

**INFORME 3/2015, DE 23 DE FEBRERO, SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

El objeto del presente informe es el anteproyecto de la Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco. El informe se emite en aplicación de lo dispuesto en el artículo 7.3 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre de Elaboración de Disposiciones de Carácter General y el artículo 21.2.a).4) del Decreto 136/1996, de 5 de junio, sobre Régimen de la Contratación de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi que, dentro de las funciones de la Junta Asesora de Contratación Administrativa, contempla la de informar con carácter preceptivo los proyectos normativos que incidan en la contratación administrativa.

Entre los documentos incorporados al expediente electrónico figura el proyecto de la norma (versión octubre 2014), que consta de un total de 54 artículos que se corresponden con 6 capítulos, a saber:

- **Capítulo I, Disposiciones Generales** que define los conceptos básicos y el ámbito de competencia objetiva que sirve para delimitar con claridad las competencias autonómicas.
- **Capítulo II, Planificación, Ordenación, Construcción y Mantenimiento de Puertos** que aborda tanto la ordenación urbanística del espacio portuario como la construcción de los puertos de titularidad vasca.
- **Capítulo III, Ente Público KAIK** que se crea como un ente público de derecho privado e instrumento central para llevar a cabo la política de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos.
- **Capítulo IV**, relativo al **Régimen Jurídico** de los puertos que regula los servicios portuarios y la gestión del dominio público portuario.
- **Capítulo V, Registro de Empresas Operadoras de Transporte Marítimo**, concerniente al transporte marítimo que se limita, solamente con un artículo, a la creación de un registro de empresas operadoras de transporte marítimo.

- **El Capítulo VI, Régimen de Policía y Sancionador**, destinado a regular la actividad de policía y el régimen sancionador.
- La Parte Final de la Ley incluye **cuatro Disposiciones Adicionales, cinco Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y tres Finales**, siendo en la Disposición Final primera donde se procede a una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, por lo que se procede a modificar el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos (D.L. 1/2007, de 11 de septiembre).

Analizado el contenido de la norma, y una vez constatado que la misma contiene disposiciones que, directa o indirectamente, inciden en el ámbito jurídico-material propio de la legislación de contratos del sector público, las consideraciones a realizar por este Órgano Consultivo se agruparán en los siguientes puntos:

- CONFIGURACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA.
- ENTE PÚBLICO DE DERECHO PRIVADO "KAIK" DE NUEVA CREACIÓN.
- CONSIDERACIONES SOBRE PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO DE LEY DIRECTA O INDIRECTAMENTE RELACIONADOS CON LA CONTRATACIÓN PÚBLICA.

#### **I. CONFIGURACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA.**

El artículo 4 del anteproyecto de Ley, bajo la rúbrica de Administración portuaria, dispone que la competencia autonómica en materia de puertos será ejercitada por la Administración General del País Vasco y por el ente público KAIK, en base a la distribución de funciones que se recogen en la ley y lo que se establezca en los estatutos del ente. En sus respectivos ámbitos funcionales gozarán de la consideración de Administración portuaria.

Configurada, pues, la Administración portuaria como la suma de dos entidades con personalidad jurídica propia, la distribución o asignación de competencias a cada una de las entidades debe estar plena y claramente establecida en el proyecto normativo que informamos, sin que en modo alguno pueda relegarse a lo que establezcan los estatutos

del ente, que se relegan a rango de Decreto y, en consecuencia, desarrollo reglamentario de la ley.

Esta determinación previa dentro del articulado de la Ley adquiere especial relevancia si tenemos en cuenta que las disposiciones que contiene en todos sus Capítulos se establecen por una mención genérica a la "Administración portuaria" y sin especificar a cuál o cuales de las dos entidades que la integran se está referenciando su contenido.

Con esta finalidad el artículo 5 del proyecto normativo establece como competencias de la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en el ejercicio de sus funciones como Administración portuaria, las siguientes:

- A) La aprobación de las disposiciones de carácter reglamentario y de los instrumentos de planificación de rango superior en materia de política portuaria.
- B) La determinación de la modalidad de gestión de cada puerto o de su ampliación.
- C) La aprobación de los planes Especiales de Ordenación Portuaria.
- D) El ejercicio de la potestad sancionadora en los términos establecidos en el artículo 50.

Por su parte, el artículo 21 contiene una extensa relación de funciones que como parte de la Administración portuaria se atribuyen a la entidad pública KAIK, que bajo la forma jurídica de "ente público de derecho privado" se crea en la propia Ley y a cuya regulación se refieren los artículos 19 a 26, comprensivos todos ellos del Capítulo III de la norma.

De la conjunción de ambos preceptos (artículos 5 y 21) se desprende que al ente público que se crea (KAIK) se le asignan todas las funciones que integran el elenco de competencias de una Administración portuaria, a excepción de las que se atribuyen específicamente a la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Tal es la conclusión que debe extraerse a la vista de la cláusula de cierre que contiene la letra k) del artículo 21: "cualesquiera competencias en materia de puertos y asuntos marítimos que no estuviesen atribuidas de forma expresa a otro órgano administrativo".

En consecuencia, el artículo 4, por el que se delimita el concepto de "Administración portuaria", debe ser modificado eliminando toda referencia a los estatutos del ente público KAIK como instrumento definidor de sus competencias. Sus competencias y/o

funciones, en cuanto integrante de la Administración portuaria, deben venirle dadas por la ley que se informa, quedando vedado este ámbito al documento en el que se establezcan los estatutos por los que se vaya a regir el ente instrumental.

## **II. KAIK COMO PARTE INTEGRANTE DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA.**

El nuevo ente institucional se proyecta crear bajo la forma jurídica de "ente público de derecho privado" y en el artículo 22, en el que se establece su régimen jurídico, se relacionan los actos que emanando de KAIK se someten al derecho público, sin que en dicha previsión legal se haya incluido ninguna referencia al carácter con el que su actividad contractual se somete a las disposiciones del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP) aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

El artículo 3 del TRLCSP, tras establecer en el apartado 1 los entes, organismos y entidades que, con independencia de la forma jurídica que adopten, deben considerarse como parte del sector público a los efectos de dicho texto legal, dispone en su apartado 2 que dentro del sector público, y a los efectos de la misma ley, tendrán la consideración de Administraciones Públicas, entre otros, los señalados en la letra b) – los Organismos Autónomos – y en las letras d) y e) las siguientes:

*"d) Las entidades de derecho público que, con independencia funcional o con una especial autonomía reconocida por la Ley, tengan atribuidas funciones de regulación o control de carácter externo sobre un determinado sector o actividad, y*

*e) las entidades de derecho público vinculadas a una o varias Administraciones Públicas o dependientes de las mismas que cumplan alguna de las características siguientes:*

*1ª Que su actividad principal no consista en la producción en régimen de mercado de bienes y servicios destinados al consumo individual o colectivo, o que efectúen ...*

*2ª Que no se financien mayoritariamente con ingresos, cualquiera que sea su naturaleza, obtenidos como contrapartida a la entrega de bienes o a la prestación de servicios".*

Es indudable que con lo señalado en el apartado I anterior, interpretado a la luz del precepto transcrito, el ente KAIK debe someterse a las disposiciones vigentes en

materia de contratos del sector público con el carácter de Administración Pública, pues tanto su objeto como sus fines no incluyen la producción en régimen de mercado de bienes y servicios destinados al consumo individual o colectivo, ni su financiación mayoritaria proviene como contrapartida a la entrega de bienes o a la prestación de servicios. Primando, pues, en la actividad del nuevo Ente el ejercicio de funciones públicas y potestades administrativas en la gestión de los puertos, al haberse configurado como parte de la Administración portuaria junto con la Administración General de la Comunidad Autónoma, KAIAC constituye el instrumento central del que se vale la Administración General para llevar a cabo la política de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos, lo que conlleva que su actividad contractual, con independencia de la forma jurídica que adopte, se ha de llevar a cabo con sujeción a las disposiciones del TRLCSP como Administración Pública.

Existen ejemplos en esta Administración de situaciones similares, entre las que citamos las siguientes:

- Agencia Vasca del Agua (URA), creada como ente público de derecho de privado, pero que en el ámbito de sus contrataciones con terceros queda sometida a las disposiciones del TRLCSP como "Administración Pública".
- Servicio Vasco de Empleo-Lanbide, creado inicialmente como ente público de derecho privado, pero sujetándose en sus contrataciones como "Administración Pública". Y posteriormente transformado en Organismo Autónomo por considerarse ésta la forma jurídica más adecuada a su objeto y fines. Los Organismos Autónomos se sujetan por disposición legal como "Administraciones Públicas".
- OSAKIDETZA y ETS constituyen otros ejemplos de entes que bajo la forma jurídica de ente público de derecho privado, someten su actividad contractual a las disposiciones relativas a las Administraciones Públicas.

En el caso de KAIAC, y visto el contenido del artículo 21 comprensivo de las funciones que se le asignan, todas ellas de carácter público y con ejercicio de autoridad en la gran mayoría de ellas, podríamos incluso recomendar que adoptara de inicio la forma jurídica de Organismo Autónomo, pero no siendo competencia de esta Junta Asesora de la Contratación Administrativa causar un pronunciamiento sobre la idoneidad o inidoneidad de las formas jurídicas que han de adoptar los entes institucionales, máxime cuando las

disposiciones relevantes del Texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco Pública, en cuanto a la definición del sector público, no dirimen la cuestión, nos limitamos a establecer el criterio de la necesaria y obligada sujeción de los contratos a celebrar por KAIK a las disposiciones del TRLCSP para los poderes adjudicadores que a efectos de la Ley de Contratos del Sector Público tienen la consideración de Administraciones Públicas.

### **III. CONSIDERACIONES A LOS PRECEPTOS DEL ANTEPROYECTO DE LEY DIRECTAMENTE VINCULADOS CON EL TRLCSP.**

#### **III.1. Artículo 14.**

Este artículo, en el que se pretende regular la construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos, viene referido genéricamente a la Administración portuaria, pero no hay que olvidar que la competencia para estos cometidos está asignada en el artículo 21.d) al ente KAIK, por lo que además de la referencia que contiene el apartado 1 a la Ley cuyo anteproyecto se informa, debe establecerse expresamente su sujeción a las disposiciones del TRLCSP.

El apartado 4 de este artículo establece que la realización de las obras que tengan por objeto la construcción de puertos o su ampliación podrá llevarse a cabo por la Administración portuaria (léase KAIK) mediante contratos de concesión de obras públicas portuarias. Y, si bien se ha de señalar que la opción que adopta el anteproyecto es válida, lo cierto es que parece decantarse exclusivamente por esa figura contractual, cuando la normativa general sobre contratos públicos regula también otras figuras contractuales cuya utilización, en un futuro, pudieran ser de interés. Más aún, se entiende que, al decantarse por esta figura contractual, se desencadenará la consecuencia de que el ente público de derecho privado que se crea pierda, en parte, su carácter de instrumento central de la política de la CAPV en materia de puertos, puesto que no olvidemos que el derecho que se le otorgará al concesionario de la obra será principalmente el de explotar la obra portuaria que construya, con lo que los cometidos de KAIK se verán ciertamente disminuidos.

El último inciso de este mismo apartado 4 ha de llevar un comentario añadido, ya que no parece apropiado que el contrato de las concesiones de obras portuarias pueda regirse por reglamentos de desarrollo de la norma que se informa, cuando en dicho Anteproyecto no se ha establecido la regulación legal que permitiese su posterior desarrollo.

### III.2. Artículo 20

El Anteproyecto de la norma crea KAIK como un ente público de derecho privado y en su artículo 20 fija su objeto que viene constituido por:

*"a) La gestión integral de los puertos de Euskadi, así como la planificación y programación de los servicios portuarios, conforme a los principios de servicio público, de acuerdo con las exigencias de desarrollo sostenible y la cohesión social y económica de Euskadi".*

Luego parece que, al optar por la gestión directa del servicio, representa un claro contrasentido que anteriormente se haya pensado en un modelo de gestión indirecta del servicio cuando en el artículo 5b) se expresa:

*"A la Administración general de la Comunidad Autónoma de Euskadi le corresponden las siguientes competencias:*

*./...*

*b) La determinación de la modalidad de gestión de cada puerto o de su ampliación.*

*./..."*

En todo caso, el recurso a esta técnica de gestión indirecta del servicio en un determinado puerto debería ser de carácter excepcional.

Al hilo del objeto para cuya realización se crea el nuevo ente KAIK, es preciso recordar en este punto la existencia de dos sociedades públicas integradas en el sector público de la Administración de la Comunidad Autónoma, cuyo objeto social es parcialmente coincidente con el objeto asignado a KAIK, llamado a integrarse asimismo en dicho sector público.

So pena de incurrir en duplicidad innecesaria de entidades del sector público con objetos coincidentes, el anteproyecto de Ley que se informa debería contener alguna previsión en disposición adicional al articulado de la ley sobre el futuro de estas dos sociedades públicas: EUSKADIKO KIROL PORTUA, SA y ZUMAIKO KIROL PORTUA, SA.

### III.3. Artículo 22

Este artículo consta de seis apartados en los que se pretende establecer el régimen jurídico del ente KAIK, cuyo contenido nos suscita las siguientes consideraciones:

1ª.- En la letra b) del segundo párrafo del apartado 1 se incluyen como "actos de carácter administrativo" de KAIK los "actos dictados en ejercicio de la potestad sancionadora", cuando de conformidad con el artículo 5.d) de esta misma disposición normativa la competencia para dictar actos en materia sancionatoria corresponden a la Administración portuaria bajo la personificación de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco en los siguientes términos: d) El ejercicio de la potestad sancionadora en los términos establecidos en el artículo 50.

Por otra parte, y en coherencia con ello, el ejercicio de la potestad sancionadora tampoco está incluida en el artículo 20 como funciones de KAIK. Por ello, y estando atribuido el ejercicio de la potestad sancionadora a órgano de la Administración portuaria diferente a KAIK, la mención a este tipo de actos administrativos debe ser suprimida del artículo 22.1.

2ª.- Si la consideración anterior incidía en la extralimitación del precepto, la presente consideración se refiere a las carencias que se observan en él si, como parece, lo que se pretende es agrupar en un único artículo el régimen jurídico de los actos que emanados de KAIK se someten al derecho público.



a) En este sentido se echa en falta, en primer lugar, la referencia a los actos que pueda dictar KAIK en materia contractual y que, como se ha concluido anteriormente, participan de la naturaleza de actos administrativos al derivar de relaciones jurídicas sometidas plenamente al derecho público, y en concreto a las disposiciones del TRLCSP para las Administraciones Públicas.

Por ello, se deberán incluir en el apartado 1 de este precepto, como un tipo de actos de carácter administrativo, las resoluciones que dicten los órganos competentes de KAIK en materia de contratación.

b) La consecuencia obligada de ello es que, o bien como un párrafo más del apartado 2 o bien como un nuevo apartado con numeración correlativa, se deberá incorporar la previsión de que contra las resoluciones que dicte KAIK, en materia de contratos, cabrá también el recurso especial regulado en el TRLCSP, respecto de aquellos contratos que se mencionan en el artículo 40.1 de dicho texto normativo.

#### III.4. Artículo 25

En este artículo 25 del anteproyecto, denominado "Los Recursos Económicos", no se mencionan los recursos derivados de las contrataciones que habilite KAIK, cuando pueden tener una cierta importancia, teniendo en cuenta los cánones que se pueden establecer por la concesión de los servicios portuarios que se definen en el artículo 27, salvo que se consideren incluidos en la formulación genérica de la letra c).

Por otra parte, como ingresos se han incorporado, en la letra e), los ingresos provenientes de sanciones, lo cual puede ser contradictorio con la ausencia de competencia en KAIK para el ejercicio de la potestad sancionadora, salvo que se prevea o esté ya previsto el mecanismo legal para que unos ingresos de la Administración General (por sanciones) se hagan residir presupuestariamente como ingresos de KAIK.

#### III.5. Artículos 27, 28 y 29.

El artículo 27 clasifica los servicios portuarios en "generales del puerto" y "especiales" en función de su carácter esencial o no para el cumplimiento de las funciones atribuidas a las instalaciones portuarias.

Por su parte el artículo 28.1 define los servicios generales del puerto como aquellos servicios comunes que permiten la realización de operaciones de tráfico portuario, integrando en todo caso en la categoría de servicios generales aquellos que no requieren de la previa solicitud de la persona usuaria para su prestación. La titularidad y prestación de los servicios generales se reserva con carácter general la Administración portuaria. Aun siendo la formulación correcta, al igual que se citan los servicios que no requieren previa solicitud como un tipo genérico de servicios generales, se debería hacer una mención expresa en esta categoría de servicios a "aquellos que conlleven ejercicio de autoridad".

Sin embargo, a la hora de definir los servicios especiales el apartado 2 se aparta del criterio de la esencialidad para definirlos como *"aquellos servicios, vinculados también a la correcta realización de operaciones de tráfico portuario, pero en los que, por darse las condiciones de mercado que garantizan una concurrencia suficiente entre los prestadores, su prestación corresponde al sector privado en régimen de competencia"*.

Se trata ésta de una formulación atípica, al deducirse de ella que por el hecho de que se den determinadas condiciones de madurez de mercado la Administración portuaria renuncia a la prestación directa de los servicios, reservándolos específicamente al sector privado (*"su prestación corresponde al sector privado en régimen de competencia"*). Las condiciones de mercado respecto a la prestación de un servicio no nos dice nada respecto a la esencialidad o no del mismo, ni tampoco es garantía o sinónimo de una mejor prestación o de una prestación que mejor convenga al interés público.

Por ello, recomendamos reformular el apartado 2 del artículo 28 y seguir la senda del apartado 1 para definir los servicios especiales del puerto como "aquellos

servicios, vinculados también a la correcta realización de operaciones de tráfico portuario que, por no estar reservada su titularidad y prestación a la Administración portuaria, puede correr a cargo del sector privado en libre competencia, si así lo acuerda la Administración portuaria competente”.

De esta forma la Ley ganaría en claridad, puesto que a los servicios portuarios generales que se detallan en el artículo 29.1 se asociaría la reserva de prestación directa por la Administración portuaria y los señalados en el artículo 29.2 quedarían abiertos a la prestación por el sector privado.

### III.6. Artículo 30.

Este artículo bajo la rúbrica de “Régimen de prestación” se pronuncia porque los servicios especiales sean prestados en régimen de competencia por particulares con autorización otorgada al efecto por la Administración portuaria cuando ésta es una modalidad no contemplada por el TRLCSP como forma para la prestación de los servicios públicos. A este respecto, se entiende más bien que la autorización debe estar reservada a las figuras que se recogen más adelante en el Anteproyecto, en los artículos 31 y 32 (dedicados respectivamente a la utilización de las zonas y gestión del dominio público portuario). Como bien expresa este artículo 30, aunque sólo sea en referencia a los servicios portuarios de carácter general, los servicios portuarios deben de prestarse de forma directa o indirecta, y estas formas de gestión remiten indudablemente al TRLCSP, no existiendo razón para que los denominados por el Anteproyecto de la norma como “servicios especiales” tengan un régimen diferente en la forma de prestarse, ajeno a la norma que regula la contratación del sector público.

### III.7. Capítulo VI. Régimen de Policía y Sancionador.

a) Ya dentro del Capítulo VI, dedicado al “Régimen de Policía y Sancionador” nos hemos de detener en primer lugar en el artículo 43 relativo al ejercicio de las potestades de inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos dentro de la prestación de los servicios portuarios. Estas potestades están implícitas dentro del contrato de servicios, y para su forma de gestión se remite a

un futuro reglamento de policía lo que resulta acertado, pero mientras éste se elabora se debería de mencionar que se llevarán a cabo en la forma que se determine en los correspondientes pliegos de condiciones.

b) Dentro de este mismo Capítulo el artículo 50.3 parece hacer coincidir el régimen sancionador con el que podría derivar del régimen de incumplimiento de las concesiones de los servicios y del incumplimiento de las condiciones del contrato. Tal posicionamiento resulta equivocado, ya que el incumplimiento de las condiciones de la concesión o de las condiciones del contrato se debe tratar desde la perspectiva del incumplimiento de los contratos de servicio, con las consecuencias que lleve aparejado, según se establece en el TRLCSP y se recoja expresamente en los pliegos contractuales (imposición de penalidades o, en su caso, resolución del contrato con las indemnizaciones que procedan). Es por ello que la imposición de sanciones sólo podrá ser compatible con el incumplimiento de las concesiones o de las condiciones del contrato cuando los hechos constitutivos de la infracción, derivados de la conducta del contratista, se refieran a actuaciones diferentes de las propiamente derivadas de los incumplimientos de los contratos.

Esta confusión y erróneo tratamiento resulta aún más claro en el artículo 52.3.b), que al establecer los responsables a título de autor de las infracciones administrativas previstas en la Ley establece que: "en el caso de incumplimiento de las condiciones de un contrato se considerará autor al contratista".

Por ello, la cuestión del incumplimiento por el contratista de las condiciones de un contrato y sus consecuencias debe quedar al margen de la regulación del Régimen sancionador previsto en el Capítulo VI, por ser una materia con regulación específica y singular en el TRLCSP.

### III.8. Disposición Final Primera

En virtud de esta disposición se procede a la "*Modificación del Texto Refundido de las Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco*", aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de

septiembre. Y en concreto nos referimos al artículo 197 *quinquies*: Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario, cuyo apartado 5.4 queda redactado como sigue:

*"En el supuesto de que la Administración convocara concursos para el otorgamiento de concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución, que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa, siempre teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley y siendo aprobado por el Consejo de Gobierno previo informe del Departamento de Hacienda y Administración Pública. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el apartado 5.3 anterior".*

La redacción transcrita sorprende y suscita serias dudas, teniendo en cuenta que respecto de la materia tributaria, de conformidad con lo establecido en los artículos 31.3 y 132.3 de la CE, existe reserva de Ley y en tal sentido el Tribunal Constitucional en su Sentencia núm. 121/2005, de 10 de mayo, señala:

*"A este respecto, debe recordarse que, conforme a constante doctrina de este Tribunal, la reserva de ley en materia tributaria exige que la creación ex novo de un tributo y la determinación de los elementos esenciales o configuradores del mismo deba llevarse a cabo mediante ley (.....).*

*También hemos advertido que se trata de una reserva relativa en la que, aunque los criterios o principios que han de regir la materia deben contenerse en una Ley, resulta admisible la colaboración del reglamento (.....).*

*También hemos insistido sobre este particular al precisar que la colaboración del reglamento con la Ley puede ser especialmente intensa en el supuesto de las contraprestaciones que, como las tasas, son fruto de la prestación de un servicio o actividad administrativa (STC 185/1995, de 5 de diciembre, F5) (.....)".*

Así pues, no se alcanza a comprender como se quiere desvirtuar ese mandato constitucional acudiendo a la componenda recogida en el Anteproyecto que se informa ("que los pliegos de bases para el otorgamiento de una concesión puedan

contener entre los criterios para su resolución que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa, dispensando a estas cantidades adicionales ofertadas de naturaleza tributaria") cuando en su formulación esta cantidad adicional se anida directamente al hecho imponible de la ocupación y utilización de dominio público portuario.

Además, resultará controvertido que esa cantidad y por ese concepto pueda vincularse al objeto de los contratos, premisa que debe darse para que se pueda establecer un criterio de valoración dentro de los procedimientos de adjudicación de los contratos del sector público, siendo por otra parte superfluo pues la mejora de las cantidades que puedan ofertar los concesionarios de los servicios se deben de trasladar sin más sutilezas a los cánones de las concesiones.

### **CONCLUSIONES**

Expuestas las consideraciones que anteceden se tiene a bien reflejar las conclusiones que se deben extraer de este informe, relativas al Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco que son las siguientes:

**PRIMERA:** Se ha de fijar dentro de la norma cuando se aborda la creación del ente público de derecho privado KAIK, en su régimen jurídico, el derecho aplicable en materia de contratos y el carácter con el que se sujeta a la legislación sobre la materia.

**SEGUNDA:** En ese sentido, es criterio de esta Junta Asesora de Contratación Administrativa que el ente KAIK que se crea debe sujetar a derecho público el régimen de la contratación y otorgársele la consideración de Administración Pública a tales efectos, sobre la base de que puede encuadrarse en el artículo 3.2, letras d) y e), del TRLCSP, teniendo en cuenta el objeto y las funciones que se le reservan en los artículos 20 y 21 del anteproyecto de ley.

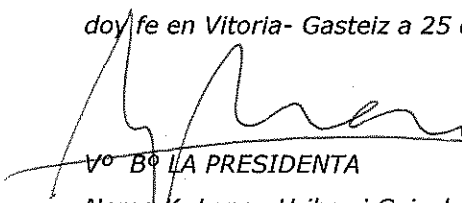
**TERCERA:** Debería definirse claramente en la norma el modelo de gestión de servicio por el que se opta, que ha de ser el de gestión directa, constituyendo, en consecuencia, una excepción cualificada que el modelo de gestión indirecta se pueda trasladar a alguno de los puertos contemplados y regulados por la norma.

**CUARTA:** Se sopesa si, para la calificación de los servicios portuarios en servicios generales o servicios especiales, se debe atender para su adecuada diferenciación al criterio de los que se habrían de prestar directamente por la Administración portuaria, señalándose a continuación aquellos que han de llevar ejercicio de autoridad.

**QUINTA:** En cualquier caso, tanto para los servicios generales como para los servicios especiales, en cuanto hace a su forma de gestión debe de atenderse a lo prevenido en el TRLCSP.

**SEXTA:** Se tengan en cuenta el resto de consideraciones que se han podido expresar en este informe, fundamentalmente aquellas que atañen al ámbito de la contratación del sector público.

*ARANTZA ARBELAITZ GELBELZU, Secretaria de la Junta Asesora de la Contratación Administrativa, CERTIFICA que en la reunión de la Comisión Permanente de este órgano colegiado celebrada el 23 de febrero de 2015, se acordó aprobar el presente informe, de lo cual doy fe en Vitoria- Gasteiz a 25 de febrero de 2015.*

  
Vº Bº LA PRESIDENTA

Nerea K. Lopez-Uribarri Goicolea.

DIRECTORA DE PATRIMONIO Y CONTRATACIÓN



Anexo: Detalle de errores detectadas en el texto del Anteproyecto de Ley objeto de informe.

### **CORRECCIÓN DE ERRORES**

1. En el octavo y en el último párrafo de la Exposición de Motivos, en la referencia a la estructura de la Ley, las Disposiciones Transitorias son **cinco**, no cuatro.
2. En el párrafo catorce de la Exposición de Motivos, "...**adscrito al Departamento...**".
3. En el artículo 43.1, "**El ejercicio de las potestades de vigilancia, ... y en relación con los servicios...**".
4. En el artículo 47, en la identificación de los párrafos se ha **omitido** la letra "**i**".
5. Disposición final primera, artículo 197.quinques del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos ..., la referencia debe hacerse al **Departamento de Hacienda y Finanzas**.