



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

DISCURSO BORNHOLM: seminario de transporte en las islas **Sra. Joana M^a Amengual Bibiloni** **Directora General de Transporte Aéreo y Marítimo**

Diapositivas 1 y 2: presentación

Diapositiva 3

“Situación actual del transporte marítimo en el archipiélago Balear”

1. “Transporte entre las islas; más de 300 conexiones por semana, 5 operadores.”
2. “Transporte islas-península; más de 140 conexiones por semana, 2 operadores.”

Viendo estos datos generales alguien podría deducir, equivocadamente, que nuestras islas están suficientemente conectadas y carecen de problemas de transporte marítimo. La realidad es bien distinta y más en casos concretos como los que verán durante el transcurso de mi exposición.

El precio del transporte se configura como uno de los principales problemas, como dato orientativo indicar que en algunos casos, como entre Ibiza y Valencia, el coste del pasaje aumentó de 2008 a 2009 un **66%**.

La situación del transporte de las islas con la península no es mucho mejor cuando hablamos del precio del **transporte de mercancías**. Para que se hagan una idea y sin entrar en otros detalles relativos a infraestructura, como la falta de grúas para mover los contenedores o de tomas eléctricas para los contenedores refrigerados, les diré que **transportar un contenedor desde Palma a Barcelona resulta un 150% más caro que transportar ese mismo contenedor desde Barcelona a países tan lejanos como China**.

En islas como la de Formentera, la situación del transporte ve agravada por los **sobrecostes** hasta llegar a un punto en el que los comerciantes se están planteando seriamente dejar de prestar servicios tan importantes como el de **distribución de prensa diaria** durante la temporada baja.



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

Diapositiva 4

“líneas que operan con la península”

Como verán en el dibujo, señaladas en rojo y amarillo aparecen las líneas de los 2 operadores actuales y en gris la línea que operaba hasta el año pasado la compañía Iscomar. (Dejó de operar estas líneas por problemas de viabilidad económico-financiera y actualmente se halla inmersa en un concurso de acreedores)

En el gráfico de la derecha pueden observar cómo gran parte del transporte marítimo es un transporte mixto: de pasajeros y mercancías, realizado en buques RO-PAX y que el tráfico exclusivamente de mercancías representa un bajo porcentaje. (A falta de los datos definitivos del 2009 previsiblemente los porcentajes no variarán en mucho a los del 2008 y sirven para ilustrar dicha distribución).

Diapositiva 5

“Tipos de embarcaciones: transporte marítimo **entre islas**”

En la pantalla pueden observar unas fotografías que muestran el tipo de embarcaciones usadas actualmente en el transporte marítimo inter-islas.

En primer lugar tenemos una fotografía de un buque RO-PAX de características particulares; se trata de una embarcación de 63*16metros y capacidad para 536 pasajeros y 110 vehículos, **dimensiones reducidas** si lo comparamos con el resto¹ de ROPAX que operan en las líneas inter-islas. ¿El motivo?, la línea en la que opera. Se trata de la ruta **Ibiza-Formentera** que por las características de sus puertos no permite un buque de mayores dimensiones. Aún así los días de mala mar o algo de viento el servicio ha de suspenderse debido a la dificultad de entrada/salida de dichos puertos en condiciones adversas.

Como pueden ver, también hay 3 imágenes que representan los tipos de **ferry de pasajeros** usados en rutas inter-islas. Muchas de ellas con características y dimensiones similares ya que son barcos especialmente adaptados a las rutas en las que operan.

Diapositiva 6

“Tipos de buque: Transporte islas-península”

¹ Por ejemplo el ROPAX de la línea Mallorca-Ibiza tiene unas dimensiones de 165*25m, capacidad para 1200 pasajeros y 600 vehículos.



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

En las imágenes pueden ver unas fotografías que se corresponden con buques de las dos únicas compañías que realizan transporte entre las islas y la península. En ambos casos se trata de ROPAX con características similares.

Diapositiva 7

“El marco legal actual en España”

Líneas marítimas islas-península.

1-De acuerdo con lo establecido en el reglamento de cabotaje 3577/92, a nivel nacional, la ley **27/1992 de Puertos del Estado de la Marina Mercante**, vincula las navegaciones de interés público con la finalidad de garantizar la suficiencia de los servicios de transporte regular para los territorios españoles no peninsulares, finalidad fundamentada en el principio de solidaridad de nuestra Constitución. **Por ello atribuye al Estado la posibilidad de adoptar medidas para lograr dicho fin mediante las obligaciones de servicio público y los contratos de navegación de interés público.**

2-El régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público viene determinado en el **Real Decreto² 1516/2007** que se circunscribe exclusivamente al transporte marítimo en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado y dentro del marco determinado por los pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (20/2/2001) y de nuestro Tribunal Supremo (16/10/2001), que determinan que únicamente cuando las fuerzas del mercado no ofrecen un servicio adecuado, intervendrá la Administración Marítima.

Entendiendo como **servicio adecuado** el que se preste con la continuidad, regularidad y frecuencia que permita garantizar las comunicaciones marítimas de los territorios españoles no peninsulares con la península.

Con este objeto, el citado decreto declara de interés público las navegaciones de línea regular de cabotaje insular que

² Real Decreto= Royal Decree=regulation published by executive order

C/ d'Eusebi Estada, 28 07004 Palma

Tel.: 971 17 62 00 Fax: 971 17 74 29 Web: <http://dgtam.caib.es>



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

transporten pasaje, vehículos en régimen de pasaje y carga rodada, para una serie de trayectos y bajo Obligaciones de Servicio Público.

Los que afectan a las islas vienen detallados bajo el punto 2 de esta diapositiva.

Conviene señalar que no se regulan las tarifas.

De la normativa anterior se desprende que si bien la insularidad no es condición suficiente para la determinación de la existencia de una necesidad real de servicio público, sí que por sus características y peculiaridades puede merecer sistemas especiales de protección. En todo **caso es el Estado y no el Gobierno de las Islas Baleares el que tiene la posibilidad de adoptar medidas como las Obligaciones de Servicio Público o Contratos de navegación de interés público en dichas líneas.**

A la vista del listado de navegaciones que quedan declaradas de interés público, parece a simple vista que no tiene que haber ningún problema, pero los hay y muy graves. Se da un monopolio de facto en determinadas líneas, como es el caso de Eivissa, históricamente muy relacionada comercialmente con Valencia de donde procede casi toda la mercancía. A pesar de que **el Estado tiene suscrito un contrato con la compañía ACCIONA para garantizar la cobertura de estas frecuencias que marca el RD donde sí se establece una tarifa máxima, (solo para pax y vehículos NO para mercancía!!!!!!) solo recoge la realización de UNA FRECUENCIA SEMANAL ENTRE EIVISSA Y VALENCIA!!!! Y además puede ser realizada vía Palma. ¿qué pasa entonces? Pues que la compañía Balearia realiza estos trayectos sin regulación de precio. Mientras la compañía Acciona realiza los trayectos Eivissa-Barcelona.**

DIAPOSITIVA 8:

“El factor precio en las Islas Baleares (I): evolución del precio después de la desaparición del tercer operador en el caso de la línea Valencia-Palma



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

En el cuadro que aparece en pantalla, pueden ver una comparativa de precios entre el 2009 y los precios del mes de enero de 2010. Antes de empezar quiero aclarar que esta estadística se refiere a los precios para residentes en las islas y por lo tanto que resultan de aplicar la bonificación correspondiente a la que tienen derecho. **Para un pasajero no-residente o (lo que es más grave desde un punto de vista social) residente no-comunitario, los precios hay que doblarlos!!!!**

El marco normativo de bonificaciones en el transporte para los residentes comunitarios en Baleares es el [RD 1340/2007](#) que fija en un 50% de bonificaciones para las tarifas de los residentes tanto en avión como en barco.

Como pueden ver, para una persona que viaje sin su vehículo estos precios han disminuido sensiblemente, pero para una que lo haga con él puede resultarle un 42% más caro según el operador elegido.

Actualmente el vehículo no está bonificado -el viajar con su propio vehículo está plenamente justificado para los residentes de Baleares, ya que el mismo RD incide que la bonificación será a destino final. Si no se bonifica el coche particular dejamos el transporte marítimo claramente en inferioridad de condiciones ante el transporte aéreo que sí permite viajar bonificado a destino final-. Como puede verse aquí las navieras han incrementado los precios de los coches.



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

Diapositiva 9

“el factor precio en las Islas Baleares (II); la línea Ibiza-Valencia.

En este cuadro pueden observar la evolución del precio en un pseudo monopolio como es el caso de la línea Valencia-Ibiza

Diapositiva 10

TRANSPORTE INTERINSULAR: CASO FORMENTERA

Para entender la forma en que afecta el transporte a la isla de Formentera hay que tener en cuenta diversos factores tanto poblacionales³ como de pérdida de competitividad de las empresas de las islas y de sobrecoste de los productos⁴.

En primer lugar, recordemos una vez más que **la isla no tiene aeropuerto** y que sus conexiones, vía marítima, se producen a través del puerto de “La Savina” que lo conecta con Ibiza, por tanto hablamos de una doble insularidad. Como podrán observar en la imagen representado en color amarillo y bajo el título “¿una posible línea directa?” tenemos una de las principales reivindicaciones de nuestro Gobierno en una línea declarada de interés público como verán cuando lleguemos a la parte del marco legal de mi exposición.

Si observamos la gráfica de la evolución del precio entre los años 2000 a 2009 observamos un incremento de un 91,39%. ¿Cómo es esto posible? Se preguntarán. ¿No debería la aparente existencia de competencia redundar en un decremento del precio?

Para poder comprenderlo pongamos esta situación en su contexto; Formentera es un importante destino turístico y por ello la oferta de transporte marítimo tiene una estacionalidad marcada de los meses de abril a octubre (coincidiendo con la temporada turística). Por lo que

³ la población se ha incrementado en más de un 52% desde el año 1999, siendo la población actual de 9147 habitantes

⁴ Del análisis sobre la cesta de la compra extraído del estudio “impacto socio-económico del sector marítimo en Formentera” elaborado por la consultora “Advertia G.M” extraemos que vivir en Formentera resulta un 20% más caro que en la península y un 8% más caro que en Ibiza que sí dispone de conexiones directas con la península. En este análisis, desglosado por sectores, observamos que el incremento llega hasta el 36% cuando hablamos de alimentación.



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

respecta a la demanda de transporte por parte de los residentes, es totalmente inelástica. Es decir, los residentes tienen una necesidad absoluta de él independientemente del precio.

Si hablamos de las compañías de transporte que operan en la línea Ibiza-Formentera observamos que todas operan con un tipo de embarcación muy similar. Actualmente para transporte de pasajeros solo operan el "pool" formado por BALEARIA-TRASMAPI y MEDITERRÁNEA PITIUSA, naviera mucho mas pequeña, que se reparten el mercado de más de 1.100.000 pax anuales, pero en una proporción muy significativa **18% M.P y 82% Balearia-Trasmapi.**

El Consell Insular de Formentera ha denunciado la situación al **CNC** por haber comprobado que desde el año 2008 al 2009 los precios de las dos navieras se han incrementado a la vez y en la misma medida.

Por otra parte hay una gran dificultad para la entrada de nuevos operadores, debido a los altos costes de establecimiento y a la presión que ejercen los operadores actuales. Tanto es así, que el Gobierno tuvo que intervenir para facilitar la entrada de otro operador de mercancías, Formentera Cargo (tuvo problemas con el puesto de amarre).

En principio, debería existir una gran competencia que se reflejara significativamente en el precio, sin embargo se produce un juego de mercado que termina por igualar el precio entre todas ellas.

Estamos hablando de Competencia monopolística con características de oligopolio en el que existe una empresa líder dominante y el resto que toman las decisiones en función de ella para no ser expulsadas del mercado mediante variaciones agresivas de precio con ofertas en función de las estructuras de costes más débiles de los seguidores.

Para paliar los problemas de sobrecoste del transporte debidos a la doble insularidad de Formentera nos planteamos la siguiente pregunta; ¿por qué no introducir una declaración de Obligación de Servicio Público para la conexión de la isla de Formentera con la península⁵ con un máximo de precio? Esta es una pregunta que hemos planteado en diversas ocasiones al Gobierno central, que es el que tiene las competencias sobre las líneas que conectan nuestras islas con la península y que sigue sin respuesta, por lo que Formentera sigue, a día de hoy, siendo la única región de España no comunicada por vía terrestre que depende de un único medio de transporte para su conexión.

⁵ Señalado en el gráfico bajo el título "a possible direct line?"



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

Diapositiva 11:

“contratos de servicio público (reglamento 3577/92)”

Siguiendo con este caso particular, como ya he señalado, existe un volumen de tráfico significativo durante todo el año, aunque incrementado notablemente durante la temporada turística.

Por otro lado tenemos una situación aparente de competencia efectiva que en realidad es un monopolio “de facto”⁶. Con esto respondemos al punto señalado con el número 2 y llegamos al número 3; “cuando el enfoque “laissez faire, laissez passer” no funciona; ¿Qué sucede si no se produce ningún tipo de intervención y dejamos que el mercado se regule por sí mismo?

En este caso concreto, sucede que **dejan de prestarse servicios a horas determinadas**. Tanto es así, que la situación ha llegado a un punto en el que nuestro Gobierno ha tenido que introducir un Contrato Administrativo de Servicio en esa línea para que los residentes en la isla de Formentera puedan desplazarse en las horas que los operadores consideran no rentables como son la primera hora de la mañana (6:00) y la última hora de la tarde (21:30). Horario imprescindible para desplazamientos laborales, escolares y conexiones intermodales, sobre todo barco-avión, no olvidemos que la puerta al mundo de Formentera es el aeropuerto de Eivissa.

Para que se hagan idea de las consecuencias económicas les diré que el contrato de servicio en esta línea representa un coste diario para las arcas públicas de más de 1.500 €⁷. (unos 500.000 euros anuales)

El Gobierno de Baleares ha intentado rebajar estos costes, ajustando la oferta económica y ningún operador se ha presentado a la concesión. Ahí esta la prueba de las dificultades existentes a la hora de regular el transporte marítimo.

El siguiente paso será la aprobación de un decreto de OSP, pero ¿que sucede si ocurre lo mismo? ¿ y si ningún operador **concorre** al concurso? ¿si las exigencias económicas son desmesuradas?

⁶ Ver informe C84/04 emitido por el Tribunal de Defensa de la Competencia relativo al proceso de concentración Económica BALEARIA/UMAFISA y sus repercusiones en el transporte marítimo de Formentera.

⁷ Total anual de 500.000 euros aproximadamente.



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

Diapositiva 12:

“Short Sea Shipping y Autopistas del Mar; la dificultad de crear nuevas líneas marítimas”.

En esta imagen pueden observar 2 proyectos de líneas marítimas.

En el primero tenemos la línea Alicante-Mallorca-Civitavecchia (operada por la naviera Ustica Lines), se trata de una línea marítima de carga que conectaría una vez por semana el puerto de Alicante con el de Alcudia (Mallorca) y con destino final en Roma. Este enlace posibilitaría el transporte de mercancías a través de un buque de 144 metros de eslora con capacidad de transportar 115 trailers.

El viaje inaugural tuvo lugar el pasado día 11 de diciembre de 2009 sin embargo esta línea que debería haber empezado a funcionar a mediados del mes pasado sigue, por motivos que desconocemos⁸, sin ser operativa.

En el punto 2, tenemos otro proyecto no realizado, se trata de la línea Palma-Sète que hace años realizaba la empresa Balears Express conectando la isla con la ciudad francesa de Sète tres veces por semana.

Durante el pasado año tuvimos contacto con representantes de empresarios interesados en restaurar dicha conexión, sin embargo sus demandas de ayuda, bien a través de disminución de tasas portuarias o a través de subvenciones, no entraban en el margen de actuación de nuestras competencias.

El tema de las tasas portuarias en España queda regulado en la ley de Puertos (ley 48/2003 de 26 de noviembre de 2003), ley que a raíz del dictamen motivado de la Comisión Europea y dirigido al Reino de España está siendo modificada. El motivo expuesto es que dicho régimen de bonificaciones no se ajusta a lo dispuesto en el Reglamento del Consejo relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados Miembros y entre Estados Miembros y países terceros (reglamento 4055/86 del Consejo de 22 de diciembre de 1986).

Comprenderán nuestra preocupación ante las consecuencias que pueda tener sobre la economía y la movilidad de los ciudadanos de las islas la supresión de las bonificaciones en las tasas portuarias.

⁸ Solicitamos informació de la línea a un delegado comercial hace 2 meses, sin respuesta hasta la fecha.



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

Todo esto nos lleva a plantearnos nuevas cuestiones como verán en la siguiente diapositiva.

- Diapositiva 13:

Rutas marítimas internacionales. ¿Por qué "pasan de largo" en el caso de las islas?

1. "Medidas para promover Autopistas del Mar. ¿Son realmente efectivas?"

Mucho se podría discutir sobre este tema, aunque queda bien resumido en el documento llamado "integrando las islas de la U.E. en las Autopistas del mar" (*"integrating the EU islands in the motorways of the sea"*) que nos ha hecho llegar nuestro amigo, el Sr. Jean-Didier.

Como habrán leído, en este documento se señala el hecho que las islas casi no se han beneficiado de los instrumentos para la creación de autopistas del mar como la Prioridad número 21 de los proyectos del TEN-T o del Programa Marco Polo.

Coincidiendo, en gran medida, con las explicaciones en este documento señaladas quiero ilustrar con unos ejemplos prácticos la cuestión referente a si esta situación se debe a falta de interés de los operadores marítimos o interés de las islas y sus Gobiernos (ya sea de sus Autoridades Nacionales o Regionales);

Durante los últimos 2 años, nuestro Gobierno, y más concretamente, la Dirección General de Transporte Aéreo y Marítimo que yo dirijo, ha tenido una serie de contactos con operadores turísticos y navieras interesadas en la creación de nuevas líneas marítimas de largo recorrido y de ámbito internacional. Aunque hay que decir que estas negociaciones no han fructificado y por lo tanto no han llegado a producirse al más alto nivel, es significativo el hecho que en muchas de ellas los participantes desconocían las ayudas comunitarias a dichos proyectos (Marco-Polo, TEN-T). Incluso recuerdo perfectamente el caso de un directivo de una importante naviera que al entrar en mi despacho y ver en la pizarra un dibujo de las Autopistas del Mar preguntó que "qué era eso".

De aquí el título del segundo punto de punto de esta diapositiva:

2. "Buscando una competencia efectiva: ¿llega la información a los operadores/empresarios?"

Aunque el ejemplo explicado puede ser un caso anecdótico creo que debería darse más importancia a la difusión de la existencia de todos y cada uno de los instrumentos previstos en la política



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

Comunitaria que puedan ayudar a la creación o mejora de las conexiones marítimas con las islas.

¿por qué no fructificaron nuestras negociaciones para la creación de nuevas líneas marítimas? ¿Es posible que dispongamos de pocos recursos y nuestros mecanismos de intervención sean insuficientes?

En todo caso, después de ofrecer nuestra colaboración los motivos de la decisión final sólo los conocen los operadores, por tanto aquí sólo puedo especular; ¿decidieron finalmente que la línea no era rentable a largo plazo? ¿No encontraron las ayudas necesarias?

Es cierto que los programas existentes relativos a Autopistas del Mar pueden ser mejorados aumentando su dotación (caso de la Prioridad nº21 del TEN-T) o dirigiéndolos de forma más específica a las islas (caso del programa Marco Polo) pero estamos de acuerdo en que deberíamos pensar seriamente en la posibilidad de permitir que se apoyara la inclusión de una isla en una Autopista del Mar a través de Contratos de Servicio Público (reglamento 3577/92). Creo que esto podría proporcionarnos una herramienta específica y efectiva que permitiría crear nuevas líneas de una forma más rápida que los complicados procedimientos actuales.

Retomando ahora el tema de la información y los armadores. Todos conocemos los procedimientos y la obligación de publicar, cuando sea necesario, en el Diario Oficial de la Unión Europea el aviso de Contrato de Servicio Público (referido a la concesión de contratos en el ámbito de aplicación de la directiva del Consejo 92/50 de 18 de junio de 1992).

Esto es lo legalmente requerido, pero permítanme que introduzca algunas sugerencias a modo de preguntas:

- ¿es esto suficiente?

- ¿Creen ustedes que la mayoría de pequeños operadores que hacen rutas entre islas están al día de lo que se publica en el Diario Oficial de la Unión Europea?

- ¿Y si existiera un registro⁹ de operadores/armadores (quizás en la CRPM) que les hiciera llegar la información por

⁹ qué ha pasado con la idea del registro EUROS?

Durante los últimos años y desde el primer rechazo a la idea del registro EUROS en 1989, han sido varios las sugerencias de creación de un registro europeo de buques, por ejemplo en 1996 con la Comunicación de la Comisión "Hacia una nueva estrategia marítima" o en 2003 con el informe sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la transferencia de buques de carga y pasaje entre registros de la Comunidad. Finalmente todas ellas rechazadas o retiradas.



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

otras vías, podría esto incrementar la competencia en algunas líneas y, por lo tanto, mejorar las conexiones y los precios?

Diapositiva 13: "El futuro marco legal en las Islas Baleares"

De acuerdo con la normativa Estatal y Comunitaria de aplicación nuestro Gobierno ha redactado una ley para regular el transporte marítimo que esta siendo tramitada en el Parlamento de las Islas Baleares y que previsiblemente se aprobará en los próximos meses. "Ley del transporte marítimo de las Islas Baleares. Rasgos principales;"

1. Regula el transporte marítimo entre las islas (exclusivamente); Hay que especificar que se refiere al transporte marítimo **remunerado** entre puertos o puntos situados exclusivamente en el litoral de las Islas Baleares y siempre bajo el principio básico de libre prestación de estos servicios. En consecuencia el régimen general para todos ellos es de mera comunicación previa, para así poder conocer quienes realizan dichos transportes y, si es necesario, verificar el cumplimiento de los requisitos que deben cumplir para el ejercicio de esta actividad (de acuerdo con lo previsto en el artículo 1.1 del Reglamento 3577/92).

No obstante, también contempla una excepción a este régimen general, ya que prevé un régimen de autorización administrativa previa y reglada con la imposición de obligaciones de servicio público. El motivo es que, como se argumenta en la exposición de motivos del Reglamento de Cabotaje, la liberalización del cabotaje marítimo puede dar lugar a situaciones de insuficiencia de las comunicaciones de las islas con el continente o de las islas entre sí. Es por ello que este texto normativo permite que en aquellas líneas que se consideren esenciales para garantizar el transporte marítimo regular, cuando la oferta del mercado resulte insuficiente, las autoridades competentes puedan exigir el cumplimiento de determinadas obligaciones de servicio público o, incluso, la suscripción de un contrato de servicio público.

Existe, por razón de interés general, una necesidad de asegurar estas comunicaciones regulares esenciales y este hecho



Govern de les Illes Balears

Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori
Direcció General de Transport Aeri i Marítim

legítima la excepción que permite restringir la libertad de prestación.

Este es el fundamento jurídico del régimen diseñado en esta ley para los servicios que cubran necesidades básicas del transporte regular interior.

2. "Establece y define la autoridad legal para controlar, inspeccionar e imponer sanciones que el Gobierno regional necesita para poder actuar"
3. "Introduce reglas sobre derechos y deberes de los pasajeros siguiendo el modelo de derechos de los pasajeros del transporte aéreo (reglamento 261/2004)"
Siguiendo los criterios fijados por las autoridades comunitarias en la Comunicación de la Comisión al Parlamento y al Consejo sobre la ampliación de los derechos de los pasajeros en la Unión Europea (COM 005, 46)
4. "Protección del ecosistema marino"
Ya que es importante proteger este ecosistema, su fauna, flora y calidad de sus aguas y costas frente al alto riesgo de contaminación por hidrocarburos y sustancias peligrosas que supone el transporte marítimo. Más aún siendo el Mar Mediterráneo "área especial" según la OMI (Organización Marítima Internacional).

Bien, esto es todo, gracias por su atención.