



Ajuntament de Roses

Alcaldia

Sra. Magda Casamitjana i Aguilà, en virtut de les potestats que li atorga l'article 21.1.k de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases del Règim Local, formula el següent escrit **D'AL·LEGACIONS**, amb la conformitat de la Junta de Portaveus d'aquest Ajuntament que va tenir lloc el dia 09/04/2008 i dins el termini d'informació establert a l'article 22.2.b) del Reglament general per al desenvolupament i execució de la Llei de Costes:

Amb data 12-03-08, s'ha rebut en aquest Ajuntament Resolució de la Direcció Provincial de Costes sobre incoació i sol·licitud d'informe a l'Ajuntament, en el procediment de delimitació dels béns de domini públic marítim terrestre en la marina de Santa Margarita- Riu Grao, d'aquest terme municipal.

Dins del termini d'un mes, que es refereix l'art. 22. 2, b) del Reglament de la Llei de Costes, s'emet el següent informe municipal:

Amb caràcter general, l'Ajuntament de Roses manifesta la seva disconformitat amb la delimitació de referència, en consideració als següents arguments:

1r) Amb data 26 de novembre de 1971, el llavors Ministeri d'Obres Públiques va resoldre autoritzar, mitjançant concessió, la realització de les obres de "condicionament de la sortida al mar de la xarxa de canals de la urbanització de Santa Margarida", amb la prescripció, entre altres, que "les aigües interiors comunicades amb el mar per mitjà de les obres de la concessió, seran de domini públic i el seu ús es regularà quan s'atorgui la concessió del port esportiu". Aquest port esportiu s'havia previst com a segona fase de la concessió, segons es va posar de manifest - després del traspàs dels serveis de l'Estat a favor de la Generalitat de Catalunya en matèria de Ports i de l'entrada en vigor de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya de 1979- per Sentència del Tribunal Suprem de 20 de febrer de 1990, que va ratificar la Resolució del Servei de Costes de la Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat de Catalunya, de 2 de maig de 1985.

2n) Estem, per tant, davant d'una marina interior d'una urbanització marítima - terrestre que té la naturalesa de port esportiu, segons l'art. 1.2 del Reglament estatal de Ports esportius, i d'instal·lació portuària autonòmica, segons el Llibre III i la Disposició transitòria tercera de la Llei de Ports de Catalunya de 1998 i el seu Reglament de Marines interiors de 1995, marina adscrita com bé de domini públic estatal a la Comunitat autònoma de Catalunya, des del traspàs operat en virtut del RD 2876/1980, per a la legalització de la instal·lació indicada portuària, per la qual cosa, d'acord amb l'art. 49 de la Llei de Costes, correspon a l'Administració de la Generalitat la utilització i la gestió de la marina, adequades a la seva finalitat i amb subjecció a les disposicions pertinents. La delimitació de la zona de servei portuari de les marines es correspon amb els canals existents i amb la franja del servei nàutic sobre les parcel·les, franja que haurà de fixar-se quan es presenti el corresponent projecte de legalització de la marina (DT tercer de la Llei de Ports de Catalunya) que haurà d'aprovar l'Administració de la Generalitat.

3r) A part de l'anterior, conforme a l'art. 6,2 del Reglament de la LC, "els terrenys inundats mitjançant tècniques artificials, la cota de les quals sigui superior a la de la major plenamar, no es consideren inclosos en l'apartat 3 de l'art. 5 del Reglament". Aquest últim precepte estableix que pertanyen al domini públic marítim-terrestre estatal, "els terrenys envaïts pel





Ajuntament de Roses

Alcaldia

mar que passin a formar part del seu llit per qualsevol causa". En principi, per tant, les marines interiors no són part integrant del domini públic marítim terrestre estatal, si bé, més endavant, el mateix Reglament, contradictòriament, assenyala que "el terreny inundat (es refereix a les marines) s'incorporarà al domini públic marítim terrestre"(art. 43.6 del Reglament de la LC), lògicament domini públic marítim terrestre artificial.

Que s'incorpori el llit de les marines al domini públic marítim terrestre no significa que es converteixi en llit del mar, ni que la urbanització marítim terrestre sigui ribera del mar, tal com públicament reconeix l'art. 6.2 del Reglament de la LC, sinó que, pel cap alt, les marines passessin a ser domini marítim terrestre artificial o per incorporació, adscrit, per la seva finalitat, a la Comunitat autònoma, per servir de suport a una instal·lació portuària (art. 4.11 de la LC i art. 5.11 en relació amb l'art. 6.5 ambdós del seu Reglament), la competència del qual correspon, en aquest cas, a la Generalitat de Catalunya.

Tant els ports estatals (art. 5.11 del Reglament de la LC) com els ports i, per tant, les marines, que siguin de titularitat autonòmica, (art. 6.5 del Reglament) es regularan, quant a la zona de servei portuari, per la seva legislació específica, que no és cap altra, en origen, que la llei de ports esportius de 1969 i el seu reglament de 1980 (art. 1.2 i 2.4), i actualment, pel que respecta a la nostra comunitat autònoma, que la llei de ports de Catalunya 1998 i el Reglament de marines interiors de Catalunya de 2005.

Aclarim que la Llei 22/1988 de Costes, de 28 de juliol, ha deixat vigent, llevat de l'art. 18, la Llei de Ports esportius de 26 d'abril de 1969, i, per tant, també el seu Reglament de 26 de setembre de 1980 (RD 2486/1980), l'art. del qual 1.2, diu, com ja havíem avançat, així: **"Així mateix, seran d'aplicació la llei 55/1969, de 26 d'abril i el seu Reglament, a les marines o urbanitzacions marítim terrestres amb canals comunicats permanentment amb el mar territorial, però circumscrits els seus àmbits d'aplicació, en aquest cas, a la zona de servei portuari que es determini com a constitutiva del port, amb exclusió de la resta de la urbanització"**

És evident que aquesta norma ha estat desplaçada per la legislació portuària autonòmica corresponent, però no ha perdut la seva vigència com a norma estatal que regirà, per aplicació de l'art. 149.3 de la CE, com norma supletòria, i, a més, com a criteri interpretatiu autèntic de la legislació estatal. En aquest sentit, i en relació amb les servituds legals, la zona de servei portuari (art. 1,2 del Reglament estatal de Ports esportius de 1980), que regula actualment la legislació autonòmica, està integrada no solament per la marina sinó també per la franja de servei nàutic, equivalent a la servitud de trànsit de la llei de costes. En efecte, segons l'art. 29 en relació amb l'art. 94 de la Llei de Ports de Catalunya, la zona de servei portuari de les marines, a més de pels canals interiors, està integrada per la franja de servei nàutic adjacent als canals, que és, igual com la servitud costanera de trànsit, de sis metres (art. 26 del Reglament de marines interiors).

Amb allò dit, es posa de relleu que la creació de marines interiors implica que la urbanització marítim-terrestre limítrofa no queda afectada per una altra servitud que la de trànsit (no la de protecció si abans no existís), i aquella només en funció de la zona de servei portuari, la gestió de la qual correspon a la Comunitat autònoma. En coherència amb aquesta idea, el Llibre III de la Llei de Ports de Catalunya de 17 d'abril de 1998 regula les marines interiors el





Ajuntament de Roses

Alcaldia

règim jurídic de les quals desplega el Reglament de marines interiors de 8 de febrer de 2005.

És obvi que l'aparent col·lisió entre la regulació del servitud de trànsit de la Llei de costes, referida a la ribera del mar, i la franja de servei nàutic adjacent a les marines, referida als canals interiors segons la Llei de Ports de Catalunya, s'ha de resoldre a favor de la regulació efectuada per aquesta última, per ser la Generalitat de Catalunya la competent per regular els ports esportius i, per tant, les marines, assimilades a ells per la pròpia legislació estatal.

4t) Els ports i instal·lacions portuàries de competència de les Comunitats autònomes (art. 6.5 del Reglament de la LC), es regulen, en efecte, per la seva legislació específica, sense perjudici de la titularitat estatal sobre els béns adscrits... que han de servir de suport a una concessió de competència d'aquelles (art. 18.5 del Reglament de la LC). És obvi, per tant, que les servituds que puguin establir-se sobre els terrenys limítrofs han de ser funcionals amb el servei portuari (interès públic específic), i diferents de les servituds que estableix la llei de Costes en funció de la protecció de la ribera del mar (interès públic general imposat pel domini natural marítim - terrestre).

En aquest sentit, l'art. 30.6 de la Llei de Ports de Catalunya estableix que "el règim de prohibicions establertes per la llei de Costes per a la utilització del domini públic marítim terrestre no és aplicable a les instal·lacions i activitats a realitzar en el domini públic portuari".

La legislació específica de les marines interiors de Catalunya (Llei de Ports de 1998 (llibre tercer i DT tercer, i Reglament de Marines interiors de 2005) indica que les esmentades marines inclouen, com els seus elements, segons ja s'ha dit, tant els canals interiors, amb les seves aigües i entrades a les parcel·les, com la franja de servei nàutic adjacent als canals (art. 94), sent l'extensió d'aquesta franja de sis metres (art. 95 de la Llei autonòmica i art. 26 del Reglament citat). Igualment, segons l'art. 27 de la Llei de Ports de Catalunya, "s'entén com a zona de servei portuari la formada per les superfícies de terra i aigua necessàries per dur a terme les activitats pròpies i complementàries dels ports, les dàrsenes i les instal·lacions marítimes." Aquesta zona ha de quedar delimitada en els projectes de construcció de ports, sent competent per a la seva delimitació el Conceller de Política Territorial i Obres públiques (art. 29).

La marina de Santa Margarida, com instal·lació portuària que és, no constitueix domini públic marítim terrestre natural, sinó artificial, tal com es desprèn de l'art. 43.6 del Reglament de la LC que diu així:

La realització d'obres, tals com marines o urbanitzacions marítim terrestres, que donin origen a la invasió pel mar o per les aigües dels rius, fins on es faci sensible l'efecte de les marees, de terrenys que anteriorment a les esmentades obres no siguin de domini públic marítim terrestre, ni estiguin afectats per servitud de protecció, produirà els següents efectes: a) El terreny inundat s'incorporarà al domini públic marítim terrestre; b) La servitud de protecció preexistent anteriorment a les obres, mantindrà la seva vigència; i c) En els terrenys que no siguin objecte de la servitud al qual es refereix la lletra b) anterior, no es generarà una nova servitud de protecció





Ajuntament de Roses

Alcaldia

entorn dels espais inundats sinó que, exclusivament, serà d'aplicació, en aquest cas, la servitud de trànsit".

La interpretació d'aquest precepte ha de fer-se en el context de l'ordenació jurídica actual, en la qual cobra un especial relleu la competència legislativa de les Comunitats autònomes en matèria de ports i, per tant, de les marines interiors com a instal·lacions portuàries. S'ha de tenir en compte, en relació amb l'assumpte objecte d'aquest informe, que en data 21 de desembre de 2005 l'Ajuntament va tenir coneixement que es troba en tràmit, en la Direcció General de Ports de la Generalitat, el concurs d'obra pública de la marina interior de Santa Margarida, d'acord amb la llei de Ports de Catalunya i el Reglament abans esmentat de marines interiors.

Les marines interiors o urbanitzacions marítim terrestres constitueixen una realitat diferenciada, prevista, tant per la legislació estatal en matèria de ports i costes (art. 1.2 del Reglament de Ports Esportius de 1989) com per la legislació autonòmica en matèria de ports. Precisament, aquesta legislació exigeix, en relació amb les servituds legals, una aplicació de les normes de delimitació, que tinguin en compte que les servituds regulades en la Llei de Costes i el seu Reglament han d'estar referides, en tot cas, a la ribera del mar en estricte sentit, única forma de què la delimitació costanera no faci impossible, cas de ser procedent en el cas de les marines, l'existència de les urbanitzacions marítim - terrestres.

El Reglament estatal de Ports esportius (art. 1.2), considera que la regulació dels esmentats ports és d'aplicació a les marines o urbanitzacions marítima - terrestres, encara que circumscrit el seu àmbit d'aplicació, en aquest cas, a la zona de servei portuari que es determini com a constitutiva del port, amb exclusió de la resta de la urbanització. La urbanització, com és sabut, és matèria urbanística subjecta a la competència de la Generalitat i de l'Ajuntament, que van aprovar el Pla General d'Ordenació Urbana de 1993 en la qual es qualifica la urbanització de Santa Margarida com a sòl urbà, i la zona de servei portuari de la marina és, atesa la transferència de competències legislatives i executives operada per l'Estatut d'Autonomia, competència de la Generalitat de Catalunya.

5è. - En conseqüència, s'al·lega, en primer lloc, la incompetència de l'Administració de l'Estat per procedir a la delimitació dels terrenys de la urbanització marítima terrestre de Santa Margarida (sòl urbà segons el Pla General d'Ordenació urbana de 1993) quant que el plànol provisional de la delimitació assenyala en alguns d'ells una servitud de protecció pretès, com si es tractés d'una autèntica ribera del mar, malgrat no ser-ho i, a més, no ser el Riu Graó, a l'altura de l'entrada dels canals interiors de la urbanització, un riu en el qual es facin sensibles les marees, ni que assoleixin les ones als majors temporals coneguts.

És evident que l'Administració de l'Estat és competent per efectuar la delimitació de la zona marítima terrestre natural que implica la imposició de les servituds legals regulades en la llei de Costes (protecció, trànsit i accés al mar), però quan no es tracta del domini públic natural, com en el present cas, no es poden establir unes servituds, la referència de les quals, és la ribera del mar (la zona marítim-terrestre que assoleix fins on assoleixen les ones als majors temporals coneguts i que assoleix, a més, els marges dels rius fins i tot el lloc on es faci sensible l'efecte de les marees).





Ajuntament de Roses

Alcaldia

En el cas de les marines (amb naturalesa de ports esportius, segons la legislació estatal reguladora d'aquests), si aquestes es troben situades a cotes més elevades que la de la major plenamar (art. 6.2 del Reglament de la LC) i, fins i tot, si aquestes suposen invasió de terrenys que anteriorment a les obres no eren de domini públic marítim terrestre, ni estiguin afectats per servitud de protecció (art. 43.6 del Reglament de la LC), no té sentit la fixació d'una servitud alguna en funció de la protecció del domini natural, referida a la ribera del mar, encara que sí la fixació d'una servitud en funció del servei nàutic de les marines. Per aquest motiu, i donada la inutilitat d'una servitud de trànsit fixat en funció de la ribera del mar, la servitud de trànsit a què es refereix l'art. 43.6 del Reglament de la LC s'ha d'entendre referit a la franja de servei nàutic adjacent als canals que regula l'art. 26 del Reglament de marines interiors de Catalunya, que ha de ser fixada per l'Administració autonòmica.

Atesa la competència de la Comunitat autònoma en matèria de ports esportius i, per tant, en matèria de marines i urbanitzacions marítim terrestres, és evident que la fixació de la servitud de la franja de servei nàutic i la seva funcionalitat ha de ser fixada per la Generalitat, i no pel servei de Costes de l'Administració de l'Estat. I això és vàlid tant en relació amb els terrenys de la urbanització marítim terrestre limítrofs amb els canals interiors com amb els terrenys de la urbanització marítim terrestre limítrofs amb el riu Grao a una altura en la qual no són sensibles els efectes de les mareas ni han assolit les ones als majors temporals coneguts.

Aquest vici de nul·litat que afectaria a la delimitació projectada, s'estén tant a l'assenyalament de la línia de la servitud de protecció com a la línia de la servitud de trànsit per l'Administració de l'Estat, en la mesura que aquesta última no és, en el cas de les marines interiors, l'assenyalada en la llei de Costes, sinó que l'art. 43.6 del seu Reglament, en referir-se a la servitud de trànsit de les marines, en el context de l'actual ordenació jurídica de l'Estat autonòmic, no al·ludeix a una servitud de trànsit mesura des de la ribera del mar, segons la LC, sinó a la servitud de trànsit que puguin regular, en el seu cas, les Comunitats autònomes amb competències en matèria de ports. En el nostre cas, al·ludeix a la franja de servei nàutic adjacent als canals de l'art. 26 del Reglament de Marines de 2005, que és, igualment, de sis metres, encara que aquí no es tracta de l'extensió de la servitud sinó de la incompetència estatal per implantar-la a través de la corresponent delimitació.

6è. - Amb caràcter subsidiari, i per al cas que no prosperés, en definitiva, el vici d'incompetència de l'Administració de l'Estat per practicar la delimitació, s'al·lega que aquest s'haurà de limitar a assenyalar la línia corresponent a la servitud de trànsit, ja que, d'acord amb l'art. 43.6 del Reglament de la LC, no és procedent assenyalar cap línia de servitud de protecció, ni a les parcel·les limítrofes amb els canals interiors, ni a les parcel·les limítrofes amb el riu Grao, per les raons apuntades en l'apartat anterior, per no assolir a l'esmentat riu, a l'altura de l'entrada dels canals interiors de la urbanització, les ones als majors temporals coneguts, ni es fan sensibles a l'esmentada altura les mareas.

En resum, en l'improbable cas que la competència per fixar la delimitació de les servituds legals anés de l'Administració de l'Estat, aquesta s'hauria de limitar a fixar la servitud de trànsit de sis metres en relació amb tots els terrenys de la urbanització marítim-terrestre, inclòs el banyat pel Riu Grao a l'altura exclusivament fluvial d'aquest, això és, on no es fan sensibles les mareas i on no han assolit les ones als majors temporals coneguts.





Ajuntament de Roses
Alcaldia

En virtut de tot allò exposat, l'Ajuntament de Roses **INFORMA:**

Que no considera procedent, en dret, la delimitació a què es refereix el plànol provisional que figura a l'expedient de delimitació de la marina i urbanització marítim terrestre de Santa Margarida de Roses.

Roses, 9 d'abril de 2008
L'alcaldeessa,

Magda Casamitjana i Aguilà

SR. CAP DEL SERVEI PROVINCIAL DE COSTES A GIRONA

