

**Barcelona / Girona / toda España / all Spain**

Email: a.espada@espadagerlach.com

*Alejandro Espada Gerlach*  
Abogado

Email: g.serraclara@serraclara.eu

*Gonzalo Serraclara Catalá*  
Abogado

Email: jr.pomar@espadagerlach.com

*Joan Ramon Pomar Serra*  
Abogado

Email: b.padros@espadagerlach.com

*Blanca Padrós Amat*  
Abogada y Traductora Jurada

**ASUNTO:** NOTA DE PRENSA JURÍDICA SOBRE LA URBANIZACIÓN  
SANTA MARGARITA DE ROSES (GIRONA –Cataluña-España).

FECHA: 11/06/2008

**Bremen (Alemania)**

(Von Einem & Partner)

*Dr. Thomas Rinne*  
Rechtsanwalt y Abogado

**All Europe**

Eurojuris International  
Group of law Firms

**INFORME SOBRE LA URBANIZACIÓN MARÍTIMO-TERRESTRE.FLUVIAL DE LA  
URBANIZACIÓN DENOMINADA “SANTA MARGARIDA” , SITA EN EL MUNICIPIO  
TERRITORIAL DE ROSES, GIRONA, COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA,  
ESPAÑA:**

Ante las diferentes versiones existentes sobre el deslinde y legalización de la marina de Santa Margarita de Rosas emito el siguiente informe que, he intentado elaborar objetivamente, sobre la situación jurídica relativa a los terrenos marítimo-terrestres-fluviales de la Urbanización, con puerto deportivo y salida al mar, denominada “Santa Margarita”, situada en la Bahía de Roses.

**ANTECEDENTES POR ORDEN CRONOLÓGICO:**

Aproximadamente en 1969 Don Miguel Mateu Plá, Embajador de España, propietario de los actuales terrenos de Santa Margarita, decidió hacer una urbanización aprovechando el que sus parcelas tuvieran acceso a la zona húmeda o marismas que quedaban al margen izquierdo del río Grau, con el que comunicaban.

El río Grau no era navegable, porque en su desembocadura al mar se depositaban todo tipo de

residuos, bien del mismo río, bien del mar.

Si drenaba la salida al mar del río y canalizaba el margen izquierdo del mismo, lo haría navegable, permitiendo la salida de embarcaciones desde su urbanización creando así un puerto deportivo.

Antes de pedir tal concesión, al quedar sus “canales” al margen izquierdo (Este) del Río Grau, y no ser propiamente navegable, esos terrenos parece que podrían incluirse dentro de la calificación de “charcas”, “aguas estancadas”, “marismas” o “lagunas” que se nutrían del referido río.

La Ley de Aguas entonces aplicable de 13.06.1879 reconocía la propiedad privada de las mismas siempre que se encontraran en el interior de fincas particulares pudiendo inscribir tales “propiedades” en el Registro de la Propiedad.

(Aclaremos a los no españoles que, la inscripción en el Registro de la Propiedad de derechos reales no tiene efectos constitutivos (salvo excepciones), como en Alemania, sino efectos meramente declarativos y de protección frente a terceros, no siendo imperativo legal su inscripción, sino una posibilidad que se ofrece a los propietarios).

El problema nace incluso con la indefinición contenida en el art. 17 de dicha Ley de Aguas de 1879 al incluir los conceptos de “lagos”, “lagunas” y “charcos”, en el mismo grupo.

No obstante, desde la siguiente Ley de aguas de 1985 hasta la actual ya se definen y distinguen claramente entre “lagos”, “lagunas” y “charcas”, permitiendo solo a estas últimas (“charcas”) la calificación de privadas y, de dominio público a las otras dos.

Es decir, que, a partir de 1985, los “lagos” y “lagunas” pasaban a ser de dominio público, si bien se le concedía a sus propietarios anteriores un plazo de unos 75 años para poder usar las instalaciones que tuvieran construidas en las mismas. (Disposición Transitoria primera de la Ley de 2.08.1985 nº 29/85).

Asimismo, la disposición adicional 1ª de la misma Ley, dice expresamente que los “lagos”, “lagunas” y “charcos” sobre los que existan inscripciones en el Registro de la Propiedad conservarán el carácter dominical señalado en esta Ley de 1985.

Pero, volvamos a 1968, en que, “lagos”, “lagunas” y “charcos”, podían ser objeto de propiedad privada:

En 1968 Sr. Mateu tiene un proyecto inicial que abarcaba incluso la canalización de sus “aguas dulces” además de proyectar el drenaje y construcción de una bocana que permitiera la salida al mar; es decir, un puerto deportivo en toda regla.

El problema con el que se encontró era, que si lo presentaba como tal puerto deportivo, ello implicaría la intervención estatal inmediata y su sometimiento a la Legislación de Puertos deportivos (Ley de 26.04.1969), lo que implicaría de entrada perder el carácter privado de tales canales.

Por ello, desiste del proyecto inicial y presenta otro en 1969 donde solo pide una concesión parcial que únicamente le permita el drenaje y construcción de la desembocadura o bocana del río Grau con el mar, especificando que solo pide, de momento, una licencia provisional, sin perjuicio de pedir el resto para el puerto deportivo conforme se fuera construyendo; momento en que la licencia inicial se anularía e incluiría la concesión de la bocana en la definitiva del puerto deportivo.

## **LA CONCESIÓN INICIAL Y LA CALIFICACIÓN CONSECUENTE DE LAS AGUAS INTERIORES:**

En tal sentido, el 04.12.1971 el Sr. Mateu obtiene una “autorización para el acondicionamiento de la salida al mar de red de canales de la Urbanización de Santa Margarita” en terrenos de dominio público y particulares en un tramo de costa de la Bahía de Rosas.

Esta concesión se otorga bajo una condición muy clara: “las aguas interiores (sus canales “charcas”, “lagunas”, o como quieran llamarles) al quedar comunicadas con el mar por medio de las obras de apertura y drenaje de las aguas **pasarían a ser de dominio público y su uso se regularía CUANDO SE OTORGARA LA CONCESIÓN DEL PUERTO DEPORTIVO.**”

Si durante el tiempo de la concesión de la gestión de la bocana se cerrara la comunicación con el mar, esas “aguas interiores” recobrarían la condición de aguas privadas, pero, mientras no se cerraran, mantendrían la condición de zona marítimo- terrestre y, por lo tanto de dominio público.

Es decir, que la declaración de los canales como de dominio público ya se hace en aquél mismo momento, aunque no se llega a hacer la delimitación y deslinde de tal terreno público, a la espera de que se construyan los canales y acabe siendo un puerto deportivo; pues, en definitiva, la Ley de Costas de aquél entonces habría permitido, tras el deslinde, seguir utilizando al mismo dueño inscrito en el Registro de la Propiedad, como concesión administrativa gratuita, dicho terreno público.

Es decir, que al Estado, le era indiferente deslindar o no, dado que, en definitiva habría permitido al propietario inscrito seguir utilizando esos terrenos públicos. (Disposiciones transitorias 1ª a 3ª de la Ley de 26.04.1969 sobre costas marítimas.).

### **¿Qué pasó tras la licencia inicial parcial de apertura de la bocana?**

Pues, como la concesión lo era por 50 años (la licencia terminaría en el 2021) no se pidió nunca las siguientes autorizaciones para convertirlo en Puerto Deportivo.

### **¿Por qué no se pidió nunca la licencia de un puerto deportivo?**

No lo sabemos, pero, de haberse solicitado, ello habría obligado a que el Estado efectuara el deslinde delimitando las zonas de dominio público de las privadas, cosa que podría haber hecho, tanto desde la óptica y al amparo de la Ley de Aguas de 1985 como desde la óptica y al amparo de la Ley de Costas.

Es decir, que, en ambos casos, tantos si se trataba de aguas dulces como saladas por contacto con el mar, habrían tenido, en ambos casos, la calificación de aguas de dominio público (hidráulico o marítimo) que, en ambos casos, habrían requerido una concesión administrativa para su explotación y una Junta de Usuarios, de forma similar a la legislación actual en materia de marinas deportivas.

Es decir que los canales tanto podían haber formado parte del dominio público por ser aguas “dulces” como “aguas saladas”.

### **¿Cuál es la actual calificación jurídica de dichos canales?: ¿son aguas privadas o son aguas públicas (hidráulicas o marítimas “dulces o saladas”), pues, según su carácter les serían de aplicación la Ley de Aguas o la Ley de Costas, Puertos y Marinas interiores?**

En realidad parece una polémica un poco inútil si lo que se pretende es mantener una Urbanización en buen estado, pues, en cualquier caso, parece lógico que el interés y objetivo común de todos los propietarios de los terrenos de la Urbanización de Santa Margarita son los mismos: esto es, que se mantenga, conserve en buen estado y aumente su valor inmobiliario, sin que sean contrarios a contribuir a ello proporcionalmente entre todos.

Si la legislación de aguas actual reconoce únicamente la propiedad privada de las “charcas” y no de las lagunas, cabe hacerse la reflexión de ¿si actualmente “los canales de Santa Margarita son o no charcas”?. Parece que una afirmación en tal sentido, hoy por hoy , no se sostiene ...

Menos aún si atentemos a la teoría de los actos propios, pues, no es menos cierto que si bien el Sr. Mateu obtuvo la concesión para abrir la bocana y la aceptó, también era consciente que si la recibía y aceptaba lo era bajo la condición de que los canales fueran considerados como de dominio público marítimo terrestre A PARTIR DE ESE MISMO MOMENTO.

No me consta que el Sr. Mateu impugnara nunca tal concesión; antes al contrario, la aceptó y practicó la bocana.

### **Así pues, ¿cual es la situación ante la que se encuentra el actual propietario de amarres?:**

El Estado español considera que se trata de zona marítimo-terrestre porque, con la abertura de la bocana el mar entra en el río Grau y lo inunda hasta la altura de la carretera de Rosas al igual que inunda los canales que quedan a su margen izquierdo. Se trata pues, de terrenos cedidos al mar, convirtiéndolos en navegables y haciéndolo coincidir con el concepto de “marina interior”.

Tal hecho se recoge en el acta de deslinde como un hecho probado.

A partir de ahí la Ley de Costas, la Administración Central, única competente para marcar el terreno marítimo terrestre, EN MAYO DEL 2008 practica un deslinde por todo el terreno calificado como suelo urbano y puerto deportivo, trazando una línea por todo el litoral de los canales interiores de máximo de 6 metros, (por tratarse de hecho de un puerto deportivo en que solo se limita a dicha distancia, conforme a la Ley de Puertos de Cataluña en su art. 95) que lo llama como “Zona o franja de servicio náutico”.

Este requisito de apeo o amojonamiento por el que se refleja la delimitación de la zona marítimo terrestre, en realidad no es más que un tecnicismo legal, necesario para la ADSCRIPCIÓN definitiva (adjudicación) de dicho puerto deportivo o marina interior a la GENERALITAT DE CATALUÑA, pues de lo contrario, no se considera aprobada tal adscripción; o, dicho de otro modo, es como si la Generalitat no obtuviera la competencia jurisdiccional legalmente necesaria para poder gestionar directamente los puertos deportivos y marinas interiores, al ser ello una competencia estatal que se delega, a su vez, en la Comunidad Autónoma conforme prevé su Estatuto de Autonomía.

Por otro lado, la Ley de Costas de 1988 dice claramente que las construcciones existentes en dicha zona realizadas al amparo de licencias de obras conformes a la Ley, se respetarán durante un plazo de 30 años, prorrogable por otros 30 más, si se solicita su prórroga durante los 6 meses anteriores a su caducidad inicial. Es decir, que deberán pedir la prórroga para que se les conceda por 30 años más, a partir del 28.01.2018 hasta el 27.07.2018.

Pero, en realidad, tras la lectura detallada de la Ley de Puertos de Cataluña y el Reglamento de Marinas interiores, resulta que se va igualmente a reconocer la preferencia del uso de los amarres a los propietarios de las parcelas con las que se confrontan.

Sin embargo es aquí donde, todo propietario de amarre deberá tener cuidado y vigilar si la Ley se aplica correctamente. Luego analizaremos este punto detalladamente.

### **¿CUÁLES SON PUES LOS TRÁMITES LEGALES PENDIENTES?**

En síntesis:

Se acaba de terminar el deslinde provisional de la zona marítimo terrestre.

Una vez se haya aprobado el deslinde definitivamente, se procederá a su inscripción en el Registro de la Propiedad.

Cumplido el requisito de la aprobación definitiva del deslinde se producirá la adscripción de toda la marina de Santa Margarita a la Generalitat de Cataluña.

Siendo competencia de la Generalitat y tratándose de una marina preexistente la pregunta que se plantea es si ¿será la Generalitat misma o un particular quien realice el proceso de legalización de la marina?.

Hoy por hoy, la iniciativa parte de la Generalitat.

### ¿QUÉ ASPECTOS ABARCA EL PROCESO DE LEGALIZACIÓN DE SANTA MARGARITA Y QUE DEBE APROBAR LA GENERALITAT?

(a) Un detallado estudio de la situación actual en la que se encuentra la marina de Santa Margarita, con reflejo de sus aspectos a conservar, variar, mejorar y suprimir conforme al

(b) anteproyecto o proyecto básico sobre el concepto de la actual y futura marina:

(¿Es decir, ¿cómo se piensa diseñar para el futuro?. Lógicamente, manteniendo en lo posible las situaciones preexistentes, pues de lo contrario se producirían graves perjuicios a quienes las disfrutaban).

Ello implicará una clara delimitación de:

1. del perímetro de la marina, diques de abrigo, bocana, canal de entrada;
2. los canales interiores con reclaves o entrantes de parcela
3. de la franja de servicio náutico adyacente a los canales
4. de las dársenas deportivas
5. de las superficies de tierra necesarias para instalaciones y servicios
6. del tipo de amarres
  - a. Uso privativo, vinculados o no a una parcela;
  - b. Uso público tarifado

(c) un estudio-económico financiero

(d) la propuesta de explotación, tarifas y fianzas a preconstituir sobre el importe del presupuesto de obras e instalaciones.

(e) Régimen jurídico de la comunidad de usuarios. Registro de Usuarios

(f) Uso turístico de los canales

(g) Reglamento de Explotación de la marina interior

(h) Relación documental señalando los terrenos que, no siendo de dominio público, se necesiten expropiar para ejecutar el proyecto.

(i) Estudio de impactos medioambientales y de dinámica del litoral y calidad de las aguas.

(j) Instrumentos de Planeamiento Urbanístico que desarrolle el PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL en ese ámbito marítimo terrestre

(k) Inscripción en el Registro de la Propiedad de:

- a. De las concesión y subconcesiones resultantes;
- b. Reglamento de explotación
- c. Régimen jurídico de la Comunidad de Usuarios,
- d. con indicación de los elementos en que se divide,
- e. las zonas de instalaciones y edificaciones,
- f. los puntos de amarre;

- g. la transmisión de los derechos de amarre,
- h. distinguiendo los amarres destinados a cesión de uso permanente de los que se reservan al tránsito
- i. coeficientes correspondientes a cada unidad de gasto, según los criterios establecidos en el Reglamento.
- j. Régimen de las transferencias de los derechos de uso de las diferentes unidades de reparto.

El año pasado, antes de que se iniciara incluso el deslinde por parte del Gobierno Central (Costas), la Generalitat encargó a una empresa especializada la confección del estudio inicial y de recogida de la base de datos del Registro de Usuarios de Santa Margarita.

Para conocer el estado actual del proceso en que se encuentra la legalización, habría que pedir un informe detallado a la misma Generalitat, Dirección General de Puertos, acreditando interés legítimo (Ser, por ejemplo, usuario de la marina por ser propietario de un terreno colindante o incluso propietario en el Registro de la Propiedad de un amarre, etc.)

### **¿DÓNDE TIENE QUE TENER CUIDADO EL TITULAR DEL DERECHO DE USO DE UN AMARRE?. (¿DÓNDE ESTA LA PROBABLE SITUACIÓN CRÍTICA?)**

Se puede sintetizar intentando contestar a las siguientes preguntas:

- (1) ¿El actual propietario de una finca lindante con un amarre va a perder el derecho de uso – como lo hacía hasta ahora- de la franja de seis metros de servicios náuticos que afecte a su finca?.**

La contestación es que NO, PORQUE ASÍ LO DISPONE LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA DEL REGLAMENTO DE MARINAS INTERIORES DE CATALUÑA. DECRETO 17/2005 de 08.02.

- (2) ¿El actual usuario de un amarre, que, en principio, pagó por él o lo heredó, o se lo regalaron, o simplemente lo ocupó, va o no a conservar su derecho?**

Esta pregunta es más difícil de contestar y es donde los actuales pseudopropietarios de amarres deberán tener especial cuidado.

Hemos dicho que en el proyecto de explotación de la marina se regulará:

- el tipo de amarres que habrá;
- el tipo de servicios que se ofrecerá;
- el tipo de instalaciones que existirán;
- el régimen de transmisión de los anteriores conceptos;
- así como el concepto de usuario y de entre ellos quién ostentará el derecho político de voto;
- el régimen de funcionamiento de la comunidad de usuarios;
- la determinación de los conceptos “unidades de reparto” de los derechos de uso,
- la determinación de los conceptos “unidades de reparto” de los gastos conforme a los derechos de uso;
- la determinación del coeficiente de participación en los gastos;
- la determinación del coeficiente de participación en el derecho de voto o derechos políticos;

Tengamos en cuenta que actualmente nos encontramos, por ejemplo meramente enunciativo no limitativo, con los siguientes tipos de usuarios:

- Usan un amarre confrontado a una parcela para construir una vivienda unifamiliar o pareada, por haber comprado o heredado tal derecho, en contrato privado, pero no son dueños de la parcela colindante con el amarre.
- Usan un amarre confrontado a una parcela para construir viviendas plurifamiliares (apartamentos), por haber comprado o heredado tal derecho, en contrato privado, pero no son dueños de piso alguno en la comunidad de propietarios del edificio.
- Usan un amarre confrontado a una parcela para construir una vivienda unifamiliar y su título de propiedad sobre la parcela está inscrito en el Registro de la Propiedad, diciendo que linda con un amarre o no.
- Usan un amarre confrontado a una parcela para construir una vivienda plurifamiliares (apartamentos) y aún siendo dueño de un apartamento, no consta que el edificio linde con el amarre en el Registro de la Propiedad.
- Tiene una participación indivisa de un terreno destinado a puerto privado que concreta en un amarre determinado, constando o no inscrito en el Registro de la propiedad o en las escrituras.
- Participación indivisa sobre un terreno que no consta en el Registro de la Propiedad que sea un amarre pero que realmente sea uno.
- Etc.

Todos estos propietarios o usuarios o pretendientes a usuarios legítimos deberían tener acceso a que su derecho conste claramente determinado en el proyecto futuro y que, al final conste inscrito en el Registro de la Propiedad.

Problemas de confrontación de intereses entre las presunciones legales de conceder preferente derecho de uso a los propietarios registrales de las parcelas colindantes a los amarres frente a propietarios, cuyo título posesorio sea privado, o no exista por haber sido verbal, o simplemente por haberse extraviado, son situaciones todas ellas que interesa se documenten y protejan de la forma más efectiva posible.

No existe tampoco un concepto legal de usuario de amarre o derecho de uso de un servicio o instalación de la marina de Santa Margarita, es decir, en función del título posesorio, como por ejemplo, de arrendamiento, subarrendamiento, precario, concesión, autorización, cesión, usufructo, etc., por lo que no queda tampoco claro quien tiene los derechos políticos finales.

En cualquier caso, las transmisiones que se sucedan de los amarres sobre dudosos derechos de uso futuro, aconsejan la máxima prudencia. Máxime, cuando además, por imperativo legal se suspenden todas las licencias de obras sobre terrenos colindantes al dominio público en tanto no se haya aprobado el deslinde definitivo por Costas.

Actualmente, el municipio de Rosas, en contra de la Ley de Costas, ha decidido no suspender los permisos de obras, con los perjuicios que, siempre de forma inmediata puede implicar para los particulares, aunque bien pueda tratarse de un funcionamiento anormal de la Administración susceptible de responder por ello.

## CONCLUSIÓN:

Si el interés de los propietarios es conseguir una urbanización moderna y que conserve su valor inmobiliario, es lógico y aconsejable que se ayude a conseguir una pronta legalización de toda la marina.

No obstante, es en todo este proceso de elaboración del proyecto de legalización y, en la legalización misma, en la que al “USUARIO (antes propietario)” debe intervenir activamente, haciendo un seguimiento determinado para evaluar cómo quedará finalmente su derecho de uso del amarre, instalación o servicio del que disfrutaban y cuáles van a ser las cargas y obligaciones económicas que le va a implicar en el futuro.

Para cualquier ampliación, no dude en contactar conmigo.  
Atentamente



**Alejandro Espada Gerlach**  
**Abogado**

Avinguda Diagonal 361, 3º 1ª, 08037 Barcelona (España)  
Tel.: +34.93.301.27.41 - Fax: +34.93.301.28.08

**Con despacho también en FORTIÀ (FIGUERES - GIRONA), previa hora concertada.**

Email: [a.espada@espadagerlach.com](mailto:a.espada@espadagerlach.com)

WEB: [www.espadagerlach.com](http://www.espadagerlach.com)

Miembro de Eurojuris España y Eurojuris International  
Red Nacional y Europea de Abogados