



**CONSULTA PLANTEADA POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO CON  
RELACIÓN A LA MODIFICACIÓN DEL PLIEGO DE CONDICIONES DE  
AUTORIZACIONES PARA EL DESARROLLO DEL SERVICIO COMERCIAL DE  
TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**

**LEA/AVC nº 281-CONS-2018**

**Sumario:**

I.	ANTECEDENTES Y OBJETO DE LA CONSULTA.....	1
II.	COMPETENCIA DE LEA/AVC.....	2
III.	CONTENIDO DEL PLIEGO DE CONDICIONES .....	2
IV.	ANÁLISIS DE LA CONSULTA DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL DERECHO DE LA COMPETENCIA.....	4
1.	Naturaleza de la Autoridad Portuaria .....	4
2.	Autorización previa .....	5
3.	Principios de buena regulación .....	6
4.	Solvencia económico-financiera y solvencia técnica-profesional.....	7
5.	Documentación que debe acompañar a la solicitud AG.....	9
6.	Presentación y tramitación de solicitudes .....	10
7.	Denegación .....	10
8.	Seguros .....	11
9.	Garantías.....	11
10.	Extinción .....	12
11.	Suspensión temporal.....	12
12.	Otras cuestiones.....	13
A.	Desistimiento .....	13
B.	Designación de representante .....	13
C.	Numeración de párrafos .....	13

**I. ANTECEDENTES Y OBJETO DE LA CONSULTA**

El 17 de diciembre de 2015 el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao aprobó el “Pliego de condiciones particulares de las autorizaciones para el desarrollo del servicio comercial del transporte terrestre por carretera en la zona de servicio del Puerto de Bilbao”. El mismo fue publicado en el BOB de 14 de enero de 2016.



El 29 de junio de 2018 ha tenido entrada en el Registro de LEA/AVC, un escrito remitido por la Autoridad Portuaria de Bilbao en el cual se solicita de este organismo, con carácter previo a su eventual aprobación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Bilbao, las aportaciones que resulten de su interés respecto a las modificaciones propuestas al Pliego anteriormente referido. En dicho escrito se señala que las modificaciones introducidas obedecen a la necesidad de adaptar aspectos del mismo a la experiencia adquirida en relación con la operativa y explotación portuaria, a recientes modificaciones normativas en materias relacionadas con la actividad, así como a propuestas planteadas por algunos operadores implicados.

## **II. COMPETENCIA DE LEA/AVC**

El presente informe se emite por LEA/AVC como órgano consultivo sobre cuestiones relativas a la libre competencia en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.5 de la Ley de la Autoridad Vasca de la Competencia<sup>1</sup>.

## **III. CONTENIDO DEL PLIEGO DE CONDICIONES**

El Pliego de condiciones Particulares establece el régimen de otorgamiento de autorizaciones, tanto genéricas (AG) como específicas (AE), para el desarrollo del servicio comercial de transporte terrestre por carretera en el Puerto de Bilbao.

El Pliego de condiciones Particulares remitido consta de 23 Capítulos y un Anexo que incorpora las instrucciones sobre los “Riesgos Laborales en zonas comunes y medidas preventivas”:

Capítulo 1, Fundamento legal; Capítulo 2, Régimen Jurídico de la Autorización; Capítulo 3, Objeto y Clases de Autorizaciones; Capítulo 4, Requisitos de los Solicitantes; Capítulo 5, documentación que debe acompañar a la solicitud; Capítulo 6, presentación y tramitación de las solicitudes; Capítulo 7, modificaciones de las autorizaciones genéricas; Capítulo 8, renovación y vigencia de la autorización genérica; Capítulo 9, resolución de las solicitudes de autorización; Capítulo 10, censo de usuarios: titulares, tractoras y conductores; Capítulo 11, régimen y control de accesos; Capítulo 12, obligaciones generales relativas a los medios

<sup>1</sup> Ley 1/2012, de 2 de febrero, de la Autoridad Vasca de la Competencia. BOPV nº 29, de 9 de febrero de 2012. Accesible en [http://www.competencia.euskadi.eus/contenidos/informacion/legislacion\\_normativa/es\\_normativ/adjuntos/Ley%201-2012.pdf](http://www.competencia.euskadi.eus/contenidos/informacion/legislacion_normativa/es_normativ/adjuntos/Ley%201-2012.pdf).



autorizados; Capítulo 13, seguros; Capítulo 14, Garantías; Capítulo 15, carácter personal e intransferible de las autorizaciones; Capítulo 16, régimen económico; Capítulo 17, no entorpecimiento de la operativa portuaria; Capítulo 18, obligaciones de carácter fiscal y laboral. prevención de riesgos laborales; Capítulo 19, régimen sancionador; Capítulo 20, causas de extinción y suspensión de las autorizaciones; Capítulo 21, protección de datos de carácter personal; Capítulo 22, entrada en vigor; Capítulo 23, régimen transitorio.

Los capítulos modificados son, según se señala en el escrito, los siguientes:

Capítulo 4 se procede a clarificar los requisitos de los solicitantes de las autorizaciones, completando las condiciones necesarias para el desarrollo de la actividad y singularmente distinguiendo y adecuando a tal efecto diversos requisitos de solvencia económica y técnica para los solicitantes de la Autorización Genérica (AG), dado que los solicitantes de la Autorización Específica (AE) quedan en esencia en la misma posición regulatoria inicial.

En todo caso, los requisitos del Capítulo 4 para los solicitantes de la Autorización Genérica (AG), parten de la necesaria premisa de tratarse de unos requisitos objetivos, proporcionados y no discriminatorios, que responden a la necesidad de garantizar la adecuada prestación del servicio, en condiciones de igualdad y equivalencia entre operadores, asegurando su ejercicio de forma compatible con la explotación portuaria, sin incluir limitaciones ni obligaciones específicas adicionales más allá de las necesarias o adecuadas para el desarrollo de la actividad.

Por su parte, tras determinarse en el Capítulo 5 las modificaciones propuestas en orden a la documentación que deben acompañar los interesados en la correspondientes solicitudes de autorización, en coherencia con los requisitos establecidos en el anterior Capítulo 4, en el Capítulo 6 se establece expresamente la posibilidad de denegar, por razones debidamente justificadas, la autorización por incumplimiento de las Condiciones establecidas en el Pliego de condiciones particulares, por no ofrecer las garantías suficientes en relación con la actividad o por razones de interés general de la explotación portuaria, tratándose en todo caso de motivos tasados amparados por la normativa aplicable.

En relación a las obligaciones generales relativas a los medios autorizados reguladas en el Capítulo 12, se pretende completar la regulación establecida en el vigente Pliego de condiciones referenciando los seguros y permisos requeridos en relación a los vehículos y mercancías, todo ello con el objeto, por un lado, de clarificar y facilitar a los solicitantes la documentación requerida y, por otro, de que todos los operadores acrediten, en condiciones de igualdad, la documentación requerida para el desarrollo de la actividad (seguros,



inspecciones, permisos, etc.). Asimismo, el Capítulo 13 procede a regular con mayor detalle el alcance del seguro a suscribir por el autorizado relativo a los daños ocasionados en el desarrollo de la actividad dentro de la zona de servicio del puerto.

Por otro lado, en el Capítulo 14 se incluye la exigencia, a los titulares de una Autorización Genérica (AG), de una garantía, al objeto de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la actividad reguladas por el Pliego, de las posibles sanciones y de los eventuales daños y perjuicios que se pudieran causar, lo cual resulta compatible con el régimen de prestación de los servicios comerciales regulado en el artículo 139.5 letra c) del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Finalmente, y con motivo de los recientes cambios normativos en materia de Protección de Datos de Carácter Personal se introduce un nuevo Capítulo 21, regulatorio de esta materia específica.

#### **IV. ANÁLISIS DE LA CONSULTA DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL DERECHO DE LA COMPETENCIA**

##### **1. Naturaleza de la Autoridad Portuaria**

Las Autoridades Portuarias son organismos públicos con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como con plena capacidad de obrar. Dependen del Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado y se rigen por su legislación específica así como por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que les sean de aplicación<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> El Artículo 24 del TRLPEMM establece el régimen y naturaleza de las Autoridades Portuarias. No obstante, parte de la regulación recogida en dicho artículo no resulta de aplicación dado que algunas de las normas a las que remite para configurar el régimen de dichas autoridades han sido derogadas o modificadas.

Así, la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado fue derogada por la disposición derogatoria única c) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre. La Disposición adicional duodécima de dicha Ley señala que las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado se regirán por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria que les sean de aplicación y, supletoriamente, por lo establecido en la misma.

Así mismo, con la entrada en vigor de la Ley de Contratos del Sector Público se modifica el régimen de contratación de las Autoridades Portuarias, de forma que será de aplicación el establecido en esa Ley para las entidades del sector público que, siendo poderes adjudicadores, no tienen la consideración de Administración Pública.



Las Autoridades Portuarias deben ajustar sus actividades al ordenamiento jurídico privado, salvo en la contratación y en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento les atribuya.

Desarrollan sus funciones bajo el principio general de autonomía funcional y de gestión, sin perjuicio de las facultades atribuidas al Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado, y de las que correspondan a las Comunidades Autónomas.

## 2. Autorización previa

El Pliego condiciona el desarrollo del servicio comercial de transporte terrestre por carretera en el Puerto de Bilbao a la obtención de una autorización previa. La autorización puede ser tanto genérica (AG), que habilita para desarrollar la actividad con unos conductores, unas tractoras y unos remolques determinados por un periodo de tres años, como específica (AE), que habilita para realizar la actividad con un conductor, una tractora y un remolque determinado por 48 horas.

El artículo 139.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM)<sup>3</sup>, establece que el desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios por terceros requerirá obtención de autorización de la Autoridad Portuaria, cuyo plazo de vigencia será el que se determine en el título correspondiente. Dicho artículo añade que la prestación de los mismos deberá ajustarse a las condiciones particulares que determine cada Autoridad Portuaria, en su caso, así como las demás disposiciones normativas que sean de aplicación.

Así mismo, el artículo 141 del mismo texto legal aclara que las operaciones de entrega y recepción de la mercancía, depósito, remoción y traslado de cualquier tipo, así como cualesquiera otras que no estén incluidas en el servicio de manipulación de mercancías, tal como se define en su artículo 130.1, tendrán la consideración de **servicios comerciales**, y para su ejercicio será preciso contar con la oportuna autorización de la Autoridad Portuaria.

<sup>3</sup> Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. BOE núm. 253, de 20/10/2011.



El establecimiento de un régimen de autorización para estos servicios comerciales se encuentra recogido en una norma con rango de Ley, en consecuencia, no procede realizar un análisis sobre su necesidad y proporcionalidad, aunque sí de los requisitos que se establezcan para su otorgamiento en los Pliegos.

### 3. Principios de buena regulación

El artículo 129 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas<sup>4</sup> (LPAC) establece cuáles son los **principios de buena regulación** que deben seguir los sujetos incluidos en su ámbito de aplicación<sup>5</sup>.

Así, en el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, las Administraciones Públicas deben actuar de acuerdo con los **principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia**. En la exposición de motivos o en el preámbulo, según se trate, respectivamente, de anteproyectos de ley o de proyectos de reglamento, debe quedar suficientemente **justificada** su adecuación a dichos principios.

<sup>4</sup> Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. BOE núm. 236, de 02/10/2015. Entrada en vigor: 02/10/2016

<sup>5</sup> Artículo 2 LPAC: Artículo 2. Ámbito subjetivo de aplicación.

1. La presente Ley se aplica al sector público, que comprende:

a) La Administración General del Estado.; b) Las Administraciones de las Comunidades Autónomas. c) Las Entidades que integran la Administración Local. d) El sector público institucional.

2. El sector público institucional se integra por: a) Cualesquiera organismos públicos y entidades de derecho público vinculados o dependientes de las Administraciones Públicas. b) Las entidades de derecho privado vinculadas o dependientes de las Administraciones Públicas, que quedarán sujetas a lo dispuesto en las normas de esta Ley que específicamente se refieran a las mismas, y en todo caso, cuando ejerzan potestades administrativas. c) Las Universidades públicas, que se regirán por su normativa específica y supletoriamente por las previsiones de esta Ley.

3. Tienen la consideración de Administraciones Públicas la Administración General del Estado, las Administraciones de las Comunidades Autónomas, las Entidades que integran la Administración Local, así como los organismos públicos y entidades de derecho público previstos en la letra a) del apartado 2 anterior.

4. Las Corporaciones de Derecho Público se regirán por su normativa específica en el ejercicio de las funciones públicas que les hayan sido atribuidas por Ley o delegadas por una Administración Pública, y supletoriamente por la presente Ley.



- **Principios de necesidad y eficacia:** la iniciativa normativa debe estar justificada por una razón de interés general, basarse en una identificación clara de los fines perseguidos y ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

-**Principio de proporcionalidad:** la iniciativa que se proponga deberá contener la regulación imprescindible para atender la necesidad a cubrir con la norma, tras constatar que no existen otras medidas menos restrictivas de derechos, o que impongan menos obligaciones a los destinatarios.

-**Principio de seguridad jurídica:** la iniciativa normativa se ejercerá de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

-**Principio de transparencia:** las Administraciones Públicas posibilitarán el acceso sencillo, universal y actualizado a la normativa en vigor y los documentos propios de su proceso de elaboración, en los términos establecidos en el artículo 7 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno; definirán claramente los objetivos de las iniciativas normativas y su justificación en el preámbulo o exposición de motivos; y posibilitarán que los potenciales destinatarios tengan una participación activa en la elaboración de las normas.

-**Principio de eficiencia:** la iniciativa normativa debe evitar cargas administrativas innecesarias o accesorias y racionalizar, en su aplicación, la gestión de los recursos públicos.

La modificación normativa que se adopte debería cumplir con dichos principios y, en todo caso, no debería establecer barrera de entrada o restricción a la competencia alguna a los operadores que no sea necesaria y/o proporcional al fin perseguido.

#### **4. Solvencia económico-financiera y solvencia técnica-profesional**

Una de las principales novedades del borrador remitido consiste en la incorporación en el Capítulo 4 de los Pliegos de un apartado, el 4.2, en virtud del cual los solicitantes de la AG deberán cumplir con determinadas condiciones de solvencia, tanto económico y financiera, como técnica y profesional para obtener la misma.



Si bien no nos encontramos ante una licitación pública, lo cierto es que la exigencia de una solvencia mínima por parte de las empresas suele ser un requisito imprescindible para poder resultar adjudicatarias de licitaciones que convocan las entidades que conforman el sector público<sup>6</sup>. Para ello, se suelen determinar unos requisitos mínimos que deben reunir los empresarios y se suele especificar la documentación que debe presentarse para acreditarlos. Además, es imprescindible que la solvencia exigida esté **vinculada al objeto del contrato y sea proporcional al mismo**.

Existen dos tipos de solvencia, por una parte, la **económica y financiera**, que sirve para asegurar que la correcta ejecución del contrato no corra peligro por falta de capacidad económica y, por otra la **técnica o profesional**, que está relacionada con la experiencia en la ejecución de contratos similares y la disposición de personal y medios técnicos suficientes para su ejecución.

La determinación de la solvencia debe realizarse caso por caso, ya que no existe una regla general de solvencia a exigir toda vez que el objeto y prestación a contratar es diferente y debe adecuarse a la prestación a realizar.

En el Pliego remitido se exige una solvencia económica y financiera mínima consistente en *tener unos fondos propios superiores a 60.000 euros o disponer de una cifra de negocios en el ejercicio inmediatamente anterior a aquel en que se presenta la solicitud de AG superior a 7.000.000 de euros referida a la actividad de transporte terrestre de mercancías*. Sin embargo, no se han encontrado parámetros para contrastar la proporcionalidad de las cifras exigidas aunque, a priori, no parece coherente la exigencia de unos fondos propios de 60.000 euros con la opción alternativa de solvencia de una cifra de facturación de 7 millones de euros, que en principio podría resultar un volumen de negocios excesivo, que hace

<sup>6</sup> La Ley de Contratos del Sector Público (LCSP)<sup>6</sup> establece que para celebrar contratos con el sector público, los empresarios deberán acreditar estar en posesión de las **condiciones mínimas** de solvencia económica y financiera y profesional o técnica que se determinen por el órgano de contratación o, en su caso, de la clasificación correspondiente.

Artículo 74 y ss. Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014. BOE núm. 272, de 09/11/2017. Entrada en vigor: 09/03/2018





recomendable incluir en el expediente una justificación técnica de la cifra exigida o reducir la misma.

Por otra parte, en el Pliego no se han especificado umbrales para valorar la solvencia técnica en cuanto a los elementos materiales necesarios ni el número de conductores que se requerirán, por lo que no nos podemos pronunciar sobre su idoneidad y proporcionalidad. En cualquier caso, los requisitos mínimos de solvencia que la Autoridad Portuaria determine deberían estar vinculados al objeto de los servicios a realizar, ser proporcionales y no generar ninguna discriminación entre los operadores sin que puedan establecerse barreras de entrada que no estén justificadas por razón de interés general.

## 5. Documentación que debe acompañar a la solicitud AG

El apartado 5.1 letra g) señala que la documentación a presentar para acreditar la solvencia económica y financiera exigida en el Capítulo 4.2.1, puede ser sustituida por una **declaración responsable**.

La opción de acreditar el cumplimiento de los requisitos mediante la presentación de una declaración responsable simplifica las cargas de la documentación que deben presentar los operadores, por lo que se valora positivamente. Sin embargo, dicha opción no se ha recogido en el supuesto de la solvencia exigida en el Capítulo 4.2.2, por lo que se recomienda se permita también dicha posibilidad.

El apartado 5.1 letra h) del Pliego recoge la obligación de presentar una relación de trabajos realizados en los últimos tres años.

Mediante la inclusión de este apartado se está introduciendo una nueva obligación de acreditar solvencia, la **experiencia previa** en los servicios de transporte de mercancías por carretera, que debería recogerse en el Capítulo 4.2.2.

Con carácter general se ha de señalar que, tal como exige el principio de eficiencia, deben evitarse las cargas administrativas innecesarias o accesorias a los operadores, como la **duplicidad de documentación**.

Se observa que en el apartado 4.1 del Pliego podría estar exigiéndose la presentación de documentación que ya habría sido presentada por los operadores para desarrollar la



actividad, pues podrán solicitar las autorizaciones las personas que dispongan de la autorización de transporte de mercancías regulada en la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, o norma que la sustituya<sup>7</sup> y, para obtener la autorización de transporte de mercancías, se exigen varios requisitos que podrían ser coincidentes con los exigidos por la Autoridad Portuaria. Por ello, se recomienda que se verifique que no se está duplicando y no se exijan requisitos de capacitación o solvencia que ya hayan sido acreditados.

## 6. Presentación y tramitación de solicitudes

Los apartados 6.3 y 16 establecen que se podrá requerir el pago por la expedición de los títulos.

Se recomienda que si la Autoridad Portuaria opta por exigir el pago del coste de la expedición de los títulos las tarifas que se vayan a cobrar sean publicadas en la página web para su oportuno conocimiento de los operadores.

## 7. Denegación

El apartado 6.4 del Pliego recoge los motivos por los cuales pueden denegarse las solicitudes de autorización. Toda vez que la Autoridad Portuaria goza de cierta discrecionalidad para poder denegar el otorgamiento de las autorizaciones, –el Pliego recoge que se podrán denegar por *No ofrecer garantías adecuadas o suficientes en relación con la actividad que se pretende ejercer, incluidas su realización de forma compatible con los usos portuarios y con el funcionamiento operativo del puerto, así como Por razones de interés general de la explotación portuaria, debidamente justificadas*–, se

<sup>7</sup> Entre otros requisitos, el artículo 10 para otorgar la autorización exige lo siguiente:

- Disponer, al menos, del número mínimo de vehículos que en cada caso corresponda con arreglo a lo establecido en esta orden.
- Cumplir el requisito de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transporte de mercancías.
- Cumplir el requisito de honorabilidad conforme a lo previsto en esta orden.
- Disponer, al menos, de la capacidad económica que resulte pertinente conforme a lo previsto en esta orden.
- Cumplir las obligaciones de carácter fiscal establecidas en la legislación vigente.
- Cumplir las obligaciones laborales y sociales establecidas en la legislación correspondiente.



recomienda que sea escrupulosa en el empleo de las facultades de denegación que se ha reservado y acuda a ellas de manera rigurosa y excepcional, no generando discriminación ni barreras no justificadas a los operadores.

## 8. Seguros

El Capítulo 13 recoge la obligación de contar con los seguros preceptivos. Así, establece que deberán contar con un seguro de responsabilidad civil *con una cobertura mínima de 6.000.000 de euros para responder de los daños y perjuicios que se puedan ocasionar en el Puerto*. Dicho apartado del Pliego remite a la normativa preceptiva que existe al respecto, estableciendo que el titular de la autorización deberá contratar a su costa y mantener en vigor durante todo el periodo autorizado los seguros que legalmente resulten obligatorios.

Su inclusión en los Pliegos pretende clarificar las obligaciones que tienen los operadores, por lo que hubiese sido más clarificador referir exactamente cuál es la normativa preceptiva de aplicación al respecto.

En cualquier caso el seguro exigido debería ser proporcionado a la naturaleza y alcance del riesgo cubierto, debiendo evitarse exigencias que supongan una carga económica desproporcionada en relación con el objeto a asegurar. En este sentido, el establecimiento de la cifra de 6.000.000 euros debería ser objeto de justificación documental ya que, a priori y en base a otros pliegos como el “Pliego de condiciones particulares para el ejercicio de la actividad comercial de entrega, recepción y otras operaciones de manipulación de mercancías de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras” se solicita un capital de seguro de 150.000 euros, con carácter general, y 25.000.000 euros, para mercancías peligrosas.

## 9. Garantías

El Capítulo 14 recoge la obligación de constituir una garantía económica *por un importe mínimo de 500.000 euros, la cual podrá ser revisada de forma anual por la Autoridad Portuaria* a fin de garantizar las obligaciones derivadas de la actividad.

El importe exigido debe ser proporcional a la naturaleza y alcance del riesgo cubierto y debería tenerse en consideración que también se está exigiendo un seguro por realizar la



actividad. En este sentido, se requeriría justificación documental que dé soporte a dicha cifra ya que, a priori y en base a otros pliegos como el “Pliego de condiciones particulares para el ejercicio de la actividad comercial de entrega, recepción y otras operaciones de manipulación de mercancías de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras” y el “Pliego de condiciones particulares para el ejercicio de la actividad de transporte terrestre de mercancías en la zona de servicio de Puerto de Melilla” se solicita un capital de seguro de 150.000 euros, con carácter general, y 25.000.000 euros, para mercancías peligrosas.

## **10. Extinción**

El Capítulo 20 recoge las causas de extinción. Se ha introducido un apartado en virtud del cual los incumplimientos graves y muy graves pasan de ser una lista cerrada a una lista no exhaustiva, es decir, quedaría a la discrecionalidad de la Autoridad Portuaria su determinación. Habida cuenta de las consecuencias que conlleva la declaración de la comisión de una infracción grave o muy grave se recomienda que se sea escrupuloso en su determinación y no se produzca discriminación ni barreras no justificadas a los operadores.

Sería recomendable que quedase claro qué supuestos se consideran infracción grave y cuáles muy graves y no parece proporcionado que ambas infracciones lleven aparejada la misma consecuencia.

Se recomienda que se señale en los Pliegos de qué manera se va a garantizar la audiencia de las partes en el procedimiento.

Por último, se aconseja que se dé una redacción en la que quede claro que el transcurso del plazo de un año para poder solicitar una nueva autorización sólo será aplicable para las revocaciones por incumplimiento grave o muy grave.

## **11. Suspensión temporal**

El Capítulo 20 recoge las causas de suspensión temporal de las autorizaciones. En cumplimiento del principio de seguridad jurídica se recomienda que se señale claramente qué se considera “incumplimiento leve en materia portuaria”, dadas las consecuencias que conlleva su declaración.



Igualmente se aconseja que se señale en los Pliegos de qué manera se va a garantizar la audiencia de las partes en el procedimiento.

## **12. Otras cuestiones**

### **A. Desistimiento**

El apartado 6.1.1.1 contiene una errata. El artículo 66 de la LPAC aludido no regula la figura del desistimiento, sino el inicio de procedimiento a solicitud de interesado. El artículo que regula el desistimiento es el 68<sup>8</sup>, por lo que se recomienda sea corregido.

### **B. Designación de representante**

El apartado 4.2.2.3 del Pliego, correspondiente al apartado de Solvencia técnica y profesional señala que cada titular de la autorización deberá designar un representante en el Puerto de Bilbao, con capacidad de interlocución con la Autoridad portuaria de Bilbao.

Dicha obligación, a la cual no se formula reparo alguno, en ningún caso tiene relación con la solvencia de las empresas, por lo que si se optase por mantener dicha figura sería conveniente la modificación del título donde se recoja.

### **C. Numeración de párrafos**

El Capítulo 5 regula la Documentación que debe acompañar las solicitudes. El párrafo inmediatamente anterior al 5.3 no se encuentra numerado.

Dado el contenido del párrafo parece que se refiere a toda la documentación que se vaya a presentar ante la Autoridad Portuaria, no únicamente a la referida a la AE, por lo que se recomienda se numere convenientemente, 5.3, y con lo que el actual 5.3 3 pasaría a ser el 5.4.

El capítulo 20 también contiene errores de numeración que se recomienda sean corregidos.

---

<sup>8</sup> Artículo 68. Subsanación y mejora de la solicitud.

1. Si la solicitud de iniciación no reúne los requisitos que señala el artículo 66, y, en su caso, los que señala el artículo 67 u otros exigidos por la legislación específica aplicable, se requerirá al interesado para que, en un plazo de diez días, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21



*Debe señalarse que la respuesta efectuada por esta LEA/AVC, se realiza conforme a lo establecido en el artículo 3.5 de la Ley 1/2012, de 1 de febrero, de la Autoridad Vasca de la Competencia. Esta respuesta se basa exclusivamente en la información aportada en la consulta y tiene por objeto proporcionar información general de los procedimientos y normativa vigente de la concreta cuestión planteada, no pudiendo considerarse en ningún caso como vinculante para esta LEA/AVC.*

Bilbao, 9 de julio de 2018

**PRESIDENTA**  
**ALBA URRESOLA CLAVERO**

**SECRETARIA**  
**MARÍA LOURDES MUÑOA CORRAL**

**VOCAL**  
**RAFAEL ITURRIAGA NIEVA**

**VOCAL**  
**ENARA VENTURINI ÁLVAREZ**