encarregat de tramitar el procediment, en la qual, entre altres aspectes, es justifiquen la necessitat de la proposta normativa, l'anàlisi de l'impacte econòmic i pressupostari, les càrregues administratives que comporta, una taula de vigències i la relació de disposicions afectades, l'adequació del projecte als principis de bona regulació així com una breu referència al procediment d'elaboració de la norma.

En aquest sentit, hem detectat a la MAIN una errada en relació amb l'estructura del projecte normatiu recollida a l'apartat 3.1 de la memòria, ja que es fa referència a què el projecte es troba estructurat en 28 articles, 3 disposicions addicionals i una final, quan realment, a l'esborrany del projecte tramès per a dictamen figuren 20 articles, 4 disposicions addicionals i una final, per tant, cal esmenar aquestes deficiències en el sentit indicat.

Ja per acabar, pel que fa a l'apartat relatiu a l'avaluació del compliment dels principis de bona regulació, manca fer referència també al compliment dels principis de qualitat i simplificació, prevists a l'article 49.1 de la Llei 1/2019, de 31 de gener, del Govern de les Illes Balears, observació que també la fem extensible al preàmbul de la norma.

**Segona.** En relació a la part expositiva de la norma, l'article 47.4 de la Llei 1/2019, de 31 de gener, del Govern de les Illes Balears, exigeix que les disposicions reglamentàries incloguin un preàmbul que expressi la finalitat de les mesures adoptades en la regulació i el marc normatiu en què s'insereix.

D'aquesta manera, entenem que, en general, el preàmbul compleix amb totes aquestes delimitacions, atès que fixa el seu objecte; delimita la normativa vigent en la matèria; en defineix la finalitat, i justifica la necessitat de la regulació, no obstant això, es troba a faltar una referència a la competència de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears sobre la matèria objecte de regulació, en concret, a l'article 30.6 de l'Estatut d'autonomia de les Illes Balears, que atribueix a aquesta comunitat autònoma 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.

Finalment, pel que fa a la denominació que es fa a la Llei 9/2017, de 8 de novembre, de contractes del sector públic, per tal d'evitar reiteracions innecessàries, és suficient que es nomeni la llei de manera completa una única vegada.

**Tercera.** En relació al contingut del projecte de decret, farem les següents observacions per tal de millorar-ne el text i la seva comprensió:

- En primer lloc, **l'article 2.1** manifesta que *"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"*, a la qual cosa, s'hauria d'afegir, l'expressió *excepte en els supòsits de dispensa de bandera prevists a l'article 3*.
- A continuació, **l'article 3.3** ja citat relatiu a la dispensa de bandera, estableix que *"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"*, quan realment, entenem que aquesta referència hauria de ser substituïda per la del conseller competent en la matèria, és a dir, pel conseller de Mobilitat i Habitatge, per tal de definir a quin òrgan correspon realment la competència. Així resultaria indubtable a qui correspon la competència, situació que no es produeix si la norma l'atribueix, en general, a la Conselleria com a complex orgànic, la qual cosa pot produir inseguretats jurídiques.
- Respecte a la garantia de confidencialitat prevista a **l'article 7.3**, a banda de fer referència a la Llei 1/2019, de 20 de febrer, de secrets empresarials i a la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades de caràcter personal i

de garantia dels drets digitals, caldria esmentar també al Reglament (UE) 2016/679, del Parlament Europeu i del Consell, de 27 d'abril, relatiu a la protecció de les persones físiques pel que fa al tractament de dades personals, atès el seu caràcter de norma vinculant i d'aplicació directa als estats membres.

- En un altre ordre de coses, en relació amb la inscripció del contracte d'obligació de servei públic en el Registre Balear de Naviliers, **l'article 13.5** del projecte de decret disposa que aquesta inscripció s'haurà de dur a terme una vegada el contracte s'hagi adjudicat, no obstant això, entenem que el moment procedimental adequat per donar compliment al mandat que preveu l'article 21.4 de la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears, és una vegada el contracte s'hagi formalitzat en el document públic corresponent.
- Quant al règim del transport turístic i recreatiu previst a **l'article 19**, seria adient establir mitjans addicionals de control respecte a les excursions turístiques a l'illa i les col·loquialment anomenades *party boats*, sobretot respecte a la contaminació acústica que provoquen aquestes darreres.
- Pel que fa al règim sancionador, volem advertir que la previsió de **l'article 20** del projecte de reglament que determina que *l'incompliment d'aquest Decret queda sotmès al règim d'infraccions i sancions que preveu la Llei 11/2010, de 2 de novembre, d'ordenació del transport marítim de les Illes Balears (...)* constitueix una afirmació genèrica subjecte a un ampli marge de discrecionalitat que no compleix amb les limitacions que imposa l'article 27.3 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic. Efectivament, en aquest cas succeeix que la norma reglamentària no compleix amb la seva funció d'especificar i complementar la legislació vigent, contràriament, necessitam la presència de la Llei per a què ens precisi quin incompliment concret d'aquest reglament és constitutiu d'infracció,

la qual cosa, denota que aquest precepte reglamentari no compleix amb la seva funció de desenvolupament i precisió de les conductes infractores previstes en la Llei, per tant, es recomana a l'òrgan promotor de la norma que redacti novament aquest article per tal d'adequar-lo a les prescripcions de l'article 27 de la Llei 40/2015 abans esmentada, o alternativament, la seva eliminació.

- Finalment, respecte al contingut de les **disposicions addicionals primera i tercera** del projecte normatiu, cal recordar que d'acord amb l'article 15 de la Llei 11/2010 esmentada, el dictamen preceptiu i favorable d'aquest Consell únicament és exigible en els casos d'establiment d'obligacions específiques singulars a les empreses navilieres que presten els serveis de cabotatge estrictament per motius de protecció mediambiental o altres causes greus d'utilitat pública o interès social que són competència de la comunitat autònoma. En qualsevol cas, pel que fa a la comissió de seguiment prevista en el darrer paràgraf de la disposició addicional primera, caldria incloure de manera expressa a la Conselleria de Medi Ambient i Territori.

### V. Conclusions

El Consell Econòmic i Social de les Illes Balears ha valorat el projecte de decret pel qual es desplega el règim especial de prestació dels transports marítims a les Illes Balears, i sol·licita al Govern de les Illes Balears que sigui receptiu a les recomanacions formulades en aquest dictamen.

Palma, 21 de setembre de 2022

El secretari general

  
Josep Valero González

Vist i plau

El president

  
Rafel Ballester Salvà

*Dictamen núm. 19/2022*