

ANDRE HORI:

EXCMA. SRA.:

Honako hau jakinarazten dizut: Eusko Jaurlaritzak, 2017ko ekainaren 13an egindako bilkuran, **Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsas garraioaren LEGE PROIEKTUA** onartu du.

Tengo el honor de comunicar a V.E. que el Gobierno Vasco, en Sesión celebrada el día 13 de junio de 2017, ha procedido a la aprobación del **PROYECTO DE LEY de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.**

Hori ziurtatu egiten dut eta, Jaurlaritzak erabakitakoa betez, horren berri ematen dizut, Jaurlaritzari buruzko ekainaren 30eko 7/1981 Legean exijitutakoaren.

Lo que certifico y, en cumplimiento de lo acordado por el Gobierno, traslado a V.E., de conformidad con lo exigido por la Ley 7/1981, de 30 de junio, de Gobierno.

Vitoria-Gasteiz, 2017ko ekainaren 22a.

Vitoria-Gasteiz, a 22 de junio de 2017.

Josu Iñaki Erkoreka Gevasio

SECRETARIO DEL GOBIERNO  
JAURLARITZAKO IDAZKARIA

**EXCMA. SRA. PRESIDENTA DEL PARLAMENTO VASCO/  
EUSKO LEGEBILTZARREKO LEHENDAKARIA**

## Información de envíos

---

Información de los envíos realizados y de los apuntes realizados en los libros de registro correspondientes.

### **i** Mensaje enviado del departamento a SGRP

**Reg. salida**    **Remitente:** GOBERNANZA PÚBLICA Y AUTOGOBIERNO  
**Num:** 201700000238449    **Fecha:** 23/06/2017

**Reg. entrada**    **Destinatario:** Dirección de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento  
**Num:** 201700000503364    **Fecha:** 23/06/2017

### **i** Mensaje enviado de SGRP al Parlamento

**Reg. salida**    **Remitente:** Dirección de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento  
**Num:** 201700000238480    **Fecha:** 23/06/2017

**Reg. entrada**    **Destinatario:** Parlamento Vasco  
**Num:**    **Fecha:**

### **Documentos Adjuntos con apunte en el Libro de registro**

<b>Nombre</b>	<b>Salida</b>	<b>Entrada</b>
<a href="#">pl_puertos_documento_de_envío_al_parlamento_junio_2017.pdf</a>	23/06/2017	23/06/2017 5141

Cerrar

**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN  
ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE PROIEKTUA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y  
TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

**HONEKIN BATERA AURKEZTEN DIREN AGIRIAK**

**DOCUMENTOS QUE SE ACOMPAÑAN**

I.	BIDALKETA-IDAZKIA	OFICIO DE REMISIÓN
II.	LEGE PROIEKTUAREN TESTUA GAZTELANIAZ	TEXTO DEL PROYECTO DE LEY EN CASTELLANO
III.	LEGE PROIEKTUAREN TESTUA EUSKARAZ	TEXTO DEL PROYECTO DE LEY EN EUSKERA
IV.	TXOSTENA, 2015EKO AZAROAREN 3AN ONARTUTAKO EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS-GARRAIOAREN LEGE-PROIEKTUAREN TESTUA GOBERNU KONTSEILUAK BERRIRO HARTZEAK DUEN BIDERAGARRITASUN JURIDIKOARI BURUZKOA	INFORME RESPECTO A LA VIABILIDAD JURÍDICA DE QUE SE VUELVA A RETOMAR POR EL CONSEJO DE GOBIERNO EL TEXTO DEL PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO APROBADO EL 3 DE NOVIEMBRE DE 2015.
V.	AZALPEN MEMORIAK	MEMORIAS EXPLICATIVAS
VI.	MEMORIA EKONOMIKOA	MEMORIA ECONÓMICA
VII.	AHOLKULARITZA JURIDIKOAREN TXOSTENA	INFORME DE ASESORÍA JURÍDICA
VIII.	HERRITARRAK HARTZEKO ETA ADMINISTRAZIOA BERRITZEKO ETA HOBETZEKO ZUZENDARITZAREN TXOSTENA.	INFORME DE LA DIRECCIÓN DE ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA E INNOVACIÓN Y MEJORA DE LA ADMINISTRACIÓN
IX.	FUNTZIO PUBLIKOAREN TXOSTENA	INFORME DE FUNCIÓN PÚBLICA
X.	KONTRATAZIO ADMINISTRATIBOKO AHOLKU BATZORDEAREN TXOSTENA	INFORME DE LA JUNTA ASESORA DE LA CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA
XI.	ONDARE ETA KONTRATAZIOKO ZUZENDARITZAREN TXOSTENA	INFORME DE LA DIRECCIÓN DE PATRIMONIO Y CONTRATACIÓN
XII.	ZERGA ADMINISTRAZIOKO ZUZENDARITZAREN TXOSTENA	INFORME DE LA DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA
XIII.	GENEROAREN ARABERAKO ERAGINAREN TXOSTENA	INFORME DEL IMPACTO EN FUNCIÓN DEL GÉNERO
XIV.	EMAKUNDEAREN TXOSTENA	INFORME DE EMAKUNDE-INSTITUTO VASCO DE LA MUJER
XV.	HERRI ADMINISTRAZIOETAN HIZKUNTZA NORMALITZATZEKO ZUZENDARITZAREN TXOSTENA	INFORME DE LA DIRECCIÓN DE NORMALIZACIÓN LINGÜÍSTICA DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
XVI.	EUSKADIKO PORTU ETA TSAS GAJETAKO KONTSULTA-BATZORDEAREN BILERA-AKTA (2014-9-18)	ACTA DE LA REUNIÓN DEL ÓRGANO CONSULTIVO DE PUERTOS Y ASUNTOS MARÍTIMOS (18-9-2014)

XVII.	EUROPAKO BATZORDEKO MUGIKORTASUN ETA GARRAIOAREN ZUZENDARIZA NAGUSIAREN IDATZIA	ESCRITO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES DE LA UE
XVIII.	EUSKADIKO EKONOMIA ETA GIZARTE ARAZOETARAKO BATZORDEAREN IRIZPENA	INFORME DEL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL VASCO
XIX.	EKONOMIA- ETA ARAU-KONTROLAREN TXOSTENA	INFORME DE CONTROL ECONÓMICO-NORMATIVO
XX.	EUSKADIKO AHOLKU BATZORDE JURIDIKOKO IRIZPENA	DICTAMEN DE LA COMISIÓN JURÍDICA ASESORA DE EUSKADI
XXI.	PROZEDURA HASTEKO AGINDUA	ORDEN DE INICIO DEL PROCEDIMIENTO
XXII.	PROIEKTUA AURRETIK ONARTZEKO AGINDUA	ORDEN DE APROBACIÓN PREVIA DEL PROYECTO

I

## **OFICIO DE REMISIÓN / BIDALKETA-IDAZKIA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA-ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE PROIEKTUA.**

ANDRE HORI:

EXCMA. SRA.:

Honako hau jakinarazten dizut: Eusko Jaurlaritzak, 2017ko ekainaren 13an egindako bilkuran, **Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsas garraioaren LEGE PROIEKTUA** onartu du.

Tengo el honor de comunicar a V.E. que el Gobierno Vasco, en Sesión celebrada el día 13 de junio de 2017, ha procedido a la aprobación del **PROYECTO DE LEY de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.**

Hori ziurtatu egiten dut eta, Jaurlaritzak erabakitakoa betez, horren berri ematen dizut, Jaurlaritzari buruzko ekainaren 30eko 7/1981 Legean exijitutakoaren.

Lo que certifico y, en cumplimiento de lo acordado por el Gobierno, traslado a V.E., de conformidad con lo exigido por la Ley 7/1981, de 30 de junio, de Gobierno.

Vitoria-Gasteiz, 2017ko ekainaren 22a.

Vitoria-Gasteiz, a 22 de junio de 2017.


Josu Iñaki Erkoreka Gevasio

SECRETARIO DEL GOBIERNO  
JAURLARITZAKO IDAZKARIA

**EXCMA. SRA. PRESIDENTA DEL PARLAMENTO VASCO/  
EUSKO LEGEBILTZARREKO LEHENDAKARIA**

## Consulta de Documento

---

<b>Archivo del documento</b>	<a href="#">pl_puertos documento de envío al parlamento junio 2017.pdf</a>
<b>Descripción</b>	PROYECTO DE LEY DE PUERTOS
<b>Creador</b>	Cortés Larramendi, Carmen
<b>Cargo firmante</b>	Erkoreka Gervasio, Josu Iñaki
<b>Fecha modificación</b>	23/06/2017
 <b>Firmado digitalmente por</b>	JOSU IÑAKI ERKOREKA GERVASIO

Cerrar

II

**TEXTO DEL PROYECTO DE LEY EN CASTELLANO /  
LEGE PROIEKTUAREN TESTUA GAZTELANIAZ.**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA-ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE PROIEKTUA.**





## PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La vinculación histórica, económica y social de Euskadi con el mar y la actividad portuaria es innegable, y, de cara al futuro, es evidente que buena parte de nuestro devenir económico, social y político guarda una estrecha relación con actividades que tienen en los puertos unas infraestructuras necesarias para su desarrollo, como son las actividades comerciales, industriales, pesqueras, las actividades de ocio referidas a deportes y actividades náuticas y, asociado con estas últimas, el turismo.

La larga y consolidada tradición portuaria de Euskadi ha tenido un gran impacto económico y social en el desarrollo de nuestras localidades costeras, favorecido por el impulso de los sectores pesquero, comercial e industrial.

Unido a ello, el crecimiento de la práctica náutico-recreativa en Euskadi y el desarrollo turístico de la costa vasca han propiciado la construcción y/o reordenación de puertos e instalaciones portuarias de carácter deportivo o recreativo, vinculados al turismo de ocio y de calidad, que además tienen un impacto sobre el territorio y sobre el propio modelo económico de los municipios en los que se emplazan, y que ha de ser tenido en cuenta a efectos de una regulación del régimen portuario coherente y global.

El artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía del País Vasco atribuye a la Comunidad Autónoma del País Vasco competencia exclusiva en materia de puertos siempre que no estén clasificados como de interés general. Para posibilitar la ejecución de las normas atributivas de competencias constituidas por el Estatuto de Autonomía, se realizaron los traspasos de bienes y servicios en materia de puertos del Estado a la Comunidad Autónoma mediante Real Decreto 2380/1982, de 14 de mayo.

Por otra parte, este mismo artículo 10.32 atribuye a la Comunidad Autónoma del País Vasco competencia exclusiva en materia de transporte marítimo, habiéndose producido el traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de transporte marítimo en virtud del Real Decreto 900/2011, de 24 de junio.

Así las cosas, y disponiendo la Comunidad Autónoma del País Vasco de facultades legislativas plenas y de ejecución respecto a los puertos de su competencia, hasta la fecha el Parlamento Vasco no ha intervenido para abordar la materia de forma integral a través de una Ley de puertos propia, estando regulada la materia de forma fragmentaria y dispersa.

La situación descrita, por tanto, justifica que la regulación de los puertos de titularidad vasca sea una necesidad inaplazable. Por otra parte, atendiendo a la conexión existente entre la materia de transporte marítimo y los puertos desde los cuales se efectúa, con carácter general, dicho transporte, se ha considerado conveniente recoger en el mismo texto legal la regulación relativa a esta materia, con el fin de que el

conjunto de los puertos y de las instalaciones de nuestro litoral constituyan un sistema que cubre las necesidades del transporte marítimo en su vertiente comercial, pesquera y recreativa.

La Ley se estructura en seis Capítulos, tres Disposiciones Adicionales, seis Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y dos Finales.

El Capítulo I define los conceptos básicos y el ámbito de competencia objetiva que sirven para delimitar con claridad las competencias autonómicas. Recoge además los principios de actuación que van a guiar la gestión portuaria, entre los que merecen destacarse los de sostenibilidad, gestión integrada e intermodalidad. Asimismo, teniendo en cuenta el carácter urbano de muchos de los puertos de nuestra Comunidad Autónoma, la ley parte de la necesaria convivencia pacífica entre la actividad portuaria y la actividad cotidiana de los municipios y ciudades en las que se ubican los puertos.

El Capítulo II aborda tanto la ordenación urbanística del espacio portuario como la construcción de los puertos de titularidad vasca. El modelo vasco de ordenación portuaria se hace pivotar sobre dos instrumentos básicos: los Planes Especiales de Ordenación Portuaria y la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

En este ámbito, el texto es respetuoso con la legislación autonómica vigente en materia de ordenación del territorio y urbanismo, manteniéndose el modelo general consagrado por la misma. En este sentido, el Plan Especial de ordenación portuaria, concebido como plan urbanístico e instrumento de ordenación portuaria, regulará el uso urbanístico del recinto portuario incluyendo las previsiones y medidas necesarias que garanticen el funcionamiento eficaz de los puertos, la eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo futuro, su conexión con las infraestructuras de comunicación terrestre, así como la adecuada cobertura de la demanda de servicios portuarios y medioambientales.

Por su parte, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios se configura como un instrumento con fines delimitadores y organizativos, no urbanísticos. Su objeto es delimitar la zona de servicio y definir y ordenar geográficamente los usos portuarios previstos para cada una de las zonas del puerto. Es, por tanto, un instrumento de ordenación portuaria concebido con la finalidad de optimizar la gestión económica y la distribución racional de las superficies portuarias desde la óptica de la gestión económica y de explotación del puerto.

Se incluyen además en este mismo Capítulo dos secciones dedicadas a la construcción y modificación de los puertos de titularidad vasca y a la conservación del dominio público portuario.

El Capítulo III de la Ley crea un ente público de derecho privado como instrumento central para llevar a cabo la política de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos. KAIK se crea con naturaleza jurídica de ente público sometido al Derecho privado, con personalidad jurídica propia y adscrito al departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos.

Frente a la actual dispersión en las formas de gestionar las infraestructuras portuarias, la ley opta por aglutinar la gestión de todas las infraestructuras portuarias de Euskadi

en un nuevo modelo que aúna el sometimiento al derecho público en todas aquellas actuaciones que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, con el sometimiento a las reglas y principios del derecho privado en el desarrollo de su actividad y en su relación con terceras personas para el resto de su actividad.

La competencia del nuevo ente se extiende a todas las infraestructuras portuarias actuales o que en el futuro se puedan construir que sean competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco. En consecuencia, la actuación del ente se puede hacer extensiva en el futuro a las otras infraestructuras que sean asumidas por el Gobierno Vasco en cumplimiento del marco constitucional y estatutario actualmente vigente.

Con la creación de “KAIÁK” se trata en definitiva de avanzar hacia una gestión integral de todos los puertos de Euskadi, pesqueros, comerciales y deportivos, garantizando siempre y a todas las personas usuarias unos servicios especializados y bajo unos mismos estándares de calidad y todo ello con la garantía, la transparencia y el rigor en el control que solo la Administración Pública puede garantizar.

El Capítulo IV, relativo al Régimen jurídico de los puertos, regula en primer lugar los Servicios portuarios. El impacto social y económico que se reconoce a los puertos y que afecta no sólo a las localidades costeras sino a la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma, exige garantizar unos adecuados servicios portuarios, que tengan en cuenta las necesidades derivadas de la utilización multifuncional de las instalaciones portuarias.

La regulación de los servicios portuarios, prevé que serán prestados por la Administración portuaria, directamente o mediante cualquier mecanismo de gestión indirecta legalmente previsto, excluyéndose de la prestación mediante gestión indirecta cuando conlleven el ejercicio de autoridad o cuando, por otras circunstancias, se considere conveniente la gestión directa.

Asociada a esta regulación de los servicios portuarios, la ley procede a una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de las mismas y procediendo a modificar (disposición final primera) para ello la regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.

La sección segunda de este capítulo regula la gestión del dominio público portuario y para ello, acude a instituciones ya clásicas que posibilitan su utilización por los particulares, la autorización y concesión, según las características del uso que se pretenda.

El Capítulo V, en el aspecto relativo al transporte marítimo, regula en un único artículo la creación de un registro de empresas operadoras de transporte marítimo.

El Capítulo VI se destina a regular la actividad de policía y el régimen sancionador, abordando la regulación de un régimen sancionador para el sector basado en los principios de legalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y proporcionalidad.

En cuanto al régimen de infracciones y sanciones, se tipifican las acciones u omisiones que tendrán la consideración de infracción a los efectos de la Ley, calificándolas como leves, graves y muy graves, y se establecen los órganos competentes para el ejercicio de la potestad sancionadora. El texto legal incluye un exhaustivo catálogo de infracciones y sus correspondientes sanciones que debe constituir un mecanismo disuasorio de conductas que pudieran perjudicar la conservación del demanio portuario o afectar negativamente al desarrollo de las actividades que se ejecutan en el ámbito de los puertos, incluyendo la previsión de medidas cautelares y multas coercitivas.

Por último, la Parte Final de la Ley incluye tres Disposiciones Adicionales, seis Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y dos Finales.

## **CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES**

### **Artículo 1.- Objeto de la Ley.**

Es objeto de la presente Ley:

- 1.- Establecer el régimen jurídico aplicable a los puertos e instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 2.- Establecer los regímenes de planificación, ordenación, explotación, construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos, así como de prestación de los servicios portuarios y el acceso y uso de los mismos.
- 3.- Regular la gestión del dominio público portuario competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, estableciendo su régimen de uso.
4. Establecer la estructura y funcionamiento de la Administración Portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco y crear el ente público de derecho privado KAIK responsable de la gestión de los puertos de Euskadi y parte integrante de la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 5.- Regular el régimen económico-financiero derivado de la utilización del dominio público portuario y de la prestación de servicios portuarios.
- 6.- Regular la actividad de transporte marítimo de pasaje, de mercancías y mixto de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 7.- Establecer el régimen sancionador en el dominio público portuario autonómico, así como las potestades de inspección y control correspondientes a la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

### **Artículo 2.- Ámbito objetivo de aplicación.**

1.- La presente Ley será de aplicación a los puertos del litoral vasco, en los términos del artículo 3.a) de esta Ley, así como a las obras e instalaciones portuarias competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

2.- Asimismo, la presente Ley se aplicará a cualquier otro puerto o parte de la zona de servicio portuaria que, de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente y por cualquier título, fuese atribuido a la gestión de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

3.- La presente ley se aplica, igualmente, a la actividad de transporte marítimo de pasaje, de mercancías, o mixtos, en embarcaciones debidamente registradas, que se produzca entre puertos o puntos situados exclusivamente en el litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

### **Artículo 3.- Definiciones.**

A los efectos de la presente Ley se entiende por:

a) Puertos: el conjunto de infraestructuras, instalaciones, espacios terrestres y aguas marítimas adscritas, que permita la realización de las actividades de tráfico portuario y la prestación de los servicios correspondientes.

b) Tráfico portuario: las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de embarcaciones en puerto y las de transferencia, entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos, de pasajeros y pasajeras o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

c) Obras e instalaciones portuarias costeras: las obras civiles de infraestructura y las de edificación o superestructura, así como las instalaciones mecánicas y redes técnicas de servicios, construidas o ubicadas en el ámbito portuario y destinadas a realizar o facilitar el tráfico portuario.

d) Instalaciones marítimas: el conjunto de obras e infraestructuras que, sin tener la consideración de puerto, se sitúan en el litoral y cuya construcción no exige obras de abrigo o de atraque de carácter fijo, y no suponen alteración sustancial del medio físico donde se emplazan, tales como embarcaderos, varaderos, fondeaderos y otras similares susceptibles de utilización náutico-recreativa.

e) Operaciones marítimas: el conjunto estructurado y definido de procesos que se desarrollan en los puertos y que engloba desde los aspectos administrativos previos al atraque, los procesos que se llevan a cabo en el momento en que el buque arriba al puerto, la manipulación de las mercancías en su paso por el puerto y los servicios prestados a los pasajeros y pasajeras.

f) Administración portuaria: la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el ente público de derecho privado, KAIK, en cuanto ejercen competencias y funciones atribuidas por la presente Ley.

#### **Artículo 4.- Participación institucional y social.**

La participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo a través de los órganos consultivos y de participación que reglamentariamente se creen, entre los que se incluirán, bajo la denominación de Consejo Municipal Portuario, los órganos encargados de articular las relaciones entre la Administración portuaria y las administraciones municipales responsables de municipios que disponen de puerto.

#### **Artículo 5.- Competencias de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco.**

A la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco le corresponden las siguientes competencias:

- a) La aprobación de las disposiciones de carácter reglamentario y de los instrumentos de planificación de rango superior en materia de política portuaria.
- b) La determinación de la modalidad de gestión de cada puerto o de su ampliación.
- c) La aprobación de los Planes Especiales de Ordenación Portuaria.
- d) El ejercicio de la potestad sancionadora en los términos establecidos en el artículo 52.

#### **Artículo 6.- Principios de actuación**

1. La gestión de los puertos de Euskadi, como elemento de desarrollo socioeconómico, se regirá por los principios de sostenibilidad, solidaridad, gestión integrada y accesibilidad.

2. Asimismo, la gestión de los puertos se realizará atendiendo a la utilización multifuncional de las instalaciones, la realidad socio-económica del entorno y la razonable rentabilidad de los activos públicos, estando sujeta a la observancia de los principios de seguridad y salud laboral.

3.- El respeto a los principios de protección de los intereses de la ciudadanía en su condición de personas usuarias de los puertos, especialmente en el caso de personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando su derecho al acceso a los servicios de los puertos en adecuadas condiciones de calidad, y el respeto a los principios de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres deberán guiar la gestión de los puertos de Euskadi.

4. Los principios de eficacia, coordinación y cooperación regirán las actuaciones en las relaciones con otras Administraciones, especialmente en orden a la integración de la planificación sectorial y una adecuada ordenación urbanística y la preservación del litoral. Del mismo modo, la ordenación y gestión de la actividad y los servicios portuarios deberá estar orientada a una convivencia pacífica con la estructura y actividad cotidiana de los municipios y ciudades en las que se ubican.

5. La gestión de los puertos de Euskadi asume la intermodalidad como principio para alcanzar la máxima eficiencia de las cadenas de transporte y la creación de áreas

logísticas para facilitar la incorporación de valor añadido a los procesos productivos. Igualmente, considerará las oportunidades del transporte marítimo de corta distancia y de las autopistas del mar definidas en el ámbito de la Unión Europea.

6. Se garantiza la libre prestación de servicios de transporte marítimo de pasaje, de mercancías o mixtos, con la utilización de las infraestructuras portuarias, así como, el respeto a los derechos de las personas consumidoras y usuarias, el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad marítima y la preservación del medio ambiente natural.

#### **Artículo 7.- Dominio público portuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco.**

1.- El dominio público portuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco está integrado por los derechos y los bienes, muebles e inmuebles, que siendo de titularidad pública, se encuentren afectos al uso general o al servicio público portuario de competencia autonómica.

2.- En todo caso pertenecen al dominio público portuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco, las aguas marítimas, las superficies de tierra, las obras y las instalaciones que se afecten a usos o servicios portuarios, así como las obras e instalaciones realizadas en el dominio público marítimo-terrestre adscrito para finalidades portuarias.

#### **Artículo 8.- La zona de servicio de los puertos.**

1.- La Administración portuaria delimitará para cada puerto, en la correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, la zona de servicio, de carácter demanial, que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para la ejecución de sus actividades y el desarrollo de los usos portuarios, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y otros complementarios.

2.- Asimismo, en la delimitación de la zona de servicio se establecerán los diferentes usos admitidos en zona de servicio, así como la ubicación en cada puerto de dichos usos.

## **CAPÍTULO II**

### **PLANIFICACIÓN, ORDENACIÓN, CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE PUERTOS.**

#### **Sección 1ª.- Planificación y Ordenación urbanística portuaria**

#### **Artículo 9.- Planificación de las infraestructuras portuarias.**

La construcción de nuevos puertos e instalaciones portuarias y la ampliación de los existentes se realizará conforme a lo que establezcan los instrumentos de planificación de rango superior en materia de política portuaria que se aprueben por la Administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

## **Artículo 10.- El planeamiento urbanístico.**

1.- Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencias sobre el espacio portuario, el planeamiento urbanístico general calificará todo el ámbito del dominio público portuario de los puertos como Sistema General Portuario.

2.- Los Ayuntamientos y otras Administraciones con competencias urbanísticas, al redactar los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten a la zona portuaria del País Vasco, requerirán a la Administración portuaria para que se pronuncie sobre las cuestiones de su competencia mediante informe que deberá emitirse en los términos y plazos previstos en el artículo 23.h).

## **Artículo 11.- Los Planes Especiales de Ordenación Portuaria**

1.- La ordenación urbanística de las zonas portuarias se realizará a través de los Planes Especiales de Ordenación Portuaria, en los términos establecidos en la legislación urbanística.

2.- En desarrollo de las determinaciones estructurales del planeamiento general municipal, el Plan Especial de Ordenación Portuaria contendrá entre sus determinaciones parámetros de ordenación urbanística y regulará el uso urbanístico del recinto portuario.

### **Sección 2ª.- Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios**

## **Artículo 12.- La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.**

1.- La ordenación de usos e instalaciones en la zona de servicio de los puertos se llevará a cabo mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

2.- La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, de acuerdo a las actividades previstas en la zona de servicio y en base a los siguientes usos portuarios:

- a) Usos comerciales portuarios: son aquellos destinados, exclusiva o preferentemente, a la actividad profesional de descarga, manipulación y transformación de mercancías desde los buques o embarcaciones utilizados para su transporte, a servir de base a dichos buques o embarcaciones proporcionando algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento y mantenimiento.
- b) Usos pesqueros: son aquellos destinados, exclusiva o preferentemente, a la actividad profesional relacionada con la pesca desde los buques o embarcaciones utilizados para su captura, a servir de base a dichos buques o embarcaciones proporcionando algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento y mantenimiento, así como los destinados, exclusiva o preferentemente, a la recepción de pesca para su manipulación o venta.
- c) Usos náutico-recreativos: son los que estén destinados a ser utilizados, exclusiva o preferentemente, por embarcaciones deportivas o de recreo.



- d) Usos comunitarios públicos: son aquellas actividades de prestación de servicios públicos que sean titularidad de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi.
- e) Usos industriales y comerciales: son todas aquellas actividades de carácter mercantil, industrial o comercial que, sin constituir servicios portuarios, se pueden realizar en zona de servicio, y que no sean constitutivas de ninguna de las actividades mencionadas en los apartados anteriores.
- f) Usos mixtos: son aquéllos que contengan una pluralidad de los usos propios de las zonas portuarias referidos en los apartados anteriores, sin que se manifieste ninguno de ellos con carácter preferente.

### **Artículo 13.- Tramitación y efectos de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.**

1.- La tramitación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios se realizará de conformidad con el procedimiento que se establezca reglamentariamente, en el que estará garantizada la participación de las Administraciones locales y de aquellas otras Administraciones sectoriales que pueden verse afectadas. Se garantizará asimismo la realización de un trámite de información pública y la publicación en el BOPV del texto definitivo aprobado.

2.- La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos de rescate de las concesiones que requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.

### **Sección 3ª.- Construcción y modificación de puertos**

#### **Artículo 14.- Construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos.**

1.-La Administración portuaria construirá, ampliará, reformará y mantendrá los puertos de conformidad con lo previsto en la presente Ley, con sujeción a las disposiciones del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

2.- La realización de obras que tengan como objeto la construcción de puertos o ampliación o reforma de la configuración actual del dominio público portuario, tanto en tierra como en mar, así como las que tengan por objeto el mantenimiento de los puertos, deberán adaptarse al Plan Especial de Ordenación Portuaria y precisarán el correspondiente proyecto aprobado por la Administración portuaria.

3.- No obstante, en casos de urgencia acreditada o de interés público excepcional, podrán autorizarse obras no previstas en el Plan Especial de Ordenación Portuaria. Oído el ayuntamiento correspondiente, la existencia de estas circunstancias tiene que ser apreciada por el Consejo de Gobierno con carácter previo al inicio de las obras.

Una vez aprobada la ejecución de las obras, tiene que iniciarse el procedimiento de revisión o modificación del plan vigente.

### **Artículo 15.- Requisitos.**

1.- En los procedimientos de aprobación de los proyectos referidos en la presente Sección se garantizará la participación de las Administraciones Públicas con competencias concurrentes en la materia.

2.- Las obras y actividades portuarias que, en ejercicio de sus competencias, realice la Administración portuaria en zona de servicio de los puertos no estarán sujetas a licencias urbanísticas ni tributos municipales por razón de su interés general, siempre que se refieran a usos comerciales portuarios, usos pesqueros, usos náutico-recreativos o usos comunitarios públicos. No obstante dichas obras deberán ser comunicadas a la Administración municipal, para su conocimiento.

### **Artículo 16.- Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación.**

1.- La aprobación de los proyectos referidos en la presente Sección llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal, así como del rescate de concesiones, si ello fuese necesario.

En cada proyecto deberá figurar la relación concreta e individualizada de los bienes y derechos afectados, no incluidos en el dominio público portuario, con su descripción material.

2.- La declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación se referirá también a los bienes y derechos comprendidos en el replanteo del proyecto y en las modificaciones de obras que pudiera aprobar posteriormente la Administración portuaria, con los mismos requisitos señalados en el párrafo anterior.

### **Sección 4ª : Régimen de conservación del dominio público portuario**

#### **Artículo 17 .- Protección Ambiental**

1.- La Administración portuaria adoptará las medidas adecuadas para la preservación y protección ambiental del dominio público portuario.

2.- Para ello, los Planes de Recogida de Residuos que apruebe la administración portuaria, además de recoger las instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, conforme al Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, establecerán las medidas precisas para instaurar sistemas de minimización de residuos y de recogida selectiva de los mismos, evitando siempre que sea posible su eliminación y fomentando su valorización y reciclaje.

#### **Artículo 18.- Prohibición de vertidos.**

1.- Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes ya sean sólidos, líquidos o gaseosos en el dominio público portuario, procedentes de buques, de embarcaciones o de medios flotantes de cualquier tipo.

2.- Los desechos y residuos procedentes de los buques o embarcaciones deberán descargarse en la forma establecida en el Plan de Recogida de Residuos en vigor aprobado por la Administración portuaria.

3.- Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Administración portuaria. En todo caso, no tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

4.- En caso de vertido de materiales no autorizados, la Administración portuaria ordenará a los responsables su recogida y limpieza inmediata. En caso de incumplimiento, la Administración procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de los responsables, sin perjuicio de las sanciones que pudieran corresponderles.

#### **Artículo 19 .- Prevención y protección civil**

1.- La Administración portuaria dispondrá los medios precisos para el cumplimiento de las obligaciones de autoprotección establecidas en la normativa vigente.

2.- La Administración portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de las obligaciones de autoprotección exigibles a las actividades que se desarrollan en dominio público portuario y controlará en dicho ámbito el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas.

#### **Artículo 20.- Autorizaciones de dragado.**

Las obras de dragado en el dominio público portuario requerirán la autorización de la Administración portuaria, ello sin perjuicio de la posible intervención concurrente de otras Administraciones Públicas en base a otros títulos competenciales.

### **CAPITULO III**

#### **Ente Público KAIK**

#### **Artículo 21.- Creación**

1.-. Se crea el ente público de derecho privado KAIK con personalidad jurídica propia y plena capacidad para obrar para el cumplimiento de sus funciones, adscrito al Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos.

2.- KAIK se registrará por lo dispuesto en esta Ley y en sus estatutos, que serán aprobados por Decreto del Gobierno Vasco a propuesta del Departamento competente en materia de puertos.

## **Artículo 22.- Objeto**

Constituye el objeto de KAIK:

- a) La gestión integral de los puertos de Euskadi, así como la planificación y programación de los servicios portuarios, conforme a los principios de servicio público, de acuerdo con las exigencias del desarrollo sostenible y la cohesión social y económica de Euskadi.
- b) La construcción de las infraestructuras portuarias, así como la conservación, gestión y administración de estas nuevas infraestructuras.
- c) La prestación de los servicios portuarios, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación.
- d) La colaboración con entes de idénticos fines que actúen en el ámbito de la Unión Europea.

## **Artículo 23.- Funciones**

Son funciones de KAIK:

- a) La elaboración y propuesta de las disposiciones de carácter general en las materias que constituyen su objeto y la emisión de informe cuando se elabore un instrumento de planificación de rango superior en materia de política portuaria.
- b) La elaboración y propuesta de los Planes Especiales de Ordenación Portuaria, así como, en su caso, la propuesta de elaboración y modificación de otros planes o instrumentos de ordenación urbanística precisos para el desempeño de la actividad portuaria.
- c) La aprobación de las Delimitaciones de los Espacios y Usos Portuarios, de los Reglamentos de Servicios y Policía de cada puerto y de sus respectivos Planes de Residuos.
- d) La construcción, ampliación o reforma de puertos e instalaciones portuarias y su mantenimiento, aprobando para ello los proyectos que resulten necesarios.
- e) Intervenciones para garantizar la protección del dominio público portuario, en especial el otorgamiento, modificación y extinción de las concesiones y autorizaciones administrativas, así como la vigilancia e inspección y sanción de las infracciones contrarias a la normativa reguladora del régimen portuario en los términos establecidos en el Capítulo VI.
- f) La administración de infraestructuras portuarias y la prestación de los servicios portuarios.
- g) La gestión, liquidación, recaudación e inspección de los tributos y demás prestaciones patrimoniales de carácter público establecidos en la legislación vigente en materia de puertos.
- h) Informar los instrumentos de planeamiento urbanístico o territorial que afecten a las zonas portuarias. El informe se limitará a valorar aquellas determinaciones que supongan una afección en las competencias de explotación portuaria y se entenderá positivo si no se emite y notifica en el plazo de dos meses.
- i) Aprobar planes de emergencia interior, planes de contingencia por contaminación marina accidental y planes de protección de las instalaciones portuarias,

- j) La aprobación de las bases reguladoras y la concesión de subvenciones relacionadas con materias de su competencia.
- k) Cualesquiera competencias en materia de puertos y asuntos marítimos que no estuviesen atribuidas de forma expresa a otro órgano administrativo.

#### **Artículo 24.- Régimen jurídico.**

1.- Se someten al derecho público las relaciones jurídicas de KAIK derivadas de actos de limitación, control, intervención o gravamen y, en general, aquellos que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, incluido el régimen del silencio administrativo y la impugnación de sus actos.

En particular, son actos de carácter administrativo los siguientes:

- a) Los actos de ordenación y gestión del dominio público portuario, incluido el otorgamiento de las concesiones y autorizaciones administrativas.
- b) Los actos dictados en ejercicio de la potestad sancionadora.
- c) Los actos de gestión, liquidación, inspección y recaudación de los tributos establecidos en la legislación vigente en materia de puertos.
- d) Los actos que dicten los órganos competentes de KAIK en materia de contratación.

2.- En todo lo que corresponde a las materias propias de la hacienda general del País Vasco, se sujetará a lo que dispone la normativa de aplicación en la Comunidad Autónoma correspondiente a dichas materias, en relación con los entes públicos de derecho privado.

3.- KAIK tramitará los expedientes de contratación ajustando su actividad a las normas establecidas para los poderes adjudicadores que, a efectos de las disposiciones del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, tienen la consideración de Administraciones Públicas, así como a las reglas sobre contratación contenidas en la legislación de la Comunidad Autónoma de Euskadi y en sus normas de desarrollo.

4.- El régimen de responsabilidad patrimonial de los actos de KAIK se rige por lo dispuesto en el título X de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

5.- Contra las resoluciones de KAIK procederá interponer recurso de alzada ante el departamento competente en materia de puertos de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

6.- Contra las resoluciones de KAIK en materia de contratos procederá interponer recurso especial regulado en el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, respecto aquellos contratos que se mencionan en el artículo 40.1 de dicho texto normativo

7.- Los actos tributarios podrán ser objeto de recurso potestativo de reposición ante el órgano que haya dictado el acto recurrido. Contra la resolución del recurso de reposición o contra el propio acto, si no se interpone aquél, podrá reclamarse ante el

Tribunal Económico-Administrativo de Euskadi, de conformidad con las disposiciones reguladoras de éste.

8- La representación y defensa en juicio de KAIK estará a cargo de sus propios servicios y de los servicios jurídicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, conforme a lo dispuesto en sus normas reguladoras.

#### **Artículo 25.-Organización.**

1.- Son órganos de gobierno y gestión de KAIK, respectivamente, el Consejo de Administración y la Dirección.

2.- El Consejo de Administración es el órgano de gobierno y actúa bajo la presidencia del consejero o consejera del departamento competente en materia de puertos o persona por él o ella designada, que tendrá voto de calidad. Su composición se establecerá reglamentariamente y deberá garantizar la representación de los departamentos competentes en materia de hacienda, medio ambiente, ordenación territorial y urbanismo.

3.- La Dirección es el órgano ejecutivo que gestiona y representa al ente. Su titular será nombrada o nombrado por el Gobierno Vasco a propuesta del consejero o consejera competente en materia de puertos. El director o directora tendrá la consideración de alto cargo, quedará en situación de servicios especiales si anteriormente estuviera desempeñando una función pública, y estará sometida o sometido al régimen de incompatibilidades de los altos cargos de la Administración de la Comunidad Autónoma.

4.- El Gobierno Vasco aprobará mediante decreto los estatutos del ente, como desarrollo reglamentario de su estructura organizativa y del régimen de funcionamiento.

#### **Artículo 26.- El personal.**

1.- Los puestos de trabajo de KAIK serán desempeñados por personal contratado al efecto y por personal de la Administración General del País Vasco, según la naturaleza de las funciones asignadas a cada puesto de trabajo

2.- Los puestos de trabajo que comporten el ejercicio de potestades públicas y la salvaguarda de los intereses generales de las Administraciones Públicas estarán reservados a personal funcionario, que estará sometido a la normativa reguladora de la función pública de la Administración general de la Comunidad Autónoma.

3.- Corresponde a KAIK determinar, en lo relativo al personal laboral, los requisitos y las características de las pruebas de selección, así como la convocatoria, gestión y resolución de los procesos de acceso de acuerdo con los principios de publicidad, igualdad, mérito y capacidad.

#### **Artículo 27.- Los recursos económicos.**

KAIKAK contará, para el cumplimiento de sus fines, con los siguientes bienes y medios económicos:

- a) Las asignaciones que se establezcan anualmente con cargo a los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- b) Las subvenciones, aportaciones del Estado o de las administraciones forales y locales y donaciones que se concedan a su favor.
- c) Los ingresos, ordinarios y extraordinarios, derivados del ejercicio de sus actividades.
- d) Los bienes y valores que, en su caso y conforme a la legislación reguladora del patrimonio de Euskadi, constituyan su patrimonio, así como los productos y rentas de éste.
- e) Los ingresos procedentes de la recaudación de las tasas y cobro de precios públicos existentes en materia de puertos.
- f) Los ingresos provenientes de las sanciones reguladas en esta ley.
- g) Cualesquiera otros recursos que legalmente le sean atribuidos.

#### **Artículo 28.- Presupuesto.**

KAIKAK elaborará y aprobará con carácter anual el correspondiente anteproyecto de presupuesto y lo remitirá al Gobierno Vasco para que sea integrado, con la debida independencia, en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma, de acuerdo con la legislación reguladora del régimen presupuestario de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

### **CAPÍTULO IV**

#### **RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS PUERTOS DE EUSKADI.**

##### **Sección 1ª .- Servicios portuarios .**

##### **Artículo 29.- Concepto y determinación de los servicios portuarios.**

1.- Son servicios portuarios las prestaciones dirigidas a satisfacer las operaciones y necesidades portuarias y marítimas y el adecuado funcionamiento de los puertos, de acuerdo con lo establecido en la presente Ley y sus normas de desarrollo.

2.- La Administración portuaria concretará los servicios portuarios a establecer en cada puerto, aprobando para ello los Reglamentos de Servicios de los puertos.

##### **Artículo 30.-Servicios portuarios.**

1.- Son servicios portuarios:

- a) La ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- b) La gestión de amarres.
- c) La prestación de los servicios de marinería y administración o recepción.
- d) La vigilancia, seguridad y policía de las instalaciones en zona de servicio, sin perjuicio de las competencias que en dichas materias correspondan a otros Departamentos de la Administración General del País Vasco o, en su caso, a otras Administraciones Públicas.
- e) El balizamiento y otras ayudas a la navegación, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.
- f) La varada, izado, arriado y estancia en seco de buques o embarcaciones.
- g) El practicaje.
- h) El remolque portuario.
- i) La recepción de pescado para su manipulación a efectos de clasificación, primera venta y comercialización.
- j) El servicio de pesaje en báscula.
- k) El alumbrado y la limpieza de la zona de servicio.
- l) El aparcamiento de vehículos en zona de servicio.
- m) El abastecimiento y saneamiento de agua en la zona de servicio y la prestación de los servicios de recepción de residuos.
- n) El suministro de energía eléctrica y la prestación de servicios de telecomunicaciones.
- o) El suministro de combustible y otros suministros.
- p) Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, en colaboración con las Administraciones competentes.
- q) Los servicios de recepción de residuos generados por embarcaciones, en cumplimiento del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques (MARPOL 73/78).
- r) La carga y descarga de equipajes y vehículos.
- s) El embarque y desembarque de pasaje.
- t) La carga, descarga, estiba y desestiba así como el trasbordo de mercancías.
- u) El transporte en tierra.

2.- Reglamentariamente podrá modificarse la relación establecida en el párrafo anterior.

### **Artículo 31.- Régimen de prestación.**

1.- Los servicios portuarios serán prestados por la Administración portuaria, bien directamente bien mediante cualquier mecanismo de gestión indirecta legalmente previsto, o en régimen de competencia por particulares con autorización al efecto. No se prestarán estos servicios mediante gestión indirecta cuando conlleven el ejercicio de autoridad o cuando, por otras circunstancias, se considere conveniente la gestión directa.

2.- Si para la prestación de los servicios portuarios se requiere el otorgamiento de concesión o de autorización de ocupación del dominio público portuario, ambas serán objeto de un expediente único y su eficacia queda vinculada de manera recíproca.



### **Artículo 32.- Régimen de utilización de la zona deservicio.**

1.- La zona de servicios de los puertos deberá disponer de espacios suficientes para el desarrollo de todas aquellas actividades necesarias para la prestación de los servicios portuarios.

2.- Los puertos podrán albergar una o más actividades portuarias diferenciadas, especialmente las de tráfico comercial, industriales, pesqueras, náutico-recreativas, comunitarias públicas o mixtas, según los usos para los que se hayan proyectado o que se desarrollen en cada uno de dichos espacios.

3.- En todo caso, en zona de servicio sólo se permitirán aquellas actividades y construcciones compatibles con los usos estrictamente portuarios, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y en la correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. En base a lo anterior, la Administración portuaria, a la hora de prohibir o autorizar una determinada actividad, deberá justificar la compatibilidad o no de la misma con los usos estrictamente portuarios.

4.- La Administración portuaria podrá prohibir aquellas actividades que puedan ser contrarias o perjudiciales para los usos y actividades portuarios. La correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos portuarios podrá delimitar espacios en los que se permitan actividades no estrictamente portuarias, siempre que resulten compatibles con los usos estrictamente portuarios.

5.- La Administración portuaria podrá autorizar la utilización del dominio público portuario a otros órganos de la Administración General del País Vasco, así como a otras administraciones públicas, siempre que dicha utilización sea compatible con la normal explotación del puerto y se solicite para finalidades de interés general.

### **Sección 2ª.- Gestión del dominio público portuario**

#### **Artículo 33.- Utilización del dominio público portuario.**

1.-La utilización del dominio público portuario se regirá por lo que establece esta Ley, las normas reglamentarias que la desarrollen, los planes especiales de ordenación portuaria o, en su caso, las Delimitaciones de Espacios y Usos portuarios.

2.- La utilización del dominio público portuario del País Vasco para usos que tengan especiales circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad o que requieran la ejecución de obras e instalaciones exigirá, en todo caso, el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, de acuerdo con la presente Ley. En lo no previsto en la misma, serán de aplicación las disposiciones contenidas en la legislación sobre Patrimonio de Euskadi así como los principios de la legislación sobre Contratos del Sector Público.

3.- Las personas titulares de autorizaciones o concesiones para la utilización del dominio público portuario quedan obligadas a informar a la Administración portuaria de las incidencias que produzca tal utilización y a cumplir con las instrucciones que dicha Administración les dicte.

### **Artículo 34.- Autorizaciones y concesiones demaniales**

1.- Se exigirá la obtención de autorización para aquellos usos u ocupación de dominio público portuario, con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellas, por plazo no superior a tres años, incluidas las prórrogas.

2.- La ocupación de bienes de dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años estará sujeta a previa concesión otorgada por la Administración portuaria. El plazo de las concesiones será el que se establezca en el título correspondiente y no podrá ser superior, contando tanto el plazo inicialmente otorgado como las prórrogas, a cincuenta años.

3.- La ocupación de dominio público portuario para el uso de puestos de amarre estará sujeta a la obtención de autorización por un plazo máximo de cinco años, prorrogable por otros cinco.

### **Artículo 35.- Tramitación de autorizaciones y concesiones**

1.- Corresponde a la Administración portuaria el otorgamiento, modificación, revisión y extinción de los títulos habilitantes para la utilización del dominio público portuario, así como las funciones de vigilancia, inspección y control en relación a dicha utilización.

2.- Reglamentariamente se establecerá el procedimiento para el otorgamiento de concesiones y autorizaciones, así como los requisitos y garantías a exigir.

### **Artículo 36.- Extinción de las concesiones y autorizaciones.**

1.- El derecho a la ocupación del dominio público portuario se extinguirá por:

- a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.
- b) Renuncia de la persona titular aceptada por la Administración portuaria.
- c) Extinción de la personalidad jurídica de la persona titular de la concesión o autorización.
- d) Muerte o incapacidad sobrevenida de la persona titular de la concesión o autorización, en el caso de que no se acuerde la continuidad a favor de sus causahabientes, previa comunicación de dicha circunstancia a la Administración portuaria.
- e) Mutuo acuerdo entre la persona titular y la Administración portuaria.
- f) Caducidad.
- g) Revocación.
- h) Rescate, previa indemnización, en el caso de las concesiones.
- i) Extinción del título habilitante para la prestación de servicios portuarios, cuando la concesión o autorización sea medio o requisito para ello.

2.- Una vez que se produzca la extinción de la autorización o de la concesión, los edificios o instalaciones existentes revertirán libres de cargas de todo tipo a la Administración portuaria que podrá acordar, en el plazo de tres meses desde la extinción, el derribo o retirada de los mismos por la persona titular de la autorización o

concesión extinguida y a sus expensas, pudiendo la Administración ejecutar subsidiariamente los trabajos que no haya efectuado el titular en el plazo fijado.

3.- En todo caso la Administración portuaria no asumirá ningún tipo de obligación laboral o económica de la persona titular de la autorización o concesión.

### **Artículo 37.- Revocación de las concesiones y autorizaciones.**

1.-La Administración portuaria, en cualquier momento y sin derecho a indemnización, podrá revocar las autorizaciones cuando su mantenimiento resulte incompatible con otros usos o actividades portuarias consideradas de mayor interés.

2.-La Administración portuaria podrá asimismo revocar las concesiones, sin derecho a indemnización, por alteración de los supuestos físicos o jurídicos determinantes de su otorgamiento que impliquen la imposibilidad de la continuación en el disfrute de la concesión y en casos de fuerza mayor, cuando, en ambos supuestos, no sea posible la revisión del título de otorgamiento.

### **Artículo 38.- Caducidad de la concesión o autorización.**

1.- La Administración portuaria, mediante el procedimiento que se determine reglamentariamente, previa audiencia de la persona titular, y previo dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi cuando se trate de concesiones y se formule oposición, podrá declarar la caducidad de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:

- a) No iniciación, paralización o no terminación de las obras injustificadamente durante el plazo que se fije en las condiciones del título.
- b) Abandono o falta de actividad durante un periodo de seis meses, en el caso de autorizaciones, y de doce meses en el caso de concesiones, salvo causa justificada.
- c) Impago de tasas en periodo voluntario conforme a las reglas siguientes:
  - En el caso de autorizaciones, impago de la liquidación de la tasa que corresponda a seis meses de ocupación o uso.
  - En el caso de concesiones, impago de la liquidación de la tasa que corresponda a doce meses de ocupación y/o uso.En ambos supuestos para el cómputo de los plazos citados se tendrá en cuenta la suma de los plazos correspondientes a liquidaciones giradas y no abonadas.
- d) Desarrollo de actividades que no figuren en el objeto del título.
- e) Incumplimiento de las condiciones que se hubieran establecido como consecuencia de la previa evaluación de sus efectos sobre el dominio público.
- f) Ocupación de zona de servicio fuera de los límites de la superficie concesionada o autorizada.
- g) Aumento de la superficie construida, volumen o altura máxima en más del 10% sobre el proyecto autorizado.
- h) Cesión a una tercera persona del uso total o parcial de la concesión, sin autorización de la Administración portuaria.

- i) Transmisión del título de otorgamiento sin comunicación a la Administración portuaria en el caso de las autorizaciones o sin autorización de aquélla en el caso de las concesiones.
- j) Constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sin autorización de la Administración portuaria.
- k) No reposición o complemento de las garantías exigibles, previo requerimiento de la Administración portuaria.
- l) Falta de autorización previa en caso de fusión, absorción o escisión de la personalidad jurídica de la persona titular de la concesión.
- m) Falta de comunicación del fallecimiento de la persona titular de la concesión o del interés de sus causahabientes en sucederle.
- n) En general, el incumplimiento de otras condiciones cuya inobservancia esté expresamente prevista como causa de caducidad en el título de otorgamiento.

2.- La declaración de caducidad comportará la pérdida de las garantías constituidas por la persona titular de la concesión o autorización así como, en el caso de las concesiones, la reversión anticipada a la Administración portuaria de las instalaciones construidas por la persona concesionaria.

#### **Artículo 39.- Actos de disposición o de gravamen de las concesiones.**

1.- Las concesiones podrán transmitirse por actos *inter vivos*, previa autorización de la Administración portuaria, sin que la transmisión suponga alteración de las condiciones de la concesión, subrogándose el nuevo titular en los derechos y obligaciones derivados de la concesión. La Administración portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2.- Exigirá, asimismo, autorización la transmisión del capital de sociedades titulares de concesiones, cuando la persona adquirente ostente, a consecuencia de esa cesión o por cualquier otro título, directa o indirectamente más del 50% de dicho capital.

3.- La transmisión *mortis causa* exigirá comunicación del fallecimiento de la persona titular y el interés de sus causahabientes, a título de herencia o legado, en subrogarse en los derechos y obligaciones de aquélla, en el plazo de un año desde el fallecimiento. La transmisión *mortis causa* exigirá resolución expresa, previa comprobación del cumplimiento por las personas que resulten nuevas titulares de los requisitos legales exigibles.

4.- La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por la Administración portuaria.

5.- En los supuestos de adjudicación de la concesión mediante remate judicial, extrajudicial o administrativo o impago de créditos hipotecarios, la Administración portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que tenga conocimiento de la adjudicación.

6.- La persona adjudicataria de una concesión mediante remate judicial, extrajudicial o administrativo o impago de créditos hipotecarios deberá subrogarse en las obligaciones

derivadas de la concesión de la antigua titular y, si no reúne los requisitos para el ejercicio de la actividad o usos que constituya el objeto de la concesión, deberá transferirla, en el plazo de 12 meses, a una nueva persona concesionaria que, a estos efectos, no presente limitación alguna.

7.- Las concesiones podrán ser objeto de cesión de uso, total o parcial, previa autorización de la Administración portuaria en las condiciones establecidas en el título concesional.

#### **Artículo 40.- Modificación y Revisión de las concesiones.**

1.- Las condiciones de las concesiones podrán ser discrecionalmente modificadas por la Administración portuaria de conformidad con el procedimiento que se fije reglamentariamente.

2.- La Administración portuaria revisará las condiciones de la concesión, modificándolas de oficio o a instancia de parte, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Cuando se hayan alterado los supuestos determinantes para su otorgamiento.
- b) En caso de fuerza mayor.
- c) Cuando lo exija la adecuación a los planes o a cualquier regulación aplicable al ámbito portuario, así como por razones de interés general portuario. Sólo en estos supuestos procederá la indemnización a la persona concesionaria.

3.- Cuando la revisión de la concesión determine la reducción de la superficie otorgada se tramitará como un rescate parcial de la concesión. Asimismo, cuando la revisión de la concesión determine que la continuidad de su explotación resulte antieconómica el titular podrá solicitar el rescate total de la concesión.

#### **Artículo 41.- Rescate de las concesiones.**

1.- En el caso de que el dominio público otorgado en concesión fuera necesario para la Administración portuaria para el ejercicio de sus competencias, la Administración portuaria podrá proceder, previa indemnización a la persona concesionaria, al rescate de la concesión.

2.- En particular, se producirá el rescate cuando la concesión sea incompatible con obras de ampliación del puerto o con modificaciones de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios debidamente aprobada. Asimismo, se podrá proceder al rescate de una concesión cuando no sea posible alcanzar un acuerdo con el concesionario en un procedimiento de revisión de concesión.

3.- El rescate exigirá la previa declaración del interés portuario de las obras o actividades y el acuerdo de la necesidad de ocupación de los bienes y derechos afectados por aquéllas. Cuando el rescate implique la necesidad de ocupación de sólo una parte de la concesión de modo que resulte antieconómica para la persona concesionaria la explotación de la parte no rescatada, su titular podrá solicitar de la Administración portuaria el rescate de toda la concesión.

4.- El rescate se tramitará mediante el procedimiento que reglamentariamente se establezca, en el que se establecerán asimismo los criterios para fijar la valoración de las indemnizaciones a recibir por el concesionario. Estos criterios deberán tener en cuenta los costes de las obras rescatadas y la pérdida de beneficios imputables al rescate.

#### **Artículo 42.- Autorizaciones.**

1.- Las autorizaciones serán revocables sin derecho a indemnización en los términos establecidos en el artículo 38.

2.- El procedimiento para el otorgamiento de las autorizaciones se podrá iniciar a solicitud de la persona interesada o a iniciativa de la Administración portuaria.

3.- Independientemente de la forma de inicio del procedimiento, en los supuestos en que el número de autorizaciones a otorgar en un puerto se halle limitado por cualquier circunstancia, el otorgamiento deberá realizarse por concurso. Si no hubiera que valorar condiciones especiales en las personas solicitantes, podrá acudir al sorteo.

4.- El plazo máximo para dictar y notificar resolución expresa en este procedimiento será de seis meses. El vencimiento del plazo máximo sin que se haya dictado y notificado resolución expresa producirá la desestimación por silencio administrativo de las solicitudes presentadas por las personas interesadas.

5.- Las autorizaciones no son transmisibles *inter vivos* y su uso no podrá ser cedido a terceras personas. Podrán transmitirse *mortis causa*, exigiéndose para ello la comunicación del fallecimiento y la transmisión operada en los seis meses siguientes al fallecimiento del causante. La falta de comunicación en los términos señalados dará lugar a la caducidad de la autorización.

6.- En todo caso la persona que resulte nueva titular deberá cumplir lo establecido en la correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios y demás normas reguladoras de los usos portuarios, en los términos y condiciones en los que hubiera sido otorgada la autorización.

## **CAPÍTULO V**

### **REGISTRO DE EMPRESAS OPERADORAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**

#### **Artículo 43. Creación del registro y obligatoriedad de la inscripción**

1.- Se crea en la Comunidad Autónoma de Euskadi el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo, a los solos efectos de publicidad y a fin de compatibilizar la libre prestación de servicios de transporte marítimo de pasaje, de mercancías y mixtos, con la utilización de las infraestructuras portuarias, el respeto a los derechos de las personas consumidoras y usuarias, el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad marítima y la preservación del medio ambiente natural. Dicho registro

será gestionado por el departamento del gobierno vasco competente en materia de transporte.

2.- Con carácter previo a la realización de servicios de transporte marítimo regulados en la presente Ley será necesaria la inscripción de la empresa operadora y de las condiciones de prestación del servicio en el registro a que se refiere el apartado anterior. En todo caso se inscribirán los recorridos, horarios y período de prestación del servicio, las embarcaciones y sus características, así como las tarifas y demás condiciones económicas y técnicas que reglamentariamente se establezcan.

3.- En dicho Registro también se deberán inscribir las empresas operadoras de transportes marítimos de pasaje de carácter turístico o recreativo y aquellos en los que la actividad de transporte se acompaña de otras actividades y servicios accesorios de carácter turístico, hostelería, ocio, educativos o de naturaleza análoga, a cambio de una contraprestación económica, con independencia de si lo es con reiteración o no del itinerario, el calendario y el horario, y de la modalidad de contratación.

4.- Por vía reglamentaria se establecerá la organización, contenido y régimen de funcionamiento del registro, así como los requisitos y efectos de la inscripción.

## **CAPÍTULO VI**

### **RÉGIMEN DE POLICÍA Y SANCIONADOR**

#### **Sección 1ª.- Régimen de policía.**

##### **Artículo 44.- Ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y control.**

1.- El ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos y en relación con los servicios y las operaciones que se desarrollen en los puertos, cualquiera que sea el régimen de utilización del dominio público portuario o la forma de prestación de los servicios, se llevará a cabo, en la forma que determine el reglamento de policía.

2.- Las potestades de inspección y control se ejercerán mediante personal adscrito a la Administración portuaria, debidamente cualificado. A estos efectos, el citado personal tendrá la condición de agente de la autoridad.

##### **Artículo 45.- Preservación de la actividad de los puertos.**

1.- En el supuesto de que por cualquier medio se impidiera o dificultara la actividad portuaria en los puertos o se ponga en peligro grave y notorio a las personas, los bienes o el medio ambiente, la Administración portuaria por razones de urgencia y excepcionalidad, podrá, previa audiencia a las personas interesadas, si ello fuera posible, exigir la adopción de las medidas que resulten precisas, de conformidad con el ordenamiento jurídico y con la duración que estime necesaria, encaminadas a restablecer la normal actividad en el puerto. La exigencia de adopción de estas medidas se realizará sin perjuicio de lo establecido en el régimen sancionador. En el

caso de incumplimiento, la Administración portuaria procederá a la ejecución subsidiaria con cargo de las personas responsables.

2.- Lo establecido en el punto anterior será aplicable, entre otros, a los supuestos de buques y embarcaciones que presenten peligro de hundimiento, se hayan hundido en puerto, hayan sido abandonados o constituyan riesgo grave. Mediante los procedimientos que reglamentariamente se establezcan la Administración portuaria estará habilitada para autorizar el desguace o enajenación del buque o embarcación hundido o abandonado.

#### **Artículo 46.- Recuperación posesoria y desahucio administrativo.**

1.- La Administración portuaria podrá recuperar por sí misma, y en cualquier momento, la posesión indebidamente perdida sobre los bienes de dominio público portuario, cuando la posesión por una tercera persona se haya producido sin título alguno que la permitiera.

2.- La Administración portuaria podrá ejercer la potestad de desahucio y recuperar en vía administrativa la posesión de los bienes de dominio público portuario cuando decaigan o desaparezcan el título, las condiciones o las circunstancias que legitimaban su ocupación por terceras personas.

3.- En cuanto al procedimiento para el ejercicio las potestades previstas en los párrafos anteriores, se estará a lo previsto en la legislación sobre patrimonio de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

### **Sección 2ª.- Régimen sancionador**

#### **Artículo 47.- Tipificación de infracciones.**

Tienen la consideración de infracción a los efectos de la presente Ley las acciones u omisiones que se tipifican en los artículos siguientes. Las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves.

#### **Artículo 48.- Infracciones leves.**

Son infracciones leves las que, no teniendo la consideración de graves o muy graves, se señalan a continuación:

- a) El incumplimiento de la normativa portuaria vigente, siempre que no esté tipificada como infracción grave o muy grave.
- b) El incumplimiento de los reglamentos de servicios y policía de los puertos, así como el incumplimiento de las instrucciones y de las órdenes de la Administración portuaria en ejecución de dichos reglamentos y en el ejercicio de sus competencias.
- c) La realización de operaciones marítimas que pongan en peligro obras, instalaciones, equipos portuarios, buques, embarcaciones o personas, o en las cuales no se tomen las medidas de seguridad necesarias.



d) Cualquier acción u omisión que cause daños o perjuicios en los bienes del dominio público portuario o en su uso o explotación, siempre que no impida su normal funcionamiento.

e) Cualquier acción u omisión que cause, por culpa o negligencia, daños en obras, instalaciones, equipos, medios de transporte marítimos o terrestres, mercancías, contenedores o cualesquiera otros elementos situados en el recinto portuario, y también su utilización indebida o sin permiso cuando éste sea necesario.

f) La ocupación del dominio público portuario con obras o instalaciones sin el título correspondiente, siempre que no se impida la actividad normal del puerto ni se haya desatendido un requerimiento expreso de los órganos de la Administración portuaria competentes para el cese de dicha conducta.

g) La realización de actividades en el dominio público portuario sin la autorización correspondiente, siempre que ésta resulte exigible.

h) La realización de obras, instalaciones o actividades en el dominio público portuario con incumplimiento de las condiciones del título otorgado, sin perjuicio de su revocación, si procede.

i) El vertido no autorizado de sustancias, materiales o residuos no contaminantes en dominio público portuario.

j) Acceder al recinto portuario en contra de la normativa establecida al efecto o contraviniendo las instrucciones del personal portuario en el ejercicio de su cargo.

k) La manipulación de pescado y el depósito de mercancías u otros objetos sin previa autorización o en lugares expresamente prohibidos o distintos de los señalados.

l) La realización de reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación contraviniendo la normativa aplicable, así como el incumplimiento de la normativa en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por las embarcaciones y residuos de carga.

m) La alteración de horarios y el incumplimiento del régimen de utilización de terminales portuarias que figure inscrito en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.

n) El retraso en la aportación de los datos que hayan de comunicarse a la administración.

#### **Artículo 49.- Infracciones graves.**

Son infracciones graves:

a) Las infracciones tipificadas como leves cuando causen daños y perjuicios que impidan parcialmente el funcionamiento o la utilización de los bienes o de las instalaciones.

- b) La ocupación del dominio público portuario sin el título correspondiente, cuando se perturbe la actividad normal del puerto o bien cuando se haya desatendido un requerimiento expreso de la Administración portuaria.
- c) El falseamiento de cualquier información aportada a la Administración portuaria en cumplimiento de una obligación legal.
- d) La obstrucción a las funciones de vigilancia, inspección y control.
- e) El vertido no autorizado de sustancias, materiales o residuos no contaminantes en dominio público portuario, cuando, atendida su entidad, características, volumen y efectos, se causen daños a dicho dominio.
- f) La prestación de servicios de transporte marítimo regulados en esta Ley en condiciones distintas a las inscritas en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.
- g) La difusión pública de precios u otras condiciones del servicio de transporte distintas de las que figuran inscritas en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.
- h) Las infracciones tipificadas como leves cuando concorra la circunstancia de reincidencia en su comisión. A estos efectos, se considerará reincidencia la comisión en el plazo de un año de dos o más infracciones leves, si así se ha declarado por resolución firme en vía administrativa.

#### **Artículo 50.- Infracciones muy graves.**

Son infracciones muy graves:

- a) Las infracciones tipificadas como leves y como graves cuando causen daños y perjuicios que impidan totalmente el funcionamiento o la utilización del bien o de la instalación.
- b) El vertido no autorizado de sustancias, materiales o residuos contaminantes en el dominio público portuario.
- c) La prestación de servicios de transporte marítimo regulado en esta Ley sin estar inscrito en el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo.
- d) La prestación de los servicios a que se refiere la presente Ley incumpliendo las limitaciones o condicionantes que reglamentariamente se impongan con relación al transporte a espacios naturales protegidos.

#### **Artículo 51.- Sanciones.**

1.- Las infracciones reguladas por la presente Ley son sancionables con las multas siguientes:

- a) Las infracciones leves hasta 12.000 €.
- b) Las infracciones graves de 12.001 € hasta 500.000 €.
- c) Las infracciones muy graves de 500.001 € hasta 1.000.000 €.

2.- Calificadas las infracciones, las sanciones económicas se graduarán atendiendo a las circunstancias que pudieran, en su caso, atenuar o agravar las infracciones cometidas. En este sentido, las sanciones se graduarán en atención a:

- a) La gravedad del hecho, considerando los daños y perjuicios producidos y el riesgo objetivo causado a los bienes y a las personas.
- b) La existencia de intencionalidad o reiteración.
- c) La reincidencia por comisión en el término de un año, a contar desde la comisión de la infracción calificada, de más de una infracción de la misma naturaleza cuando así haya sido declarado por resolución firme. Esta circunstancia no se aplicará en la graduación de la infracción cuando haya sido tenida en cuenta para agravar el tipo de la infracción.

3- La imposición de sanciones será compatible con la exigencia a la persona infractora de la restitución de bienes y reposición de la situación alterada en el dominio público portuario al estado anterior a la comisión de la infracción, así como con la obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

#### **Artículo 52.- Competencia.**

Corresponde determinar la sanción al Director o Directora de KAIK para las infracciones leves y graves y a la Consejera o Consejero competente en materia de puertos para las muy graves.

#### **Artículo 53.- Responsabilidad.**

1.- Son personas responsables de las infracciones administrativas previstas en la presente Ley sus autoras.

2.- Son autoras las personas físicas o jurídicas que realicen las actuaciones tipificadas como infracciones por sí solas, conjuntamente o por medio de otra de la que se sirvan como instrumento.

3.- A los efectos previstos serán consideradas autoras:

a) La persona que realice el hecho tipificado, así como la empresa con la que tenga relación de dependencia si la infracción hubiera sido cometida como consecuencia de dicha relación.

b) En los casos de infracciones relacionadas con buques o embarcaciones, la empresa naviera o consignataria o, en su defecto, el capitán o capitana del buque o embarcación, sin perjuicio de las responsabilidades que le puedan corresponder a la persona titular del contrato de prestación del servicio de practicaje y al práctico en el ejercicio de su función, de acuerdo con su regulación específica.

c) En el caso de infracciones atribuidas a la manipulación de mercancías, el personal que manipule las mismas y la empresa estibadora responsable de la ejecución de dichas operaciones, así como la empresa consignataria de las mercancías.

d) En los supuestos de existencia de deberes de información a la Administración portuaria, las entidades obligadas a facilitar dicha información.

e) En el caso de la realización de obras sin título administrativo suficiente, quien promueva la actividad, la empresa que la ejecute y el personal técnico director de la misma.

4.- Cuando la responsable de una infracción sea una persona jurídica el juicio de culpabilidad se hará respecto de la persona o personas físicas que hayan formado la voluntad de aquélla. En estos casos no se podrá sancionar, por la misma infracción, a dichas personas físicas.

5.- Las sanciones impuestas a diferentes personas a consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente.

#### **Artículo 54.- Medidas cautelares.**

Como medidas cautelares, el órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá adoptar las siguientes medidas cautelares que no tienen carácter sancionador:

a) Ordenar la paralización inmediata de las obras o instalaciones ilegales en curso de ejecución y la suspensión de los usos y de las actividades que no dispongan del título administrativo correspondiente o que no se ajusten a las condiciones del título otorgado.

b) Acordar el precinto de las obras o de las instalaciones y la retirada de materiales, maquinaria o equipos que se utilicen en las obras o actividades a cargo de la persona interesada, para asegurar la efectividad de la resolución sancionadora. A estos efectos, podrá requerir, si lo considera conveniente, la colaboración de la fuerza pública.

c) Ordenar la adopción inmediata de las medidas necesarias para evitar los daños que pueda provocar un buque o embarcación en peligro de hundimiento o en situación de causar daños a bienes o elementos portuarios o a otros buques o embarcaciones.

d) Ordenar la inmediata retención, por causa justificada, de los buques y de las embarcaciones para garantizar las posibles responsabilidades administrativas o económicas de sus propietarios o propietarias, representantes con autorización, capitanes, capitanas, patronos o patronas, sin perjuicio de que esta medida cautelar pueda ser sustituida por la constitución de un aval suficiente.

#### **Artículo 55.- Multas coercitivas.**

1.- Sin perjuicio de las sanciones que se impongan, los infractores o infractoras estarán obligados a reparar los daños causados, con objeto de restaurar y reponer los bienes alterados a su estado anterior.

2.- Cuando quien cometa la infracción no cumpla la obligación impuesta en el apartado anterior o lo haga de una forma incompleta, podrán serle impuestas un máximo de cinco multas coercitivas de forma sucesiva, cada una de ellas con un importe máximo del 10% del coste estimado del conjunto de las medidas a adoptar para la reparación de los daños causados, y la ejecución subsidiaria por cuenta de la obligada y a su costa.

3.- Con anterioridad a la imposición de las multas contempladas en el apartado anterior, se requerirá a la persona infractora para la ejecución voluntaria de lo ordenado, fijando un plazo cuya duración será determinada atendidas las circunstancias y que será suficiente para efectuar dicho cumplimiento voluntario.

4.- Las multas coercitivas serán independientes y compatibles con las multas que se hubieran impuesto o puedan imponerse como sanción por la infracción cometida.

#### **DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA.- Integración del personal adscrito a la Administración General de la Comunidad Autónoma y a Euskadiko Kirol Portua SA.**

1.- El personal laboral que preste servicios en la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi o en Euskadiko Kirol Portua SA que cumpla funciones que de acuerdo con la presente ley sean asumidas por Kaiak se integrará en dicho ente por aplicación del mecanismo de sucesión de empresa previsto en la normativa laboral.

2.- El personal funcionario que preste servicios en la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi y que cumpla funciones que de acuerdo con la presente ley sean asumidas por Kaiak, se adscribirá al mismo, manteniendo su condición y situación de servicio activo en el cuerpo de procedencia, conservando la totalidad de derechos que tuviera reconocidos, entre ellos la antigüedad.

3.- El Consejo de Gobierno, mediante Decreto, aprobará la adecuación de las estructuras orgánicas de los Departamentos de la Administración General que sean convenientes para asignar al ente público Kaiak los medios personales necesarios para llevar a cabo los fines que la presente ley y, en su caso, su normativa de desarrollo, le encomiendan.

#### **DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA.- Importe sanciones.**

Corresponderá al Gobierno la actualización del importe de las sanciones pecuniarias de acuerdo con el índice anual de precios al consumo.

### **DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA.- Inicio de actividades de KAIK.**

1.- El inicio de las actividades del ente público KAIK se determinará mediante Decreto del Gobierno Vasco.

2.- Para el caso en que el inicio de las actividades no coincida con la entrada en vigor de la correspondiente Ley de Presupuestos, el Consejo de Gobierno aprobará los presupuestos de explotación y capital del ente público KAIK y los estados financieros provisionales correspondientes al ejercicio económico en que inicie sus actividades, y dará cuenta a la Comisión de Economía, Hacienda y Presupuestos del Parlamento Vasco en el plazo de quince días. A tales efectos, y por el departamento del Gobierno Vasco competente en materia de presupuestos, se realizarán las modificaciones presupuestarias que fuesen necesarias para la formación de dichos presupuestos, sin que puedan suponer un incremento del importe global consignado en las partidas de los Presupuestos Generales vigentes al inicio de las actividades del ente público.

### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA.- Régimen transitorio de los Planes Especiales Portuarios.**

La presente Ley será de aplicación a los Planes Especiales Portuarios que se hallen en tramitación a su entrada en vigor.

### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA.- Régimen transitorio de los expedientes relativos a los títulos habilitantes para la utilización y ocupación del dominio público portuario.**

La presente Ley será de aplicación a los expedientes relativos a los títulos habilitantes para la utilización y ocupación del dominio público portuario –autorizaciones y concesiones– que se hallen en tramitación a su entrada en vigor.

### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA.- Régimen transitorio de autorizaciones y concesiones.**

Las autorizaciones y concesiones vigentes a la entrada en vigor de la presente Ley mantendrán el plazo y condiciones establecidos en el correspondiente título de otorgamiento, a excepción del régimen tributario de aplicación a las mismas, que deberá adaptarse a las disposiciones reguladoras de la presente Ley.

### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA.- Usos residenciales en la zona de servicio de los puertos.**

Los usos residenciales existentes en la zona de servicio de los puertos a la entrada en vigor de esta Ley se entenderán consolidados.

### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA QUINTA.- Exención de la tasa en concesiones para construcción y explotación.**

Las Cofradías de Pescadores y las organizaciones de empresas productoras que tuvieran reconocida la exención de la tasa por ocupación de terrenos de dominio público portuario para construcción y explotación de fábricas de hielo, lonjas de recepción, exposición, manipulación y/o venta de pescado, plantas congeladoras y de almacenamiento de pescado, y sotos de almacenamiento y reparación de pertrechos, mantendrán dicha exención hasta la extinción del título concesional.

#### **DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEXTA.- Régimen transitorio de articulación de la participación institucional y social.**

En tanto se proceda al desarrollo reglamentario previsto en el artículo 4, la participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo mediante los Consejos Asesores de Puertos ya constituidos al amparo del Decreto 359/1991, de 4 de junio.

#### **DISPOSICIÓN DEROGATORIA.- Derogación normativa.**

1.- Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

- a) El capítulo II, Tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, del Título Segundo, artículos 19 a 29, del Decreto 248/1998, de 29 de septiembre, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la CAPV y de sus Organismos Autónomos.
- b) Decreto 359/1991, de 4 de junio, por el que se crean los Consejos Asesores de Puertos.
- c) Orden de 13 de enero de 1992, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición de los Consejos Asesores de los Puertos de Bermeo y Ondarroa en Bizkaia y Getaria y Hondarribia en Gipuzkoa.
- d) Decreto 90/2000, de 23 de mayo, por el que se crea el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.
- e) Orden de 27 de marzo de 2001, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.
- f) Orden de 20 de abril de 2004, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones temporales de uso de puestos de amarre por los titulares de embarcaciones de recreo no profesionales en los puertos e instalaciones portuarias titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- g) Orden de 6 de septiembre de 2006, de la Consejera de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos.

2.- Quedan derogadas, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta Ley.

**DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA.- Modificación del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.**

Se modifica el título y el contenido del Capítulo I del Título X (artículos 192 a 197) del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, que regula la Tasa por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que queda redactado como sigue:

**“CAPÍTULO I  
TASAS PORTUARIAS**

**Artículo 192.- Tasa T-1. Buques.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto, de las instalaciones de señales marítimas y balizamiento o de las obras e instalaciones portuarias fijas que permiten el acceso marítimo al puerto y su estancia en el atraque, punto de amarre o puesto de fondeo que le haya sido asignado.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la empresa armadora del buque y la naviera.

Si el buque se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto la empresa consignataria del buque.

En los muelles, pantalanes e instalaciones portuarias de atraque otorgadas en concesión o autorización, será sujeto pasivo sustituto la persona concesionaria o autorizada.

Todos los sujetos pasivos sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Administración Portuaria se dirija en primer lugar a la persona titular de la concesión o de la autorización. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sujetos pasivos sustitutos, en especial el impago de la tasa, la Administración Portuaria podrá exigir a los sujetos pasivos contribuyentes su cumplimiento.

3.- La tasa se devenga cuando el buque haya entrado en las aguas de la zona de servicio del puerto con independencia de si ha efectuado atraque o se le ha asignado un puesto de fondeo. La liquidación de la tasa se realizará por meses vencidos.

4.- La base imponible de esta tasa está constituida por la unidad de arqueo bruto (GT) o fracción y los períodos de tres horas o fracción, con un máximo de cuatro períodos por cada veinticuatro horas.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:



5.1.- Con carácter general.

El buque abonará la cantidad de 0,051766 euros por unidad de arqueo bruto (GT) o fracción por cada período de tres horas o fracción, con un máximo de cuatro períodos por cada 24 horas.

A los buques que entren en el puerto en arribada forzosa se les aplicará una reducción del 50% de la cuota prevista con carácter general.

5.2.- A los buques que efectúen más de doce entradas en las aguas del puerto durante el año natural, se les aplicarán las siguientes reducciones:

- En las entradas 13<sup>a</sup> a 24<sup>a</sup>: 15% de la cuota prevista con carácter general.
- En las entradas 25<sup>a</sup> a 40<sup>a</sup>: 30% de la cuota prevista con carácter general.
- En las entradas 41<sup>a</sup> y siguientes: 50% de la cuota prevista con carácter general.

5.3.- En las líneas de navegación con calificación de regulares y siempre que antes del 1 de enero de cada año esta condición esté suficientemente documentada y autorizada por la Administración Portuaria, las reducciones a aplicar a sus buques serán:

- En las entradas 13<sup>a</sup> a 24<sup>a</sup>: 10% de la cuota prevista con carácter general.
- En las entradas 25<sup>a</sup> a 50<sup>a</sup>: 20% de la cuota prevista con carácter general.
- A partir de la entrada 51<sup>a</sup>: 30% de la cuota prevista con carácter general.

5.4.- A los buques de pasaje que realizan cruceros turísticos se les aplicará una reducción del 30% de la cuota prevista con carácter general.

5.5.- A los buques inactivos se les aplicará una reducción del 50% de la cuota prevista con carácter general. A estos efectos tendrán la consideración de buques inactivos aquellos cuya dotación se limita al personal de vigilancia y los que estén en construcción, reparación, desguace y en espera de desguace acreditado.

Cuando la estancia del buque inactivo supere los dos meses, no tendrá derecho a reducción alguna.

Transcurridos cuatro meses de inactividad, las cuotas tendrán un incremento mensual acumulativo del 5%.

5.6.- A los buques destinados a tráfico interior, de bahía o local, remolcadores con base en los puertos, dragas, aljibes, gánguiles, gabarras, pontones y artefactos análogos, se les aplicará una reducción del 75% de la cuota prevista con carácter general.

5.7.- A los buques abarloados a otro ya atracado de costado al muelle o a otros buques abarloados se les aplicará una reducción del 50% de la cuota prevista con carácter general.

A los buques atracados de punta a los muelles y a los que amarren a boyas del servicio se les aplicará una reducción del 50% de la cuota prevista con carácter general.

5.8.- Por el buque que después de haber recibido orden de desatraque o de enmienda de atraque demore estas maniobras, se abonarán, con independencia de las sanciones que en su caso imponga la autoridad competente, las siguientes cantidades:

- Por cada una de las dos primeras horas o fracción el importe de la cuota de 24 horas.
- Por cada una de las horas restantes: cinco veces el importe de la cuota de 24 horas.

5.9.- Si por cualquier circunstancia un buque atracara sin autorización se abonará una cuota igual a la fijada en el número anterior, sin que ello le exima de la obligación de desatraque en cuanto así le sea ordenado y con independencia de las sanciones a que tal actuación diera lugar.

5.10.- A los buques que atraquen desde las 20 horas del viernes hasta las 8 horas del lunes, ambas incluidas, y desde las 20 horas de la víspera del festivo hasta las 8 horas del día hábil posterior al festivo, ambas incluidas, se les aplicará una reducción del 35% de un periodo de 3 horas de la cuota prevista con carácter general, siempre que tengan previsto iniciar su jornada laboral en el día siguiente al festivo.

El deseo de acogerse a esta reducción deberá comunicarse por escrito a la Administración Portuaria con anterioridad a la entrada del buque.

#### **Artículo 193.- Tasa T-2. Pasaje.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización por el pasaje de las instalaciones de atraque, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias fijas.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la empresa armadora del buque y la naviera.

Si el buque se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto la empresa consignataria del buque.

Los sujetos pasivos sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Administración Portuaria se dirija en primer lugar a la persona titular de la concesión o de la autorización. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sujeto pasivo sustituto, en especial, el impago de la tasa, la Administración Portuaria podrá exigir a los sujetos pasivos contribuyentes su cumplimiento.

3.- La tasa se devenga cuando se inicien las operaciones de paso, embarque, desembarque o tránsito de pasaje por el puerto. La liquidación se realizará por meses vencidos.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa el número de personas que vayan como pasaje, la modalidad de pasaje, la clase de tráfico y el tipo de operación.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

5.1.- Por cada pasajero o pasajera (euros):

**Categoría de pasaje**

<u>Clase de tráfico</u>	<u>Bloque III</u>	<u>Bloque II</u>	<u>Bloque I</u>
Bahía o local:	0,029581	0,059160	0,059160
Cabotaje europeo o exterior:	1,49	3,83	7,12

En el tráfico de bahía o local se abonará la cuota sólo al embarque.

Se aplicará la cuota del bloque I al pasaje de los camarotes de una o dos plazas; la del bloque II a quienes ocupen camarotes de tres o más plazas, o butacas de salón, y la del bloque III al pasaje de cubierta.

5.2.- Al pasaje que viaje en régimen de crucero turístico se le aplicará la cuota de la tabla anterior con una reducción del 30%.

5.3.- En el caso de inexactitud u ocultación en el número de personas que vayan como pasaje, clase de pasaje o clase de tráfico, se aplicará el doble de la cuota de la tabla anterior por la totalidad de la partida mal declarada o no declarada.

**Artículo 194.- Tasa T-3. Mercancías.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización por las mercancías que se embarquen, desembarquen, transborden o efectúen tránsito marítimo o terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de usos comerciales asociados a la carga y descarga del buque, accesos terrestres, vías de circulación, zonas de manipulación (excluidos los espacios de almacenamiento o depósito) y otras instalaciones portuarias fijas.

También se incluye en el hecho imponible dicha utilización por las mercancías que accedan o salgan de la zona de servicio del puerto por vía terrestre sin utilizar en ningún momento la vía marítima, salvo que tengan como destino u origen instalaciones fabriles, de transformación, logísticas o de almacenaje, situadas en la zona de servicio del puerto.

2.- Sujetos pasivos de la tasa:

a) En el supuesto de mercancías que se embarquen, desembarquen, transborden o se encuentren en régimen de tránsito marítimo, serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la empresa armadora, la naviera y la persona propietaria de la mercancía.

Cuando el buque y la mercancía se encuentren consignados serán sujetos pasivos sustitutos la empresa consignataria del buque y la empresa consignataria, transitaria u operadora logística representante de la mercancía.

b) En el caso de mercancías que efectúen tránsito terrestre o que accedan o salgan de la zona de servicio del puerto sin utilizar la vía marítima, serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la persona propietaria de la mercancía o, cuando la hubiere, la empresa transitaria u operadora logística que represente la mercancía.

Cuando la mercancía tenga por destino una instalación en concesión o autorización, será sujeto pasivo sustituto la persona titular de la concesión o autorización que expida o reciba la mercancía.

Todos los sujetos pasivos sustitutos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Administración Portuaria se dirija en primer lugar a la persona titular de la concesión o de la autorización. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sujetos pasivos sustitutos, en especial el impago de la tasa, la Administración Portuaria podrá exigir a los sujetos pasivos contribuyentes su cumplimiento.

3.- La tasa se devenga cuando se inicien las operaciones de paso de las mercancías por la zona de servicio del puerto. La liquidación se realizará por meses vencidos.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa la clase y peso de la mercancía, la clase de tráfico y el tipo de operación.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

5.1.- Las cuotas a aplicar a cada partida de mercancías serán, por tonelada métrica de peso bruto o fracción y en función del grupo a que pertenezcan de acuerdo con el repertorio de clasificación de mercancías vigente, las siguientes (euros):

<u>Grupo de mercancías</u>	<u>local o bahía</u>	<u>embarque</u>	<u>desembarque</u>
Primero:	0,125720	0,43	0,70
Segundo:	0,170091	0,62	1,00
Tercero:	0,25	0,92	1,48
Cuarto:	0,35	1,36	2,18
Quinto:	0,50	1,85	2,96

La inclusión de los productos petrolíferos y sus derivados dentro del repertorio de mercancías para la liquidación de la Tasa T-3 se efectuará de la forma siguiente:

<u>Producto</u>	<u>Grupo de mercancías</u>
Petróleo crudo:	Primero
Gasoil y fuel-oil:	Segundo
Asfalto, alquitrán y breas de petróleo:	Tercero
Gasolinas, naftas y petróleo refinado:	Cuarto
Vaselina y lubricantes:	Quinto

Excepcionalmente, al gasoil y fuel-oil en régimen de cabotaje se le aplicará la cuota de 0,34 euros.

La cuota a aplicar a los productos petrolíferos cuya entrada en el puerto tenga lugar por vía terrestre con el objeto de servir de suministro a buques y embarcaciones tendrá una reducción del 50% sobre la prevista para los diferentes productos en la operación de embarque.

Estarán exentos del abono de la Tasa T-3 los avituallamientos, efectos navales y de pesca, hielo y sal que embarquen para el propio consumo, bien en los muelles pesqueros o en otros muelles habilitados al efecto.

Para las partidas con un peso total inferior a una tonelada métrica la cuantía será, por cada 200 Kg. o fracción en exceso, la quinta parte de la que correspondiera pagar por una tonelada.

5.2.- Las cuotas a aplicar a cada partida de mercancías en operaciones de tránsito por vía terrestre serán, por tonelada métrica de peso bruto o fracción, en función del grupo a que pertenezcan, de acuerdo con el repertorio de clasificación de mercancías vigente, las siguientes (euros):

Primero:	0,177485
Segundo:	0,25
Tercero:	0,37
Cuarto:	0,55
Quinto:	0,74

5.3.- La cuota aplicable al agua para el abastecimiento de embarcaciones en régimen de cabotaje tendrá una reducción del 80% sobre la prevista en el apartado 5.1. para el grupo primero.

5.4.- En el tráfico de régimen de tránsito internacional, es decir, cuando las mercancías con origen en puerto extranjero vuelvan a salir con destino a otro puerto extranjero, se podrán establecer anualmente por parte de la Administración Portuaria, en función del volumen de tráfico aportado por cada persona usuaria, coeficientes correctores a aplicar a las cuantías fijadas en la tabla del apartado 5.1.

En el caso particular de tráfico de contenedores se puede establecer, además, la simplificación de considerar a todas las mercancías en ellos transportadas como incluidas en el grupo del repertorio de mercancías que ponderadamente les corresponda, a la vez que considerarlos de un peso medio por unidad de carga. La consideración de un grupo de mercancías diferente del quinto, en el que se incluyen los contenedores vacíos o de un peso medio de la carga neta inferior a 10 toneladas por TEU, deberá ser especialmente comprobada y justificada en función del tipo de mercancía transportada ante la Administración portuaria. En todo caso, estos regímenes especiales deberán ser aprobados por dicha Administración, atendiendo a los criterios de determinación de las cuantías de esta tasa T-3 que reglamentariamente se establezcan y, no podrán

significar una reducción superior al 50% de la cuota que correspondería abonar por la aplicación de la tabla del apartado 5.1.

5.5.- Los productos siderometalúrgicos transportados mediante transporte marítimo de corta distancia contarán con una reducción del 35% en la cuota de esta tasa.

Al objeto de la aplicación de esta reducción, se define el transporte marítimo de corta distancia (TMCD) como aquel servicio marítimo para tráfico de mercancías y/o pasaje que se realiza mediante buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa, incluyendo sus islas o territorios de soberanía no continentales. Este concepto se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mar Mediterráneo.

5. 6.- A las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que entren o salgan de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario se les aplicará una reducción de la cuota del 25%.

5.7.- En todo caso, cuando se den conjuntamente los supuestos previstos en los dos apartados anteriores, la suma de la reducción de la cuota no podrá exceder del 40%.

#### **Artículo 195.- Tasa T-4. Pesca fresca.**

1.- Constituye el hecho imponible de la tasa la utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque y fondeo y su estancia en los mismos.

También constituye el hecho imponible la utilización por la pesca fresca y sus productos que accedan al recinto portuario por vía marítima, en buque pesquero o mercante, o por vía terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias fijas.

2.- Son sujetos pasivos de esta tasa:

a) En el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía marítima será sujeto pasivo contribuyente de esta tasa la empresa armadora del buque de pesca.

Cuando la pesca es vendida en puerto, también será sujeto pasivo sustituto quien, en representación de la persona propietaria de la pesca, realice la primera venta.

Cuando la pesca es vendida en sala de venta pública de pescado, será sujeto pasivo sustituto la persona concesionaria de la misma o, en su caso, la persona titular, cuando no lo sea la Administración Portuaria.

b) En el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía terrestre será sujeto pasivo contribuyente la persona propietaria de la pesca.

Será sujeto pasivo sustituto quien, en representación de la persona propietaria de la pesca, realice la venta.

Cuando la pesca es vendida en sala de venta pública de pescado será sujeto pasivo sustituto la persona concesionaria de la misma o, en su caso, la persona titular, cuando no lo sea la Administración Portuaria.

c) Los sujetos pasivos designados en este precepto quedarán solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Administración Portuaria se dirija en primer lugar a los sujetos pasivos sustitutos mencionados en sus párrafos 2 a), inciso tercero, y 2 b), inciso tercero. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sujetos pasivos sustitutos, en especial, el impago de la tasa, la Administración Portuaria podrá exigir a los sujetos pasivos contribuyentes su cumplimiento.

El sujeto pasivo de esta tasa repercutirá su importe en la persona que compre la pesca. La repercusión deberá efectuarse mediante factura o documento análogo en la que los sujetos pasivos incluirán la expresión «Tasa de la pesca fresca al tipo de...».

3.- La tasa se devengará cuando el buque o embarcación pesquera, la pesca fresca o sus productos inicien su paso por la zona de servicio del puerto. La liquidación se realizará por meses vencidos.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa el valor de mercado de la pesca o de sus productos obtenido por su venta en subasta en la lonja del puerto y, cuando no haya sido subastada o vendida, el determinado por la Administración Portuaria, teniendo en cuenta el valor medio de las mismas especies en el día de liquidación de la tasa o en los inmediatos anteriores.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

5.1.- Con carácter general el 2% de la base imponible.

5.2.- Los productos de la pesca fresca que sean autorizados por la Administración Portuaria a entrar por medios terrestres en la zona portuaria, para su subasta o utilización de las instalaciones portuarias, tendrán una reducción del 50% de la cuota establecida con carácter general, siempre que acrediten el pago de la tasa T-4 o equivalente en otro puerto. En caso contrario, pagarán la cuota completa.

5.3.- En los puertos en los que no existan zonas de carácter público de manipulación de pescado para su clasificación, primera venta y comercialización y cuya carencia implique la necesidad de utilizar instalaciones privadas, la cantidad a ingresar por la Tasa T-4 tendrá una reducción del 60% de la cuota resultante de la aplicación de las reglas contenidas en este artículo.

5.4.- Los buques pesqueros que abonen esta tasa están exentos del abono de las restantes tasas establecidas en este Capítulo I por un plazo máximo de un mes a partir de la fecha de iniciación de las operaciones de descarga o trasbordo, pudiendo ampliarse dicho plazo al período de inactividad forzosa por reparaciones temporales, vedas costeras o licencias referidas a sus actividades habituales, expresa e individualmente acreditados por certificación de la autoridad competente.

En el supuesto de inactividad forzosa prolongada, la autoridad competente fijará los lugares en que dichos barcos deben permanecer fondeados o atracados, acudiendo a las disponibilidades de atraque y a las exigencias de la explotación portuaria.

En todo caso, cuando el periodo de inactividad sea superior a seis meses, devengarán a partir de dicho plazo la Tasa T-1 al 100%. Si la inactividad supera los doce meses, se aplicará a partir del mes decimotercero un incremento mensual acumulado del 2%.

5.5.- Las embarcaciones pesqueras, en los supuestos contemplados en el apartado anterior, estarán exentas del abono de la Tasa T-3 por avituallamientos, efectos navales y de pesca, hielo y sal que embarquen para el propio consumo, bien en los muelles pesqueros o en otros muelles habilitados al efecto. Asimismo, los productos petrolíferos cuya entrada en el puerto tenga lugar por vía terrestre con el objeto de servir de suministro a dichas embarcaciones pesqueras tendrán una reducción del 50% de la citada Tasa sobre la cuota prevista para los diferentes productos en la operación de embarque.

5.6.- La Administración Portuaria está facultada para proceder a la comprobación del peso y clase de las especies y calidades de la pesca, siendo de cuenta del sujeto pasivo obligado al pago de la tasa, los gastos que se ocasionen como consecuencia de dicha comprobación.

6.- Los sujetos pasivos sustitutos mencionados en los párrafos 2 a), inciso tercero, y 2 b), inciso tercero de este artículo, presentarán una autoliquidación en la que comunicarán a la Administración Portuaria los datos necesarios para la liquidación de la tasa y otros de contenido informativo, y realizarán por sí mismos las operaciones de calificación y cuantificación necesarias para determinar e ingresar el importe de la deuda tributaria.

Entre los datos de contenido informativo se incluirán, en todo caso, los siguientes:

- a) Nombre de la empresa armadora.
- b) Nombre y matrícula del buque o embarcación pesquera.
- c) Cantidad, por especies, vendida o retirada.
- d) Precio alcanzado en la venta, por especies.
- e) Nombre de la persona compradora.

Estos sujetos pasivos sustitutos tendrán derecho a percibir una cantidad por la realización de las actuaciones de contenido informativo, cuyo importe será del 0,5% de la base imponible y al que se le aplicarán los mismos descuentos previstos en esta tasa.



## **Artículo 196.- Tasa T-5. Embarcaciones de Listas Sexta y Séptima.**

1. Según el modo en que se presten los servicios de gestión de amarres deportivos, se establece, a efectos de liquidación de la Tasa de amarre T-5, la siguiente catalogación de infraestructuras náutico-recreativas:

- Grupo 1: Infraestructuras náutico-recreativas sin servicio exclusivo de marinería, vigilancia y administración/recepción.
- Grupo 2: Infraestructuras náutico-recreativas con servicio exclusivo de marinería, vigilancia y/o administración/recepción en turnos inferiores a 24 horas que se prestarán durante unos días a la semana excepto en temporada alta en la que éstos se prestarán todos los días:
- Grupo 3: Infraestructuras náutico-recreativas con servicio exclusivo de marinería, vigilancia y/o administración/recepción en turnos inferiores a 24 horas todos los días, excepto domingos y festivos salvo en temporada alta en la que éstos se prestarán todos los días.
- Grupo 4: Infraestructuras náutico-recreativas con servicio exclusivo de marinería, vigilancia y/o administración/recepción 24 horas 365 días al año.

2.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización, autorizada o no, por las embarcaciones de Listas Sexta y Séptima de las aguas de la zona de servicio del puerto y obras e instalaciones portuarias que permitan el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado y su estancia en los mismos, y por sus tripulantes y pasaje la utilización de los muelles y pantalanes del puerto, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias fijas.

En todo caso, no constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización de las instalaciones portuarias para los suministros de agua y energía eléctrica.

El hecho imponible de esta tasa incluye, en las dársenas cuyas circunstancias así lo precisen, los servicios de marinería, vigilancia y / o administración-recepción.

3.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario:

- a) En el supuesto de que exista autorización, la persona titular de la autorización.
- b) En el supuesto de ocupación sin título: la persona propietaria de la embarcación ocupante, la empresa consignataria y la o el capitán o la o el patrón de la embarcación.

4. La tasa se devengará cuando la embarcación entre en las aguas de la zona de servicio del puerto. En el caso de embarcaciones con autorización, el devengo se producirá cuando se otorgue el título habilitante.

A las embarcaciones de paso en el puerto, la liquidación de la tasa se realizará a su llegada al puerto, en función de los días de estancia que se declaren.

A las embarcaciones con base en el puerto, la liquidación de la tasa se realizará por adelantado y por los periodos de tiempo que determine la Administración portuaria,

debiendo domiciliar el pago de la tasa en una entidad bancaria, si así fueran requeridos para ello por la Administración portuaria.”

5.- Constituye la base imponible de esta tasa la superficie en metros cuadrados resultante del producto de la eslora total de la embarcación por la manga máxima y el tiempo de estancia en fondeo o atraque

6.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

6.1.- Por la utilización por las embarcaciones de las aguas de la zona de servicio del puerto y obras e instalaciones portuarias que permitan el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado y su estancia en los mismos:

6.1.1.- En infraestructuras náutico-recreativas la cuantía de la Tasa T-5 por atraque será la siguiente:

**a) INFRAESTRUCTURAS NÁUTICO-RECREATIVAS del GRUPO 1**

<u>Modalidad</u>	<u>euros/m<sup>2</sup> y día</u>
Sin muerto ni tren de fondeo de la Administración:	0,036977
Con muerto o tren de fondeo de la Administración:	0,073953
Atracados a muelles:	0,088744
Atracados a pantalanés:	
Contratación por año completo o más:	0,110930
Contratación por periodos inferiores al año:	0,162694
Atraques destinados a embarcaciones en tránsito:	0,35
 Estancia Mínima Transito	 8 euros

**b) INFRAESTRUCTURAS NÁUTICO-RECREATIVAS del GRUPO 2**

<u>Modalidad</u>	<u>euros/m<sup>2</sup> y día</u>
Sin muerto ni tren de fondeo de la Administración:	0,047250
Con muerto o tren de fondeo de la Administración:	0,094500
Atracados a muelles:	0,113398
Atracados a pantalanés:	
Contratación por año completo o más:	0,138973
Contratación por periodos inferiores al año:	
Temporada Alta (más de 30 días mayo-septiembre)	0,237568
Temporada Baja (más de 30 días octubre-abril)	0,177017
Atraques destinados a embarcaciones en tránsito:	
Junio- Septiembre	0,65
Abril-Mayo	0,49
Octubre-Marzo	0,32
 Estancia Mínima Transito	 10 euros

**c) INFRAESTRUCTURAS NÁUTICO-RECREATIVAS del GRUPO 3**

<u>Modalidad</u>	<u>euros/m<sup>2</sup> y día</u>
Sin muerto ni tren de fondeo de la Administración:	0,050486
Con muerto o tren de fondeo de la Administración:	0,100973
Atracados a muelles:	0,121165
Atracados a pantalanes:	
Contratación por año completo o más:	0,148491
Contratación por periodos inferiores al año:	
Temporada Alta (más de 30 días mayo-septiembre)	0,237568
Temporada Baja (más de 30 días octubre-dbril)	0,177017
Atraques destinados a embarcaciones en tránsito:	
Junio-Septiembre	0,65
Abril-Mayo	0,49
Octubre-Marzo	0,32
 Estancia Mínima Transito	 10 euros

**d) INFRAESTRUCTURAS NÁUTICO-RECREATIVAS del GRUPO 4**

<u>Modalidad</u>	<u>euros/m<sup>2</sup> y día</u>
Sin muerto ni tren de fondeo de la Administración:	0,064630
Con muerto o tren de fondeo de la Administración:	0,129262
Atracados a muelles:	0,155113
Atracados a pantalanes:	
Contratación por año completo o más:	0,193893
Contratación por periodos inferiores al año:	
Temporada Alta (más de 30 días mayo-septiembre)	0,30
Temporada Baja (más de 30 días octubre-dbril)	0,226612
Atraques destinados a embarcaciones en tránsito:	
Junio-Septiembre	0,65
Abril-Mayo-	0,49
Octubre-Marzo	0,32
 Estancia Mínima Transito	 10 euros

6.1.2.- El amarre o atraque de una embarcación en una instalación fija (obra civil unida a tierra) o flotante que no cuente con fingers que permitan la separación entre embarcaciones y carezcan de los servicios de agua y electricidad tendrán la consideración de atraque a muelle.

6.1.3.- Aquellas embarcaciones abarloadas a otras ya atracadas de costado a muelle o pantalán flotante, o a otros barcos abarloados, tendrán una reducción del 50% de la cuota establecida con carácter general en el apartado 6.1.1.

6.1.4.- A las embarcaciones fondeadas o atracadas en zonas de calados inferiores a un metro, medidos desde la Bajamar Máxima Viva Equinoccial (BMVE) del puerto que se

trate, se les aplicará una reducción del 25% de la cuota establecida con carácter general.

A las embarcaciones fondeadas o atracadas en zonas de calados situados por encima de la cota cero, medidos desde la Bajamar Máxima Viva Equinoccial (BMVE) del puerto que se trate, se les aplicará una reducción del 75% de la cuota establecida con carácter general.

En ambos casos deberán concurrir, además, las siguientes circunstancias:

- Que la eslora total de la embarcación sea inferior a seis metros.
- Que la potencia del motor sea inferior a 25 HP.

Estas reducciones no serán aplicables a embarcaciones atracadas a pantalanes ni a las personas propietarias de más de una embarcación de Listas Sexta o Séptima.

6.1.5.- Las embarcaciones que utilicen la zona exterior y aneja a la específica portuaria y que se beneficien de la proximidad o uso de los servicios existentes en el puerto tendrán una reducción del 60% de la cuota establecida en el apartado 6.1.1 siendo incompatible esta reducción con cualquier otra contemplada en este artículo.

6.1.6.- Las personas propietarias de embarcaciones que se encuentren en situación de pensionista estarán exentas del pago de esta tasa. A los efectos de la aplicación de dicha exención deberán acreditar su condición de pensionista mediante certificación del organismo oficial correspondiente así como justificar unos ingresos anuales totales inferiores a dos veces el Salario Mínimo Interprofesional mediante la aportación de copia de la última declaración del IRPF. Deberán presentar, asimismo, el título de navegación legalmente exigible según la embarcación para la que se solicite el atraque.

Esta exención no será aplicable a las personas propietarias de más de una embarcación registrada en Listas Sexta o Séptima, a las de embarcaciones con eslora máxima superior a seis metros o cuya potencia de motor sea superior a 25 HP, ni a personas propietarias de embarcaciones que, independientemente de su eslora o motor, estén atracadas en pantalanes.

6.1.7.- Tanto el fondeo como el atraque deben ser solicitados a la Administración portuaria. Si así no se hiciese se devengará la cuota para atraque a pantalán incrementada en un 100%, todo ello independientemente de la sanción que pueda proceder por infracción de las disposiciones vigentes.

El abono de esta cuota no releva de la obligación de desatraque la embarcación, de cambiar de lugar de amarre o de fondeo, o incluso de abandonar el puerto si así fuere ordenado, por estimarlo necesario la autoridad competente.

6.1.8.- El barco que después de haber recibido orden de desatraque o de enmienda de atraque demore estas maniobras abonará, con independencia de las sanciones que en su caso imponga la autoridad competente, las siguientes cantidades:

- Por cada uno de los tres primeros días o fracción: el importe de la cuota que le corresponda, incrementado en un 50%.

- Por cada uno de los días restantes: el importe de la cuota que le corresponda, incrementado en un 100%.

6.1.9.- Las embarcaciones sujetas a esta tasa estarán exentas de abonar la Tasa T-1.

6.2.- Por disponibilidad de servicios de agua y energía eléctrica:

6.2.1.- La cuota será la cantidad resultante del producto de la tasa establecida en el párrafo 6.1. de este artículo por el siguiente coeficiente:

Toma de agua y de energía eléctrica: 0,10.

6.2.2.- La utilización de las instalaciones portuarias para los suministros de agua y energía eléctrica se liquidará con independencia de la liquidación de esta tasa y de conformidad con lo establecido en el artículo 197 ter.

6.3.- En el supuesto de que la persona titular de la autorización notifique la no ocupación de su plaza de amarre por un plazo determinado, la Administración podrá autorizar la ocupación de dicha plaza por otra embarcación.

En dicho caso se procederá a realizar, en la próxima liquidación de la tasa a la persona titular del amarre, una bonificación por un importe equivalente al 60% de la cuantía abonada por esta segunda ocupación.

#### **Artículo 197.- Tasa T-6 Servicios de elevación**

1.- Constituye el hecho imponible de la tasa la utilización por las embarcaciones de los servicios de elevación.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la persona solicitante o beneficiaria del servicio y la propietaria de la embarcación.

3.- La tasa se devengará desde la puesta a disposición del correspondiente servicio, y la justificación del abono de la tasa será requisito necesario para la prestación del mismo.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa el tiempo de disponibilidad del equipo y su capacidad o potencia de elevación, o la medida de la embarcación.

5.- Las cuotas de la tasa T-6, será la siguiente:

Grúas de pórtico o Travel Lift

lizado y botadura por m. lineal.....hasta 8 m.....10,17 euros

lizado y botadura por m. lineal.....hasta 12 m.....13,09 euros

lizado y botadura por m. lineal.....más de 12 m.....16,00 euros

- a) La maniobra rápida sin apoyar y menos de 30 minutos tendrá una reducción del 50%.
- b) Cuando se realiza solo izado o botadura tendrá una reducción del 50%.
- c) La maniobra del Travel Lift en caso de invernada entre dos y cuatro meses tendrá una reducción del 20%.
- d) La maniobra del Travel Lift en caso de invernada entre cuatro y ocho meses tendrá una reducción del 40%.

#### **Artículo 197 bis.- Tasa T-7 Aparcamiento.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la prestación del servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la persona usuaria o beneficiaria de la utilización del servicio de aparcamiento y la propietaria del vehículo.

3.- La tasa se devengará cuando el vehículo entre en la zona de aparcamiento del puerto. Para el caso de personas con autorización, el devengo se producirá cuando se otorgue el título habilitante.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa el tiempo de estancia en la zona de aparcamiento del puerto.

5.- En los puertos en los que se ordene la regulación del servicio de aparcamiento de vehículos, las cuotas serán las siguientes:

5.1.- Con carácter general:

5.1.1.- Vehículos de residentes y de personas usuarias que tengan relación con las actividades portuarias: Donostia-San Sebastián: 63,03 euros/año, otros puertos: 21,42 euros/año.

5.1.2.- Vehículos del resto de personas usuarias que no tengan relación con las actividades portuarias:

- Vehículos ligeros: 1,00 euros/hora o fracción, hasta un máximo de 10 euros/día.

- Vehículos pesados: 3,00 euros/hora o fracción, hasta un máximo de 30 euros/día.

5.1.3.- En los puertos deportivos en que existan zonas de aparcamiento para uso preferente de los y las amarristas del puerto, las cuantías a cobrar por aparcamiento serán las siguientes:

a) En los puertos de Donostia-San Sebastián, Getaria, Bermeo y Mutriku: 62,61 euros/año.

b) En los puertos de Hondarribia y Orio: 88,40 euros /año

c) Para vehículos de amarristas en tránsito o de paso: 5 euros/día

5.2.- Por la emisión de tarjeta de acceso al puerto o su posterior sustitución en caso de pérdida o deterioro: 38,26 euros/tarjeta.

5.3.- Por cada retirada del vehículo mal estacionado: 53,23 euros.

#### **Artículo 197 ter.- Tasa T-8. Tasa de suministros de agua y energía eléctrica.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización de las instalaciones portuarias para los suministros de agua y energía eléctrica, de recepción obligatoria, vinculados a los servicios de atraques y amarres.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la persona propietaria de la embarcación, la propietaria titular de la autorización, la empresa armadora del buque, la naviera, y la o el capitán o la o el patrón de la embarcación.

Si el buque se encuentra consignado será sujeto pasivo sustituto la empresa consignataria del buque.

3.- El devengo de la tasa coincidirá con el devengo de la tasa correspondiente por la utilización, por los buques o embarcaciones, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque y fondeo y su estancia en los mismos. Ambas tasas se liquidarán simultáneamente.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa, en el caso de que exista contador, el número de unidades suministradas. En caso contrario la superficie en metros cuadrados resultante del producto de la eslora total de la embarcación por la manga máxima multiplicado (a su vez) por el tiempo de estancia en fondeo o atraque.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

5.1.- Agua: 1,70 euros por cada metro cúbico (m<sup>3</sup>)  
Energía eléctrica: 0,20 euros por cada kilovatio/hora (kWh).

5.2.- Si no existe contador, la cuota por el consumo de agua y energía eléctrica es de 0,01 euros/m<sup>2</sup> y día. Si el consumo se realiza en el área de carenado, la cuota es de 10 euros/día.

#### **Artículo 197 quater.- T-9 Servicios diversos**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la utilización de básculas, carros varaderos, máquinas de limpieza o cualquier otro servicio portuario.

2.- Serán sujetos pasivos contribuyentes con carácter solidario la persona solicitante o beneficiaria del servicio y la propietaria de la embarcación.

3.- La tasa se devengará desde la puesta a disposición del correspondiente servicio, y la justificación del abono de la tasa será requisito necesario para la prestación del mismo.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa:

- 4.1 Básculas: El número de veces que se utiliza la báscula para su uso.
- 4.2 Carros varaderos: el número de izadas y bajadas y el número de días de estancia de la embarcación en varadero y el tonelaje de registro bruto y eslora de la embarcación.
- 4.3 Máquinas de limpieza: tiempo de utilización.

5.- Las cuotas de la tasa serán las siguientes:

5.1 Básculas:

Por cada pesada: 1,60 euros

5.2 Carros varaderos:

5.2.1 Por izada o bajada.

Hasta 50 TRB: por metro de eslora total:	18,20 euros
De 51 a 150 TRB: por tonelada:	2,10 euros
Más de 150 TRB: por tonelada:	1,60 euros

5.2.2 Estancia por día.

Hasta 50 TRB: por metro de eslora total:	0,53 euros
De 51 a 150 TRB: por tonelada:	0,30 euros
Más de 150 TRB: por tonelada:	0,48 euros

Los barcos de la lista 6ª y 7ª deberán abonar los siguientes importes diarios por metro lineal de eslora total según los días de estancia:

De 0 a 7 días:	0,45 euros
De 8 a 10 días:	0,69 euros
De 11 a 20 días:	1,06 euros
De 21 a 60 días:	2,39 euros

Para estancias que se realicen en el periodo comprendido entre el 1 de septiembre y el 30 de abril, ambos inclusive, se aplicarán las siguientes reducciones:

- Estancia de 60 días a 120 días: 20%
- Estancia de 60 días a 240 días: 40%

5.2.3 Rampas de varada: por cada utilización: 12 euros

5.2.4 Juego de cunas:

- Pequeñas.....1,33 euros/día
- Medianas.....2,45 euros/día
- Grandes.....3,56 euros/día

5.3 Máquinas limpieza:

5.3.1 Limpieza de embarcación con chorreo de arena.



Por día o fracción: 73,95 euros.

5.3.2 Máquina de limpieza a presión.

Por cada media hora o fracción: 7 euros.

5.3.3. Máquina hidrolimpiadora: 3 euros/ 12 minutos

**Artículo 197 quinquies.- Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario.**

1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la ocupación y utilización del dominio público portuario, y del vuelo y subsuelo del mismo.

2.- Son sujetos pasivos contribuyentes de la tasa:

a) En el supuesto de que exista concesión o autorización: la persona concesionaria o la titular de la autorización, respectivamente.

b) En supuestos de ocupación sin título: la persona ocupante.

3.- El devengo de la tasa se producirá:

a) En el supuesto recogido en el apartado 2 a) de este artículo, cuando se otorguen los títulos de concesión o autorización y el 1 de enero de cada año en las sucesivas anualidades de vigencia de la concesión o autorización.

b) En el supuesto recogido en el apartado 2 b) de este artículo, en el momento en que se produzca la ocupación.

La liquidación se realizará en el momento del devengo. Cuando las concesiones y autorizaciones se otorguen por periodos anuales o superiores, la liquidación de la tasa se realizará por adelantado, en el mes de enero de cada año.

4.- Constituye la base imponible de esta tasa la superficie de dominio público portuario ocupada medida en metros cuadrados.

5.- Las cuotas de la tasa son las siguientes:

5.1.- Concesiones.

5.1.1.- Con carácter general:

<i>Puerto</i>	<i>euros/m<sup>2</sup>/año</i> <i>Superficie no edificada</i>	<i>euros/m<sup>2</sup>/año</i> <i>Superficie edificada</i>	<i>euros/m<sup>2</sup>/mes</i> <i>Superficie edificada en áreas portuarias de uso náutico deportivo</i>
Armintza	9,17	18,34	3,34
Bermeo	12,25	24,47	6,31
Deba	9,17	18,34	3,34

Donostia-San Sebastián	12,25	24,47	7,30
Ea	9,17	18,34	3,34
Elantxobe	9,17	18,34	3,34
Getaria	12,25	24,47	6,73
Hondarribia	12,25	23,99	7,30
Lekeitio	9,17	18,34	6,31
Mundaka	9,17	18,34	3,34
Mutriku	9,17	18,34	3,34
Ondarroa	12,25	24,47	6,31
Orio	9,17	18,34	3,34
Plentzia	9,17	18,34	3,34
Zumaia	9,17	18,34	6,31

5.1.2.- Cuando las instalaciones objeto de concesión estén situadas bajo tierra y no impidan la libre circulación por la superficie, se aplicarán las cuotas correspondientes a la ocupación de superficie no edificada con una reducción del 50%. En canalizaciones enterradas se cuantificará, como mínimo, un m<sup>2</sup> por metro lineal de canalización.

5.1.3.- Cuando el destino de la ocupación sea el desarrollo de una actividad comercial o industrial no relacionada directamente con la prestación de actividad portuaria, se aplicarán las cuotas establecidas en el apartado 5.1.1 con un incremento del 50%.

5.1.4.- Cuando el local objeto de la concesión se encuentre equipado y disponga de utillaje y maquinaria para el desarrollo de la actividad comercial o industrial que se vaya a desarrollar, se aplicará la cuota establecida en el apartado 5.1.1 con un incremento del 125%.

5.1.5.- Cuando en la misma ocupación se den los supuestos establecidos en los apartados 5.1.2. y 5.1.3., se realizará la media aritmética de las cuotas correspondientes a cada apartado.

5.1.6.- Cuando el objeto de la concesión sea la ocupación de una zona de agua delimitada las cuotas a aplicar serán las correspondientes a la superficie no edificada.

5.1.7.- Cuando el objeto de la concesión sean fábricas de hielo, lonjas de recepción, exposición, manipulación y/o venta de pescado o plantas congeladoras, se aplicarán las cuotas correspondientes a la ocupación de superficie edificada con una reducción del 50%.

5.1.8.- En el primer año del otorgamiento de la concesión, la determinación de la cuantía de la tasa exigible será proporcional al periodo en vigor durante dicho año, aplicándose el prorrateo correspondiente al importe obtenido según los apartados anteriores. Asimismo, este criterio de prorrateo se aplicará en el último año de vigencia de la concesión.

5.2.- Autorizaciones:

Cuando se trate de una autorización se aplicarán las siguientes cuantías:

5.2.1- Ejercicio de una actividad comercial o industrial:

- a) Relacionada con las actividades portuarias: 0,229252 euros/m<sup>2</sup>/día.
- b) No relacionada con las actividades portuarias: 0,45 euros/m<sup>2</sup>/día.

5.2.2.- Ejercicio de una actividad no comercial o industrial: 0,229252 euros/m<sup>2</sup>/día.

5.2.3.- Cuando se trate de una autorización para la ocupación o utilización de espacios en las zonas de almacenamiento que se determinen, la cuantía de la tasa llevará una reducción del 50% de la cuota general.

5.3.- Las cuantías de las tasas correspondientes a las concesiones o autorizaciones se revisarán anualmente según la actualización de las tasas portuarias aprobada por la correspondiente ley.

Las concesiones y autorizaciones otorgadas con anterioridad, cuyo título contemple la cláusula de revisión de precios, se revisarán, cuando dicha cláusula se refiera a esta ley o a otro indicador distinto del índice de precios al consumo, conforme a lo indicado en el párrafo anterior, y cuando la cláusula se refiera al índice de precios al consumo se revisarán en función de las variaciones experimentadas por este índice.

5.4.- En el supuesto de que la Administración portuaria convocara concursos para el otorgamiento de concesiones o autorizaciones, los pliegos de bases podrán contener, entre los criterios para su resolución, que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el apartado 5.3 anterior.

6.- Las Corporaciones locales gozarán de exención en las concesiones y autorizaciones que se les otorguen, siempre que las mismas no sean objeto de explotación lucrativa por sí o por terceras personas.

7.- Las entidades sin ánimo de lucro declaradas de utilidad pública gozarán de exención en las autorizaciones que se les otorguen para aquellas actividades en las que la ocupación y utilización del dominio público portuario no lleve aparejada una utilidad económica.

8.- En los supuestos de ocupación o utilización del dominio público portuario sin título la cuota a aplicar será la correspondiente a las autorizaciones incrementada en un 100%.

## **DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA.- Entrada en vigor.**

La presente Ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

III

**TEXTO DEL PROYECTO DE LEY EN EUSKERA /  
LEGE PROIEKTUAREN TESTUA EUSKARAZ**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA-ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE PROIEKTUA.**



## EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE PROIEKTUA

### ZIOEN AZALPENA

Ukaezina da Euskal Autonomia Erkidegoak itsasoarekin eta portuko jarduerarekin izan duen lotura historikoa, ekonomikoa eta soziala, eta etorkizunari begira, argi dago gure ekonomiaren, gizartearen eta politikaren bilakaerak harreman estua izan behar duela portuetan garatu daitezkeen jarduerekin, beharrezko azpiegiturak daudelako hainbat jarduera garatu ahal izateko, hala nola, merkataritzako, industriako, arrantzako, aisialdiko jarduerak, bertan kirol-nabigazioko jarduerak sartzen direlarik, eta aisia-jarduerekin batera, turismoa.

Euskal Autonomia Erkidegoko portu-tradizio luze eta sendoak eragin handia izan du, ekonomiaren eta gizartea aldetik, gure kostako herrien garapenean, eta arrantzako, merkataritzako eta industriako sektoreen sustapenari lagundu dio.

Horri lotuta, kirol-nabigazioko jardunak eta jolas-jardunak, eta euskal itsasertzaren turismo-garapenak portuen, eta kiroleko eta aisialdiko portu-instalazioen eraikuntza eta antolaketa bultzatu dute Euskal Autonomia Erkidegoan. Kiroleko eta aisialdiko portu-instalazioak aisialdiko eta kalitatezko turismoarekin lotzen dira eta horrek, gainera, eragina dauka lurraldearen eta portua kokatzen den udaletako ekonomia ereduaren gain, eta kontuan hartu behar da portu-araubidea modu koherentean eta osotasunean erregulatzeko.

Autonomia Estatutuko 10.32. artikulua araberak, Euskal Autonomia Erkidegoak portuen gaineko eskumen eskusiboa du, betiere, interes orokorrekotzat jo ez diren portuetan. Autonomia Estatutuaren bidez eskumenak ematen dituzten arauak gauzatzearren, Euskal Autonomia Erkidegoaren esku utzi ziren portuen arloan Estatuak zituen hainbat ondasun eta zerbitzu, maiatzaren 2380/1982 Errege Dekretuaren bidez.

Bestalde, 10.32 artikulua berak eskumen eskusiboa ematen dio Euskal Autonomia Erkidegoari itsas-garraioaren arloan; izan ere, ekainaren 24ko 900/2011 Errege Dekretuaren araberak, itsas garraioaren arloan Estatuko Administrazio Orokorrak betetzen zituen zeregin eta zerbitzuak eskualdatzen zaizkio Euskal Autonomia Erkidegoari.

Gauzak horrela, Euskal Autonomia Erkidegoak bere eskumeneko portuen gain legegintzako eta betearazteko eskumen eskusiboa izan arren, Eusko Legebiltzarrak orain arte ez du esku hartu gaiari modu integralean heltzeko, portuen lege propio baten bitartez; gai hori zatikatuta eta sakabanatuta araututa dago.

Beraz, azaldutako egoerak justifikatzen du atzeratu ezin den premia dela euskal titulartasuna duten portuen erregulazioa. Bestalde, kontuan hartuta lotura dagoela itsas-garraioaren eta, oro har, garraio hori egiteko portuen artean, egokitzat jo da legetestu berean jasotzea gai horri buruzko araudia, itsasertzeko portu eta instalazioak izan

daitezen garraioaren beharrak estaliko dituen sistema bat arrantzarako, merkataritzarako eta kirol-nabigaziorako.

Lege honek sei kapitulu ditu, hiru xedapen gehigarri, sei xedapen iragankor, xedapen indargabetzaile bat eta bi azken xedapen.

I. kapituluan, oinarritzko kontzeptuak eta eskumen objektiboaren eremua zehazten dira; haien bidez, argi mugatzen dira autonomiaren eskumenak. Horretaz gain, portuaren kudeaketa zuzenduko dituzten jarduteko printzipioak jasotzen ditu, besteak beste: iraunkortasuna, kudeaketa integratua eta intermodalitatea. Era berean, gure autonomia-erkidegoko portu askoren hiri-izaera ikusita, legea oinarritzen da portuko jardueraren eta portuetako udalerrri eta hirietako eguneroko jardueraren arteko ezinbesteko bizikidetzak baketsuan.

II. kapituluak heltzen die bai portuko eremuaren hirigintza-antolamenduari bai euskal titulartasuna duten portuen eraikuntzari. Portuak antolatzeke eredu bi tresnetan oinarritzen da: Portu-antolamenduaren Plan Berezia eta Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa.

Eremu horri dagokienez, testuak errespetatu egiten du autonomia-erkidegoan lurralde-antolamenduari eta hirigintzari buruz indarrean dagoen legeria, eta bertan finkatutako eredu orokorrari eusten dio. Ildo horretatik, portua antolatzeke Plan Berezia hirigintza-plana da, portua antolatzeke tresna bat, eta portu-barrutiaren hirigintzako erabilera arautuko du; hau da, hainbat aurreikuspen eta neurri jasoko ditu, behar bezala bermatzeko portuak modu eraginkorrean funtzionatzen dutela, portuaren espazioa modu efizientean ustiatzen dela, portua behar bezala garatzen dela, lurreko komunikazio-azpiegiturekin ondo konektatuta dagoela, eta portu- eta ingurumen-zerbitzuen eskariari egoki erantzuten zaiola.

Bestalde, Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketak zedarrizteke eta antolatzeke helburuak ditu, ez hirigintzakoak. Tresna horren helburua da zerbitzugunea zedarriztea eta portuen gune bakoitzerako aurreikusitako erabilerak geografikoki zehaztea eta antolatzea. Beraz, portua antolatzeke tresna bat da, ekonomia-kudeaketa eta portuetako azalaren banaketa arrazionala optimizatzeko sortua, ekonomia-kudeaketaren eta portuaren ustiaketaren ikuspuntutik, betiere.

Horretaz gain, kapitulu honetan bi atal sartu dira euskal titulartasuna duten portuen eraikuntzari eta aldatzeari, eta jbarari publikoa kontserbatzeari buruz.

III. kapituluan, zuzenbide pribatuko entitate publiko bat sortzen da tresna nagusi gisa, portuen gaia Euskal Autonomia Erkidegoan gauzatzeko. KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publiko izango da, berezko nortasun juridikoa izango du eta portuen arloko eskumenak dituen Eusko Jaurlaritzako Sailari atxikita egongo da.

Portuko azpiegiturak kudeatzeko modu asko dago gaur egun. Hortaz, legea saiatuko da eredu berri batean batzen Euskal Autonomia Erkidegoko portu-azpiegitura guztien kudeaketa; baita elkartzen ere zuzenbide publikoaren mende egotearekin, administrazioaren ahala behar duten jarduera guztietan, zuzenbide pribatuaren

erregelen eta printzipioen mende egotea, jarduera garatzeari eta haren jardueraren gainerako ataletarako hirugarrenekin duten harremanari dagokionez.

Erakunde berri honen eskumenak zabaltzen dira egungo portuko azpiegitura guztietara, baita Euskal Autonomia Erkidegoan etorkizunean eraiki daitezkeenetara ere. Horren ondorioz, erakundearen jarduna zabal daiteke etorkizunean Eusko Jaurlaritzak bere gain hartzen dituen beste azpiegiturretara, gaur egun indarrean dagoen konstituzio- eta estatutu-esparrua betetzeko.

Hain zuzen, KAIK erakundea sortzean, aurreratu nahi da Euskal Autonomia Erkidegoko portu guztien kudeaketa integral baterantz: arrantza-, merkataritza- eta kirol-portuak; dena dela, betiere erabiltzaile guztiei zerbitzu berezi batzuk eta kalitateko-estandar bertsuak bermatuko zaizkie, eta, hori guztia, administrazio publikoak bakarrik bermatzeko berme, gardentasun eta zorrotasunarekin.

IV. kapitulua portuen araubide juridikoari buruzkoa da; lehenik eta behin, portu-zerbitzuak arautzen ditu. Gizartean eta ekonomian, portuei aitortzen zaizkien eraginak, zeinak kostaldeko herriei eragiteaz gain Euskal Autonomia Erkidego osoari ere eragiten baitio, portuko zenbait zerbitzu egoki bermatzea eskatzen du; eta kontuan hartu beharko dituzte portuko instalazioak funtzio askotarako erabiltzetik etorritako beharrak.

Portuetako zerbitzuen antolamenduaren arabera, Portuko Administrazioak emango ditu zerbitzuok, zuzenean edo legez ezarritako edozein mekanismoren bidezko zeharkako kudeaketaz. Nolanahi ere, ez da zeharkako kudeaketa bidezko zerbitzurik eskainiko, baldin eta horrek badakar aginpidez jardutea edo, beste edozein arrazoi dela medio, egokitzat jotzen bada zuzeneko kudeaketa.

Portuetako zerbitzuen araudiari lotuta, legeak berrikusten du, orokorrean, portu-tasei buruzko araudia, tasak berriro zehaztuz eta berregituratuz; gainera, horrek aldarazten du irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartutako Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateratuaren araudia (azken xedapenetako lehenengoa).

Kapitulu honen bigarren atalean, portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzen da; horretarako, ohiko erakundeetara jotzen du, partikularren erabilera ahalbidetzen baitu eta, erabileraren ezaugarrien arabera, baimenak eta emakidak ematea ere bai.

V. kapituluak, itsas garraioari dagokionez, artikulua bakar batean arautzen du itsas garraioko enpresa operadoreen erregistro bat sortzea.

Legearen VI. kapituluan, polizia-jarduera eta zehatzeko araubidea erregulatzen dira. Sektorearentzako zehatzeko araubideari heltzen dio, legezkotasunaren, tipikotasunaren, erantzukizunaren, atzeraeraginik ezaren eta proportzionaltasunaren printzipioetan oinarrituta.

Arau-hausteen eta zehapenen araubideari dagokionez, lege honen ondorioetarako arau-haustetat joko diren egintzak eta ez-egiteak tipifikatzen dira, eta hiru eratakoak bereizten dira, arinak, larriak eta oso larriak; gainera, zehatzeko ahalmena zer organok izango duten ere zehazten da. Lege-testuan, arau-hausteen eta horiei

dagozkien zehapenen katalogo zehatza sartzan da; portuko demanioaren kontserbazioa kaltetu dezaketen jarduerak edo portu-eremuetan gauzatzen diren jardueren garapenerako kalterako izan daitezkeen jarrerak saihesteko disuasio-mekanismoa eratzea da, kautelazko neurriak eta hertsatzeko isunak barne.

Azkenik, legearen azken zatiak hiru xedapen gehigarri, sei xedapen iragankor, xedapen indargabetzaile bat eta bi azken xedapen ditu.

## I. KAPITULUA XEDAPEN OROKORRAK

### 1. artikulua.- Legearen xedea

Hona hemen lege honen xedea:

1.- Euskal Autonomia Erkidegoko eskumenekoak diren portuei, eta portuko eta itsasoko instalazioei aplikagarri zaien araubide juridikoa ezartzea.

2.- Portuen plangintza-, antolamendu-, ustiapen-, eraikuntza-, zabalkuntza-, berrikuntza- eta mantentze-erregimenak ezartzea, bai eta portu-zerbitzuen jardunerako nahiz zerbitzuotan sartu eta erabiltzeko erregimenak ere.

3.- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzea, erabilera-erregimena ezarriz.

4.- Euskal Autonomia Erkidegoaren Portuko Administrazioaren egitura eta funtzionamendua ezartzea eta KAIKAK zuzenbide pribatuko erakunde publikoa sortzea. Erakunde hori Euskal Autonomia Erkidegoaren Portuko Administrazioaren parte izango da eta EAEko portuak kudeatzeaz arduratuko da.

5.- Portuko jabari publikoaren erabileratik eratorritako ekonomia- eta finantza-erregimena arautzea, bai eta portu-zerbitzuen jarduna ere.

6.- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumenekoak diren jarduera hauek arautzea: bidaiarien eta salgaien itsas garraioa eta itsas garraio mistoa.

7.- Zehapen-erregimena ezartzea autonomia-erkidegoko portu-jabari publikorako, eta EAEko Portuko Administrazioari dagozkion ikuskapen- eta kontrol-ahalak finkatzea.

### 2. artikulua.- Aplikazio-eremu objektiboa

1.- Lege hau EAEko itsasertzeko portuetan aplikatzekoa da, Lege honen 3.a) artikuluaaren terminoetan, baita Euskal Autonomia Erkidegoko eskumena duten obrei eta instalazioei ere.

2.- Lege hau, halaber, indarrean dagoen ordenamendu juridikoaren arabera eta edozein tituluren indarrez, Euskal Autonomia Erkidegoaren kudeaketari esleitzen zaion beste edozein porturi edo portuko zerbitzuguneko zati bati aplikatuko zaio.



3.- Era berean, lege hau aplikatuko zaio bidaiarien eta salgaien garraio, edo garraio mistoaren jarduerari behar bezala erregistratutako ontzietan, Euskal Autonomia Erkidegoko itsasertzean soilik dauden portuen edo puntuen artekoa.

### **3. artikulua. Definizioak**

Lege honen ondorioetarako, definizio hauek hartuko dira kontuan:

a) Portuak: lurreko azpiegituren, instalazioen, espazioen eta atxikitako itsas uren multzoa da, portuko trafikoko jarduerak egiteko eta dagozkien zerbitzuak emateko prestatua.

b) Portuetako trafikoa: portuetan egindako operazioak dira, ontzien sarrera, irteera, atrakatze, desatrakatze, egonaldi eta konponketei dagozkienak, baita ontzien eta lehorraren edo beste merkantzia-garraiobide batzuen arteko era guztietako transferentziei dagozkienak ere —arrainak, hornidurak, bidaiariak edo eskifaiako kideak. Era berean, aldi baterako biltegiatzen dira salgaiak portuetako barrutietan.

c) Kostaldeko portuko obra eta instalazioak: azpiegiturako eta eraikuntzako edo gainegiturako obra zibilak dira, baita portuko trafikoa errazteko portuaren eremuan eraiki edo kokatzen diren instalazio mekanikoak eta zerbitzu-sare teknikoak ere.

d) Itsas instalazioak: portuaren izaera eduki ez arren, itsasertzean kokatuta dauden obra eta azpiegituren multzoa da; obra eta eraikuntza horiek ez dute eskatzen babesteko edo atrakatzeko obra finkorik egitea, eta ez dute modu esanguratsuan aldatzen kokaguneko ingurune fisikoa, esate baterako: moilak, ontzitegiak, ainguralekuak eta aisialdi nautikoan erabiltzen diren antzeko beste batzuk.

e) Itsasoko operazioak: portuetan modu egitaratu eta zehatzean burutzen diren prozesuak dira; zehazki, hauek: atrakatu aurreko administrazio-kudeaketak, ontzia porturatzean burutu beharreko prozedurak, portutik igarotzean salgaiak manipulatzeko eta bidaiariei zerbitzuak ematea.

f) Portuko Administrazioa: Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorra eta zuzenbide pribatuko KAIK erakunde publikoak osatzen dute, lege honek esleitzen dizkien eskumenak baliatzen dituzten heinean.

### **4. artikulua.- Erakundeen eta gizarte-eragileen partaidetza**

Portuen arloan erakundeek eta gizarteak parte hartuko dute arau bidez sortuko diren organo aholku-emaileen eta parte-hartzaileen organoen bidez. Horien artean egongo dira, Portuko Udal Kontseilua izenpean, Portuko Administrazioaren eta portua duten udalerriez arduratzen diren udal-administrazioen arteko harremanez arduratuko diren organoak.

### **5. artikulua- Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorren eskumenak**

Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorrari eskumen hauek dagozkie:

- a) Erregelamendu izaera duten xedapen orokorrak eta portuko politika arloan goragoko mailako planifikazio-tresnak onartzea.
- b) Portu bakoitzaren kudeatzeko edo handitzeko modua mugatzea.
- c) Portu-antolamendurako Plan Bereziak onartzea.
- d) Zehatzeko ahalaz baliatzea 52. artikuluan ezarritako moduan.

## **6. artikulua.- Jarduteko printzipioak**

1.- Garapen sozioekonomikoaren elementu gisa, Euskal Autonomia Erkidegoko portuen kudeaketa arautuko da jasangarritasun, elkartasun, kudeaketa integratu eta irisgarritasun printzipioen arabera.

2.- Halaber, portuak kudeatuko dira hauek kontuan hartuta: instalazioen funtzio anitzeko erabilera, ingurunearen errealitate sozio-ekonomikoa eta aktibo publikoen arazoizko errentagarritasuna, laneko segurtasunaren eta osasunaren printzipioei erreparatuz.

3.- Euskal Autonomia Erkidegoko portuen kudeaketa hauek bideratuko dute: batetik, portuen erabiltzaile gisa, herritarren interesak babesteko printzipioei errespetua izateak, bereziki ezintasuna duten edo mugikortasuna mugaturik duten pertsonen kasuan, portuetako zerbitzuak kalitate-baldintzetan eskuratzeko eskubidea bermatuz; bestetik, gizonen eta emakumeen arteko aukera berdinak emateko printzipioei errespetua izateak.

4.- Eraginkortasun-, koordinazio- eta lankidetzaren printzipioek arautuko dituzte beste administrazio batzuekiko harremanak, bereziki plangintza sektoriala integratzeari, hirigintza-antolamendu egokiari eta itsasertza babesteari begira. Era berean, portuetako jardueren eta zerbitzuen antolaketa eta kudeaketa bideratuko dira portuetako udalerrri eta hirietako azpiegituren eta eguneroko jardueraren arteko bizikidetzaren baketsura.

5.- Euskal Autonomia Erkidegoko portuen kudeaketak intermodalitatea hartzen du bere gain, garraio-kateen gehienezko eragimena lortzeko, eta logistika-eremuak sortzen ditu ekoizte-prozesuei balio erantsia sartzeko errazteko. Era berean, kontuan hartuko ditu bide laburreko itsas garraioko aukerak eta Europar Batasunean definitutako itsasoko autobideetako aukerak.

6.- Bermatu egiten da itsas-garraioaren zerbitzuak aske ematea —bidaiariena, salgaiena, edo garraio mistoena—, portuko azpiegituren erabilera, kontsumitzaile eta erabiltzaileen eskubideen errespetua, itsas-segurtasunaren alorrean indarrean dagoen araudia betetzea, baita natur ingurunearen babesa ere.

## **7. artikulua - Euskal Autonomia Erkidegoko portuetako jabari publikoa**

1.- Euskal Autonomia Erkidegoko portuetako jabari publikoan sartzen diren eskubide eta ondasunak, titulartasun publikokoak izan arren, erabilera orokorrari edo autonomia-erkidegoan eskumena duen portuko zerbitzu publikoari atxikita daude.

2.- Dena dela, Euskal Autonomia Erkidegoko portuetako jabari publikoari dagozkio itsas urak, lehorreko azalerak, portuko erabilerari edo zerbitzuei eragiten dieten obrak eta instalazioak, baita portuko helburuetarako atxikitako itsaso eta lehorren arteko jabari publikoan egindako obrak eta instalazioak ere.

#### **8. artikulua.- Portuen zerbitzugunea**

1.- Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketari dagokionez, Portuko Administrazioak jabari publikoko zerbitzugune bana mugatuko du portu bakoitzean; hor sartuko dira bertako jarduerak eta portu-erabilerak gauzatu ahal izateko beharrezko lur- eta ur-espazioak, jarduera osagarrietarako beharrezkoak direnak, eta portuko jarduerak eta bestelako jarduera osagarriak garatzeko aukera ziurtatzen duten erreserbako espazioak.

2.- Era berean, zerbitzugunearen mugetan ezarriko dira zerbitzuguneetan onartzen diren erabilerak, baita erabilerari horiek portu bakoitzean non kokatzen diren ere.

## **II. KAPITULUA**

### **PORTUEN PLANGINTZA, ANTOLAMENDUA, ERAIKUNTZA ETA MANTENTZE-ZERBITZUA**

#### **1. atala.- Portuko hirigintza-plangintza eta -antolamendua**

#### **9. artikulua.- Portuko azpiegituren plangintza**

Portu eta portuko instalazio berriak eraikiko dira eta daudenak handituko dira, Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazio orokorrak portu-politikaren arloan onartutako goragoko mailako planifikazio-tresnek ezarritakoaren arabera.

#### **10. artikulua.- Hirigintzaren plangintza**

1.-Portuetako espazioari buruzko eskumena duten administrazioen artean beharrezkoa den koordinazioa egituratzeko, hirigintzako plangintza orokorrak Portuko Sistema Orokor gisa kalifikatuko du portuetako jabari publikoaren eremu osoa.

2.- Euskal Autonomia Erkidegoko portu eremuei eragiten dieten hirigintza-antolamenduko tresnei buruz idaztean, hirigintzako eskumenak dituzten udalek eta beste administrazio batzuek Portuko Administrazioari eskatuko diote iritzia emateko eskumeneko gaiei buruz, eta 23.h) artikuluan aurreikusitako termino eta epeetan eman beharreko txosten baten bidez eman ere.

#### **11.- artikulua.- Portu-antolamenduaren plan bereziki**

1.- Portuetako guneen hirigintza-antolamendua gauzatzeko da Portu-antolamenduaren Plan Berezien bidez, hirigintza-legedian ezarritako baldintzetan.

2.- Udal-plangintza orokorreko egitura-zehaztapenak garatzeko, portu-antolamenduaren Plan Bereziak zehaztapenen artean izango ditu hirigintza-antolamenduko parametroak, eta portu-barrutiaren hirigintzako erabilera arautuko du.

## **2. atala.- Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa**

### **12. artikulua.- Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa**

1.- Portuetako zerbitzuguneen erabilerak eta instalazioak antolatuko dira Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa onartzearen bidez.

2.- Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketak portuko guneetarako aurreikusita dauden erabilerak hartuko ditu barne, zerbitzugunean aurreikusitako jardueren arabera, eta portuko erabilera hauetan oinarrituta:

- a) Merkataritzako erabilerak: soil-soilik edo nagusiki, salgaiak garraiatzeko erabilitako ontzietatik edo itsasontzietatik deskargatzeko, manipulatzeko edo eraldatzeko lanbide-jarduera; ontzi eta itsasontzi horien oinarri izatea, horretarako eskainiz atrakatzeko, ainguratze, hornitze eta mantentze lanak osorik edo zati batean.
- b) Arrantzako erabilerak: arrantzako erabilerak dira, hala itsasontzietatik eta ontzietatik egiten den arrantza profesionalari soil-soilik edo nagusiki lotutako jarduerak —itsasontzi eta ontzi horiei hainbat zerbitzu ematen dizkiete, osorik edo partzialki, hain zuzen ere atrakatzeko-, ainguratze-, hornitze- eta mantentze-lanetarako behar direnak—, nola manipulatzeko edo saltzeko diren arrainak jasotzeko soil-soilik edo nagusiki lotutako jarduerak.
- c) Aisialdi nautikoko erabilerak: soilik edo nagusiki kirol- edo aisialdi-ontziek erabiltzeko direnak.
- d) Erkidegoko erabilera publikoak: Euskal Autonomia Erkidegoaren titulartasunekoak diren zerbitzuak ematen dituzten jarduerak dira.
- e) Industria- eta merkataritza-erabilerak: merkataritzako, industriako edo merkataritza industrialeko izaera duten jarduera guztiak dira, portuko zerbitzuak izan gabe; zerbitzugunean ere egin daitezke, lege honetako aurreko paragrafoetan aipatzen diren jarduerak izan gabe.
- f) Erabilera mistoak dira aurreko paragrafoetan aipatzen diren portu-guneetako berezko erabileretan aniztasuna dutenak, erabilera horietako batek ere ez badu lehentasunik.

### **13. artikulua.- Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa izapidetzea eta haren ondorioak**

1.- Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa izapidetuko da arauz ezarriko den prozeduraren arabera; horretan, tokiko administrazioen parte hartzea bermatuko da, baita eragindako beste administrazio sektorial batzuen ere. Era berean, jendaurrera zabaltzea bermatuko da, baita onartutako behin-betiko testua EHAAn argitaratzea ere.

2.- Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa onesteak ekarriko du onura publikoaren adierazpena, mugaketa eremu horretan portu-jarduerak behar dituen emakida-

erreskateei dagokienez, bai eta portu-erabilerari lotzea zerbitzu-guneko jabari publikoko ondasunak eta ondare-ondasunak ere, betiere, halakoak interesgarriak badira portuarentzako.

### **3. atala.- Portuak eraikitzea eta berritzea**

#### **14. artikulua.- Portuak eraikitzea, zabaltzea, beritzea eta mantentzea**

1.- Portuak eraiki, zabaldu, eraberritu eta mantenduko ditu Portuko Administrazioak, lege honen arabera eta Sektore Publikoko Kontratuen Lege Bateratuari jarraikiz.

2.- Portuak eraikitzea edo portuko jabari publikoaren egungo egikera zabaltzea edo berritzea xede duten obrak egiteko, lehorrekoak nahiz itsasokoak izan, baita portuak mantentzea xede dutenak egiteko ere, beharrezkoa izango da Portu-antolamenduaren Plan Bereziari egokitzea eta Portuko Administrazioak onartutako proiektua.

3.- Hala ere, egiaztatutako larrialdietan edo salbuespenezko interes publikoko kasuetan, Portu-antolamenduaren Plan Bereziak aurreikusten ez dituen obrak baimen daitezke. Dagokion udalari entzunaldia eman ondoren, Jaurlaritzaren Kontseiluak baloratu behar du baldintza horiek betetzen diren edo ez, obrekin hasi aurretik.

Obrak gauzatzea onartu eta gero, indarrean dagoen plana berrikusteko edo aldatzeko prozedura hasi beharko da.

#### **15. artikulua.- Baldintzak**

1.- Atal honetan adierazitako proiektuak onartzeko prozeduretan, arlo horretan eskuduntza konkurrenteak dituzten administrazio publikoen parte-hartzea bermatuko da.

2.- Portuko Administrazioak, bere eskumenak baliatuta, portuen zerbitzuguneetan burutzen dituen portuko obra eta jarduerak ez dute hirigintzako lizentziarik jaso edo udal-tributurik ordaindu beharko interes orokorrekoak izateagatik; betiere, erabilera hauetarako badira obra eta jarduerak: merkataritza, arrantza eta aisialdi nautikorako edo erkidegoko erabilera publikorako. Hala ere, obra horiek udal-administrazioari jakinaraziko zaizkio, jakinaren gainean egoteko.

#### **16. artikulua.- Onura publikoa eta okupatzeko behara aitortzea**

1.- Atal honetan adierazitako proiektua onartzeak berarekin dakar aitortzea onura publikokoa dela eta eskubideak eskuratu eta ondasunak okupatu egin behar direla, nahitaezko desjabetzeari eta aldi baterako okupazioari ekin ahal izateko, bai eta emakidak berreskuratzea ere, beharrezkoa balitz.

Proiektu bakoitzean, eragindako ondasunen eta eskubideen zerrenda zehatza eta banakakoa azaldu beharko du, portuko jabari publikoan sartu ez badira, eta deskribapen materiala emango da.

2.- Herri onurako aitortpena eta okupazio-premia ere proiektuaren ikuskerapean sartzen diren ondasunei eta eskubideei dagokie, eta Portuko Administrazioak gerora

onar ditzakeen obra-aldaketei ere bai, aurreko paragrafoan azaldutako baldintza berberetan.

#### **4. atala: Portuko jabari publikoa zaintzeko araubidea**

##### **17. artikulua.- Ingurumenaren Babesa**

1.- Portuko Administrazioak portuko jabari publikoan ingurumena zaintzeko eta babesteko neurri egokiak hartuko ditu.

2.- Helburu horrekin, Portuko Administrazioak onartzen dituen Hondakinak Jasotzeko Planek —ontziek eraturako hondakinak eta zama-hondakinak biltzeko portuetako instalazioak barne hartzeaz gainera—, abenduaren 20ko 1381/2002 Errege Dekretua betez, hondakinak murrizteko sistemak ezartzeko eta hondakinak biltzeko beharrezkoak diren neurriak ezarriko dituzte, betiere, horiek ezabatzea saihestuz, eta horien balorizazioa eta birziklapena sustatuz.

##### **18. artikulua.- Isurketak debekatzea**

1.- Debekatzen dira isurketa edo igorpen kutsagarriak, solidoak, likidoak edo gaseosoak izan, portuko jabari publikoan, ontzietan, itsasontzietatik edo edonolako baliabide flotatzaileetatik baldin badatoz.

2.- Ontzien edo itsasontzien zabor eta hondakinak hustu beharko dira Portuko Administrazioak onartutako Hondakinak jasotzeko Planak ezartzen duenaren arabera.

3.- Lurretik itsasora egiten diren isurketa guztiek Administrazio eskudunaren baimena beharko dute; baina, Portuko Administrazioak emango duen jabari publikoaren okupazio-baimena edo emakida beharko dute, hala dagokionean. Dena den, ez dira isurketatzat joko lur- edo itsas-jatorria duten materialekin egiten diren betetze-obrak portuak aldatzeko edo hedatzeko.

4.- Baimenduta ez dauden materialen isurketarik egiten bada, Portuko Administrazioak berehala bil eta garbi ditzaten aginduko die arduradunei. Betetzen ez bada, Administrazioak subsidiarioki egikarituko du, arduradunen kontura, eta horiei legokiekeen zehapena ere jarriko du, hala behar duenean.

##### **19. artikulua.- Prebentzioa eta babes zibila**

1.- Portuko Administrazioak indarrean dagoen legerian ezarritako autobabes-betebeharrak betetzeko beharrezkoak diren baliabideak izango ditu.

2.- Portuko Administrazioak portuko jabari publikoan garatzen diren jardueri eska dakizkiekeen autobabes-betebeharrak betetzen direla kontrolatuko du portuaren eremuan eta, eremu horretan, salgai arriskutsuak onartzeari, manipulatzeari eta biltegitartzeari dagokion araudia betetzen dela kontrolatuko du.

## **20. artikulua.- Dragatze-lanak baimentzea**

Portuko jabari publikoan dragatze-lanak egiteko, Portuko Administrazioaren baimena beharko da, alde batera utzi gabe beste administrazio publiko batzuek, beste eskumen-titulu batzuetan oinarrituta, aldi berean izan dezaketen parte hartzea.

### **III. KAPITULUA**

#### **KAIK erakunde publikoa**

## **21. artikulua.- Sorrera**

1.- KAIK sortu da nortasun juridiko propioa duen zuzenbide pribatuko erakunde publiko gisa, bere helburuak betetzeko jarduteko gaitasun osoa du eta kultura arloan eskuduna den Jaurlaritzako sailari atxikita dago.

2.- Lege honetan eta erakundearen beraren estatutuetan ezarritakoaren mende egongo da KAIK; estatutuak, berriz, Eusko Jaurlaritzaren dekretu bidez onartuko dira, portuen arloan eskumena duen sailak proposatuta.

## **22. artikulua.- Xedea**

Hauxe da KAIK erakundearen xedea:

- a) Euskal Autonomia Erkidegoko portuen kudeaketa integrala, baita portuko zerbitzuen plangintza eta programazioa ere, zerbitzu publikoaren printzipioen arabera, Euskal Autonomia Erkidegoko garapen iraunkorreko eta gizarte- eta ekonomia-kohesioaren eskakizunekin bat etorritik.
- b) Portuko azpiegiturak eraikitzea, baita azpiegitura berri horiek kontserbatzea, kudeatzea eta administratzea ere.
- c) Portuko zerbitzuak ematea, objektibotasun, gardentasun eta bereizkeriarik ezaren printzipioak errespetatuz.
- d) Europar Batasunean helburu berak dituzten erakundeekin batera lan egitea.

## **23. artikulua.- Eginkizunak**

Hauk dira KAIK erakundearen eginkizunak:

- a) Bere eskumenekoak diren gaiei buruzko xedapen orokorrak egitea eta proposatzea, eta txosten bat egitea portuko politika arloko goragoko mailako planifikazio-tresnak egiten direnean.
- b) Portu-antolamenduaren Plan Bereziak egitea eta proposatzea, eta, hala badagokio, portuko jarduera betetzeko beharrezkoak diren hirigintza-antolamendurako beste plan edo tresna batzuk egiteko eta aldatzeko proposamena ere bai.

- c) Portuko Espazio eta Erabileren, portu bakoitzeko Zerbitzu- eta Polizia-erregelamenduen eta haien Hondakin Planen Mugaketak onartzea.
- d) Portuak eta portuko instalazioak eraikitzea, handitzea edo eraberritzea, baita mantentzea ere; horretarako, beharrezkoak diren proiektuak onartuko dituzte.
- e) Portuko jabari publikoaren babesa bermatzeko zereginak burutzea, bereziki administrazioen emakida eta baimenak ematea, aldatzea eta iraungitzea, eta portuko araudiarekin bat ez datorren arau-hausterik gertatzen ote den zaindu eta ikuskatu eta, halakorik bada, dagozkion zehapenak ezartzea, VI. kapituluaren ezarritako terminoetan.
- f) Portuetako azpiegiturak administratzea eta portuko zerbitzuak ematea.
- g) Indarrean dagoen portuen arloko legerian ezarritako zergak eta izaera publikoko ondare-prestazioak kudeatzea, kitatzea, biltzea eta ikuskatzea.
- h) Portu eremuei eragiten dieten hirigintza antolamenduko edo lurralde-antolamenduko tresnei buruzko txostena egitea. Txostenak soilik baloratuko ditu portua ustiatzeko eskumenetan eragiten duten zehaztapenak, eta positibotzat joko da bi hilabeteko epean ematen eta jakinarazten ez bada.
- i) Barne-larrialdietako planak, istripuen ondoriozko itsasoko kutsadura kasuetarako kontingentzia-planak eta portuetako instalazioak babesteko planak onartzea.
- j) Oinarri arautzaileak onartzea eta bere eskumeneko arloekin zerikusia duten diru-laguntzak ematea.
- k) Portuetan eta itsas gaitan edozein eskumen, baldin eta espresuki ez badaude atxikita beste administrazio-organo bati.

## **24. artikulua.- Araubide juridikoa**

1.- Zuzenbide publikoaren mende egongo dira KAIAK erakundearen harreman juridikoak, mugatze, kontrolatze, esku hartze edo zergapetze egintzen ondorioz sortuta, eta, oro har, administrazioaren ahalak erabiltzea dakartenak, baita administrazioaren isiltasunaren araubideari eta administrazioaren egintzen aurka egiteari dagokienez ere.

Bereziki, hauek dira administrazio izaerako egintzak:

- a) Portuko jabari publikoaren antolamendu- eta kudeatze-egintzak, administrazio-emakidak eta -baimenak ematea barne.
- b) Zehatzeko ahalmena erabiltzean agindutako egintzak.
- c) Portuen arloan indarrean dagoen legediak ezarritako zergak kudeatu, kitatu, ikuskatu eta biltzea.
- d) Kontratazioaren arloan KAIAKeko organo eskudunek ematen dituzten egintzak.

2.- Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiarenak berarenak diren gai ei dagokien guztian, zuzenbide pribatuko erakunde publikoei lotuta eta gai horiei buruz Euskal Autonomiaren legerian ezarritakoa hartu behar da oinarritat.

3.- Kontratazio-espedienteak izapidetzen dituenean, KAIAKek botere esleitzaleentzat ezarritako arauak ezarriko ditu jarduera burutzeko —botere esleitzaleak administrazio publikotzat jotzen dira Sektore Publikoko Kontratuen Lege Bateginaren xedapenen ondorioetarako—, baita Euskal Autonomia Erkidegoko legerian eta haren garapen-araudian kontratazioari buruz jasotako arauak ere.



4.- KAIK erakundearen egintzen ondarezko erantzukizun erregimenak jardungo du Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen azaroaren 26ko 30/1992 Legeko X. kapituluaren xedatutakoaren arabera.

5.- KAIK erakundearen ebazpenen kontra, gora jotzeko errekurtsioa aurkeztu ahalko zaio Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean portuen arloko eskumena duen sailari.

6.- KAIK erakundeak kontratuen arloan ematen dituen ebazpenen aurka, Sektore Publikoko Kontratuari buruzko Legearen Testu Bateginean erregulatutako errekurtsio berezia jarri ahal izango da arau-testu horren 40.1 artikuluan aipatzen diren kontratuei dagokienez.

7.- Zergen arloko egintzen kontra, aukerako berraztertze errekurtsioa aurkeztu ahal izango zaio errekurtsioa jarritako egintza eman duen organoari. Berraztertze errekurtsioari buruzko ebazpenaren aurka edota egintza beraren aurka, baldin eta errekurtsorik aurkeztu ez bada, erreklamazioa aurkeztu ahal izango zaio Euskal Autonomia Erkidegoko Auzitegi Ekonomiko Administrazioari, auzitegi hori arautzen duten xedapenen arabera.

8.- KAIK erakundeak auzibidean ordezkatu eta defendatu beharra badago, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren beraren zerbitzu eta zerbitzu juridikoen arduraren izango du, arauetan xedaturik daukatenean arabera.

## **25. artikulua.- Antolamendua**

1.- KAIK erakundearen gobernu- eta kudeaketa-organok dira, hurrenez hurren, Administrazio Kontseilua eta Zuzendaritza.

2.- Administrazio Kontseilua gobernu-organoa da eta portuen arloko eskumena duen sailaren edo sailburuak izendatutako burutzaren mendean jarduten du, kalitate-botoa izanik. Erregelamendu bidez eratuko da eta ogasunaren, ingurumenaren, lurralde-antolamenduaren eta hirigintzaren arloan eskumena duten sailak ordezkatuta daudela bermatu beharko du.

3.- Zuzendaritza da erakundeak kudeatzeko eta ordezkatzeko organo betearazlea. Eusko Jaurlaritzak izendatuko du haren titularrak, portuen arloan eskumena duen sailburuak proposatuta. Zuzendaria goi-kargua izango da; zerbitzu berezien egoeran geratuko da, aldezturik funtzio publikoan ari bazen, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari goi-karguen bateraezintasun araubidepean egongo da.

4.- Eusko Jaurlaritzak dekretu bidez onetsiko ditu erakundearen estatutuak, bere antolaketa-egitura eta funtzionamendu-araubidea arauen bidez garatzeko.

## **26. artikulua.- Langileak**

1.- Beren beregi kontratatutako langileak eta Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorreko langileak beteko dituzte KAIK erakundearen lanpostuak, lanpostu bakoitzak izango dituen eginkizunen izaeraren arabera, betiere.

2.- Ahal publikoak baliatzea eta Administrazio publikoen interes orokorrak zaintzea dakarten lanpostuak funtzionarioek bete beharko dituzte, eta langile horiek Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko funtzio publikoa arautzen duten arauak bete beharko dituzte.

3.-KAIK erakundeari dagokio, lan-kontratadun langileei dagokienez, hautaketa-proben betebeharrak eta ezaugarriak zehaztea, eta baita sarbide-prozesuen deialdia, kudeaketa eta ebazpena egitea ere, publizitate-, berdintasun-, merezimendu- eta gaitasun-printzipioen arabera.

## **27. artikulua.- Diru-baliabideak**

KAIKek, bere xedeak bete ahal izateko, ondasun eta baliabide ekonomiko hauek izango ditu:

- a) Euskal Autonomia Erkidegoko Aurrekontu Orokorretan urtero esleituko zaion diru-kopurua.
- b) Estatuaren, edo foru- edo toki-administrazioen diru-laguntzak eta ekarpenak, eta haren alde emandako zuzkidurak.
- c) Bere jardueraren ondoriozko ohiko eta ezohiko diru-sarrerak.
- d) Euskadiko Ondareari buruzko araudiari jarraituz, Agentziaren ondarea osatzen duten ondasun eta balioak, eta horietatik jasotzen dituzten produktuak eta errentak.
- e) Portuen arloko tasak biltzearen eta prezio publikoak kobratzearen ondoriozko diru-sarrerak.
- f) Lege honetan araututako zehapenak ezartzetik ateratako diru-sarrerak.
- g) Legez dagozkion gainerako beste edozein baliabide.

## **28. artikulua.- Aurrekontua**

KAIK erakundeak aurrekontuaren aurreproiektua egin eta onartu beharko du urtero. Horren ondoren, Eusko Jaurlaritzara bidali beharko du, han Autonomia Erkidegoko Aurrekontu Orokorretan sar dezaten, behar bezain ondo bereizita, Euskal Autonomia Erkidegoko aurrekontu-araubidea arautzen duten legeen arabera.

# **IV. KAPITULUA**

## **EUSKADIKO PORTUEN ARAUBIDE JURIDIKOA**

### **1. atala.- Portu-zerbitzuak**

## **29. artikulua.- Portu-zerbitzuen kontzeptua eta zehaztapena**

1.- Portu-zerbitzuak dira portuko eta itsasoko operazio eta premiak eta portuen funtzionamendu egokia bermatzera zuzendutako prestazioak, lege honetan eta legea garatzeko arauetan ezarritakoaren arabera.

2.- Portuko Administrazioak portu bakoitzean ezarri beharreko portu-zerbitzuak zehaztuko ditu, eta, horretarako, portuetako zerbitzuen erregelamenduak onartuko ditu.

### **30. artikulua.- Portu-zerbitzuak**

1.- Hauek dira portu-zerbitzuak:

- a) Portuko trafikoa —itsasokoa nahiz lurrekoa— antolatzea, koordinatzea eta kontrolatzea.
- b) Amarratzeak kudeatzea.
- c) Marineltza eta, administrazio edo harrera zerbitzuak.
- d) Zerbitzugunearen zaintza, segurtasuna eta polizia, alde batera utzi gabe Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorreko beste sail batzuei edo, hala egokituz gero, beste herri-administrazio batzuei arlo horietan dagozkien eskumenak.
- e) Balizamendua eta nabigaziorako beste laguntza batzuk, alde batera utzi gabe beste administrazio batzuei dagozkien eskumenak.
- f) Ontziak edo itsasontziak lehorreratzea, jasotzea, erriatzea eta lehorrean edukitzea.
- g) Praktikajea.
- h) Portuko atoia.
- i) Arraina jasotzea, sailkatzeko, lehenengoz saltzeko eta merkaturatzeko lanak egiteko.
- j) Baskulan pisatzeko zerbitzua.
- k) Zerbitzuguneko argiteria eta garbiketa.
- l) Zerbitzugunean ibilgailuak aparkatzea.
- m) Zerbitzuguneko ur-hornikuntza eta saneamendua, eta hondakinak hartzeko zerbitzuak.
- n) Energia elektrikoaren hornikuntza eta telekomunikazio-zerbitzuak.
- o) Erregaiaren hornikuntza eta beste hornikuntza batzuk.
- p) Larrialdiak prebenitzeko eta kontrolatzeko zerbitzuak, babes zibileko araudian ezarritako baldintzatan, Administrazio eskudunekin elkarlanean.
- q) Itsasontziek sortutako hondakinak jasotzeko zerbitzua, ontziek eraturako kutsadura prebenitzeko Nazioarteko Hitzarmena betez (MARPOL 73/78).
- r) Ekipajeen eta ibilgailuen zamalanak.
- s) Bidaiariak ontziratzea eta lehorreratzea.
- t) Salgaien zamaketa, estibatzea eta desestibatzea, bai eta ontzitik ontzira aldatzea ere.
- u) Lurreko garraioa.

2.- Araudiaren arabera, aurreko paragrafoan ezarritako zerrenda alda daiteke.

### **31. artikulua.- Prestazio-erregimena**

1.- Portuko zerbitzuak Portuko Administrazioak —bai zuzenean, bai legez aurreikusitako zeharkako kudeaketarako edozein mekanismo baliatuta— edo, lehia-erregimenean, horretarako baimena duten partikularrek eskainiko dituzte. Ez da zeharkako kudeaketa bidezko zerbitzurik eskainiko, horrek aginpidez jardutea baldin

badakar edo, beste edozein arrazoi dela medio, zuzeneko kudeaketa egokitzen jotzen bada.

2.- Portu-zerbitzuak eskaintzeko beharrezkoa bada portuko jabari publikoa okupatzeko emakida edo baimena ematea, horiek espediente bakarrean bideratuko dira eta haien eraginkortasuna elkarrekikotasunez lotuta geratuko da.

### **32. artikulua.- Zerbitzugunea erabiltzeko araubidea**

1.- Portu-zerbitzuak emateko beharrezkoak diren jarduera guztiak egiteko adina espazio izan behar dituzte portuetako zerbitzuguneek.

2.- Portuetan jarduera bat baino gehiago egin ahal izango da —bereziki, merkataritza-trafikokoak, industriakoak, arrantzakoak, aisialdi nautikokoak, erkidegoko publikoak edo mistoak—, kontuan hartuta proiektuak jasotako edo garatutako erabilera espazio horietarako.

3.- Nolanahi ere, zerbitzuguneetan portuko erabilera hutsekin bateragarriak diren jarduerak eta eraikuntzak besterik ez dira baimenduko, lege honetan eta dagokion Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketan xedatutakoaren arabera. Aurrekoan oinarriturik, jarduera jakin bat debekatzeko edo baimentzeko unean, Portuko Administrazioak portuko erabilerekin bateragarria den justifikatu beharko du.

4.- Portuko erabilera edo jardueri kalte egin diezaieketen edo haien aurkakoak izan daitezkeen jarduerak debekatu ahal izango ditu Portuko Administrazioak. Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketan portu-jarduera hutsak ez diren beste jarduera batzuk baimentzeko espazioak zedarritu daitezke, baldin eta portu-erabilera hutsekin bateragarriak badira.

5.- Portuko Administrazioak portuko jabari publikoa erabiltzeko aukera baimendu diezaieke Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorreko beste organo batzuei, eta bai beste administrazio publiko batzuei ere, erabilera hori portuaren ustiaketa arruntarekin bateragarria denean eta interes orokorreko xedeetarako eskatzen denean, betiere.

## **2. atala.- Portuko jabari publikoaren kudeaketa**

### **33. artikulua.- Portuko jabari publikoaren erabilia**

1.- Portuko jabari publikoaren erabilera lege honetan eta legea bera garatzen duten erregelamenduzko arauetan arautuko da, bai eta portu-antolamenduaren plan berezietan eta, hala badagokio, Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketetan ere.

2.- Euskal Autonomia Erkidegoko portuko jabari publikoa eskusibitate-, intentsitate-, arrisku- edo errentagarritasun-ezaugarriak dituzten gorabehera berezietako erabileretarako edo obrak eta instalazioak gauzatu beharra eskatzen duten erabileretarako baliatzeko, nolanhahi ere, dagokion baimena edo emakida eman beharko da, lege honen arabera. Lege honetan aurrekusten ez denerako, Euskal Autonomia Erkidegoko ondareari buruzko legerian ezarritako xedapenak nahiz sektore

publikoko kontratuei buruzko legerian zalantzak eta hutsuneak osatzeko ezarritako printzipioak aplikatuko dira.

3.- Portuko jabari publikoa erabiltzeko baimenen edo emakiden titularrek nahitaez eman behar diote Portuko Administrazioari erabilera horrek sor ditzakeen gorabeheren berri eta nahitaez bete behar dituzte administrazio horrek ezartzen dizkien jarraibideak.

#### **34. artikulua.- Jabari publikoaren gaineko baimenaketa emakidak**

1.- Baimena eskuratzea beharrezkoa izango da portuko jabari publikoa gehienez ere hiru urtera arte erabili edo okupatu behar denean, luzapenak barne, ondasun higigarriak edo instalazio desmuntagarriak izan ala ez.

2.- Obra edo instalazio ez desmuntagarriak badituzte, edo hiru urterako edo gehiagorako erabilerak badira, portuetako jabari publikoko ondasunen okupazioa egiteko ere beharrezkoa izango da aurretik Portuko Administrazioak baimentzea. Emakiden epea dagokion tituluak ezartzen duena izango da eta ezin izango da berrogeita hamar urtetik gorakoa izan, kontuan hartuta hasieran emandako epea eta luzapenak.

3.- Jabari publikoaren okupazioa amarralekuak erabiltzeko baldin bada, bost urterako baimena lortu beharko da, baina beste bost urtez luzatu ahalko da.

#### **35. artikulua.- Baimenen eta emakiden izapideak**

1.- Portuko Administrazioari dagokio portuko jabari publikoa erabiltzeko gaitzen duten tituluak ematea, aldatzea, berrikustea eta amaitzea; baita, erabilera horri dagokionez, zaintza-, ikuskapen- eta kontrol-zereginak burutzea ere.

2.- Arau bidez ezarriko da baimenak eta emakidak emateko prozedura, bai eta eskatu beharreko baldintzak eta bermeak ere.

#### **36. artikulua.- Baimenak eta emakidak amaitzea**

1.- Portuko jabari publikoa okupatzeko eskubidea honako kasu hauetan amaituko da:

- a) Emakidaren epea igarotzea.
- b) Titularrak uko egitea, Portuko Administrazioak onartuta.
- c) Emakidaren edo baimenaren titularraren nortasun juridikoa amaitzea.
- d) Kausadunek jarraitzea erabakitzen ez den kasuetan, emakidaren edo baimenaren titularraren heriotza edo ezintasuna, Portuko Administrazioari inguruabar horren berri eman ondoren betiere.
- e) Titularraren eta Portuko Administrazioaren adostasuna.
- f) Iraungitzea.
- g) Errebokatzea.
- h) Erreskateagatik, kalte-ordaina eman ondoren, emakiden kasuan.
- i) Portu-zerbitzuak eman ahal izateko gaitzen duen titulua amaitzea, baldin eta emakida edo baimena gaikuntzarako bitartekoa edo betekizuna baldin bada.

2.- Baimena edo emakida amaitzen denean, dauden eraikinak edo instalazioak Portuko Administrazioa itzuliko dira, inolako kargarik gabe, eta Portuko Administrazioak erabaki ahal izango du eraikinak edo instalazioak eraistea edo kentzea, amaitutako baimenaren edo emakidaren titularraren kontura, amaiera gertatu eta hiru hilabeteko epean; epe horretan titularrak burutu ez dituen lanak administrazioak subsidiarioki burutu ahal izango ditu.

3.- Edonola ere, Portuko Administrazioak ez du hartuko bere gain baimenaren edo emakidaren titularraren lan edo ekonomia arloko inolako betebeharririk.

### **37. artikulua.- Baimenak eta emakidak errebokatzea**

1.- Portuko Administrazioak edozein unetan errebokatu ahal izango ditu baimenak, kalte-ordainik jasotzeko eskubiderik gabe, baimenari eustea bateraezina baldin bada interes handiagoko portu-erabilera edo -jarduerekin.

2.- Portuko Administrazioak edozein unetan errebokatu ahal izango ditu baimenak, halaber, kalte-ordainik jasotzeko eskubiderik gabe, baldin eta baimena emateko erabakigarriak izan ziren baldintza fisikoak edo juridikoak aldatzen badira eta aldaketa horien ondorioz ezinezkoa bada emakidaren xede izan zen jarduerarekin jarraitzea eta ezinbesteko kasuetan; betiere, kasu bietan, emakidaren titulua berrikustea ezinezkoa bada.

### **38. artikulua.- Emakida edo baimena iraungitzea**

1.- Portuko Administrazioak emakidaren edo baimenaren iraungipena deklaratu dezake, arauz ezarritako prozeduraren bitartez, titularrari entzun ondoren eta Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak irizpena eman ondoren —araudi erregulatzaileraren arabera nahitaezkoa bada—, honako kasu hauetan:

- a) Tituluaren baldintzetan ezarritako epean obrak hasi ez badira, gelditu badira edo amaitu ez badira, eta horretarako justifikaziorik ez badago.
- b) Jarduera sei hilabetez —baimenen kasuan— edo 12 hilabetez —emakiden kasuan— utzita egon bada, eta horretarako justifikaziorik ez badago.
- c) Tasak ez badira ordaintzen borondatezko epean, honako arau hauen arabera:
  - Baimenen kasuan, sei hilabeteko okupazio edo erabilerari dagokion tasaren likidazioa ez ordaintzea.
  - Emakiden kasuan, hamabi hilabeteko okupazio edo erabilerari dagokion tasaren likidazioa ez ordaintzea.

Kasu bietan, epe horiek kontatzeko, kontuan izango dira igorri diren baina ordaindu ez diren likidazioei dagozkien epeak.
- d) Tituluaren xedean azaltzen ez diren jarduerak garatzen badira.
- e) Jabari publikoan izan dezakeen eraginaren gaineko aurre-ebaluazioaren ondorioz ezarritako baldintzak bete ez badira.
- f) Zerbitzugunea emakidaren edo baimenaren xede den azaleraren mugetatik kanpo okupatu bada.
- g) Eraikitakoaren azalera, bolumena edo gehieneko altuera baimendutako proiektuarena baino % 10etik gorakoa bada.

- h) Emakidaren erabilera osoa edo partziala hirugarren bati lagatzen bazaio, Portuko Administrazioaren baimenik gabe.
- i) Baimena edo emakida ematen duen titulua eskualdatzen bada: Portuko Administrazioari jakinarazi gabe, baimenen kasuan, edo haren baimenik gabe, emakiden kasuan.
- j) Hipotekak eta bestelako berme-eskubideak eratzen badira Portuko Administrazioaren baimenik gabe.
- k) Eska daitezkeen bermeak berrezartzen edo osatzen ez badira, Portuko Administrazioak alde aurretik horretarako eskaera egin duenean.
- l) Emakidaren titularraren nortasun juridikoa bat-egitea, xurgatzea edo zatitzea gertatuz gero, alde aurreko baimenik gabe egiten bada.
- m) Emakidaren titularraren heriotza edo haren kausadunek jarraitzeko duten interesa jakinarazten ez bada.
- n) Oro har, beste baldintza batzuk ez betetzeagatik emakidaren tituluan emakida amaitu egingo dela berariaz aurreikusita baldin badago.

2.- Iraungipen-deklarazioak berekin dakar emakidaren edo baimenaren titularrak eratutako bermeak galtzea eta, emakiden kasuan, emakidadunak eraikitako instalazioak Portuko Administrazioari garaia baino lehenago itzultzea.

### **39. artikulua.- Emakiden gaineko xedapen-egintzak edo kargak ezartzen dituzten egintzak**

1.- Emakidak *inter vivos* egintzen bitartez eskualdatu ahal izango dira, Portuko Administrazioak baimena eman ondoren. Eskualdatzeak ez ditu emakidaren baldintzak aldaraziko, nahiz eta titular berria emakidaren ondoriozko eskubide eta betebeharretan subrogatuko den. Portuko Administrazioak lehentasunez erosteko eta atzera eskuratzeko eskubideak gauzatu ahal izango ditu, araudi bidez ezartzen den moduan.

2.- Emakiden titularrak diren sozietateetako kapitala eskualdatzeko ere baimena beharko da, eskuratzailerak, lagapen horren edo beste edozein tituluren ondorioz, zuzenean edo zeharka, kapital horren % 50 baino gehiago baldin badauka.

3.- *Mortis causa* eskualdatu ahal izateko, alde aurretik titularraren heriotzaren berri eman beharko da, bai eta kausadunek jaraunspen edo legatu gisa haren eskubideetan eta betebeharretan subrogatzeko duten interesaren berri ere, heriotza gertatu eta urtebeteko epean. *Mortis causa* eskualdatu ahal izateko, berariazko ebazpena beharko da, titular berriak izango diren pertsonen legez eska daitezkeen baldintzak betetzen dituztela egiaztatu ondoren.

4.- Emakiden gaineko hipotekak eta beste berme-eskubide batzuk eratzeko, aurrez Portuko Administrazioaren baimena behar da.

5.- Emakida erremate judizialagatik, judizioz kanpoko erremateagatik, administrazio-erremateagatik edo hipoteka-kredituak ez ordaintzeagatik esleitzen den kasuetan, Portuko Administrazioak atzera eskuratzeko eskubidea gauzatu ahal izango du, hiru hilabeteko epean, esleipenaren berri duen unetik hasita.

6.- Emakida erremate judzialagatik, judizioz kanpoko erremateagatik edo administrazio-erremateagatik edo hipoteka-kredituak ez ordaintzeagatik jaso duen esleipenduna lehengo titularraren emakidaren ondoriozko betebeharretan subrogatu beharko da eta, emakidaren xede den jarduera edo erabilera burutzeko baldintzak betetzen ez baditu, horretarako inolako mugaketarik ez duenen bati eskualdatu egin beharko dio 12 hilabeteko epean.

7.- Emakiden erabileraren lagapena, osokoa edo partziala, zilegi izango da, baldin eta Portuko Administrazioak horretarako baimena ematen badu, emakida-tituluan ezarritako baldintzetan.

#### **40. artikulua.- Emakidak aldatzea eta berrikustea**

1.- Emakiden baldintzak nahierara aldatu ahal izango ditu Portuko Administrazioak, arauz ezartzen den prozeduraren arabera.

2.- Portuko Administrazioak emakida baten baldintzak berrikusiko ditu, eta ofizioz nahiz alde batek hala eskatuta aldatuko ditu, honako inguruabarrak gertatzen direnean:

- a) Emakida emateko erabakigarriak izan ziren baldintzak aldatzen badira.
- b) Ezinbesteko kasuetan.
- c) Portuen eremuari aplikatu dakioken planetara edo edozein arauditara egokitzeko beharrezkoa bada, bai eta portuaren interes orokorreko arrazoiengatik ere. Kasu horietan bakarrik emango zaio kalte-ordaina emakidadunari.

3.- Emakida berrikustea emandako azalera murriztea baldin badakar, emakidaren zatikako erreskate gisa izapidetuko da. Halaber, emakida berrikustea ondorioz ikusten bada emakida horren ustiaketa antiekonomikoa dela, titularrak emakida osoaren erreskatea eskatu ahal izango du.

#### **41. artikulua.- Emakiden erreskatea**

1.- Eskumenak gauzatzeko, Portuko Administrazioak beharrezkoa badu emakidan emandako jabari publikoa, emakida erreskatatu ahal izango du, emakidadunari kalte-ordaina eman ondoren.

2.- Erreskatea egingo da, zehazki, emakida bateraezina baldin bada portua zabaltzeko obrek edo behar bezala onartutako Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketan egindako aldaketekin. Halaber, emakida bat erreskatatu ahal izango da emakida berrikusteko prozeduran emakidadunarekin ezin bada lortu akordio bat.

3.- Erreskatea egin aurretik obren edo jardueren portu-interesa deklaratu beharko da, eta obrek edo jarduerak ukitutako ondasunak eta eskubideak okupatu beharra dagoela dioen erabakia hartu beharko da. Erreskatearen ondorioz emakidaren zati bat bakarrik okupatzeko beharra dagoenean, eta, horrenbestez, erreskatatu gabeko zatia ustiaketa emakidadunarentzat antiekonomikoa baldin bada, titularrak emakida osoaren erreskatea eskatu ahal izango dio Portuko Administrazioari.



4.- Erreskatea arau bidez ezartzen den prozeduraren bitartez izapidetuko da eta, bertan, emakidadunek jasotzeko beharrezko kalte-ordainak balioesteko irizpideak jasoko dira. Irizpideotan kontuan hartuko dira erreskatatutako obren kostuak eta erreskateari egozteko moduko onuren galera.

#### **42. artikulua.- Baimenak**

1.- Baimenak kalte-ordainetarako eskubiderik gabe errebokatu ahal izango dira, 38. artikuluan xedatutako eran.

2.- Baimenak emateko prozedura interesdunaren eskariz nahiz Portuko Administrazioaren ekimenez hasi ahal izango da.

3.- Prozedura hasteko modua edozein izanda ere, portu batean eman beharrezko baimenen kopurua edozein gorabeherak mugatuta baldin badago, baimena lehiaketa bidez eman beharko da. Eskatzaileen artean baldintza berezirik baloratu behar ez bada, zozketa ere egin daiteke.

4.- Prozedura honetan berariazko ebazpena emateko eta jakinarazteko epea sei hilabetekoa izango da gehienez. Gehienezko epean, ez bada berariazko ebazpenik eman ezta jakinarazi ere, interesdunek aurkeztutako eskabideak ezetsizat joko dira administrazioaren isiltasunagatik.

5.- Baimenak ezin dira *inter vivos* eskualdatu eta erabilera ezin izango zaie hirugarrenei laga. Aldiz, *mortis causa* eskualda daitezke, eta, horretarako, kausatzailearen heriotza gertatu eta ondorengo sei hilabeteetan eskatuko da heriotzaren eta burututako eskualdatzearen berri ematea. Adierazita bezala berri ematen ez bada, baimena iraungi egingo da.

6.- Nolanahi ere, Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketan eta portuko erabilera erregulatzeko gainerako arauetan ezarritakoa bete beharko du titular berria suertatzen den pertsonak, baimena emateko ezarri diren zehaztapen eta baldintzekin.

## **V. KAPITULUA**

### **ITSAS GARRAIOKO ENPRESA OPERADOREEN ERREGISTROA**

#### **43. artikulua.- Erregistroa sortzea eta inskripzioaren derrigortasuna**

1.- Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroa sortzen da Euskal Autonomia Erkidegoan. Haren xedea da informazioa ematea eta bateratzea, alde batetik, bidaiarien itsas-garraioaren zerbitzua, salgaiena eta garraio mistoena aske emateko modua, eta bestetik, portuko azpiegituren erabilera, kontsumitzaile eta erabiltzaileen eskubideen errespetua, itsas-segurtasunaren alorrean indarrean dauden legeak betetzea, eta natur ingurunearen babesa. Garraioaren arloan eskumena duen Eusko Jaurlaritzako sailak kudeatuko du erregistro hori.

2.- Lege honetan arautzen diren itsas-garraioko zerbitzuak eman ahal izateko, beharrezkoa izango da, aldez aurretik, aurreko paragrafoan aipaturiko erregistroan enpresa operadorea eta zerbitzua emateko baldintzak inskribatzea. Nolanahi ere, zerbitzuaren ibilbidea, ordutegiak eta prestazio-aldia jasoko dira, ontziak eta haien ezaugarriak, baita tarifak eta arauz ezartzen diren gainerako baldintza ekonomikoak eta teknikoak ere.

3.- Helburu turistiko edo aisialdikoa duten bidaiarien itsas-garraioko enpresa operadoreek ere inskripzioa egin beharko dute aipatu Erregistroan, eta, halaber, garraiatze hutsaz gainera, turismo, ostalaritza, aisialdia, heziketa edo antzeko alorrekin loturiko helburuak dituztenak, kontraprestazio ekonomiko baten truke, alde batera utzita ibilbidea errepikatzen den ala ez, zer egutegi eta ordutegi duten eta zein den kontratazio-modalitatea.

4.- Arau bidez ezarriko dira Erregistroaren antolaera, edukia eta funtzionamendu-araubidea, bai eta inskripzioa egiteko betebeharrak eta ondorioak ere.

## VI. KAPITULUA

### POLIZIA-ARAUBIDEA ETA ZEHATZEKO ARAUBIDEA

#### 1. atala.- Polizia-araubidea

#### 44. artikulua.- Zaintze-, ikuskatze- eta kontrolatze-ahalak

1.- Portuko Administrazioari atxikita dauden eta behar bezalako gaitasuna duten langileen bitartez eta polizia-erregelamenduak agintzen duen moduan gauzatuko dira portu eta itsas gaietako ikuskapen- eta kontrol-ahalak, portuetan ematen diren zerbitzu eta operazioei dagokienez, edozein dela ere portuko jabari publikoaren erabilera-araubidea edo zerbitzuak emateko era.

2.- Ikuskatze- eta kontrolatze-ahalak Portuko Administrazioari atxikita dauden eta behar bezalako gaitasuna duten langileen bitartez gauzatuko dira. Ondorio horietarako, agintaritzaren agentetzat joko dira langile horiek.

#### 45. artikulua.- Portuen jarduera babestea

1.- Baldin eta, edozein bitartekoren bidez, portuetako jarduera eragozten edo zailtzen bada edo arrisku nabarmen eta larria sortzen bazaie pertsonei, ondasunei edo ingurumenari, Portuko Administrazioak, presazko eta salbuespenezko arrazoiak direla eta, beharrezkoak diren neurri guztiak har daitezten exijitu ahal izango du —ahal bada, interesdunei entzun ondoren—, ordenamendu juridikoarekin bat eginez eta egokitzat jotzen duen denboraz, urratutako legaltasuna eta portuko jarduera normala lehengoratzeko. Neurri horiek hartzeko exijentziak ez du baztertuko zehatzeko araubidean ezarritakoa. Eskatutakoa betetzen ez bada, Portuko Administrazioak betearazte subsidiarioa aplikatuko du erantzuleen kontura.

2.- Aurreko puntuan xedatutakoa aplikatuko da, besteak beste, hondoratzeko arriskuan dauden ontzi edo itsasontzien kasuan, portuan hondoratu direnen kasuan, edota abandonatuta utzi diren edo arrisku larria dakarten ontzien kasuetan. Hondoratutako edo abandonatutako ontzia zatikatzeko edo besterentzeko gaikuntza izango du Portuko Administrazioak, arauz ezartzen diren prozeduren bitartez.

#### **46. artikulua.- Jabetza berreskuratzea eta utzarazpen administratiboa**

1.- Portuko Administrazioak bere kabuz eta edozein unetan berreskuratu ahal izango du bidegabeki galdutako portu-jabari publikoko ondasunen jabetza, baldin eta hirugarren bat jabetu bada ondasun horietaz hura ahalbidetzen duen titulurik izan gabe.

2.- Portuko Administrazioak utzarazpen-ahala gauzatu, eta portuko jabari publikoko ondasunen jabetza berreskuratu ahal izango du administrazio-bidean, hirugarrenek okupatzea legezkatzen duen titulua, baldintzak edo inguruabarrak indargabetzen edo desagertzen direnean.

3.- Aurreko paragrafoetan aurreikusitako ahalak gauzatzeko prozedurari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoko ondareari buruzko legedian aurreikusitakoari jarraituko zaio.

#### **2. atala.- Zehapen araubidea**

#### **47. artikulua.- Arau-hauste motak**

Arau-haustetzat jotzen dira, lege honen ondorioetarako, artikulua hauean tipifikatzen diren egiteak edo ez-egiteak. Arau-hausteak arinak, larriak eta oso larriak izan daitezke.

#### **48. artikulua.- Arau-hauste arinak**

Hauek dira arau-hauste arinak, larritzat edo oso larritzat jotzen ez badira:

- a) Indarrean dauden portu-arauak ez-betetzea, arau-hauste larritzat edo oso larritzat tipifikatuta ez badaude, betiere.
- b) Portuen zerbitzu- eta polizia-erregelamenduak ez betetzea, baita Portuko Administrazioak erregelamendu horiek gauzatzean eta bere eskumenak gauzatzean emandako jarraibideak eta aginduak ez betetzea ere.
- c) Obrak, instalazioak, portu-tresnak, ontziak, itsasontziak edo pertsonak arriskuan jartzen dituzten itsas operazioak egitea, edota ez badira hartzen behar diren segurtasun-neurriak.
- d) Portuko jabari publikoko ondasunetan edo haien erabileran edo ustiaketan kalteak sortzen dituen edozer egite edo ez-egite, betiere normaltasunez funtzionatzea eragozten ez badu.

- e) Edozein egite edo ez-egite, baldin eta obretan, instalazioetan, tresnetan, itsas edo lur-garraiobideetan, salgaietan, edukiontzietan edo portu-gunean kokatutako beste edozein elementutan, erru edo zabarkeriaren ondorioz, kalteak sortzen badituzte, bai eta horiek behar bezala ez erabiltzea edo baimenik gabe erabiltzea, baimena beharrezkoa denean.
- f) Portuko jabari publikoa obrek edo instalazioek hartzea, dagokien titulua izan gabe, betiere portuaren jarduera normala eragotzi gabe eta jokabide hori gelditzeko Portuko Administrazioaren organoek egindako berariazko errekerimenduari muzin egin gabe.
- g) Portuko jabari publikoan jarduerak egitea behar den baimenik gabe, betiere hala eskatzea badagokio.
- h) Portuko jabari publikoan obrak, instalazioak edo jarduerak egitea, emandako tituluaren baldintzak bete gabe; nolana ere, egokia izanez gero, egongo da horiek baliogabetzea.
- i) Portuko jabari-publikoan, baimenik gabe botatzea substantzia, gai eta hondakin ez kutsakorrak.
- j) Portu-gunean sartzea, horretarako ezarritako arauak apurtuz edo portuko langileek, beren kargua betez, emandako aginduei kontra eginez.
- k) Arrainak manipulatzeko eta, salgaiak edo beste objektu batzuk uztea aurretiko baimena izan gabe, edo berariaz debekatuta dauden edo adierazi ez diren lekuetan.
- l) Konponketak, karenatzeak eta bilketak egitea, aplikatzekoa den araudiari kontra eginez kutsadura eragiteko modukoak direnean, baita ontziek eragindako hondakinak eta zama-hondakinak entregatzeko obligazioen inguruko araudia ez betetzea ere.
- m) Portu-terminalak erabiltzeko ordutegiak aldatzea eta ez betetzea Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroan jasotako araudia.
- n) Administrazioari jakinarazi beharreko datuak berandu aurkeztea.

#### **49. artikulua. Arau-hauste larriak**

Hauek dira arau-hauste larriak:

- a) Arintzat jotzen diren arau-hausteak, ondareen edo instalazioen funtzionamendua edo erabilera partzialki eragozten duten kalte-galerak sortzen badituzte.
- b) Portuko jabari publikoa okupatzea beharrezkoa den titulurik gabe, portuko jarduera normala eragozten denean edo Portuko Administrazioak egindako berariazko errekerimendua betetzen ez denean.
- c) Portuko Administrazioari emandako edozein informazio faltsutzea legezko obligazioen bat betez.

- d) Zaintza-, ikuskatze- eta kontrolatze-funtzioak eragozteak.
- e) Portuko jabari-publikoan, baimenik gabe botatzea substantzia, gai eta hondakin ez kutsakorrek, baldin eta kalte eragiten badute aipatu jabarian, haien munta, ezaugarri, bolumen eta ondorioei erreparatuta.
- f) Lege honetan araututako itsas-garraioko zerbitzuak ematea Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroan jasotako baldintzak ez diren beste baldintza batzuetan.
- g) Enpresa Operadoreen Erregistroan jasotako prezio edo garraio-zerbitzuko baldintzak ez diren beste batzuk jendaurrean zabaltzea.
- h) Arau-hauste arin gisa sailkatutakoak, behin baino gehiagotan egiten badira. Alegia, urte batean bi arau-hauste arin edo gehiago egitea, administrazio-bideko ebazpen irmo batez hala deklaratu bada.

#### **50. artikulua.- Arau-hauste oso larriak**

Hauek dira arau-hauste oso larriak:

- a) Arintzat eta larritzat jotzen diren arau-hausteak, ondareen edo instalazioen funtzionamendua edo erabilera osoki eragozten duten kalte-galerak sortzen badituzte.
- b) Portuko jabari-publikoan, baimenik gabe botatzea substantzia, gai eta hondakin ez kutsakorrek.
- c) Lege honetan araututako itsas-garraioko zerbitzuak ematea, Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroan inskribatuta egon gabe.
- d) Lege honetan aipatutako zerbitzuak ematea, naturgune babestuetara egiten den garraioaren alorrean arau ezartzen diren mugak edo baldintzak bete gabe.

#### **51. artikulua.- Zehapenak**

1.- Lege honetan ezarritako arau-hausteak zehatzen dira ondoren azaltzen diren isunen bidez:

- a) Arau-hauste arinak: gehienez 12.000 euro.
- b) Arau-hauste larriak: 12.001 eurotik 500.000 euroraino.
- c) Arau-hauste oso larriak: 500.001 eurotik 1.000.000 euroraino.

2.- Behin arau-hausteak kalifikatu ondoren, zehapen ekonomikoak graduatu egingo dira kasuan kasu egindako arau-hausteak leundu edo larriagotu ditzaketen inguruabarrei erreparatuta. Ildo horretan, honako hauek kontuan hartuta graduatuko dira zehapenak:

- a) Gertakariaren larritasuna, sortutako kalte-galerak eta ondareei eta pertsoneri eragindako arrisku objektiboa.
- b) Nahita edo behin eta berriro egin izana.

c) Berriro egin izana urtebetean izaera bereko beste arau-hauste bat, kalifikatutako arau-haustea egin zenetik kontatzen hasita, horrela jotzen bada ebazpen irmo baten bidez. Egoera hori ez da aplikatuko arau-haustearen mailaketan, kontuan izan bada arau-haustearen mota larriagotzeko.

3.- Zehapenak ezartzea bateragarria izango da araua hautsi duenari ondasunak bueltatzeko eta portuko jabetza publikoan aldatutako egoera araua hautsi baino lehenagoko egoerara lehengoratzeko exijitzearekin, baita eragindako kalte-galerak ordaintzeko obligazioarekin ere.

## **52. artikulua.- Eskumena**

KAIK erakundeko zuzendariari dagokio arau-hauste arin eta larrien gaineko zehapenak jartzea, eta portuen alorreko eskumena duen sailburuari arau-hauste larrien gainekoa.

## **53. artikulua. Erantzukizuna**

1.- Lege honetan aurreikusitako administrazioiko arau-hausteen erantzuleak euren egileak dira.

2.- Arau-hausteen egileak dira legean tipifikatutako gertakaria beren kasa, beste norbaitekin batera edo beste norbaitez baliatuz burutzen duten pertsona fisikoak edo juridikoak.

3.- Aurreikusitako ondorioetarako, honako hauek hartuko dira egiletzat:

a) Tipifikatutako gertakaria egin duena, baita harekin mendekotasun-harremana duen enpresa ere, baldin eta harreman horren ondorioz egin bada arau-haustea.

b) Ontzi edo itsasontziekin erlazionatutako arau-hausteen kasuan, enpresa ustiatzailea edo kontsignataria, edo, haiek egon ezean, ontziko edo itsasontziko kapitaina; nolana ere, egon daiteke erantzukizunak eskatzea pilotaje-zerbitzua emateko kontratuaren titularrari eta portu-pilotuari bere funtzioa gauzatzerakoan, kasuan kasuko arautze espezifikoaren arabera.

c) Salgaiak manipulatzeari egotz dakizkiokeen arau-haustek egonez gero, salgaiak manipulatzeko dituzten langileak eta lan horiek egiteaz arduratzen den enpresa zamaketaria, baita merkantzien kontsignataria ere.

d) Portuko Administrazioa jakinaren gainean jartzeko obligazioa egonez gero, informazio hori eman behar duten entitateak.

e) Behar besteko administrazio-titulurik ez duten lanetan, jardueraren sustatzailea, jarduera gauzatzen duen enpresa edo enpresa horretako zuzendari teknikoak.

4.- Arau-hauste baten erantzulea pertsona juridiko bat denean, erruduntasun-judizioa izango da haren borondatea osatu duen pertsona edo duten pertsona fisikoei buruzkoa. Horrelakoetan, ezingo dira zehatu pertsona fisiko horiek lege-hauste beragatik.

5.- Arau-hauste beraren ondorioz pertsona desberdinei ezarritako zehapenak independenteak izango dira elkarren artean.

#### **54. artikulua.- Kautelazko neurriak**

Zehatzeko ahala duen organo eskudunak zehapen izaerarik ez duten honako kautelazko neurriak har ditzake:

a) Gauzatzen ari diren legez kanpoko obrak edo instalazioak berehala gelditzeko agintzea, eta dagokion administrazio-titulurik ez duten edo emandako tituluan ezarritako baldintzetara egokitzen ez diren erabilerak eta jarduerak eteteko agintzea.

b) Obrak edo instalazioak zigilatzea, eta obran edo jardueretan erabiltzen diren materialak, makinak edo tresnak kentzea interesdunaren kontura, zehapen-ebazpenaren eraginkortasuna ziurtatze aldera. Ondorio horietarako, komenigarria joz gero, indar publikoaren laguntza eskatzea izango du.

c) Behar diren neurriak berehala hartzeko agintzea hondoratzeko, edo portuko ondasunei edo elementuei edo beste ontzi edo itsasontzi batzuei kalteak eragiteko arriskuan dagoen ontzi edo itsasontzi batek sor ditzakeen kalteak saihesteko.

d) Ontziak eta itsasontziak berehala atxikitzeko agintzea, justifikatutako arrazoiagatik, euren jabeek, baimena duten ordezkariak, kapitainak edo patroiek izan ditzaketan erantzukizun administratiboak edo ekonomikoak bermatzeko; nolana ere, kautelazko neurri hori abal nahikoa eratuz ordezkatzeko egongo da.

#### **55. artikulua.- Hertsapen-isunak**

1.- Ezartzen diren zehapenen kalterik gabe, araua hausten dutenak behartuta daude eragindako kalteak ordaintzera, aldatutako ondasunak konpondu eta lehengo egoerara ekartzearren.

2.- Araua hausten duenak aurreko paragrafoan ezarritako eginbeharra betetzen ez badu edo erabat betetzen ez badu, gehienez bost hertsapen-isun ipini ahal izango zaizkio elkarren segidan. Hartu beharreko neurri guztiei dagokien kostuaren % 10eko zenbatekoa izango da gehienez horietako bakoitza, sorrarazitako kalteak konpontzeko, eta betebeharra duen pertsonaren kontura eta kostura egingo da gauzatze subsidiarioa.

3.- Aurreko paragrafoan aipatutako isunak ezarri baino lehen, araua hausten duenari eskatuko zaio agindutakoa borondatez betetzeko; horretarako, epe bat finkatuko da eta, egoera aztertu eta gero, erabakiko da zenbat iraungo duen. Orobat, behar adinakoa izango da borondatez betetzeko.

4.- Hertsapen-isunak independenteak izango dira, eta bateragarriak egin den arau-hausteagatik zehapen gisa ipini diren edo ipin daitezkeen isunekin.

## **LEHEN XEDAPEN GEHIGARRIA.- Autonomia Erkidegoaren Administrazio Orokorrari eta Euskadiko Kirol Portuak SAri atxikitako langileen integrazioa**

1.- Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazio Orokorrean edo Euskadiko Kirol Portuak SA entitatean lanean diharduten lan-kontratuko langileak, lege honen arabera KAIK erakundeak bere gain hartzen dituen zereginetan ari badira, KAIK erakundearen integratuko dira, lan arloko araudian aurreikusiriko enpresaren ondorengotza-mekanismoa aplikatuz.

2.- Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean lanean diharduten langile funtzionarioak, lege honen arabera KAIK erakundeak bere gain hartzen dituen zereginetan ari badira, erakunde horretan integratuko dira, jatorrizko kidegoko zerbitzu aktiboko egoerari eutsita eta aitorturik zeuzkaten eskubide guzti-guztiak gordez, besteak beste antzintasuna.

3.- Gobernu Kontseiluak, dekretu bidez, komenigarriak diren aldaketak onartuko ditu Administrazio Orokorreko sailen egitura organikoetan, lege honek eta legea garatzen duten arauak KAIK erakunde publikoari esleitzen dizkieten helburuak betetzeko beharrezkoak diren giza baliabideak eskuratzeko bidean.

## **BIGARREN XEDAPEN GEHIGARRIA.- Zehapenen zenbatekoa.**

Jaurlaritzari dagokio diru-zehapenen zenbatekoa eguneratzea, urteko kontsumo-prezioen indizearen arabera.

## **HIRUGARREN XEDAPEN GEHIGARRIA.- KAIK erakundearen jardueren hasiera.**

1.- Eusko Jaurlaritzaren dekretu bidez zehaztuko da KAIK erakunde publikoaren jardueren hasiera.

2.- Erakundearen jardunaren hasiera eta dagokion Aurrekontuen Legearen indarraldia bat ez badatoz, Gobernu Kontseiluak onartuko ditu KAIK erakunde publikoaren ustiapeneko eta kapitaleko aurrekontuak, bai eta haren jardunak hasten diren ekonomia-ekitaldiari dagozkion finantza-arloko behin-behineko egoera-orriak ere, eta horren berri emango dio Eusko Legebiltzarreko Ekonomia, Ogasun eta Aurrekontu Batzordeari, hamabost eguneko epean. Horretarako, aurrekontuen arloan eskuduna den Eusko Jaurlaritzako sailak egingo ditu aurrekontu horiek osatzeko beharrezkoak diren aurrekontu-aldaketa guztiak, baina aldaketa horiek ezin dute handitu erakunde publikoaren jardueren hasieran indarrean zeuden Aurrekontu Orokoretako zuzkidurretan izendaturiko zenbateko globala.

## **LEHEN XEDAPEN IRAGANKORRA.- Portuko plan bereziei buruzko araubide iragankorra.**

Lege hau indarrean sartzean izapidetzen ari diren portuko plan bereziek ere bete beharko dute lege honetan esaten dena.



**BIGARREN XEDAPEN IRAGANKORRA.-** Portuko jabari publikoa erabiltzeko eta okupatzeko gaitzen duten tituluei buruzko espedientzen araubide iragankorra.

Lege hau indarrean sartzean portuko jabari publikoa erabiltzeko eta okupatzeko gaitzen duten tituluei buruz baimenak eta emakidak izapidetzen ari diren espedienteetan ere bete beharko da lege honetan esaten dena.

**HIRUGARREN XEDAPEN IRAGANKORRA.-** Baimenen eta emakiden araubide iragankorra.

Lege hau indarrean sartzen denean indarrean dauden baimenek eta emakidek eutsi egingo diete dagokion emate-tituluan ezarritako epeari eta baldintzei; salbuespen bakarra horiei ezarri beharreko zerga-araubidea izango da, araubide hori lege honetan jasotakoetara egokitu beharko baita.

**LAUGARREN XEDAPEN IRAGANKORRA.-** Bizitegi-erabilera portuetako zerbitzugunean.

Lege hau indarrean jartzen denean, finkatutzat joko dira portuetako zerbitzugunean dauden bizitegi-erabilerak

**BOSGARREN XEDAPEN IRAGANKORRA.-** Tasa ordaintzetik salbuestea, eraikuntza-lanetarako eta ustiapenentarako emakidetan.

Arrantzale-kofradiek eta enpresa ekoizleen organizazioek, portu-jabari publikoko lursailak okupatzeagatik salbuespena aitortuta baldin badute lursail horietan izotz-fabrikak eraikitze eta ustiatzeko, edota arrainak jaso, erakutsi, maniatu edo saltzeko lonjak, bai eta arraina izozteko edo biltegitratzeko plantak, edo lanabesak gorde eta konpontzeko sotoak eraikitze eta ustiatzeko, salbuespen horri eutsiko diote emakida-titulua amaitu arte.

**SEIGARREN XEDAPEN IRAGANKORRA.-** Parte-hartze instituzionala eta soziala artikulatzeko araubide iragankorra.

4. artikuluan zehaztutako araudia garatu arte, ekainaren 4ko 359/1991 Dekretu bidez sortutako Portuen Aholku Kontseiluen esku egongo da portuen arloko parte-hartze instituzionala eta soziala.

**XEDAPEN INDARGABETZAILEA.-** Arauak indargabetzea.

1.- Indarrrik gabe geratuko dira honako xedapen hauek:

a) Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren eta honen erakunde autonomoen tasa eta prezio publikoen kudeaketaren zenbait alderdi arautzen dituen irailaren 29ko 248/1998 Dekretuaren Bigarren Tituluaren II. kapitulua (19.-29. artikulua): Euskal Autonomia Erkidegoko titulartasuneko portuetako zerbitzu orokor eta bereziengatik ordaindu beharreko tasak.

b) 359/1991 Dekretua, ekainaren 4koa, Portuetako Aholku Batzordeak sortzen dituen.

c) Garraio eta Herri Lan sailburuaren 1992ko urtarilaren 13ko Agindua, Bizkaiko Bermeo eta Ondarroako eta Gipuzkoako Getaria eta Hondarribiko Portu Batzarren osaketa aldatzekoa.

d) 90/2000 Dekretua, maiatzaren 23koa, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa sortzeko dena.

e) Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2001eko martxoaren 27ko Agindua, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoaren konposizioa aldatzen duena.

f) Garraio eta Herri Laneko sailburuaren 2004ko apirilaren 20ko Agindua, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetan eta portu-instalazioetan profesional ez diren aisialontzien titularrei amarralekuak erabiltzeko aldi baterako baimenak emateko prozedura arautzen duena.

g) Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2006ko irailaren 6ko Agindua, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetako zerbitzu-guneetan ibilgailuak aparkatzeko portu-zerbitzua arautzeko dena.

2.- Era berean, indarrik gabe geratzen da lege honetan ezarritakoaren aurka doan maila bereko edo beheragoko xedapen oro.

**AZKEN XEDAPENETIK LEHENA.- Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateratua aldatzea; hain zuzen, irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onartuta.**

Aldatzen da Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasa eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateratuaren I. kapituluko X. titulua, 192. artikulutik 197.era (zehazki, irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onartu zen eta Euskal Autonomia Erkidegoaren titulartasuneko portuetako zerbitzu orokor eta bereziengatikotasak ezartzen ditu), eta honela geratzen da idatzirik:

## **“1. KAPITULUA PORTUKO TASAK**

### **192. artikulua- T-1 tasa - Ontziak**

1.- Tasa honen zergapeko egitatea ontziak portuko zerbitzuguneko urez eta itsas seinalez eta balizez baliatzea da, baita itsasotik portura iristea eta adierazi zaien atrakaleku, amarraleku edo ainguratze-postuan egotea ahalbidetzen duten obrez eta portu-instalazio finkoez baliatzea ere.

2.- Tasaren subjektu zergadun pasiboak honako hauek dira, modu solidarioan: ontziaren armadorea den enpresa eta ontzi-konpainia.

Ontzia kontsignatuta badago, zergaduna ordeztuko duen subjektu pasiboa izango da ontziaren kontsignataria den enpresa.

Emakida edo baimen bidez utzitako kaietan, pantalanetan eta atrakatzeko portu-instalazioetan, emakidaduna edo baimenduna izango da zergadunaren ordezkotako subjektu pasiboa.

Agindu honetan izendatutako ordezeko subjektu pasibo guztiak solidarioki behartuta geratuko dira zerga-obligaziotik ondorioztatzen diren prestazio materialak eta formalak betetzera; nolana ere, Portuko Administrazioak, lehenengo, emakidaren edo baimenaren titularrarengana jotzea izango du. Ordezko subjektu pasiboek obligazioak bete ezean –bereziki tasa ez ordaintzea–, Portuko Administrazioak zergapeko diren subjektu pasiboek exijitzea izango du horiek betetzeko.

3.- Tasa sortzen da ontzia portuko zerbitzугuneko uretan sartzen denean, atrakatu duen edo ainguratze-postu bat esleitu zaion kontuan hartu gabe. Tasaren likidazioa hilabeteak amaitu ondoren egingo da.

4.- Hona tasa honen zerga-oinarriaren parteak: erregistroko tonaje gordinako (ETG) unitatea edo frakzioa, eta hiru ordukoaldiak edo frakzioak; gehienez ere lau aldi egin ahal izango dira hogeita lau orduko epe bakoitzeko.

5.- Hauek dira tasaren kuotak:

5.1.- Orokorrean:

Ontziak 0,051766 euro ordaindu behar du erregistroko tonaje gordinako (ETG) unitateko edo horren frakzioko, 3 orduko aldi edo frakzio bakoitzeko; gehienez ere 4 aldi egon daitezke 24 orduko epe bakoitzeko.

Portura derrigorrezko porturatzean sartzen diren ontzietan oro har aurreikusitako kuotaren % 50eko murrizketa aplikatuko zaie.

5.2.- Urtebetean 12 bider baino gehiagotan porturatzen diren ontzietan honako murrizketa hauek aplikatuko zaizkie:

- 13. porturazetik 24.era arte: oro har aurreikusitako kuotaren % 15.
- 25. porturazetik 40.era arte: oro har aurreikusitako kuotaren % 30.
- 41. porturatzean eta hurrengoetan: oro har aurreikusitako kuotaren % 50.

5.3.- Nabigazio-linea erregularretan, eta erregular izatearen kalifikazio hori urte bakoitzaren urtarilaren 1a baino lehen frogatzen eta baimentzen bada Portuko Administrazioan, honako hauek izango dira ontzietan aplikatu beharreko murrizketak:

- 13. porturazetik 24.era arte: oro har aurreikusitako kuotaren % 10.
- 25. porturazetik 50.era arte: oro har aurreikusitako kuotaren % 20.
- 51. porturazetik aurrera: oro har aurreikusitako kuotaren % 30.

5.4.- Turismo-bidaiak egiten dituzten ontzietan kuota orokorra aplikatuko zaie, % 30 murriztuta.

5.5.- Geldirik dauden ontzietan oro har aurreikusitako kuotaren % 50eko murrizketa egingo zaie. Ondorio horietarako, geldirik dagoen ontzietan joko dira zaintza-langileak baino ez direnean dotazioa, eta egiten, konpontzen, desegiten edo desegitearen zain daudenak, egoera hori egiaztatuta badago.

Geldirik dagoen ontzizat jotakoaren egonaldia bi hilabetekoa baino luzeagoa bada, ez du murrizketarik izateko eskubiderik izango.

Lau hilabetez geldirik egon ostean, kuotek hileko % 5eko gehikuntza metagarria izango dute.

5.6.- Barneko, badiako edo tokiko trafikorako erabiltzen diren ontziei, portuetan basea duten atoiontziei, dragei, ur-tangei, gangileei, gabarrei, pontoiei eta antzeko makinei oro har aurreikusitako kuotaren % 75eko murrizketa aplikatuko zaie.

5.7.- Kaian zeharka atrakatutako beste ontzi batera atrakatutako ontziei edo atrakatutako beste itsasontzi batzuei oro har aurreikusitako kuotaren % 50eko murrizketa aplikatuko zaie.

Kaian puntatik atrakatutako ontziei eta zerbitzuko buiei amarratutakoei oro har aurreikusitako kuotaren % 50eko murrizketa aplikatuko zaie.

5.8.- Amarrak askatzeko edo lotunez aldatzeko agindua jaso duen ontziak maniobra horiek atzeratzen baditu, agintaritza eskudunak ezar diezazkiokeen zehapenez gain, beste zenbateko hauek ere ordaindu beharko ditu:

- Lehenengo bi orduko aldi edo zatiki bakoitzagatik: 24 orduko kuotari dagokion zenbatekoa.
- Gainerako ordu bakoitzagatik: 24 orduko kuotari dagokion zenbatekoa halako bost.

5.9.- Edozein arrazoi dela-eta ontzi batek baimenik gabe amarratzen badu, aurreko puntuan adierazitako kuota berbera ordaindu beharko du; horrek, hala ere, ez dio eskubiderik emango han irauteko, eta amarrak askatu behar ditu hala agintzen diotenean, baita zehapenak ordaindu ere jokatibide horri hala badagokio.

5.10.- Ostiraleko 20:00etatik asteleheneko 8:00ak arte amarratzen duten ontziei (biak barne), eta jai bezperako 20:00etatik jai ondoko hurrengo egun baliioduneko 8:00ak arte amarratzen dutenei (ordu horiek biak barne) aurreikusitako kuota orokorrari 3 ordugatik dagokion zenbatekoaren % 35eko murrizketa ezarriko zaio, lanaldia jai osteko egunean hastea aurreikusita badute, betiere.

Murrizketa horri heltzeko nahia Portuko Administrazioari jakinarazi behar zaio idatziz, ontzia sartu baino lehenago.

### **193. artikulua- T-2 tasa – Bidaiariak.**

1.- Tasa honen zergapeko egitatea bidaiariak instalazio hauek erabili ahal izatea da: atrakalekua, lurreko sarbideak, zirkulazio-bideak eta portuko beste instalazio finko batzuk.

2.- Tasaren subjektu zergadun pasiboak honako hauek dira, modu solidarioan: ontziaren armadorea den enpresa eta ontzi-konpainia.

Ontzia kontsignatuta badago, zergaduna ordeztuko duen subjektu pasiboa izango da ontziaren kontsignatariora den enpresa.

Agindu honetan izendatutako ordeztuko subjektu pasiboak solidarioki behartuta geratuko dira zerga-obligaziotik ondorioztatzen diren prestazio materialak eta formalak betetzera; nolana ere, Portuko Administrazioak, lehenengo, emakidaren edo baimenaren titularrarengana jotzea izango du. Ordezko subjektu pasiboak bere obligazioak bete ezean –bereziki tasa ez ordaintzea–, Portuko Administrazioak zergapeko diren subjektu pasiboari exijitu ahal izango die horiek betetzeko.

3.- Bidaiariak ontziratzen, lehorreratzen edo portuan joan-etorrian ibiltzen direnean sorrarazten da tasa. Likidazioa hilabeteak amaitu ondoren egingo da.

4.- Tasa honen zerga-oinarria ondorengoak dira: bidaiari-kopurua, bidai-txartelaren mota, eta trafiko eta operazio motak.

5.- Hauek dira tasaren kuotak:

5.1.- Bidaiari bakoitzeko (eurotan):

***Pasajearen kategoria***

<i>Trafiko-mota</i>	<i>III. blokea</i>	<i>II. blokea</i>	<i>I. blokea</i>
Badia edo tokikoa:	0,029581	0,059160	0,059160
Europako edo kanpoko kabotajea:	1,49	3,83	7,12

Badiako edo tokiko joan-etorrietan, ontziratzean bakarrik ordainduko da kuota.

Lagun bakarrarentzako edo birentzako geletako bidaiariei I. multzoko kuota ezarriko zaie; II. multzokoa hiru edo gehiagorentzako geletan edo aretoko besaulkietan doazenei, eta III. multzokoa ontzi-gaineko bidaiariei.

5.2.- Turismoko bidaiari gisa doazenei aurreko taularen kuota ezarriko zaie, baina % 30 murriztuta.

5.3.- Bidaiari-kopurua, pasaje-mota edo trafiko-mota modu zehaztugabea emanaz gero, edo ezkatatuz gero, aurreko taulako kuotaren bikoitza ezarriko zaio gaizki aitorturiko edo aitortu gabe utzitako partidari.

**194. artikulua- T-3 tasa – Salgaiak.**

1.- Tasa honen zergapeko egitatea da itsasoratzen, lehorreratzen, ontzi batetik bestera aldatzen edo itsasoko edo lehorreko joan-etorrian dabiltzan salgaiak instalazio hauek erabili ahal izatea: atrakalekua, ontziaren zamalanekin zerikusia duten salgai-erabilerako guneak, lurreko sarbideak, zirkulazio-bideak, manipulazio-guneak (biltegiatzeko edo gordetzeko espazioak kanpo) eta portuko beste instalazio finko batzuk.

Zergapeko egitatean sartzen dira, halaber, portuko zerbitzugunera sartu edo zerbitzugunetik irten lehorretik, itsasoa batere erabili gabe, egiten duten salgaiak instalazio horiek erabiltzea, kasu hauetan izan ezik: helmuga edo jatorria portuko zerbitzugunean kokatutako fabrika-instalazioak, eraldaketa-instalazioak, instalazio logistikoak edo biltegiatzekoak direnean.

2.- Tasaren subjektu pasiboak:

a) Ontziratzen diren, lehorreratzen diren, ontzi batetik bestera aldatzen diren edo itsasoko joan-etorriko araudipean dauden salgaiak izanez gero, enpresa armadorea eta salgaien jabea izango dira izaera solidarioa duten subjektu pasibo zergadunak.

Ontzia eta salgaiak kontsignatuta baldin badaude, hauek izango dira ordezeko subjektu pasiboak: ontziaren enpresa kontsignataria eta salgaien ordezkari lanetan dabilen enpresa kontsignataria, bitartekaria edo logistikako operadorea.

b) Lurrean joan-etorrian dabilzan salgaiak edo portuko zerbitzugunera sartu edo zerbitzugunetik irten itsasoa erabili gabe egiten duten salgaiak izanez gero, subjektu pasibo zergadunak, izaera solidarioz, salgaien jabeak izango dira edo, egonez gero, salgaien ordezkari lanak egiten dituen enpresa bitartekaria edo logistikako operadorea.

Salgaien helmuga emakida edo baimen bidez emandako instalazio bat baldin bada, ordezeko subjektu pasiboa izango da salgaiak eman edo jasotzen dituen emakidaren edo baimenaren titularra.

Agindu honetan izendatutako ordezeko subjektu pasibo guztiak solidarioki behartuta geratuko dira zerga-obligaziotik ondorioztatzen diren prestazio materialak eta formalak betetzera; nolana ere, Portuko Administrazioak, lehenengo, emakidaren edo baimenaren titularrarengana jotzea izango du. Ordezko subjektu pasiboek obligazioak bete ezean –bereziki tasa ez ordaintzea–, Portuko Administrazioak zergapeko diren subjektu pasiboek exijitzea izango du horiek betetzeko.

3.- Salgaiak portuko zerbitzugunetik igarotzen hasten direnean sorrarazten da tasa. Likidazioa hilabeteak amaitu ondoren egingo da.

4.- Tasa honen zerga-oinarria ondorengoak dira: salgai mota eta salgaien pisua, trafikotako mota eta operazio mota.

5.- Hauek dira tasaren kuotak:

5.1.- Salgaien partida bakoitzari ezarri beharreko kuotak ondoko taulan ematen dira (eurotan), pisu gordinaren tona edo horren frakzio bakoitzeko, eta indarrean dagoen salgaien sailkapenari jarraikiz dagokien multzoaren arabera:



<u>Salgai-multzoa</u> <u>lehorreratzea</u>	<u>tokikoa edo badiakoa</u>	<u>ontziratzea</u>	
Lehena:	0,125720	0,43	0,70
Bigarrena:	0,170091	0,62	1,00
Hirugarrena:	0,25	0,92	1,48
Laugarrena:	0,35	1,36	2,18
Bosgarrena:	0,50	1,85	2,96

Salgaien artean, petrolio-gaiak eta horien eratorriak, T-3 tasa likidatze aldera, honela sailkatuko dira:

<u>Produktua</u>	<u>Salgai-multzoa</u>
Petrolio gordina:	Lehena
Gasolioa eta fuel-olioa:	Bigarrena
Asfaltoa, mundruna eta petroliotik ateratako break:	Hirugarrena
Gasolinak, naftak eta petrolio findua:	Laugarrena
Baselina eta labaingarriak:	Bosgarrena

Salbuespenez, itsasertzeko nabigaziorako gasolioari eta fuel-olioari 0,34 euroko kuota aplikatuko zaie.

Ontzi eta itsasontziak hornitzearren portura lehorretik sartzen diren petrolio-gaiei ezarriko zaien kuotak % 50eko murrizketa izango du ontziratze-operazioan gai berberei aplikatzen zaien kuotaren gain.

Ez dute ordaindu beharko T-3 tasa arrantza-kaietan edo berariaz egokitutako beste kai batzuetan haien kontsumorako ontziratzen duten erregaiarengatik, hornidurarengatik, ontzi- eta arrantza-tresnengatik eta izotzarengatik eta gatzarengatik.

Guztira tona bateko pisua izatera iristen ez diren partidei ezarriko zaien zenbatekoa (200 kg-ko edo hortik gorako frakzio bakoitzeko) tona bakoitzeko ordaindu beharko litzatekeenaren bostena izango da.

5.2.- Lurreko igaroadiko lanetako salgaien partida bakoitzari ezarri beharreko kuotak ondoko taulan ematen dira (eurotan), pisu gordinaren tona edo horren frakzio bakoitzeko, eta indarrean dagoen salgaien sailkapenari jarraikiz dagokien multzoaren arabera:

Lehena:	0,177485
Bigarrena:	0,25
Hirugarrena:	0,37
Laugarrena:	0,55
Bosgarrena:	0,74

5.3.- Itsasbazterretik ibiltzen diren ontziak urez hornitzeko aplikatu beharrezko kuotak % 80ko murrizketa izango du, 5.1 paragrafoan lehenengo multzorako aurreikusitakoaren gain.

5.4.- Nazioarteko zirkulazio-erregimeneko trafikoan, hots, salgaiak atzerriko portu batetik etorri eta, berriz ere, atzerriko beste portu baterantz ateratzen direnean, Portuko Administrazioak 5.1 puntuko taulako zenbatekoei zuzenketa-koefizienteak ezarri ahal izango dizkie urtero, erabiltzaile bakoitzak daukan trafiko-bolumenaren arabera.

Edukiontzien eraman-ekarrietan, gainera, edukiontzian garraiatzen diren salgai guztiak batez beste dagokien multzokoak bailiran hartu ahal izango dira kalkuluak errazteko, salgaien sailkapena kontuan harturik eta batez besteko pisua izango balute bezala, zama-unitate bakoitzeko. Portuko Administrazioan, bereziki egiaztatu eta frogatu beharko da bosgarrena ez den beste multzorik sortzen den, non edukiontzi hutsak sartzen baitira, edo zama garbiaren batez besteko pisua 10 tona baino gutxiagokoa den TEU bakoitzeko. Edonola ere, administrazio horrek onartu beharko ditu erregimen berezi horiek, aintzat hartuz T-3 tasaren zenbatekoak zehaztearren araudi bidez ezartzen diren irizpideak, eta murrizketa ezingo da izan 5.1 puntuko taula aplikatuz gero legokiokeen kuota baino % 50 handiagoa.

5.5.- Bide laburreko itsas garraio bidez garraiatzen diren siderometalurgiako produktuei % 35eko murrizketarekin aplikatuko zaie tasa honen kuota.

Murrizketa hori aplikatzeari dagokionez, bide laburreko itsas garraiozat (TMCD) hartuko da salgaiak eta/edo bidaiariak batetik bestera eramateko itsasontzi bidezko itsas zerbitzua, Europako uretan soilik egiten dena, geografikoki Europan dauden portu batzuetatik besteetara edo portu horietatik Europakoak izan ez baina Europa inguratzen duten itsaso itxietan itsasertza duten herrialdeetako portuetara, tartean direla leku horietako guztietako irlak edo soberaniapeko lur ez-kontinentalak. Kontzeptu horren barruan sartuko da, era berean, Europar Batasuneko estatu kideen eta Norvegia eta Islandia arteko itsas garraioa, baita Europar Batasuneko estatu kideen eta Baltiko itsasoko, Itsaso Beltzeko eta Mediterraneo Itsasoko beste herrialde batzuen arteko itsas garraioa.

5. 6.- Portuko zerbitzugunetik trenbidez ontziratzen edo lehorreratzen diren salgaiak eta haiek garraiatzeko zerbitzuei % 25eko kuota-murrizketa aplikatuko zaie.

5.7.- Dena den, aurreko bi paragrafoetan aipatzen diren egoerak biak batera gertatzen direnean, kuotan guztira egingo den murrizketa ezingo da % 40tik gorakoa izan.

#### **195. artikulua- T-4 tasa - Arrantza freskoa.**

1.- Tasaren zergapeko egitatea da arrantza-ontziek edo arrantza-itsasontziek haien jardunean portuko zerbitzuguneko urak, eta portuko obrak eta instalazioak erabili ahal izatea; instalazio horiek, hain zuzen ere, porturatze modua eta bertan egotekoa ematen dute, moilaren kontra edo lotune batean amarratuz.



Zergapeko egitatea da, era berean, portu-gunera itsasoz, arrantza-ontzian nahiz merkataritza-ontzian edo lehorretik ere heltzen den arrantza freskoak eta beraren produktuak instalazio hauek erabili ahal izatea: atrakalekua, manipulazio-guneak eta salmenta-guneak, sarbideak, zirkulazio-bideak, aparkalekuak eta portuko beste instalazio finko batzuk.

2.- Honako hauek dira tasaren subjektu pasiboak:

a) Arrain freskoa portura itsasotik heltzen bada, tasa honen subjektu pasibo zergaduna arrantza-ontziaren enpresa armadorea izango da.

Arraina portuan saltzen denean, ordezeko subjektu pasiboa izango da, halaber, arrantzaren jabea ordezkatzuz lehenengo salmenta egiten duena.

Arraina jendeari saltzeko aretoan saltzen denean, salmentaren emakidaduna izango da zergadunaren ordezeko subjektu pasiboa, edo bestela, titularra, Portuko Administrazioa ez denean.

b) Arrain freskoa portura lehorretik heltzen bada, arrainaren jabea izango da subjektu pasibo zergaduna.

Ordezko subjektu pasiboa arrainaren jabea ordezkatzuz salmenta egiten duena izango da.

Arraina jendeari saltzeko aretoan saltzen denean, horren emakidaduna izango da zergadunaren ordezeko subjektu pasiboa, edo bestela, titularra, Portuko Administrazioa ez denean.

c) Agindu honetan izendatutako subjektu pasiboak solidarioki behartuta geratuko dira zerga-obligaziotik ondorioztatzen diren prestazio materialak eta formalak betetzera; nolana ere, Portuko Administrazioak lehenengo, 2.a) idatzi-zatiko hirugarren tartekian eta 2.b) idatzi-zatiko hirugarren tartekian adierazten diren eta zergaduna ordeztuko duten subjektu pasiboengana jotzea izango du. Ordezko subjektu pasiboek obligazioak bete ezean –bereziki tasa ez ordaintzea–, Portuko Administrazioak zergapeko diren subjektu pasiboei exijitu ahal izango die horiek betetzeko.

Tasa honen subjektu pasiboak arraina erosten duenari ordainaraziko dio tasaren zenbatekoa. Ordainarazpena faktura edo antzeko agiri bidez egin beharko da, eta bertan subjektu pasiboek adierazpen hau izango dute: “Arrain freskoaren tasaren zenbatekoa:...”).

3.- Arrantza-ontzia edo arrantza-itsasontzia, arrain freskoa edo beraren produktuak portuko zerbitzугunetik igarotzen hasten direnean sorrarazten da tasa. Likidazioa hilabeteak amaitu ondoren egingo da.

4.- Tasa honen zerga-oinarria da arrantzaren edo haren produktuen merkatu-balorea, portuko lonjan enkantean salduta lortutakoa, eta enkantean edo bestela saldu ez bada, Portuko Administrazioak zehaztuko du merkatu-balorea, kontuan izanik espezie

berberek duten batez besteko balioa, tasa kitatzen den egunean bertan edo aurre-  
aurreko egunetan.

5.- Hauek dira tasaren kuotak:

5.1.- Oro har, zerga-oinarriaren % 2.

5.2.- Portuko Administrazioak baimena ematen badu lehorretik portura arrain freskoa sartzeko, portuko instalazioak erabiltzearen edo arraina enkantean saltzearen oro har ezarritako kuotaren % 50eko murrizketa izango da produktu horiengatik, betiere T-4 tasa edo baliokidea beste portu batean ordaindu dutela frogatzen badute. Osterantzean, kuota osoa ordaindu beharko dute.

5.3.- Arrainak sailkatzeko, lehenengoz saltzeko eta merkaturatzeko gune publikorik ez duten portuetan, eta lan horietarako instalazio pribatuak erabili beharra dutenetan, T-4 tasarengatik ordaindu beharreko zenbatekoak artikulua honetan ezarrita dauden arauak aplikatuz ateratzen den kuotaren % 60ko murrizketa izango du.

5.4.- Tasa hori ordaintzen duten arrantza-ontziek ez dute I. kapitulu honetan ezarritako gainerako tasak ordaindu beharrik, hilabeteko epean, zama lehorreratzen edo ontzitik ontzira aldatzen hasi denetik. Epe hori luzatu egin daiteke ezinbestekak eragindako geldialdiengatik (aldi bateko konponketak, kostaldeko debekualdiak edo ohiko jardueri buruzko lizentziak), baina eskudun agintaritzak emandako ziurtagirien bidez frogatu behar da.

Ezinbestekak eragindako geldialdia luzea baldin bada, agintaritza eskudunak zehaztuko ditu lekuak aingura botata geratzeko edo moilaren kontra loturik geratzeko, portuko ustiatzeko beharrianak eta atrakatzeko aukerak kontuan izanda.

Edonola ere, geldialdia sei hilabete baino luzeagoa denean, epe hori igarotzen denetik aurrera T-1 tasaren % 100 ordainduko dute. Geldialdia hamabi hilabete baino luzeagoa bada, hamahirugarren hilabetetik aurrera tarifa % 2 gehituko da hileko, eta gehikuntza metatuko da gainera.

5.5.- Halaber, arrantza-ontziak aurreko paragrafoan zehazturiko kasuetan dauden artean, ez dute ordaindu beharko T-3 tasa arrantza-kaietan edo berariaz egokitutako beste kai batzuetan kontsumorako ontziratzen duten hornidurarengatik, ontzi- eta arrantza-tresnengatik eta izotzarengatik eta gatzarengatik. Era berean, ontzi eta itsasontziak hornitzearen portura lehorretik sartzeko diren petrolio-gaiei ezarritako zaien kuotak % 50eko murrizketa izango du ontziratze-operazioan gai berberei aplikatzen zaien tasan.

5.6.- Portuko Administrazioak arrainen pisua, kalitatea eta espezieak egiaztatu ahal izango ditu, eta egiaztatze horren gastuak tasa ordaindu behar duen subjektu pasiboaren kontura izango dira.

6.- Autolikidazioa aurkeztuko dute 2.a) idatzi-zatiko hirugarren tartekian eta 2.b) idatzi-zatiko hirugarren tartekian adierazten diren ordezeko subjektu pasiboek, eta bertan Portuko Administrazioari jakinaraziko dizkiote tasa likidatzeko beharrezkoak

diren eta informazio gisa balio duten bestelako datuak; beren kabuz egingo dituzte kalifikatzeko eta kuantifikatzeko beharrezko eragiketak, tributu-zorra zehazteko eta zorraren zenbatekoa ordaintzeko.

Informazioa emateko datuen artean sartuko dira, nolana ere, honako hauek:

- a) Enpresa armadorearen izena.
- b) Arrantza-ontzi edo arrantza-itsasontziaren izena eta matrikula.
- c) Saldutako edo erretiratutako kopurua, espezieka.
- d) Salmentan iritsitako prezioa, espezieka.
- e) Eroslearen izena.

Ordezko subjektu pasibo horiek eskubidea izango dute informazioa emateari buruzko jarduerak egiteagatik zenbateko bat jasotzeko; zenbateko hori zerga-oinarriaren % 0,5 izango da, eta tasa honetan aurreikusitako deskontu berberak aplikatuko zaizkio.

### **196. artikulua- T-5 tasa - Seigarren eta zazpigarren zerrendetako ontziak**

1.- Aisialdiko azpiegitura nautiko hauek katalogatzen dira kontuan hartuz nola egiten den kirol-amarratzeen kudeaketa, T-5 amarratze tasa likidatzeko:

- 1. taldea: Marineltza, zaintza eta administrazio/harrera zerbitzu eskusiborik ez duten aisialdiko azpiegitura nautikoak.
- 2. taldea: Marineltza, zaintza edo administrazio/harrera zerbitzu eskusiboa duten aisialdiko azpiegitura nautikoak, asteko zenbait egunetan, 24 ordutik beherako txandetan, salbu goi-denboraldian, egunero emango baitira.
- 3. taldea: Marineltza, zaintza edo administrazio/harrera zerbitzu eskusiboa duten aisialdiko azpiegitura nautikoak, egunero, 24 ordutik beherako txandetan, igande eta jaiegunetan salbu, eta goi-denboraldian salbu egunero emango baitira.
- 4. taldea: Urtean 365 egunetan eta 24 ordutan marineltza, zaintza edo administrazio/harrera zerbitzu eskusiboa duten aisialdiko azpiegitura nautikoak.

2.- Tasa honen zerga-oinarria da seigarren eta zazpigarren zerrendako ontziek portuko zerbitzuguneko urak eta itsasotik portura iristea ahalbidetzen duten obrez eta antolabideez baliatzea, baimenduta nahiz baimenik gabe, esleitu dieten atrakalekura edo moilara sartu ahal izateko eta bertan egon ahal izateko. Halaber, eskifaiaok kideek eta bidaiariak portuko kaiak, pantalanak, lehorreko sarbideak, igarobideak eta portuko bestelako instalazio finkoak erabili ahal izango dituzte.

Nolana ere, ez da tasa honen zerga-oinarria uraren eta energia elektrikoaren hornidurarako portu-instalazioen erabilera.

Bertako baldintzek hala eskatzen duten kaltetan, tasa honen zerga-oinarrien barruan sartzen dira marineltza-, zaintza- edo administrazio- eta-harrera zerbitzuak.

3.- Tasaren subjektu pasibo zergadun solidarioak honako hauek izango dira:

- a) Baimena izanez gero, baimenaren titularra.  
 b) Titulurik gabeko okupazioetan, ontzi okupatzailearen jabea, enpresa kontsignataria eta ontziko kapitaina edo patroia.

4.- Ontzia portuko zerbitzuguneko uretan sartzen denean sorrarazten da tasa. Baimena duten ontzien kasuan, gaikuntza ematen duen titulua lortzean hasiko da sortzen tasa.

Pasoko itsasontziek portura iritsitakoan egin beharko dute tasaren likidazioa, zeina deklaritzen duten egonaldiaren iraupenaren arabera izango baita.

Portuan basea duten ontziek aurretik eta Portuko Administrazioak ezarritako aldien arabera egingo dute tasaren likidazioa, eta, Portuko Administrazioak hala eskatuz gero, banku-erakunde batean helbideratu beharko dute ordainketa.

5.- Tasa honen zerga-oinarria da ontziaren guztizko luzera eta guztizko zabalera biderkatuta ateratzen den azalera, metro karratutan, eta emaitza hori kaian lotuta edo aingura botata emandako aldiarekin biderkatuta.

6.- Hauek dira tasaren kuotak:

6.1.- Ontziek portuko zerbitzuguneko urak erabiltzeagatik eta itsasotik portura iristea eta atrakalekura edo ainguralekura iristea ahalbidetzen duten obrez eta antolabideez baliatzeagatik, eta horietan egoteagatik:

6.1.1.- Aisialdiko azpiegitura nautikoetan amarratzeagatik ordaindu beharreko T-5 tasaren zenbatekoa honako hau izango da:

**a) 1 TALDEKO AISIALDIKO AZPIEGITURA NAUTIKOAK**

<u>Mota</u>	<u>euro/m<sup>2</sup> eta eguneko</u>
Administrazioaren lurpeko euskarririk edo ainguran jartzeko tresneriarik gabe:	0,036977
Administrazioaren lurpeko euskarri edo ainguran jartzeko tresneria eta guzti	0,073953
Kaietan lotuta:	0,088744
Pantalanetan lotuta:	
Urte osoa edo epe luzeagoa kontratatzea:	0,110930
Urtebete baino gutxiagorako kontratua:	0,162694
Joan-etorrian dabiltzan ontzientzako atrakalekuak:	0,35
Igaroaldiko gutxieneko egonaldia	8 euro

**b) 2 TALDEKO AISIALDIKO AZPIEGITURA NAUTIKOAK**

<u>Mota</u>	<u>euro/m<sup>2</sup> eta eguneko</u>
Administrazioaren lurpeko euskarririk edo ainguran jartzeko tresneriarik gabe:	0,047250
Administrazioaren lurpeko euskarri edo ainguran jartzeko tresneria eta guzti	0,094500
Kaietan lotuta:	0,113398
Pantalanetan lotuta:	
Urte osoa edo epe luzeagoa kontratatzea:	0,138973
Urtebete baino gutxiagorako kontratua:	
Goi-denboraldia (30 egunetik gora, maiatza-iraila)	0,237568
Behe-denboraldia (30 egunetik gora, urria-apirila)	0,177017
Joan-etorrian dabiltzan ontzientzako atrakalekuak:	
Ekaina-iraila	0,65
Apirila-maiatza	0,49
Urria-martxoa	0,32
Igaroaldiko gutxienerako egonaldia	10 euro

**c) 3 TALDEKO AISIALDIKO AZPIEGITURA NAUTIKOAK**

<u>Mota</u>	<u>euro/m<sup>2</sup> eta eguneko</u>
Administrazioaren lurpeko euskarririk edo ainguran jartzeko tresneriarik gabe:	0,050486
Administrazioaren lurpeko euskarri edo ainguran jartzeko tresneria eta guzti	0,100973
Kaietan lotuta:	0,121165
Pantalanetan lotuta:	
Urte osoa edo epe luzeagoa kontratatzea:	0,148491
Urtebete baino gutxiagorako kontratua:	
Goi-denboraldia (30 egunetik gora, maiatza-iraila)	0,237568
Behe-denboraldia (30 egunetik gora, urria-apirila)	0,177017
Joan-etorrian dabiltzan ontzientzako atrakalekuak:	
Ekaina-iraila	0,65
Apirila-maiatza	0,49
Urria-martxoa	0,32
Igaroaldiko gutxienerako egonaldia	10 euro

d) 4 TALDEKO AISIALDIKO AZPIEGITURA NAUTIKOAK

<u>Mota</u> <u>eguneko</u>	<u>euro/m<sup>2</sup> eta</u>
Administrazioaren lurpeko euskarririk edo ainguran jartzeko tresneriarik gabe:	0,064630
Administrazioaren lurpeko euskarri edo ainguran jartzeko tresneria eta guzti	0,129262
Kaietan lotuta:	0,155113
Pantalanetan lotuta:	
Urte osoa edo epe luzeagoa kontratatzea:	0,193893
Urtebete baino gutxiagorako kontratua:	
Goi-denboraldia (30 egunetik gora, maiatza-iraila)	0,30
Behe-denboraldia (30 egunetik gora, urria-apirila)	0,226612
Joan-etorrian dabiltzan ontzientzako atrakalekuak:	
Ekaina-iraila	0,65
Apirila-maiatza	0,49
Urria-martxoa	0,32

Igaroaldiko gutxieneko egonaldia 10 euro

6.1.2.- Ontzia instalazio finko batean (lurrari atxikitako obra zibila) edo instalazio flotatzaile batean lotzea moilaren kontra lotzearen pareko izango da, baldin eta instalazioak ontziak bereizteko fingerrik ez badu, eta ez badago ez ur- ez argindar-zerbitzurik.

6.1.3.- Moilaren edo pantalan flotatzaileen kontra luzeran loturiko ontziei albotik lotzen zaizkienek 6.1.1. paragrafoan oro har ezartzen den kuotaren % 50eko murrizketa izango dute.

6.1.4.- Gehieneko itsasbehera bizi ekinokzialesetik (BMVE) neurtuta metro bat baino gutxiagoko sakonera duten guneetan ainguratuta edo moilaren kontra loturik dauden ontziei, oro har ezarritako kuotaren % 25eko murrizketa aplikatuko zaie.

Gehieneko itsasbehera bizi ekinokzialesetik (BMVE) neurtuta zero kotaren gaineko guneetan ainguratuta edo moilaren kontra loturik dauden ontziei, oro har ezarritako kuotaren % 75eko murrizketa aplikatuko zaie.

Kasu bietan, gainera, baldintza hauek bete behar dira:

- Ontziaren luzera 6 m baino laburragoa izatea.
- Motorraren indarra 25 HPkoa baino txikiagoa izatea.

Murrizketa horiek ez zaizkie aplikatuko pantanaletan lotuta dauden ontziei, ez seigarren edo zazpigarren zerrendako ontzi bat baino gehiagoren jabe direnei ere.

6.1.5.- Portuaren kanpoaldean edo portuaren ondoko aldean geratzen diren ontziek 6.1.1. paragrafoan ezarritako kuotaren % 60ko murrizketa izango dute, portuko zerbitzuen hurbiltasunetik edo erabileratik ateratzen duten onuragatik; baina, murrizketa hori bateraezina izango da artikulua honetan jasotzen den beste edozeinekin.

6.1.6.- Erretiroa duten ontzien jabeek ez dute tasa hau ordaindu beharrik izango ontziengatik. Salbuespen hori aplikatzeari begira, erretirodunak direla egiaztatzeko, kasuan kasuko erakunde ofizialaren egiaztapena aurkeztu beharko dute, eta urtero dituzten diru-sarrerak lanbide arteko gutxieneko soldataren bikoitza baino txikiagoak direla erakutsi; horretarako, PFEZaren azken agiriaren kopia erakutsi beharko dute. Era berean, legez eskatzen den titulua aurkeztu beharko dute amarratzeko baimena eman zaion ontzian nabigatzeko.

Salbuespen hori ez da aplikatuko seigarren edo zazpigarren zerrendan erregistraturiko ontzi bat baino gehiagoren jabe direnekin, ez sei metrotik gorako luzerako ontziekin edo motorraren indarra 25 HPkoa baino handiagoa duten ontziekin, ez eta, beren luzera dena dela, moila edo pantalanei lotuta dauden bestekin ere.

6.1.7.- Bai ainguratzea bai amarratzea ere Portuko Administrazioari eskatu behar zaio. Hori egin ezean, pantalanean amarratzeko dagoen kuotaren % 100 gehiago ordaindu beharko da, eta, horrez gain, zehapena jartzea ere egongo da, indarrean dauden xedapenak hausteagatik.

Kuota hori ordaintzeak ez du kentzen ontzia askatzeko betebeharra, amarralekuz edo ainguralekuz aldatzekoa edo, areago, portutik ateratzekoa, agintaritza eskudunak beharrezkotzat jo eta hala agintzen badu.

6.1.8.- Amarrak askatzeko edo lotunez aldatzeko agindua jaso duen ontziak maniobra horiek atzeratzen baditu, agintaritza eskudunak ezar diezazkiokeen zehapenez gain, beste zenbateko hauek ere ordaindu beharko ditu:

- Lehenengo hiru egunetako bakoitzagatik edo zatikiagatik: berez dagokion kuota, % 50ean gehituta.
- Gainerako egun bakoitzagatik: berez dagokion kuota, % 100ean gehituta.

6.1.9.- Tasa hau ordaindu behar duten ontziek ez dute ordaindu beharko T-1 tasa.

6.2.- Uraren eta argindarraren zerbitzua eskura izateagatik:

6.2.1.- Artikulu honen 6.1. paragrafoan ezarritako tasa bider koefiziente hau egitearen ondoriozko emaitza izango da kuota:

Uraren eta energia elektrikoaren hargunea: 0,10

6.2.2.- Uraren eta energia elektrikoaren hornidurarako kirol-instalazioen erabilpena tasa honen likidazioa kontuan hartu gabe likidatuko da, eta 197 ter artikuluan jasotakoaren arabera.

6.3.- Baimenaren titularrak jakinarazten badu aldi baterako ez duela okupatuko bere amarratze-lekua, administrazioak baimena eman ahal izango du beste ontzi batek hura okupatzeko.

Kasu horretan, amarratze-lekuaren titularraren hurrengo tasaren likidazioan hobari bat egingo da, bigarrenez okupatutako denboraldian ordaindu duen zenbatekoaren % 60koa.

#### **197. artikulua.- T-6 tasa - Altxatze zerbitzuak.**

- 1.- Tasa honen zerga-oinarria da ontziek altxatze zerbitzuez baliatzea.
- 2.- Tasaren subjektu pasiboak izango dira, zergadun gisa eta solidarioki, zerbitzuaren eskatzailea edo onuraduna eta ontziaren jabea.
- 3.- Tasa sorrarazten da zerbitzua eskuragarri jartzen den unetik, eta tasa ordaindu izanaren justifikazioa ezinbestekoa izango da zerbitzua jaso ahal izateko.
- 4.- Tasa honen zerga-oinarria tresneria erabilgarri dagoen denbora eta haren altxatzeko gaitasuna edo potentzia da, edo ontziaren neurria.
- 5.- Hauek dira T-6 tasaren kuotak:

Arku-garabiak edo Travel Lift

Altxatzea eta uretaratzea, metro linealeko.....8 m arte.....10,17 euro  
 Altxatzea eta uretaratzea, metro linealeko.....12 m arte.....13,09 euro  
 Altxatzea eta uretaratzea, metro linealeko.....12 m-tik gora.....16,00 euro

- a) Maniobra azkarrak, bermatu gabe eta 30 minutu baino gutxiago erabilita, % 50eko murrizketa izango du.
- b) Altxatzea edo uretaratzea, bietako bat bakarrik egiten bada, % 50eko murrizketa izango da.
- c) Travel Lift maniobra bi hilabetetik laura bitarteko negualdirako egiten bada, % 20ko murrizketa izango da.
- d) Travel Lift maniobra lau hilabetetik zortzira bitarteko negualdirako egiten bada, % 40ko murrizketa izango da.

#### **197 bis artikulua- T-7 tasa – Aparkatzea.**

- 1.- Tasa honen zergapeko egitatea ibilgailuak aparkatzeko portuko zerbitzua eskaintzea da, EAEko portuen zerbitzuguneetan.
- 2.- Tasaren subjektu pasiboak, zergadun gisa eta solidarioki, aparkaleku-zerbitzuaren erabiltzailea edo onuraduna eta ibilgailuaren jabea izango dira.
- 3.- Ibilgailua portuko aparkaleku-gunean sartzen denean sorrarazten da tasa. Baimena duten pertsonen kasuan, habilitazioa ematen duen titulua lortzean hasiko da sortzen tasa.



4.- Tasa honen zerga-oinarria portuko aparkaleku-gunean emandako denbora da.

5.- Ibilgailuak aparkatzeko zerbitzua arautzen den portuetan, honako kuota hauek ordainduko dira:

5.1.- Oro har:

5.1.1.- Portuko jarduerekin zerikusia duten egoiliarren eta erabiltzaileen ibilgailuak: Donostia: 63,03 euro/urtean; beste portu batzuk: 21,42euro/urtean.

5.1.2.- Portuko jarduerekin zerikusirik ez duten gainerako erabiltzaileen ibilgailuak:

- Ibilgailu arinak: 1,00 euro/orduko edo zatikiko, eta gehienez 10 euro/eguneko.

- Ibilgailu astunak: 3,00 euro/orduko edo zatikiko, eta gehienez 30 euro/eguneko.

5.1.3.- Portuko amarratzaileek lehentasunez erabiltzeko aparkalekuak dituzten kirol-portuetan, honako diru-kopuru hauek ordainduko dira aparkatzeagatik:

a) Donostia, Getaria, Bermeo eta Mutrikuko portuetan: 62,61 euro/urtean.

b) Hondarribiko eta Orioko portuetan: 88,40 euro/urtean.

c) Igaroaldian edo joan-etorrian dauden amarratzaileen ibilgailuetarako: 5 euro eguneko

d) Portura sartzeko txartela egiteagatik edo, galdu edo hondatuz gero, berria egiteagatik: 38,26 euro / txartela.

5.3.- Gaizki aparkatuta dagoen ibilgailua kentzeagatik: 53,23 euro.

### **197 ter artikulua.- T-8 tasa - Ura eta argindarra kontsumitzea.**

1.- Tasa honen zerga-oinarria portu-instalazioen erabilera da uraren eta energia elektrikoaren hornidurarako, nahitaez hartu beharrekoak baitira atrakatzeko eta amarratze-zerbitzuekin batera.

2.- Subjektu pasiboak, zergadun gisa eta solidarioki, ontziaren jabea, baimenaren jabe titularra, ontziaren armadorea den enpresa, ontzi-konpainia, eta ontziko kapitain edo patroia izango dira.

Ontzia kontsignatuta badago, zergaduna ordeztuko duen subjektu pasiboa izango da ontziaren kontsignataria den enpresa.

3.- Tasaren sortzapena bat etorriko da ontziek edo itsasontziek portuko zerbitzuguneko urak erabiltzeagatik eta atrakatzeko nahiz ainguratzeko lekura itsasotik sartzeko

aukera ematen duten portuko obrak eta instalazioak erabiltzeagatik, eta haietan egoteagatik sortzen den tasarekin. Batera ordainduko dira bi tasa horiek.

4.- Tasa honen zerga-oinarria eskuratutako unitate kopurua izango da, kontagailua dagoen kasuetan. Bestela, ontziaren guztizko luzera bider guztizko zabalera, eta hortik ateratzen den azalera, metro karratutan, kaian lotuta edo aingura botata emandako aldiarekin biderkatuta.

5.- Hauek dira tasaren kuotak:

5.1.- Ura: 1,70 euro metro kubiko bakoitza (m<sup>3</sup>)  
Energia elektrikoa: 0,20 euro kilowatt-ordua (kWh).

5.2.- Kontagailurik ez badago, ura eta energia elektrikoa kontsumitzeagatik ordaindu behar den kuota 0,01 euro/m<sup>2</sup>/eguneko da. Kontsumoa karenatze eremuan egiten bada, 10 euro-egun izango da kuota.

### **197 quater artikulua.- T-9 - Askotariko zerbitzuak.**

1.- Baskulak, arrapala-karroak, garbiketa-makinak edo portuko beste edozein zerbitzu erabiltzea izango da tasa honen zerga-oinarria.

2.- Tasaren subjektu pasiboak izango dira, zergadun gisa eta solidarioki, zerbitzuaren eskatzailea edo onuraduna eta ontziaren jabea.

3.- Tasa sorrarazten da zerbitzua eskuragarri jartzen den unetik, eta tasa ordaindu izanaren justifikazioa ezinbestekoa izango da zerbitzua jaso ahal izateko.

4.- Honako hau da tasa honen zerga-oinarria:

4.1 Baskulak: Zenbat aldiz erabili den baskula.

4.2 Arranpa-karroa: zenbat aldiz jaso eta jaitsi den, ontzia zenbat egunetan egon den lehorrean, eta ontziaren erregistro gordineko tonak eta luzera.

4.3 Garbiketa-makinak: zenbat denbora erabili diren.

5.- Tasaren kuotak hauexek dira:

5.1 Baskulak:

Pisaldi bakoitzeko: 1,60 euro

5.2 Arranpa-karroak:

5.2.1 Igotzeagatik edo jaisteagatik.

50 EGTraino. Luzera-metro bakoitzeko: 18,20 euro

51 eta 150 EGT bitartekoa. Tona bakoitzeko: 2,10 euro

150 EGTtik gora. Tona bakoitzeko: 1,60 euro

5.2.2 Egonaldia, eguneko.

50 EGTraino. Luzera-metro bakoitzeko:	0,53 euro
51 eta 150 EGT bitartekoa. Tona bakoitzeko:	0,30 euro
150 EGTtik gora. Tona bakoitzeko:	0,48 euro
6. eta 7. zerrendako ontziek zenbateko hauek ordaindu behar dituzte egunean, luzerako metro bakoitzeko, egonaldi- egunen arabera:	
0 egunetik 7 egunera arte:	0,45 euro
8 egunetik 10 egunera arte:	0,69 euro
11 egunetik 20 egunera arte:	1,06 euro
21 egunetik 60 egunera arte:	2,39 euro
Irailaren 1etik apirilaren 30era egiten diren egonaldietan, bi egun horiek barne, murrizketa hauek egingo dira:	
- 60 egunetik 120 egunera arteko egonaldia: % 20	
- 60 egunetik 240 egunera arteko egonaldia: % 40	

5.2.3 Lehorreratze-arrapalak; erabiltzen diren bakoitzean: 12 euro

5.2.4 Sehaska-jokoa:	-Txikiak.....1,33 euro/eguneko
	-Ertainak.....2,45 euro/eguneko
	-Handiak.....3,56 euro/eguneko

5.3 Garbiketa-makinak:

5.3.1 Ontzia harea-zorrotadarekin garbitzea.

Eguneko edo zatikiko tasa: 73,95 euro

5.3.2 Presioz garbitzeko makina:

Ordu-erdiko edo frakzioko tasa: 7 euro

5.3.3. Makina hidrogarbitzailea: 3 euro/12 minutu

**197. quinquies artikulua.- Okupazio pribatiboaren eta portuko jabari publikoa erabiltzearen tasa**

1.- Tasa honen zergapeko egitatea dira portuko jabari publikoaren okupazioa eta erabilera, tartean dela zorutik gorako espazioa eta azpiko aldea ere.

2.- Tasaren subjektu pasibo zergadunak honako hauek dira:

a) Emakida edo baimena izanez gero: baimenaren emakidaduna edo titularra, hurrenez hurren.

b) Titulurik gabeko okupazioa izanez gero: okupatzailea.

3.- Tasa honela sorraraziko da:

a) Artikulu honen 2 a) idatzi-zatian aipatzen den kasuan, emakidaren edo baimenaren tituluak ematen direnetik, eta urte bakoitzeko urtarrilaren 1etik aurrera, emakidak edo baimenak urtez urte izango dituen indarraldietan.

b) Artikulu honen 2 b) idatzi-zatian aipatzen den kasuan, okupazioa gertatzen den unean.

Ordaindu beharra sortzen den unean egingo da likidazioa. Emakidak eta baimenak urteroko edo hortik goragoko aldietarako ematen direnean, aurretik egingo da tasaren likidazioa, urte bakoitzeko urtarrilean.

4.- Tasa honen zerga-oinarria portuko jabari publikoan okupatu den azalera da, metro karratuetan neurtuta.

5.- Hauek dira tasaren kuotak:

5.1.- Emakidak.

5.1.1.- Oro har:

<u>Portua</u>	<u>euro-m<sup>2</sup>-urtea</u> <u>Eraiki gabeko</u> <u>eremua</u>	<u>euro-m<sup>2</sup>-urtea</u> <u>Eraikitako eremua</u>	<u>euro-m<sup>2</sup>-hilabetea</u> <u>Nautika- eta kirol-</u> <u>erabilera duten</u> <u>portu-eremuetan</u> <u>eraikitako azalera</u>
Armintza	9,17	18,34	3,34
Bermeo	12,25	24,47	6,31
Deba	9,17	18,34	3,34
Donostia	12,25	24,47	7,30
Ea	9,17	18,34	3,34
Elantxobe	9,17	18,34	3,34
Getaria	12,25	24,47	6,73
Hondarribia	12,25	23,99	7,30
Lekeitio	9,17	18,34	6,31
Mundaka	9,17	18,34	3,34
Mutriku	9,17	18,34	3,34
Ondarroa	12,25	24,47	6,31
Orio	9,17	18,34	3,34
Plentzia	9,17	18,34	3,34
Zumaia	9,17	18,34	6,31

5.1.2.- Emakida bidez esleitzen diren instalazioak lurpean daudenean, eta, horri esker, lurrazalean ibiltzeko eragozpenik ez badago, aplikatu beharreko kuota eraiki gabeko azalerak okupatzekoa izango da, % 50eko murrizketarekin. Lurpeko kanalizazioetan metro lineal bakoitzeko gutxienez 1 m<sup>2</sup> zenbatuko da.

5.1.3.- Okupazioaren xedea merkataritza edo industriako jarduerak garatzea denean, eta ez badute zuzeneko loturarik portuko eginkizunekin, 5.1.1. paragrafoan ezarritako kuotak aplikatuko dira % 50eko gehikuntzarekin.

5.1.4.- Emakidaren helburu den lokala ekipatuta dagoenean eta bertan gauzatuko den merkataritza- edo industria-jarduera gauzatzeko beharrezko tresnak eta makinak

barne hartzen dituzenean, 5.1.1 atalean ezarritako kuota aplikatuko da, % 125 areagotuta

5.1.5.- Okupazio horretan bertan 5.1.2 eta 5.1.3 paragrafoetan aipatzen diren egoerak gertatzen badira, paragrafo bakoitzari dagokion kuotaren batez besteko aritmetikoa aterako da.

5.1.6.- Emakidaren xedea ur-eremu jakin bat okupatzea denean, kuota eraiki gabeko azalerari dagokiona izango da.

5.1.7.- Emakidaren xedea izotz-fabrikak; arrainak jaso, erakutsi, maneiatu edo saltzeko lonjak, edota izozteko plantak badira, eraikitako azaleraren okupazioari dagozkion kuotak % 50eko murrizketarekin aplikatuko dira.

5.1.8.- Emakidaren lehenbiziko urtean, honako hau izango da eska daitekeen tasaren zenbatekoa: tasak urte horretan indarrean egin duen aldiari eta aurreko paragrafoen arabera ateratako emaitzari heinean dagokiena. Era berean, emakidak indarrean irauten duen azken urtean ere aplikatuko da heinean banatzeko irizpide hori.

5.2.- Baimenak:

Baimena denean, kopuru hauek aplikatuko dira:

5.2.1- Merkataritza- edo industria-jarduera baterako denean:

- a) Portuko jarduerekin zerikusia badu: 0,229252 euro m<sup>2</sup>-ko eta eguneko
- b) Portuko jarduerekin zerikusirik ez badu: 0,45 euro m<sup>2</sup>-ko eta eguneko

5.2.2.- Merkataritza- edo industria-jarduera baterako ez denean: 0,229252 euro m<sup>2</sup>-ko eta eguneko

5.2.3.- Zehaztuko diren biltegiatze-guneetan dauden espazioak okupatu edo erabiltzeko baimena denean, tasaren zenbatekoak % 50eko murrizketa izango du kuota orokorrean.

5.3.- Emakida edo baimenei dagozkien tasen zenbatekoak urtero berrikusiko dira, dagokion legeak onartutako portuko tasak eguneratzen diren heinean.

Lehenago esleitutako emakidak eta baimenak, tituluan prezioak berrikusteko klausula daukatenak, aurreko paragrafoan ezarritakoaren arabera berrikusiko dira, baldin eta klausula horrek lege hau aipatzen badu edo kontsumo-prezioaren indizea ez beste adierazle bat aipatzen badu. Kontsumo-prezioen indizea aipatzen badu, indize horrek izandako gorabeheren arabera berrikusiko dira.

5.4. Portuko Administrazioak emakidak edo baimenak esleitzeko lehiaketetara deitzen badu, oinarri-agiriekin jaso ahal izango dituzte, ebazpenerako irizpideen artean, lizitatuzaileek zenbateko gehigarriak eskaintzea, tasa horri begira ezarritako zenbatekoari dagokionez. Eskaintako zenbateko gehigarriak, tributu izaerarik ez

dutenez, ez daude aurreko 5.3. paragrafoan aurreikusitako eguneratze-erregimenaren menpe.

6.- Toki-korporazioek ez dituzte ordaindu beharko emakiden eta baimenen tasak, baldin eta baimen eta emakida horiek zuzenean edo hirugarrenen aldetik irabazteko asmoz ustiatzen ez badira.

7.- Onura publikokotzat deklaraturako irabazi-asmorik gabeko erakundeek ez dituzte tasak ordaindu beharko, baldin eta ematen zaizkien baimenetan portuko jabari publikoaren okupazioak erabilera ekonomikorik ez badakar.

8.- Portuko jabari publikoa titulurik gabe erabiliz gero, aplikatu beharreko kuota baimenei dagokiena % 100ean gehituta izango da.

### **AZKEN XEDAPENENETATIK BIGARRENA.- Indarrean jartzea**

Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta hiru hilabetera jarriko da indarrean lege hau.

# IV

**INFORME RESPECTO A LA VIABILIDAD JURÍDICA DE QUE SE VUELVA A RETOMAR  
POR EL CONSEJO DE GOBIERNO EL TEXTO DEL PROYECTO DE LEY DE PUERTOS  
Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO APROBADO EL 3 DE NOVIEMBRE DE  
2015 /**

**TXOSTENA, 2015EKO AZAROAREN 3AN ONARTUTAKO EUSKAL AUTONOMIA  
ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS-GARRAIOAREN LEGE-PROIEKTUAREN TESTUA  
GOBERNU KONTSEILUAK BERRIRO HARTZEAK DUEN BIDERAGARRITASUN  
JURIDIKOARI BURUZKOA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE PROIEKTUA**



**INFORME: Viabilidad jurídica de que se vuelva a retomar por el Consejo de Gobierno el texto del proyecto de Ley de Puertos y transporte marítimo del País Vasco aprobado el 3 de noviembre de 2015 y remitirlo al Parlamento Vasco admitiéndose como válidos los trámites procedimentales realizados anteriormente.**

---

56/2017 DDLCN-OL

## 1. ANTECEDENTES

Con fecha 15 de mayo de 2017, desde la Viceconsejería de Infraestructuras y Transporte del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, se dirigió a esta Dirección de Desarrollo Legislativo y Control Normativo una consulta sobre la “las posibilidades que tiene el Consejo de Gobierno de retomar el texto del proyecto de ley aprobado el 3 de noviembre de 2015 y remitirlo al Parlamento Vasco, obviando toda la tramitación establecida en la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general”.

Por la Dirección de Desarrollo Legislativo y Control Normativo, adscrita al Departamento de Gobernanza Pública y Autogobierno, se emite el presente informe, en virtud de las funciones atribuidas al Servicio Jurídico Central del Gobierno Vasco por el artículo 5.2 de la Ley 7/2016, de 2 de junio, de Ordenación del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco; de acuerdo con lo establecido en el artículo 6.1.h) del Decreto 24/2016, de 26 de noviembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos, así como en base a las competencias atribuidas a la citada Dirección, por el artículo 14.1.a), del Decreto 71/2017, de 11 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Gobernanza Pública y Autogobierno, y el Decreto 144/2017, de 25 de abril, del Servicio Jurídico del Gobierno Vasco.

## 2. RETIRADA DE PROYECTOS DE LEY Y POSIBILIDADES DE REITERACIÓN DE LA INICIATIVA EN RELACIÓN CON LA CADUCIDAD DEL PROCEDIMIENTO PARLAMENTARIO

Tal y como relata la solicitud recibida de la Viceconsejería de Infraestructuras y Transporte:

*“Por acuerdo de Consejo de Gobierno de 3 de noviembre de 2015 se procedió a la aprobación del proyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, que fue remitido al Parlamento Vasco con fecha 12 de noviembre.*

*Por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24 mayo de 2016 se acordó la retirada del proyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco”.*

Por tanto, independientemente de otros factores a los que luego atenderemos, el punto de partida de este análisis sobre las posibilidades de reiterar la iniciativa legislativa ejercida



mediante el citado acuerdo de Consejo de Gobierno de 3 de noviembre de 2015, debe ser el clarificar la naturaleza e incidencia de la decisión de retirar el proyecto de Ley.

Efectivamente, según el artículo 18 de la Ley 7/1981, de 30 de junio, sobre «Ley de Gobierno» (en adelante, LG):

*Artículo 18*

*Corresponde al Gobierno:*

*a) Aprobar los Proyectos de Ley para su remisión al Parlamento o determinar su retirada, en las condiciones que establezca el Reglamento de la Cámara.*

Este artículo de la LG es, a su vez, correlato del artículo 146 del Reglamento del Parlamento Vasco (en adelante RP) conforme al cual:

*Artículo 146*

*El Gobierno podrá retirar un proyecto de ley en tramitación, siempre que no haya sido aprobado en su totalidad el dictamen correspondiente por parte de la comisión.*

Así pues, la retirada del proyecto es, sin lugar a dudas, una de las facultades del Consejo de Gobierno, coherente con la de aprobar los proyectos de Ley y la de decidir su remisión al Parlamento. Podría decirse que una es correlato de la otra, como si fueran dos caras de la misma moneda, y el ejercicio de una no implica, por supuesto, renuncia alguna al ejercicio de la otra. Esto es evidente en el sentido de que la remisión no implica renuncia a la retirada, porque no podría haber retirada sin previa remisión. Ahora bien, **tampoco el ejercicio de la retirada supone renuncia a la facultad de remisión de proyectos de ley, o que dichas iniciativas retiradas no puedan ser reiteradas, es decir, presentadas de nuevo, en los mismos términos en los que lo fueron anteriormente, por el mismo titular de la iniciativa.**

Resulta elocuente, en este sentido, que no exista respecto a los proyectos de Ley (ni en los artículo 133 y siguientes RP ni en ningún otro lugar) una disposición equivalente a la recogida en el artículo 177.2 RP, según el cual “*la Mesa, oída la Junta de Portavoces, podrá declarar no admisibles a trámite aquellas proposiciones no de ley que pudieran ser reiterativas respecto a otra tramitada en el mismo periodo de sesiones*”. Es decir, al contrario de lo que sucede con las proposiciones de ley, desde la perspectiva del Derecho parlamentario no hay razón alguna por la cual el Gobierno no pueda reiterar una iniciativa, cuantas veces quiera, incluso en el mismo periodo de sesiones.

Resulta relevante, así mismo, advertir los términos concretos en los que ha sido ejercida la retirada del proyecto de Ley. Así consta recogida la decisión de retirada en el acta del Consejo de Gobierno de 24 de mayo de 2016:

*ACUERDO POR EL QUE SE ACUERDA LA RETIRADA DEL PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.*

*El Gobierno Vasco, en sesión celebrada el día 3 de noviembre de 2015, procedió a la aprobación del Proyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, que fue remitido al Parlamento con fecha 12 de noviembre.*

*Una vez finalizado el trámite de presentación de enmiendas, la práctica totalidad de los grupos parlamentarios han presentado enmiendas a la totalidad, lo que evidencia la inexistencia del*



*consenso institucional y político necesario para sacar adelante un proyecto normativo de estas características.*

*Por ello, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 146 del Reglamento del Parlamento Vasco, a propuesta del Lehendakari, y previa la correspondiente deliberación, el Consejo de Gobierno adopta el siguiente*

**ACUERDO:**

*“Primera.- Retirar el Proyecto de Ley de Puertos y Transporte marítimo del País Vasco.*

*Segunda.- Comunicar el presente Acuerdo al Parlamento Vasco a los efectos oportunos.”*

Así pues, de los propios términos literales del acuerdo se deduce sin dificultad que **las únicas razones para la retirada del proyecto fueron únicamente de coyuntura política** (“*la inexistencia del consenso institucional y político necesario*”). Esto nos lleva a reafirmarnos en el sentido de que, **si no existían impedimentos de carácter jurídico para la retirada, tampoco se sigue que de la misma se derive ningún impedimento jurídico para su reiteración.**

Este punto será relevante, y sobre el mismo volveremos, al analizar las consecuencias de la disolución del Parlamento que intermedia desde que el proyecto fuera retirado y hasta el momento actual. Ya anticipamos, que la decisión de Consejo de Gobierno de retirar un proyecto de ley remitido por él al Parlamento, se ha de encuadrar dentro de los denominados «*actos políticos*», que si bien no tiene un pronunciamiento claro y específico del Tribunal Constitucional, sí le puede ser de aplicación los criterios establecidos por él para la consideración como «*acto político*» de la remisión de los proyectos de ley al Parlamento: (i) *es un acto de relación con otros órganos constitucionales, en este caso con el Parlamento;* y (ii) *es el resultado del ejercicio por el Gobierno de la función de dirección política que le atribuye el artículo 16 LG.* (entre otras, la Sentencia del TC o de 15 de marzo de 1990, RTC 1990, 45). Más adelante se expondrá con más detalle esta naturaleza de «*acto político*».

Por su lado, el Capítulo IX del Reglamento del Parlamento Vasco, trata de la *caducidad de las tramitaciones parlamentarias*, señalando, con carácter general, en su artículo 130, que

*«Disuelto el Parlamento Vasco o expirado su mandato, caducarán todas las asuntos en tramitación con excepción de los que corresponda conocer a la Diputación Permanente o que deban prorrogarse por disposición legal.»*

Como decíamos en nuestro Informe DDLCN 51/2017, del contenido del artículo 130 RP, resulta evidente que acaecida su disolución o expirado su mandato por el trascurso del tiempo (a salvo las proposiciones de ley fruto de una iniciativa legislativa popular, que son prorrogadas conforme al inciso final del mismo en virtud del artículo 12 de la Ley 10/2016, de 30 de junio, reguladora de la Iniciativa Legislativa Popular) todas las demás iniciativas y, por tanto, todos los proyectos de ley remitidos por el Gobierno Vasco a él –en el ejercicio de su potestad de iniciativa legislativa, tal y como se reconoce en los artículos 16 y 18.a) LG– caducan en su tramitación parlamentaria.

Ahora bien, como también decíamos en aquél informe, siendo doctrina ya consolidada la referida a que –y salvo contadas excepciones– «*caducan*» los procedimientos, y «*prescriben*» los derechos, decaído un procedimiento por caducidad, el derecho pretendido puede volverse a ejercer en otro procedimiento, en tanto en cuanto, el derecho no ha prescrito. Así, de entrada, *“es completamente indubitado que, en términos estrictamente parlamentarios, el nuevo Gobierno Vasco, en tanto que detentor del derecho de iniciativa legislativa, es plenamente capaz de*

*reiterar ante la nueva cámara salida del correspondiente procedimiento electoral las iniciativas aprobadas por el anterior gabinete en sus mismos términos, por cuanto la caducidad de la iniciativa no se transmite al derecho del Gobierno para su presentación”.*

Por tanto, como ya sucediera con el citado Informe DDLCN 51/2017 (del que extraeremos, aún a riesgo de resultar redundantes, la mayor parte de las consideraciones que verteremos en este que nos ocupa), este informe debe circunscribirse a los eventuales efectos de la retirada o de la disolución del Parlamento, exclusivamente, sobre los procedimientos administrativos que sirvieron de base a la presentación por el Gobierno Vasco del correspondiente proyectos de Ley. Es decir, debe atender o descartar, únicamente, los potenciales efectos sobre la tramitación gubernativa o administrativa, y a su expediente, con independencia de la terminación o de la caducidad producida con respecto a la tramitación parlamentaria y su respectivo expediente.

Así mismo, en la medida en que se nos pregunta, en concreto, sobre las posibilidades de “obviar” en este momento “la tramitación establecida en la LPEDG”, cumple advertir que **este informe se circunscribirá también a la validez formal o procedimental, a día de hoy, de los actos de tramitación efectuados de forma previa a la aprobación, remisión al Parlamento y retirada del correspondiente proyecto de ley, sin atender a la actualidad o vigencia, desde un punto de vista material o de fondo, del proyecto o de sus premisas jurídicas.** Cuestión esta última que, obviamente, trasciende el objeto y el alcance de esta consulta.

### 3. ESPECIAL NATURALEZA DEL PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN CUANDO ES APLICADO A LOS ANTEPROYECTOS DE LEY

Como ya sucediera en el caso analizado en el Informe DDLCN 51/2017, de lo anterior debe extraerse que el punto de partida más adecuado para dar contestación a la pregunta que se nos plantea debe ser el estudio de la exegesis procedimental de estos “*anteproyectos de ley*” generados dentro de Ejecutivo y de forma previa a su aprobación remisión al Parlamento como “*proyectos de ley*”, al amparo, principalmente, de lo previsto en la LPEDG. Incluyendo en el análisis todos los trámites preceptivos a los que se refieren los artículos 8 a 11 y cuya culminación concluye con la toma en consideración del Consejo de Gobierno que decide su aprobación final o no conforme al artículo 13 del mismo texto. Y ello porque, como dispone su exposición de motivos «*en el caso de las leyes, el procedimiento administrativo sólo comprende la fase previa a la iniciación del procedimiento legislativo stricto sensu, cuya regulación está establecida en el Reglamento del Parlamento Vasco*».

Ello no obstante, la nítida separación respecto del procedimiento parlamentario terminado o caducado obliga a que este examen de las exigencias legales deba seguir la doctrina firmemente establecida de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (COJUA), en el sentido de que «*cuando valora el procedimiento de elaboración de los anteproyectos de ley toma en cuenta el distinto papel que aquél tiene en las normas legales y en las normas reglamentarias, tal y como se reconoce en la propia LPEDG*» (Dictamen 129/2015 sobre anteproyecto de Ley de transparencia, participación y buen gobierno del sector público vasco; párrafo 55). La diferencia con las iniciativas reglamentarias, en lo que ahora importa, introduce en el examen del procedimiento de elaboración de los anteproyectos de ley una obligada flexibilidad y un carácter eminentemente material y anti-formalista. Y ello porque: «*Es en sede parlamentaria donde se desenvuelve con plenitud el procedimiento legislativo y, salvo supuestos específicos en los que la Constitución (CE) o el Estatuto de Autonomía del País Vasco (EAPV) o, en algunos casos, las leyes orgánicas, imponen condiciones a su adopción, la única exigencia que han de cumplir es que se acompañen de los antecedentes necesarios para que el Parlamento pueda pronunciarse*

sobre ellos: cuando menos, la memoria general, anejo de financiación e informe de control económico en aquellos proyectos que comportan un gravamen al presupuesto, el dictamen de este órgano consultivo y los informes que, con arreglo a la legislación, sean preceptivos (artículo 57 de la Ley de Gobierno y artículo 133.2 del Reglamento de la Cámara)» (Dictamen N.º: 120/2014 sobre anteproyecto de Ley de la Administración Pública Vasca; párrafo 85).

La especial naturaleza de los anteproyectos de ley permitiría relativizar incluso dicha exigibilidad de los informes preceptivos. El Tribunal Constitucional en su Sentencia 108/1986, de 29 de julio, que desestimaba un recurso contra la presentación del Proyecto de Ley Orgánica de modificación de la Ley Orgánica del Poder Judicial, que carecía del preceptivo informe del Consejo General del Poder Judicial, estimó que: **"la ausencia de un determinado precedente sólo tendrá trascendencia si se hubiere privado a las Cámaras de un elemento de juicio necesario para su decisión, pero, en este caso, el efecto, que tuvo que ser conocido de inmediato, hubiese debido ser denunciado ante las mismas Cámaras y los recurrentes no alegan en ningún momento que esto ocurriese. No habiéndose producido esa denuncia, es forzoso concluir que las Cámaras no estimaron que el informe era un elemento de juicio necesario para su decisión, sin que este Tribunal pueda interferirse en la valoración de la relevancia que un elemento de juicio tuvo para los parlamentarios"**. Y más adelante aplica la misma doctrina por lo que se refiere a la falta de remisión al Congreso por el Gobierno de la exposición de motivos y de la memoria explicativa del proyecto de ley. En realidad no faltó la remisión de estos antecedentes sino que se hizo tardíamente, a juicio de los recurrentes. Pero, aunque hubieran faltado, dice el Alto Tribunal que: **"El defecto indicado sólo tendría relevancia si hubiese menoscabado los derechos de Diputados o grupos parlamentarios del Congreso, y siendo los hechos, en caso de ser ciertos, plenamente conocidos por ellos sin que mediase protesta por su parte, hay que entender que los afectados no consideraron que existiese lesión de sus derechos, y que, si defecto hubo, fue convalidado por la misma Cámara, por lo que este Tribunal no puede entrar a examinar su existencia o relevancia"**. En otras palabras, el Tribunal entiende que sólo puede considerarse necesario aquello que la propia Cámara estima como tal.

Bien es cierto que, en nuestro ordenamiento, la referencia por el artículo 133.2 del Reglamento de la Cámara a los informes preceptivos es explícita, lo que habilita perfectamente a la Cámara para exigirlos como requisito de admisibilidad del proyecto de ley que le sea remitido. Lo que a su vez nos vuelve a remitir a la LPEDG y su exégesis, aunque sea siempre, insistimos, desde una lectura flexible y finalista.

Siguiendo nuevamente a la COJUA *"para realizar su análisis —material y esencialmente finalista— del procedimiento de elaboración de los proyectos de ley, la Comisión ha sistematizado las pautas de la LPEDG y viene distinguiendo: (i) una fase inicial, que se desenvuelve en el seno del órgano promotor de la iniciativa y cuyo principal objetivo es fijar el texto inicial, exteriorizar las razones que lo sustentan y elaborar la documentación que en cada caso resulte necesaria para la realización de los sucesivos trámites; (ii) una fase de apertura del procedimiento a los sectores y administraciones potencialmente afectadas por aquella; (iii) una fase de informes —preceptivos y facultativos—; y (iv) una fase final, en la que el órgano impulsor, tras evaluar el entero iter procedimental, establece el texto definitivo y elabora los documentos finales —memoria justificativa y económica—"* (Dictamen 129/2015 sobre anteproyecto de Ley de transparencia, participación y buen gobierno del sector público vasco; párrafo 56).

Tanto la COJUA como esta Dirección de Desarrollo Legislativo y Control Normativo tienen expresamente dictaminado (aunque principalmente respecto de la tramitación de iniciativas reglamentarias) que **el cambio de legislatura y de gabinete en el ejecutivo no produce por sí**

mismo, en modo alguno, una caducidad de los procedimientos de elaboración de las normas, ni determina que devengan inválidos los trámites realizados en el seno de dichos procedimientos. Así, es práctica común, validada tanto por esta DDLCN como por la COJUA, que los trámites iniciados por un Consejero o Consejera anterior se den por buenos y formen parte, de forma natural, del expediente que el Consejero o Consejera que lo sustituya en la legislatura siguiente remita a la aprobación en Consejo de Gobierno. De esa manera, la tramitación iniciada en una legislatura se ha continuado en la siguiente sin interrupción ni solución de continuidad (por todos, entre los dictámenes de nuestro máximo órgano consultivo podemos citar: Dictamen 203/2009 sobre el proyecto Decreto de desarrollo y aplicación de las medidas de apoyo comunitarias al sector vitivinícola de la Comunidad Autónoma de Euskadi, párrafos 2 y 37; Dictamen 217/2009 sobre proyecto de Decreto por el que se regula el desarrollo y aplicación en la CAPV de la reglamentación comunitaria en el sector de frutas y hortalizas y el régimen de ayudas derivadas de la misma, párrafos 1 y 30; Dictamen 64/2013 “Proyecto de Decreto sobre el Consejo Económico y Social Vasco”, párrafos 2 y 34).

Dicho de otra manera, la cuestión de la validez jurídica de esos actos de tramitación es independiente de que los mismos fueran o no anteriores a la disolución del Parlamento o a la conformación de un nuevo Gobierno, puesto que **la Administración es una, con una única personalidad jurídica para toda su estructura y todas sus funciones, independientemente de los cambios de Gobierno como titular de la misma** (artículos 53 de la LG y 3.4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público –en adelante LRJSP–). Si esto es así, la autoría de los actos de tramitación, y por tanto su validez, permanece inalterada no obstante el cambio de titular del Ejecutivo.

Siendo eso así respecto a la disolución de la Cámara y la caducidad de los procedimientos parlamentarios, **tampoco la retirada de un proyecto de Ley de la tramitación parlamentaria que se está siguiendo, siendo una decisión netamente política, implica ningún tipo de vicio en la tramitación administrativa previa o en los actos que la integran, que no devienen nulos ni pierden valor por dicha decisión** (a sensu contrario, artículos 47, 48 y 49 de la LPACAP).

En sentido estricto, por tanto, no es necesario ningún acto específico de «*conversión*», «*conservación*» o «*convalidación*» de los trámites ya realizados en la legislatura anterior (figuras estas previstas en los artículos 50, 51 y 52 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas –en adelante, LPACAP– como medidas de subsanación de los vicios de determinados actos), en la medida en que dichos trámites realizados en el seno del procedimiento de elaboración no han devenido nulos ni han perdido valor en ningún momento. Y ello, a pesar de que la lógica de economía procesal que subyace a dichas es la misma presente en la LPEDG, que tiene presente la necesidad de, en la medida de lo posible, conservar la validez de las actuaciones realizadas hasta ese momento (art. 4.2 LPEDG). Corresponde únicamente realizar los trámites procedentes para el impulso del procedimiento, sea ordenando su continuación o con ocasión de cualquiera de los hitos del procedimiento marcados por la LPEDG y la LG (orden de inicio, orden de aprobación previa, orden de solicitud de dictamen de la COJUA, proposición del texto definitivo de la norma al Consejo de Gobierno, propuesta de remisión al Parlamento del texto aprobado...).

Estos **actos de impulso de la tramitación, en sí mismos, implican una asunción de la tramitación precedente y, por tanto, una valoración de su eficacia formal y material**, que no sólo debe conectarse con el cumplimiento formal del expediente, sino que debe también atender a la utilidad real de los mismos al objeto de dotar al órgano decisor de los elementos de juicio

adecuados para ajustar la norma a la coyuntura de cada momento. Por consiguiente, para decidir si se considera oportuno continuar con la tramitación de un procedimiento anterior, en cualquier punto en el que se considere más conveniente hacerlo a fin de evitar reiniciarlo nuevamente, o para asumir y dar por buenos todos los trámites ya realizados de forma que no sea preciso duplicarlos, **deben tenerse en cuenta todos los factores circunstanciales**.

Uno de ellos, claro está, puede ser la constatación de si la norma ha sido objeto de anteriores tramitaciones que impliquen una reiteración innecesaria de actuaciones, al objeto de agilizar el procedimiento, o si razones de urgencia debidamente acreditadas justifican la necesidad de prescindir de alguno de los trámites, incluso cuando no se hubieran llevado a cabo, salvo cuando vengan exigidos por normas con rango de Ley (Dictamen nº 129/2015 de la COJUA sobre anteproyecto de Ley de transparencia, participación y buen gobierno del sector público vasco, párrafos 55, 59, 63 u 85).

Aunque también habrá de considerarse si en el ínterin han sobrevenido o no importantes cambios normativos o sociales que determinen la pérdida de actualidad o valor informativo de los trámites realizados hasta la fecha.

Lo dicho hasta ahora es aplicable a todos los actos del procedimiento administrativo previo a la remisión al Parlamento, desde la orden de inicio hasta el acto de aprobación por el Consejo de Gobierno, ambos inclusive, siendo predicable el mantenimiento de la validez jurídica de los actos administrativos y el principio de conservación de los actos a todos ellos, incluido este último, debiendo ser tan solo objeto de valoración su vigencia material.

Ahora bien, la afirmación de la validez formal de los actos de tramitación previos que se pueda deducir de este informe no releva al departamento promotor, en tanto que responsable del impulso del procedimiento y detentor del conocimiento sectorial especializado en el asunto, de ponderar si esta afirmación sobre la cuestión de fondo es o no correcta. Ello supondría, por ejemplo, considerar si el texto aprobado en 2015 (Proyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, que, en su artículo 30 considera “la carga, descarga, estiba y desestiba así como el trasbordo de mercancías” como “servicios portuarios” cuyo régimen de prestación regula el artículo 31) se ha visto o no afectado por la promulgación, entre otros, del Real Decreto-ley 4/2017, de 24 de febrero, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías (estibadores portuarios), por su posterior derogación publicada en el BOE de 24 de marzo de 2017 al no haber sido convalidado por el congreso o por la promulgación, meses más tarde, del Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías dando cumplimiento a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014, recaída en el Asunto C-576/13 (procedimiento de infracción 2009/4052).

Ya hemos advertido que no es objeto de este informe el análisis material o de fondo del proyecto concreto por el que ahora se nos pregunta, si bien en una preliminar aproximación al mismo, y a partir exclusivamente de la presunción de que la consulta que se nos dirige se sustenta sobre una ponderación previa de la oportunidad de relanzar el texto aprobado en 2015, no parece que existan razones de fondo, o cambios normativos relevantes que, independientemente de la mentada validez formal de los efectuados en su día, impidan a día de hoy la aprobación del mismo texto que fue aprobado con fecha 3 de diciembre de 2015.

Pues bien, cuando hablamos de «*anteproyectos y proyectos de ley*», que implican la remisión al parlamento como otra fase añadida posterior al procedimiento de elaboración, esta

valoración consustancial a los actos de impulso del procedimiento atañe, en diferentes momentos, tanto al Consejero o Consejera (que tendrá la responsabilidad sobre los mismos durante el procedimiento previo y también en la decisión de su elevación al Consejo de Gobierno), como al propio Gobierno, como titular de la iniciativa legislativa ante la Cámara (que deberá efectuar esa misma valoración a la hora de aprobarlo y de decidir el momento de la remisión al órgano legislativo junto con los documentos preceptivos, o la realización de cualquier otra actuación complementaria tal y como dispone el artículo 13 LPEDG). Será por tanto, responsabilidad de dichos órganos, cada cual en el momento correspondiente, despejar cualquier duda que pudiera existir al respecto, incluso si para ello fuera necesario recabar, de sus propios servicios o de otros órganos, los informes que resulten pertinentes o si fuera necesario requerir algún trámite adicional o reiterar cualquiera de los ya efectuados.

Y ello, sin perder de vista que, como ya hemos dejado sentado, incluso la importancia de una eventual modificación sobrevenida del ordenamiento o cualquier otra circunstancia coyuntural que se hubiera dado en el ínterin y que afectara al proyecto, debería ser sopesada de una forma relativa, puesto que el «*proyecto de ley*», aún después de ser remitido a la cámara y transformarse el procedimiento en parlamentario, ha de ser sometido a su tramitación en aquella sede, durante al cuál, y previo a su aprobación final y convertirse en Ley, puede ser sujeto de enmienda por la Cámara de forma que también en ese momento se podrán realizar los ajustes que resulten pertinentes.

#### **4. DICTAMEN DE LA COMISIÓN JURÍDICA ASESORA E INFORME DE LA OFICINA DE CONTROL ECONÓMICO COMO TRÁMITES ESPECÍFICOS.**

Aunque la Disposición Adicional Segunda de la LEDCG, por razones estrictamente históricas (se aprobó un año antes de que se promulgara la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi o LCOJUAE) se remite al Decreto 187/1999, de 13 de abril, por el que se crea y regula la Comisión Jurídica Asesora del Gobierno Vasco, es la LCOJUAE (en concreto su artículo 3.1.a) la que, fuera de la LEDCG pero por remisión de la misma, regula la cuestión de la preceptividad del dictamen de la COJUA.

Conforme al citado artículo, la COJUA «*debe ser consultada*» en relación con todos los «*anteproyectos de ley cualquiera que sea la materia y objeto de los mismos...*» (excepto los de presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma y los de metodología de distribución de recursos y de determinación de las aportaciones de las diputaciones forales). Hasta aquí, lo ya dicho sobre el resto de trámites sería también aplicable al dictamen del alto órgano consultivo, cuya validez jurídica no resulta alterada, en sí misma, por la decisión de retirar la iniciativa del Parlamento, por el cambio de Gobierno o por la caducidad de los expedientes parlamentarios a resultas de la disolución de la cámara.

Ahora bien, la especial naturaleza de este dictamen, ratificada por la jurisprudencia constitucional, hace que nuestro informe deba dedicarle un apartado específico. Como la propia COJUA explicaba en su dictamen nº 084/2003 sobre el anteproyecto de Ley de la Comisión Jurídica Asesora del Gobierno Vasco (párrafo 25), la interpretación que la jurisprudencia constitucional ha hecho del 107 de la Constitución Española (CE) «*a juicio del Tribunal Constitucional, supone una suerte de constitucionalización de la "función consultiva superior", no del órgano, Consejo de Estado. Es el alto asesoramiento a la administración activa el que se convierte, por mor de aquél precepto, en un instrumento de relevancia constitucional, al configurar una "importantísima garantía del interés general y de la legalidad objetiva y, a consecuencia de ello, de los derechos y legítimos intereses de quienes son parte de un*

*determinado procedimiento administrativo». Se trata, afirma el Tribunal, «...de una función muy cualificada que permite su subsunción en la categoría de norma básica del régimen jurídico de las administraciones públicas o parte del procedimiento administrativo común (artículo 149.1.18ª CE)».*

Es esta singular y cualificada naturaleza del trámite la que justifica que el dictamen de la COJUA merezca una mención específica (junto con el informe previo de control económico normativo de la OCE) por el artículo 133 del reglamento del Parlamento entre los documentos que deben acompañar a todo proyecto de ley que sea remitido a la cámara. Y es la razón también que motiva la mención introducida en la LG por la Ley 8/2016, de 2 de junio, de modificación de la Ley 7/1981, de 30 de junio, de Gobierno, al dar a los artículos 56 y 57 de la LG la siguiente redacción:

#### Artículo 56

*1. El Gobierno, en la fase inicial de elaboración de los anteproyectos de ley y los proyectos de decreto que deban ser remitidos a la Comisión Jurídica Asesora, únicamente enviará al Parlamento Vasco el texto de la disposición, una vez tenga la aprobación previa del órgano que haya dictado la orden de iniciación.*

*2. Asimismo, la misma documentación que se envíe a la Comisión Jurídica Asesora se remitirá, al mismo tiempo, al Parlamento Vasco, a efectos de su conocimiento por parte de los grupos parlamentarios.*

*3. Los anteproyectos de Ley y los proyectos de Decreto que hayan de ser acordados por el Gobierno, serán remitidos al Secretario del Gobierno, que procederá a su reparto. Se incluirán en el Orden del Día cuando los Departamentos interesados hayan manifestado su conformidad sobre el contenido, en la forma que el propio Gobierno establezca. No habiendo conformidad, o siendo ésta condicionada, corresponderá al Lehendakari decidir la inclusión del asunto en los debates del Consejo.*

#### Artículo 57

*1. Los proyectos de ley presentados al Parlamento Vasco habrán de ir acompañados del informe de la Comisión Jurídica Asesora y, en su caso, de la memoria de adaptación a dicho informe.*

*2. Si los Proyectos de Ley compartasen un gravamen al Presupuesto, deberán ir acompañados del correspondiente anejo de financiación que será discutido y votado con arreglo a lo que disponga el Reglamento del Parlamento sobre los Proyectos de Ley.*

Cabe, por tanto, preguntarse si estos artículos implican especiales obligaciones de comunicación al Parlamento cuando se pretenda rescatar la tramitación de proyectos de ley elaborados durante legislaturas anteriores. De entrada, debe distinguirse (i) si de lo que hablamos es de continuar una tramitación previamente iniciada en la que no se hubieran producido aún la aprobación previa del texto (en cuyo caso será necesario cumplimentar la comunicación requerida por el artículo 56.1 LG), o bien si dicho procedimiento tenía aún pendiente el trámite de solicitud de dictamen a la COJUA (en cuyo caso sería necesario remitir al Parlamento todo lo dispuesto por el artículo 56.2 LG) (ii) de la situación en que nos encontramos ante un anteproyecto o un proyecto que sólo tuviera pendiente la aprobación del Consejo de Gobierno o la de adoptar el acuerdo por este órgano de su remisión al Parlamento, bien por vez primera o bien por reiteración de otro acuerdo de remisión previamente efectuada (en cuyo caso nos encontraríamos ya en los casos previstos por los artículos 56.3 y 57 LG, y 133 RP).

Así mismo, cuando el anteproyecto o proyecto en cuestión hubiera llegado a ser dictaminado por la COJUA, a la vista de lo previsto en el artículo 29 LCOJUA, cabe también



preguntarse si es suficiente en los casos anteriores con adjuntar el dictamen emitido en una legislatura anterior o si sería necesario la solicitud de un nuevo dictamen.

Dicho precepto determina que: «Si, tras la emisión del dictamen, el asunto sobre el que verse es objeto de modificaciones sustanciales que introducen nuevos contenidos que no responden a las sugerencias o propuestas efectuadas por la comisión o las exceden, se ha de realizar una nueva consulta sobre dichos cambios». Por tanto, del literal de la norma cabe colegir que, independientemente de que el dictamen hubiera sido o no emitido bajo un Gabinete anterior, **procederá un nuevo examen sólo si en la propuesta de proyecto de ley que se vaya a presentar de nuevo a Consejo de Gobierno para su aprobación o remisión concurren «modificaciones sustanciales»**, concepto jurídico indeterminado para cuya concreción, siguiendo el literal del artículo y como tiene explicado la propia COJUA, habrá de estarse a la conexión de aquellas con el previo anterior dictamen.

A este respecto, resulta relevante atender a la doctrina de la propia COJUA respecto a la interpretación que debe darse al artículo 29 LCOJUAE, siendo esta una doctrina firmemente establecida en sus dictámenes y acuerdos de inadmisión. Por todos, podemos traer a este informe las palabras del reciente Acuerdo nº 4/2017 del Pleno de la COJUA, al inadmitir una solicitud de dictamen en la sesión del día 26 de abril de 2017:

*7. O, en otras palabras, como se señaló en el Dictamen 10/2000, la Comisión sólo tendrá que volver a examinar el asunto cuando de su nueva elaboración se colija la existencia de **elementos o aspectos sustantivos distintos de los examinados en su anterior intervención y cuya relevancia reclamen un nuevo análisis.***

*8. Esta doctrina es coherente con la establecida por el Tribunal Supremo en relación con el Consejo de Estado y, por tanto, plenamente aplicable a los supuestos de intervención de esta Comisión.*

*9. De acuerdo con dicha doctrina, en síntesis, procede la nueva consulta cuando “...las innovaciones introducidas tras el dictamen del Consejo de Estado no han sido sugeridas por éste, son ajenas a los términos de la consulta y, además, ostentan una relevancia sustancial” (STS de 27 de mayo de 1993 —RJ 1993\102040—).*

*10. Los supuestos han sido precisados en posteriores pronunciamientos, así la Sentencia del Tribunal Supremo (STS) de 10 de marzo de 2009 (RJ\2009\5110) subraya “que no es necesaria una nueva consulta al Consejo de Estado cuando se realizan retoques en el texto o se introducen modificaciones no sustanciales (...), ni cuando las discordancias entre el Proyecto y el Texto definitivo son consecuencias lógicas del procedimiento de elaboración, en el que se emiten informes por distintos órganos, que pueden dar lugar a variaciones en la disposición que resulte, por fin, aprobada, pudiendo añadirse que la propia doctrina de la Sala ha insistido en la necesidad de efectuar una interpretación funcional y teleológica de las garantías procedimentales establecidas para la elaboración de disposiciones generales, que se justifican no por el puro formalismo de su realización sino por la finalidad a que responden, en cuya valoración han de tenerse en cuenta las especialidades de la disposición general de que se trate (...).”*

*11. La misma STS de 10 de marzo de 2009 recuerda que es jurisprudencia del Tribunal Supremo (STS de 8 de marzo de 2006) que cuando las modificaciones introducidas en el texto definitivo de una disposición general no sean sustanciales resulta innecesaria una nueva audiencia de las asociaciones, corporaciones o entidades representativas de intereses legítimos en relación directa con el objeto de la disposición o un nuevo informe o dictamen del Consejo de Estado, “entre otras razones porque su parecer no es vinculante, de manera que si, contemplada la modificación tanto desde una perspectiva relativa, por la innovación en el texto informado, como absoluta, por su importancia intrínseca, no*

*representa una alteración sustancial en el ordenamiento previamente sometido al trámite de audiencia o informe, la falta de éstos, respecto de la reforma introducida, no acarrea su nulidad radical, al haber contado quien ostenta la potestad para redactar definitivamente la disposición con el criterio o ilustración de las entidades, corporaciones, asociaciones y organismos consultados, que, en definitiva, es el fin perseguido (...) al establecer un procedimiento para la elaboración de los reglamentos (...)."*

*12. E invoca también la STS de 31 de enero de 2001, por referencia a la Sentencia de 27 de mayo de 1993, valorando las modificaciones allí producidas, que no requerían nuevo dictamen del Consejo de Estado, "ya que es necesario compatibilizar el carácter final de dicho dictamen, como juicio de síntesis de todas las cuestiones planteadas e informes específicos emitidos con anterioridad, con el ejercicio de la potestad reglamentaria del Gobierno (...), de la que resultaría desapoderado este si hubiese de ajustarse literalmente en la redacción definitiva a dicho dictamen, pues sólo si se regulasen materias no incluidas en el Proyecto remitido a dictamen o su ordenación resultase completa o sustancialmente diferente, sin haber sido sugerida por el propio Consejo de Estado, debería recabarse sobre tales extremos nuevo informe, ya que el titular de la potestad reglamentaria ostenta la facultad de introducir en el texto remitido al Consejo de Estado las reformas que considere adecuadas para la redacción final sin otro límite que el expresado (...)."*

*13. La precedente doctrina sigue plenamente vigente, tal y como se desprende de la lectura de la STS de 22 de diciembre de 2016 (RJ 2017/106).*

*14. Procede, por tanto, examinar el texto del proyecto sometido a consulta, conforme al señalado criterio de la conexión de las innovaciones con las consideraciones del dictamen anterior, esto es, si derivan de las sugerencias del dictamen de la Comisión o si, ajenas a este, ostentan una relevancia sustancial que exija una nueva intervención preceptiva.».*

También se debe de atender en este apartado, en tanto que informe explícitamente mencionado por el artículo 133 RP, al informe de control económico normativo que debe hacer la Oficina de Centro Económico a los «anteproyectos de ley» en virtud de lo dispuesto en el artículo 25.1 de la Ley 14/1994, de 30 de junio, de control económico y contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi (LCEyC).

Este informe aunque previo al informe que ha de realizar la COJUA (art. 27.1 LCEyC), es también de singular trascendencia pues la determinación del contenido o del impacto significativo que los «anteproyectos de ley» puedan tener en la actividad económica pueden determinar la preceptividad de la emisión de tal informe (art. 41 del Decreto 464/1995, de 31 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Ley14/1994) o la necesaria información y audiencia a la ciudadanía del proyecto (art. 133.4 LPACAP).

Este informe de control económico normativo, tiene más que ver con el contexto que con el texto mismo del «proyecto de ley», pues su finalidad no es otra que hacer un pronunciamiento sobre si las disposiciones en él previstas repercuten o afectan, directa o indirectamente, en las materias propias de la Hacienda General del País Vasco así como en el régimen presupuestario y de ejecución del gasto e ingreso público; siendo de singular pertinencia el dictaminar sobre «la incidencia o repercusión de la norma o disposición en el régimen de la Tesorería General del País Vasco, patrimonial, contable, de contratación, tributario propio, de endeudamiento o de concesión de garantías vigente en cada momento» (art. 26.1.b de la LCEyC) o «la razonabilidad financiera en términos cuantificables de la norma o disposición propuesta.» (art. 26.1.b de la LCEyC); aspecto este último que, entre otros muchos matices, tiene repercusión en la normativa denominada de «Estabilidad financiera de las Administraciones Publicas».

Es bien cierto que aunque este informe preceptivo fuera desfavorable y obstativo, el «anteproyecto de ley» podría continuar su iter procedimental hasta su elevación por el Consejero o Consejera competente a Consejo de Gobierno, el cual es libérrimo en su decisión de aprobación o no según venimos exponiendo a lo largo de este informe.

Ahora bien, cabe reiterarse la ya esencial pregunta que pretende dar respuesta ente informe: ¿es precisa su nueva emisión de informe OCE en relación con un «proyecto de ley» ya aprobado por Consejo de Gobierno e independientemente de si este tomó el acuerdo de su remisión al Parlamento o de retirarlo? ¿podría bastar con el informe OCE emitido previamente incluso aunque, remitido al Parlamento, el expediente parlamentario hubiera sido retirado y la tramitación de todos los expedientes parlamentarios hubiera caducado por la disolución de la Cámara?

La normativa que regula este control económico normativo no establece de forma específica sobre la necesidad de nuevo pronunciamiento. Solo hace referencia en el artículo 27.1 in fine de la LCEyC, a los supuestos de proyectos normativos en que deba dictaminar la COJUA y, toda vez que esta es la última en pronunciarse, «... *con anterioridad a su aprobación, deberán comunicarse a la Oficina de Control Económico las modificaciones que se introduzcan en los anteproyectos de ley y proyectos de disposiciones normativas como consecuencia de las sugerencias y propuestas del dictamen de dicho órgano consultivo.*».

Es decir, sólo «deberá comunicarse», sin más trámites, la modificación introducida. No se debe formalizar un nuevo dictamen, y ello con independencia que el Consejero competente en materia de Hacienda deba conocer de estas modificaciones por vía interna departamento y haga valer sus consideraciones en el Consejo de Gobierno.

Consecuentemente, y teniendo en cuenta las trascendentes repercusiones que cualquier normativa puede tener en la economía, quien esto informa cree que se debe ser consecuente con lo expuesto en los párrafos precedentes de este apartado, de forma tal que (i) si la COJUA no considera procedente pronunciarse sobre el reenvío de un proyecto de ley ya aprobado por Consejo de Gobierno al Parlamento, tampoco parece procedente que lo haga la OCE, y (ii) caso de que la COJUA decidiera que ha de pronunciarse sobre ese proyectos de ley, tampoco parece procedente que se pronuncie la OCE, sin perjuicio de que le sea comunicado el dictamen o parecer de ésta a los efectos legales oportunos, así como las modificaciones que en su caso se introdujeran.

Todo ello si perjuicio de que conforme a lo dispuesto en el art. 41.2 del Decreto 464/1995, de 31 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley14/1994, exista un deber de remisión del mencionado anteproyecto de ley a la OCE, a los efectos de su conocimiento del trámite y la valoración de la existencia o ausencia de contenido económico.

## **5. LA DISTINCIÓN ENTRE ANTEPROYECTOS Y PROYECTOS DE LEY Y EL ACTO DE REMISIÓN A LA CÁMARA**

Conforme a nuestra LG, es atribución de los Consejeros o Consejeras la presentación al Gobierno de anteproyectos que se deberán «*proponer para su aprobación por el Gobierno [como] Proyectos de Ley*» (artículo 26.8 LG en relación con el 55 LG). Los *anteproyectos de ley* «*se someterán a la toma en consideración del Consejo de Gobierno, que decidirá sobre su aprobación final en la misma sesión, o bien establecerá los criterios que hayan de tenerse en cuenta en su redacción final y las actuaciones que, en su caso, hayan de seguirse en su tramitación ulterior hasta dicha aprobación*» (artículo 13 LPEDG). Por su parte, corresponde el

Gobierno «aprobar los Proyectos de Ley para su remisión al Parlamento o determinar su retirada, en las condiciones que establezca el Reglamento de la Cámara» (artículo 18.a LG).

En efecto, tanto la especial consideración de los anteproyectos de ley en comparación con la tramitación de las iniciativas reglamentarias, como la preceptividad de que sean tomados en consideración por el Consejo de Gobierno es un plus de especialidad en la tramitación que reconoce la propia LPEDG al incluir el artículo 13 dentro de su Capítulo III, de «Disposiciones Especiales». Y ello porque, tal y como refiere en su Exposición de Motivos: «Dada la especial relevancia de las leyes, se ha previsto con respecto a ellas un trámite específico de toma en consideración por el Consejo de Gobierno de los anteproyectos de ley. Su finalidad es que el órgano que ha de ejercer la iniciativa legislativa asuma y oriente la planificación ulterior del procedimiento de elaboración a la vista de un texto ya articulado y sin perjuicio de las modificaciones que resulten de los trámites de audiencia, consulta e informe posteriores».

En este punto cabe preguntarse de nuevo cuál es la diferencia jurídica entre «anteproyecto de ley» objeto de tramitación administrativa y aprobado o no como «proyecto de ley», por un lado, y el sustancial «proyecto de ley» que se remite al Parlamento, por otro. De entrada, debemos aclarar que no resulta esencialmente relevante para el presente informe la distinción nominal que de habitual se hace entre «anteproyectos» y «proyectos» –en los artículos de nuestra LG arriba citados parece extraerse que en el Ordenamiento de la CAE llama «anteproyecto» a los textos elaborados por los departamentos, que son presentados al Gobierno como propuestas para su adopción como «proyectos de ley», convirtiéndose en tales en el momento en que cuentan con la aprobación de dicho Órgano–. Sí resulta más relevante y sustancial, sin embargo, la distinción entre el «texto» en su fase de elaboración administrativa hasta su culminación en la aprobación por el Consejo de Gobierno y el «documento objeto de ulterior remisión al Parlamento», con la consiguiente y definitiva conversión en objeto de tramitación parlamentaria, en ejercicio de la potestad de iniciativa legislativa del Ejecutivo.

A este respecto, existe abundante documentación doctrinal, pero en la actualidad –y a salvo de exegesis más doctas– resulta bastante esclarecedor lo dispuesto en el artículo 127 LPACAP, que bajo el epígrafe «Iniciativa legislativa y potestad para dictar normas con rango de ley» dice:

*«El Gobierno de la Nación ejercerá la iniciativa legislativa prevista en la Constitución mediante la elaboración y aprobación de los anteproyectos de Ley y la ulterior remisión de los proyectos de ley a las Cortes Generales.»*

*«La iniciativa legislativa se ejercerá por los órganos de gobierno de las Comunidades Autónomas en los términos establecidos por la Constitución y sus respectivos Estatutos de Autonomía. (...)»*

Aunque la primera parte de este artículo puede considerarse de los preceptos que prevén su aplicación exclusiva en el ámbito de la Administración General del Estado (por lo que no sería de aplicación a la CAV en los términos de la Disposición final primera LPACAP), no resulta contradictorio en ese punto con nuestra LG. Es decir, los Órganos de gobierno ejercen en dos fases la iniciativa legislativa que, en el presente caso, le confieren al Gobierno Vasco los artículos 16 y 18.a) LG: una primera e interna «mediante la elaboración y aprobación de los anteproyectos de Ley», y otra segunda y posterior con «la ulterior remisión de los proyectos de ley» al Parlamento Vasco.

Estas dos fases –y el producto resultante de sus tramitaciones– tienen, sin lugar a dudas, su trascendencia, pues reflejan la dicotomía del actuar del Ejecutivo en su doble faceta: por un lado es el órgano de dirección política y, por otro, es el órgano que culmina la estructura administrativa pública.

Así, se puede considerar que un «*anteproyecto de Ley*» es fruto de una actividad interna administrativa, con notables criterios de discrecionalidad pero sometida a programación (planificación normativa: art. 132 LPACAP) y un específico procedimiento (LPEDG), cuya ausencia puede ocasionar vicios de nulidad –incluso su impugnación en vía jurisdiccional–, y cuya aprobación por Consejo de Gobierno (y transformación en «proyecto de ley» en la terminología de nuestra LG) le da ya un carácter de acto jurídico final –art. 13 LPEDG–, que bien pudiera concluir su tramitación y efectos en ese momento.

Naturalmente, la finalidad última de los «*anteproyectos de Ley*», va más allá de su simple aprobación o conclusión del *iter* procedimental regulado en la LPEDG. Es decir, trasciende más allá de su aprobación y lánguida residencia como «*proyecto de ley aprobado*» en los servicios administrativos de Consejo de Gobierno (o de su Secretaría). Su pretensión es transformar el ordenamiento jurídico en un aspecto determinado –el objeto y finalidad del anteproyecto de ley–, y ello en base a un programa de Gobierno definido en función de las demandas reales de la sociedad y de la ciudadanía a la que sirve.

A esta finalidad novadora contribuye la remisión al Parlamento del «*proyecto de ley*», acto que se enmarca dentro de los denominados «*actos políticos*» cuya potestad no está reglada actualmente por norma alguna de Derecho Administrativo. Y ello, porque los preceptos referidos a cómo y junto a qué documentación ha de remitirse el proyecto al Parlamento están tan en la frontera de ambos mundos que prácticamente se pueden considerar como de Derecho parlamentario (artículo 57 LG como correlato del artículo 133 RP, artículo 58 LG como regulación del propio procedimiento parlamentario).

En este sentido el acto de remisión es un acto que concede un *plus* que se añade al ya de por sí ya perfecto del «*proyecto de ley*» aprobado por el Gobierno, con una finalidad superior cual es el dar contenido al programa legislativo contenido en el Programa de Gobierno en ejercicio de la potestad de iniciativa legislativa que el ordenamiento jurídico le reconoce.

La naturaleza «*política*» de este «*acuerdo de remisión*» del Consejo de Gobierno de un «*proyecto de ley*» al Parlamento (equivalente a la naturaleza política de la decisión de retirarlo), se halla refrendada por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional que, entre otras, en su Sentencia de 15 de marzo de 1990 (RTC 1990, 45), cuyo ponente fue el Excmo. Sr. LEGUINA VILLA, manifiesta:

*«... no toda actuación del gobierno, cuyas funciones se enuncian en el artículo 97 del Texto Constitucional, está sujeta al Derecho administrativo. Es indudable, por ejemplo, que no lo está, en general, la que se refiere a las relaciones con otros órganos constitucionales, como la decisión de enviar a las Cortes un proyecto de ley u otros semejantes, a través de las cuales el Gobierno cumple también la función de dirección política que le atribuye el mencionado artículo 97 CE. A este género de actuaciones del Gobierno, diferentes de la actuación administrativa sometida a control judicial, pertenecen las decisiones que otorgan prioridad a una u otras parcelas de la acción que le corresponde, salvo que tal prioridad resulte obligada en ejecución de lo dispuesto por las leyes.»*

En este mismo sentido se ha manifestado el Tribunal Supremo en su jurisprudencia, que aunque centrada fundamentalmente en los supuestos de relaciones entre los poderes del Estado, ha dictado pronunciamientos referidos a supuestos de denegación de la solicitud de ejercicio de la iniciativa legislativa o el ejercicio de ésta (SSTS 13 marzo 1990 [RJ 1990, 1938]; 25 octubre 1990 [RJ 1990, 7972]; y 10 diciembre 1991 [RJ 1991, 9254]).

De ello podemos obtener ya algunas conclusiones:

- I. La tramitación de los anteproyectos de Ley no se ve, en principio, afectada ni por la decisión de retirar el proyecto del Parlamento, ni por caducidad de los procedimientos parlamentarios fruto de la disolución del Parlamento.
- II. No se puede “obviar” la tramitación establecida en la LPEDG, pero en la medida de lo posible, y sin perjudicar a su finalidad material, debe entenderse que los trámites efectuados con anterioridad conservan plenamente su valor, sin perjuicio de que ello deba ser siempre objeto de valoración por el órgano al que en cada caso corresponde el impulso del procedimiento y teniendo en cuenta, además, la especial consideración flexible y antiformalista que el procedimiento tiene en esos casos.
- III. Los «*anteproyectos de ley*» presentados al Consejo de Gobierno y aprobados por este como «*proyectos de ley*», independientemente de su remisión o no al Parlamento para continuar su tramitación en sede parlamentaria, son actos administrativos válidos (aunque no eficaces en la innovación del ordenamiento jurídico) y quedan residenciados en dicho Consejo de Gobierno, sin fecha de caducidad alguna, ya que suponen el fin del *iter* procedimental previsto en la LPEDG.
- IV. La toma en consideración y aprobación final del «*anteproyecto de ley*» por el Consejo de Gobierno puede ser anterior o simultánea en el tiempo a la decisión de su remisión al Parlamento como «*proyectos de ley*».
- V. Una vez aprobado por Consejo de Gobierno un «*proyecto de ley*», tanto la decisión de su remisión a Parlamento como de su eventual retirada, excede de la función administrativa de éste, debiendo ser considerado como un «*acto político*», y por lo tanto no sujeto a mandato normativo alguno sino, más bien, a criterios de oportunidad, sin perjuicio de las normas que especifican la documentación que debe acompañar esa remisión y que determinarán, en todo caso, su admisión o no por la mesa de la Cámara.

#### 6. SITUACIÓN ADMINISTRATIVA DE LOS «PROYECTOS DE LEY» REMITIDOS AL PARLAMENTO TRAS SU DISOLUCIÓN.

Ya se ha comentado anteriormente que tras la disolución del Parlamento Vasco o expirado su mandato, caducarán en cuanto a su expediente parlamentario todos los asuntos en tramitación, y entre estos asuntos los «*proyectos de ley*» remitidos antes de su disolución. Entonces, cabe preguntarse en qué situación quedan, desde el punto de vista del Derecho administrativo, los «*proyectos de ley*» aprobados en Consejo de Gobierno y que posteriormente fueron remitidos como iniciativas legislativas al Parlamento, una vez que este es disuelto.

A juicio de quien esto informa tales «*proyectos de ley*» ya aprobados por Consejo de Gobierno cumplen, también después de la disolución del Parlamento, con la finalidad para la que se han previsto en la fase, llamémosla administrativa. Esto es, y en los términos expuestos en la Exposición de Motivos de la LPEDG, prever el contenido tanto de forma como de fondo de una previsible y concreta iniciativa legislativa mediante el método de:

*«...aplicar a la redacción de las leyes en el seno del ejecutivo la misma metodología que a las disposiciones reglamentarias. De ese modo se contribuye muy positivamente a facilitar la labor del titular de la potestad legislativa, pues se le presentan para su discusión y decisión unos proyectos mejor fundados y articulados, con una técnica jurídica más depurada y apropiada para*

*alcanzar los objetivos que se propone. Sobre esa base más precisa y segura corresponde a la Cámara parlamentaria su enmienda y aprobación.»*

La razón de ello es la decisión de iniciar la elaboración de las normas, tanto en su fase administrativa como en la puesta en marcha de su tramitación parlamentaria mediante la remisión al Parlamento, “... no se concibe como una mera formalidad, sino como un acto de gran trascendencia jurídica y política que ha de basarse en una mínima reflexión sobre la necesidad y viabilidad de aquéllas. Por eso, se exige que tenga en cuenta los condicionamientos de toda clase (estudios, informes, audiencias, consultas, negociaciones, etc.) que puedan incidir en la fijación de su contenido, y una estimación del coste y eficacia de su puesta en vigor no sólo en relación con las Administraciones públicas, sino, también, para los ciudadanos y la economía en general» (Exposición de Motivos de la LPEDG). Ahora bien, y es aquí donde entra en valor la alta dirección política de la que es titular el Consejo de Gobierno, ¿puede asumirse por el Consejo de Gobierno un «anteproyecto de ley» tramitado o incluso un «proyecto de ley» ya aprobado anteriormente y remitirlo de nuevo al Parlamento como «proyecto de ley»? ¿Puede hacerlo, incluso cuando dicho proyecto de Ley hubiera sido remitido ya previamente al Parlamento?

Según venimos exponiendo, la decisión de asumir como propio un proyecto anterior y de decidir su remisión o no al nuevo Parlamento, reafirmando como iniciativa legislativa necesaria y oportuna –y por lo tanto vigente– conforme al Programa de Gobierno surgido de ese nuevo Parlamento, es una decisión eminentemente política.

Cierto es que **la remisión al Parlamento de cualquier proyecto de ley deberá acompañarse siempre, a fin de que no haya dudas respecto a la admisión del mismo por la Mesa de la Cámara, de los antecedentes y documentos exigidos por los artículos 57 LG y 133 RP. Pero a partir de ahí, es también una decisión eminentemente política la de asumir ese proyecto y esa tramitación administrativa llevada a cabo con anterioridad.** Decisión de carácter político adoptada por el nuevo Gobierno, en su faceta de dirección política y superior de la misma Administración, que conlleva el afirmar la suficiencia, actualidad y vigencia de lo ya tramitado en la fase administrativa.

Es decir, supuesta la validez jurídica de los actos de tramitación efectuados, tales actos no se han visto afectados ni por la retirada en su momento del Parlamento ni por la disolución de este. Por lo tanto, no se podrá “obviar” la tramitación de la LPEDG aunque, en opinión de quien esto suscribe, tanto el Consejero en su decisión de elevar la propuesta correspondiente al Consejo de Gobierno, como el de Consejo de Gobierno al adoptar, en el ejercicio de la potestad de iniciativa legislativa, el acuerdo de remisión al Parlamento, podrá tener en cuenta y aprovechar los trámites válidamente efectuados con anterioridad, toda vez que se constate que tal «proyecto de ley» se adecue a las previsión política del nuevo Consejo de Gobierno a realizar durante su mandato, que siga siendo precisa su implementación en el ordenamiento jurídico y que los elementos esenciales del texto del «proyecto de ley» no se hayan visto afectados por normativa surgida con posterioridad a su aprobación. Valoración esta que habrá de hacerse, en todo caso, desde criterios materiales y de estricta oportunidad y conveniencia.

## 7. CONCLUSIÓN

A modo de resumen: el actual y vigente Consejo de Gobierno, puede en el ejercicio de la potestad de iniciativa legislativa que el reconocen los artículos 16 y 18.a) de la LG acordar la aprobación y remisión al Parlamento de un «proyecto de ley» aprobado ya con anterioridad,

previa elevación a él por el o la Consejera competente (o por varios si fueran varios los competentes) de la correspondiente propuesta, incluso si dicho proyecto fue en su momento retirado del Parlamento por razones de conveniencia política.

Esta elevación al Consejo de Gobierno por uno o varios de sus miembros ha de tener por finalidad, además de reflejar la decisión formal de pertinencia y propuesta recogida en el art. 26.8 LG, la de aseverar tanto la vigencia de la viabilidad normativa (es decir, que no se ha visto afectado por normas aprobadas con posterioridad a su anterior remisión) como la vigencia de los trámites anteriormente efectuados y la oportunidad y necesidad innovadora del ordenamiento jurídico que pretende, de acuerdo con los términos previstos en el proyecto político del Gobierno actual.

Así, los «*proyectos de ley*» ya aprobados y residenciados en el Consejo de Gobierno, volverán a ser, desde una perspectiva parlamentaria, nuevos «*proyectos de ley*» al ser remitidos, con todos sus antecedentes, al Parlamento, iniciándose de nuevo la tramitación parlamentaria caducada en su día por la disolución de este.

Este es mi informe que emito, y someto a cualquier otro mejor fundado en Derecho.

#### **Firmantes del documento electrónico**

Nombre	Departamento	Cargo	Fecha
UNANUE ORTEGA, XABIER	GOBERNANZA PÚBLICA Y AUTOGOBIERNO	DIRECTOR/A	19/05/2017
JESUS MARÍA FERNANDEZ	GOBERNANZA PÚBLICA Y AUTOGOBIERNO	LETRADO/A SERVICIOS JURÍDICOS CENTRALES	19/05/2017





**TXOSTENA: Aztertzea juridikoki bideragarria ote den Gobernu Kontseiluak berriro ekitea Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Legearen proiektuaren testuari, zeina 2015eko azaroaren 3an onartu baitzen, eta hura Eusko Legebiltzarrerara igortzea, aurretik egindako prozedura-izapideak baliozkotzat emanda.**

---

56/2017 DDLCN-OL

## 1. AURREKARIAK

2017ko maiatzaren 15ean, Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saileko Azpiegitura eta Garraio Sailburuordetzak kontsulta egin zion Lege Garapen eta Arau Kontrolerako Zuzendaritza honi: "ea zer aukera dituen Gobernu Kontseiluak 2015eko azaroaren 3an onartu zen lege-proiektuaren testuari berriro ekiteko eta hura Eusko Legebiltzarrerara igortzeko, abenduaren 22ko 8/2003 Legean (xedapen orokorrak egiteko prozedurarena) ezarritako izapide guztiak saihestuta".

Gobernantza Publiko eta Autogobernu Sailari atxikitako Lege Garapen eta Arau Kontrolerako Zuzendaritzak ematen du txosten hau, ekainaren 2ko 7/2016 Legeak (Eusko Jaurlaritzaren Zerbitzu Juridikoa antolatzekoa) 5.2 artikuluan Eusko Jaurlaritzaren Zerbitzu Juridiko Nagusiari ezartzen dizkion eginkizunak betez, Lehendakariaren azaroaren 26ko 24/2016 Dekretuak (Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazio sailak sortu, ezabatu eta aldatzen dituen eta horien egitekoak eta jardun-arloak finkatzen dituen) 6.1.h) artikuluan ezarritakoarekin bat, eta, halaber, apirilaren 11ko 71/2017 Dekretuaren (Gobernantza Publiko eta Autogobernu Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzekoa) 14.1.a) artikuluan eta apirilaren 25eko 144/2017 Dekretuan (Eusko Jaurlaritzaren Zerbitzu Juridikoarena) gorago aipatutako zuzendaritzari ematen zaizkion eskumenetan oinarrituta.

## 2. LEGE-PROIEKTU BAT ERRETIRATU ETA GERO EKIMENA ERREPIKATZEKO AUKERAK, PROZEDURA PARLAMENTARIOA IRAUNGITA DAGOELA

Honako hau dio Azpiegitura eta Garraio Sailburuordetzatik jasotako eskaerak:

*"Gobernu Kontseiluaren 2015eko azaroaren 3ko Erabakiaren bidez Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Legearen proiektua onartu zen. Proiektu hori azaroaren 12an igorri zitzaion Eusko Legebiltzarrerari.*

*Gobernu Kontseiluaren 2016ko maiatzaren 24ko Erabakiaren bidez erretiratu egin zen Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Legearen proiektua".*

Beraz, Gobernu Kontseiluaren 2015eko azaroaren 3ko Erabakiaren bidez egikaritutako legegintzako ekimena errepikatzeke aukeren azterketa honetan, gero errepikatuko diegun beste faktore batzuk gorabehera, lehenengo eta behin argitu egin behar ditugu lege-proiektua erretiratzeko erabakiaren izaera eta eragina.

Izan ere, ekainaren 30eko 7/1981 Legeak (Jaurlaritzari buruzkoa) 18. artikuluan hau xedatzen du:

*18. artikulua*

*Honako hauek dagozkio Jaurlaritzari:*

*a) Legebiltzarrerera bidaltzeko lege-proiektuak onartzea edo baztertzea, Legebiltzarraren Erregelamenduak finkatutako baldintzetan.*

Jaurlaritzari buruzko Legearen artikulua hori Eusko Legebiltzarraren Erregelamenduaren 146. artikulua korrelatua da:

*146. artikulua*

*Jaurlaritzak erretiratu egin ahal izango du tramitazioan den lege-proiektu bat, baldin eta batzordeak dagokion irizpena osorik onetsi ez badu.*

Hala, bada, proiektua erretiratu ahal izatea, zalantzarik gabe, Gobernu Kontseiluaren ahalmenetako bat da, eta bateragarria da lege-proiektuak onartzeko eta Legebiltzarrerera igor daitezela erabakitzeke ahalmenarekin. Esan liteke bata bestearen korrelatu direla, txanpon beraren bi aldeak balira bezala, eta bata baliatzeak ez du inola ere esan nahi bestea baliatzeari uko egiten zaionik. Bistan da proiektua igortzeak ez dakarrela berekin proiektua erretiratzeari uko egitea, ezin baita erretiratu aurretik igorri ez dena. Alabaina, **erretiratzeko ahalmena baliatzeak ere ez du esan nahi lege-proiektuak igortzeko ahalmenari uko egiten zaionik, edo erretiratutako ekimenak errepikatu ezin direnik; hau da, erretiratutako ekimenaren titularrak berak berriro aurkez dezake ekimen hori, aurreko aldi egin zuen bezala.**

Adierazgarria da, ildo horretan, lege-proiektuei dagokienez, Eusko Legebiltzarraren Erregelamenduaren 177.2 artikuluan jasotako xedapenak ez edukitzea baliokiderik ez Eusko Legebiltzarraren Erregelamenduaren 133. artikuluan eta hurrengoetan, ez beste inon. Honako hau dio 177.2 artikulua horrek: *“Mahaiaik, Bozera maileen Batzordearen iritzia entzunda, lege besteko proposamen batek bilkura-aldi berean tramitatutako beste batek planteatutakoa planteatzen duela uste baldin badu, tramitatzeko ez onartzea erabaki ahal izango du”*. Alegia, lege-proposamenekin gertatzen denaz bestera, Zuzenbide Parlamentarioaren ikuspegitik ez dago inolako arrazoirik Jaurlaritzari eragozten dionik ekimen bat nahi adina aldiz errepikatzea, baita bilkura-aldi berean ere.

Garrantzitsua da, halaber, lege-proiektua zehatz-mehatz nola erretiratu den azaltzea. Erretiratzeko erabakia Gobernu Kontseiluaren 2016ko maiatzaren 24ko bilkurako aktan dago jasorik:

*ERABAKIA, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE PROIEKTUA BERTAN BEHERA UZTEKO*

*Eusko Jaurlaritzak 2015eko azaroaren 3an egindako bileran onartu zuen Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege proiektua, eta azaroaren 12an Legebiltzarrerera bidali zen.*

*Zuzenketak aurkezteko epearen barruan ia talde parlamentario guztiek aurkeztu dituzte osoko zuzenketak. Horrek erakusten du, bada, garrantzi handia duen arau proiektu honek beharko lukeen adostasun instituzional eta politikoa ez dela lortuko Legebiltzarrean.*

*Hori dela eta, Eusko Legebiltzarraren Erregelamenduaren 146. artikulua ezartzen duenaren arabera, lehendakariak proposatuta, eta gaia eztabaidatu ondoren, Gobernu Kontseiluak*

*EBAZTEN DU:*

*"Lehenengoa.- Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege proiektua bertan behera uztea.*

*Bigarrena.- Erabaki honen berri ematea Eusko Legebiltzarrari, dagozkion ondorioak izan ditzan.*

Hala, bada, erabakiak hitzez hitz dioena ikusita, erraz ondorioztatzen da **proiektua erretiratzeko arrazoi bakarrak egoera politikoak eragindakoak izan zirela** (*"proiektuak beharko lukeen adostasun instituzional eta politiko"* ez egotea). Horrek berretsi egiten digu esandakoa: **ekimena erretiratzeko eragozpen juridikorik izan ez bazen, erretiratze horrek ere ez zuen sortu ekimena errepikatze inolako eragozpen juridikorik.**

Proiektua erretiratu eta handik tarte batera Legebiltzarra desegin izanak zer ondorio sortu dituen aztertzerakoan, puntu horrek garrantzia izango du, eta berriro helduko diogu orduan. Aurreratu dugunez, Gobernu Kontseiluak Legebiltzarrera igorria zuen lege-proiektu bat erretiratzeko hartu zuen erabakia *«egintza politiko»* deituetan sailkatu behar da, eta, hari buruz Konstituzio Auzitegiaren erabaki argi eta berariazkorik ez badago ere, lege-proiektuak Parlamentuari igortzea *«egintza politiko»*tzat jotzeko hark ezarri dituen irizpideak aplikagarriak izan daitezke: (i) *beste organo konstituzional batzuekin, kasu honetan Parlamentuarekin, harremanetan burutzen den egintza bat da; eta (ii) Gobernuak berari buruzko legearen 16. artikuluan esleitzen zaizkion zuzendaritza politikoko eginkizunetan jardutearen ondorio da.* (besteak beste, Konstituzio Auzitegiaren 1990eko martxoaren 15eko Epaia, RTC 1990, 45). Gero zehatzago azalduko dugu zertan datzan *«egintza politiko»* izate hori.

Bestalde, Eusko Legebiltzarraren Erregelamenduaren IX. kapituluak *Legebiltzarreko tramitazioen iraungipena* du izenburua, eta honako hau dio, arau orokor gisa, kapitulu horretako 130. artikulua:

*«Eusko Legebiltzarra desegindakoan edo Legebiltzarraren agintaldia amaitutakoan, iraungi egingo dira tramitazioan dauden gai guztiak, salbu eta Diputazio Iraunkorrek aztertu eta erabaki beharrekoak edo legeak hala aginduta atzeratu beharrekoak».*

Gure DDLCN 51/2017 Txostenean esan genuen bezala, argi dago, Eusko Legebiltzarraren Erregelamenduaren 130. artikulua araber, Legebiltzarra desegindakoan edo haren agintaldia amaitutakoan iraungi egiten direla bertan izapidetzen ari diren ekimen guztiak —salbu eta legegintzako herri-ekimenen emaitza diren lege-proposamenak, horiek luzatu egiten baitira, artikulua beraren amaierako tartekiaren arabera, ekainaren 30eko 10/2016 Legearen (legegintzako herri-ekimena arautzen duena) 12. artikulua babesean—. Iraungi egiten dira, beraz, Eusko Jaurlaritzak —legegintzako ekimenerako duen ahala baliatuz, Jaurlaritzari buruzko Legearen 16. eta 18.a) artikuluetan aitortzen den bezala— Legebiltzarrera igorri dituen lege-proiektu guztiak, beren izapidetze parlamentarioari dagokionez.

Txosten hartan esan genuenez, ordea, jada sendotuta dagoen doktrinaren arabera, *«iraungi»* prozedurak iraungitzen dira eta *«preskribatu»* eskubideak preskribatzen dira, aldi bakanetan izan ezik. Prozedura bat iraungita egoteagatik bertan behera geratzen denean, egikaritu nahi izan den eskubidea berriro egikaritu daiteke beste prozedura batean, eskubidea preskribatu gabe dagoen heinean. Hortaz, *"inongo zalantzarik gabe, eta betiere eremu parlamentarioan, Eusko Jaurlaritza berriak, legegintzako ekimenerako eskubidearen jabe denez, gaitasun osoa du hauteskunde-prozesutik sortutako legebiltzar berriaren aurrean errepikatze aurreko gobernuak onartutako ekimenak, lehengo baldintza berberetan, ekimen bat iraungi arren ez baita iraungitzen gobernuak hura aurkezteko duen eskubidea"*.

Hala, bada, goian aipatutako DDLCN 51/2017 Txostenarekin jada gertatu zen bezala (erredundanteak izateko arriskupean, hortik atera ditugu hemen azalduko ditugun gogoeta gehienak), honako txosten honetan azertu behar da, soilik, ekimena erretiratzeak edo Legebiltzarra desegiteak zer ondorio sortu dituen Eusko Jaurlaritzak lege-proiektua aurkezteko oinarri izan zituen administrazio-prozeduran. Alegia, Jaurlaritzako edo Administrazioiko izapideen eta horien espedientearen gaineko balizko eraginak soilik onartu edo baztertu behar dira, alde batera utzita Legebiltzarreko izapideak eta horien espedientea amaitu edo iraungi izana.

Halaber, galdetu zaigunez gero, zehazki, zer aukera dagoen “Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren Legean ezarritako izapideak” une honetan “saihesteko”, ohartarazi beharra dago **txosten honetan aztertuko dela, bakar-bakarrik, ea gaur egun formaren edo prozeduraren aldetik baliozkoak diren lege-proiektua onartu, Legebiltzarrera igorri eta erretiratu baino lehen egin ziren izapidetze-egintzak, eta ez dela aztertuko proiektua edo haren premisa juridikoak gaur egun baliozkoak diren edo indarrean dauden, ikuspuntu materialetik edo funtsari erreparatuta**. Azken kontu horrek kontsulta honen xedearen eta irismenaren mugak gainditzen ditu, noski.

### 3. XEDAPENAK EGITEKO PROZEDURAREN IZAERA BEREZIA, PROZEDURA HORI LEGE-PROIEKTUEI APLIKATZEN ZAIENEAN

Aurreko horretatik atera behar da, DDLCN 51/2017 Txostenean aztertutako kasuan gertatu zen bezala, planteatu zaigun galderari erantzuna emateko abiapunturik egokiena dela Jaurlaritzaren barruan sortutako “lege-aurreproiektu” horien prozeduraren exegesia aztertzea, haiek onartu eta “lege-proiektu” eran Legebiltzarrera igorri aurreko prozedurarena alegia, Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren Legearen babesean, batik bat. Azterketan sartu behar dira 8.-11. bitarteko artikuluetan aipatutako nahitaezko izapide guztiak, zeinen buruan Gobernu Kontseiluak aintzat hartzen baitu aurreproiektua, eta azken onarpena ematea edo ez ematea erabakitzen baitu, testu beraren 13. artikulua araberak. Eta hori horrela da, zioen azalpenean adierazten den bezala, «*legeak egiteko orduan, berez legegintza-ekimena denaren aurreko fasea baino ez delako sartzan administrazio-prozeduraren baitan; izan ere, Eusko Legebiltzarren Araudiak arautzen du berez legegintza-ekimena dena*».

Hori gorabehera, amaitu edo iraungitako prozedura parlamentarioarekiko bereizketa garbia dela-eta, legezko eskakizunen azterketa honetan Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak sendo ezarritako doktrinari jarraitu behar diogu, zeren eta «*Batzordeak lege-aurreproiektuak egiteko prozedurak aztertzean, aldatu egiten baita haren langintza aztertutako araua legea edo erregelamendua denean, XOEPL berak adierazten duen moduan*» (129/2015 Irizpena, EAeko Sektore Publikoaren gardentasunerako, herritarren parte hartzerako eta gobernu onerako lege-aurreproiektuaren gainekoa; 55. paragrafoa). Erregelamenduak egiteko ekimenekiko diferentziak, ardura digun gaian, ezinbesteko malgutasuna eta izaera nabarmenki material eta antiformalista eransten dizkio lege-aurreproiektuak egiteko prozeduraren azterketari. Izan ere, «*Legebiltzarrean hedatzen baita bere zabalean legegintza-prozedura, eta Konstituzioak (EK), Euskal Autonomia Erkidegoaren Estatutuak (EAEE) edo, batzuetan, lege organikoek baldintzak ezartzen dituzten berriazko kasuetan izan ezik, lege-proiektuek bete behar duten baldintza bakarra da beharrezko aurrekariekin batera bidaltzea Legebiltzarrera, Parlamentuak bere iritzia eman eta erabakia hartu ahal izan dezan; gutxienez ere, memoria orokorra, finantzaketari buruzko eranskina eta kontrol ekonomikoko txostena, aurrekontuari karga edo zama dakarkioten proiektuetan, gure irizpena eta legeriaren arabera nahitaezko diren beste txostenak (Jaurlaritzaren Legearen 57. artikulua, eta*

*Eusko Legebiltzarreko Araudiaren 133.2 artikulua*)» (120/2014 Irizpena, EAEko Herri Administrazioaren Legearen aurreproiektuari buruzkoa; 85. paragrafoa).

Lege-aurreproiektuen izaera berezia dela-eta, agian nahitaezko txosten horiek ere ez lirateke beharrezkoak izango. Konstituzio Auzitegiak, uztailaren 29ko 108/1986 Epaian, Botere Judizialaren Lege Organikoa aldatzeko Lege Organikoaren proiektua Botere Judizialaren Kontseilu Nagusiaren nahitaezko txostenik gabe aurkeztu zela-eta jarritako errekurtsioa ezetsi zuen, honako hau iritzita: **"aurrekari jakin baten faltak garrantzia izango du baldin eta erabakia hartzeko behar duten judizio-elementuren bat ukatzen bazaie ganberei, baina kasu honetan, ondorioa, zeina seguru asko berehala ezagutuko baitzen, salatu egin behar zen ganberen aurrean, eta errekurtsogileek ez dute behin ere alegatu horrela gertatu zenik. Salaketarik izan ez denez, ondorioztatu behar da ganberak ez zutela uste izan txosten horren beharra zutenik beren erabakia hartzeko judizio-elementu gisa. Auzitegi honek ezin du esku hartu parlamentariak judizio-elementu bati eman zioten garrantziaren balorazioan".** Geroago doktrina bera aplikatzen du, Gobernuak ez lege-proiektuaren zioen azalpenik ez azalpen-memoriarik Kongresura igorri ez izanari buruz. Egia esanda, aurrekari horiek igorri egin ziren, baina berandu, errekurtsogileen iritziz. Igorri zein ez, hau dio Goi Auzitegiak: **"Aipatutako akatsak garrantzia izango luke baldin eta Kongresuko diputatuen edo talde parlamentarioen eskubideen kalterako izan balitz, baina, benetan akatsik izan bazen, haiek horren jakitun izan ziren erabat, eta ez zuten protestatu. Pentsatu behar da, beraz, ukitutakoek ez zutela beren eskubideen urratzerik sumatu, eta, akatsik izan bazen, Kongresuak berak baliozkotu zuela. Hori dela-eta, auzitegi honek ezin du aztertu akatsik izan ote zen, edota, izanez gero, garrantzizkoa izan ote zen".** Beste hitz batzuetan esanda, Auzitegiak uste du Kongresuak berak beharrezkotzat jotzen duena bakarrik jo daitekeela halakotzat.

Egia da, ordea, gure antolamenduan, Legebiltzarren Erregelamenduaren 133.2 artikulua nahitaezko txostenak aipatzen dituela berariaz, eta horrek Legebiltzarri bidea ematen diola txosten horiek eskatzeko, igortzen zaizkion lege-proiektuak onartzeko baldintza gisa. Ildo horretatik berriro jo behar dugu Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren Legea eta beraren exegesira, betiere, berriro diogu, irakurketa malgua eta finalista eginez.

Berriz ere Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari jarraituz, *"lege-proiektuak egiteko prozedura aztertzeko —azterketa materiala da, eta funtsean, finalista—, XOEPLko jarraibideak sistematizatu ditu Batzordeak, eta honako fase hauek bereizi ditu: (i) hasierako fasea, ekimena proposatu duen organoaren barrukoa, helburu nagusizat duena hasierako testua finkatzea, horri eusten dioten arrazoiak finkatzea, eta izapideak egiteko behar den dokumentazioa egitea kasu bakoitzean; (ii) prozedura irekitzeko fasea, arauak eragin diezaiekeen sektore eta administrazioak aintzat hartuta; (iii) txostenak —nahitaezkoak eta aukerakoak— egiteko fasea; eta (iv) amaierako fasea: ekimena bultzatu duen organoak, prozedura-iter guztia ebaluatuta, behin betiko testua finkatu, eta azken dokumentuak —justifikazio-memoria eta memoria ekonomikoa—"* (129/2015 Irizpena, EAEko Sektore Publikoaren gardentasunerako, herritarren parte hartzerako eta gobernu onerako lege-aurreproiektuaren gainekoa; 56. paragrafoa).

Bai Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak bai Lege Garapen eta Arau Kontrolerako Zuzendaritza honek berariaz iritzi izan diote (hori bai, erregelamenduzko arauak egiteko ekimenak izapidetzeari buruzko irizpenetan, gehienbat) **legegintzaldi- eta gobernu-aldaketak berez ez dakarrela inondik inora arauak egiteko prozedurak iraungitzea, ezta prozedura horien barruan egindako izapideak balio gabetzea ere.** Hain zuzen ere, ohiko jokabidea izan da, bai Lege Garapen eta Arau Kontrolerako Zuzendaritza honek bai Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak balidatua, aurreko sailburuak hasitako izapideak ontzat eman eta besterik gabe haiek

sartzea hurrengo legegintzaldiko sailburuak Gobernu Kontseiluari onarpenerako aurkezten dion espedientearen. Legegintzaldi batean hasitako izapideak hurrengo legegintzaldian egiten jarraitu izan da etenik gabe (gure aholku-organo gorenaren irizpen guztien adibide gisa honako hauek aipa ditzakegu: 203/2009 Irizpena, Euskal Autonomia Erkidegoko ardogileen alorrerako komunitateko laguntza-neurriak garatu eta aplikatzeko Dekretuaren proiektuari buruzkoa, 2. eta 37. paragrafoak; 217/2009 Irizpena, Fruta eta barazkien alorreko arautegi komunitarioa EAEn garatzeko eta aplikatzeko eta alor horren inguruko laguntzen erregimena arautzeko Dekretuaren proiektuari buruzkoa, 1. eta 30. paragrafoak; 64/2013 Irizpena, “Dekretu-proiektua, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeari buruzkoa”, 2. eta 34. paragrafoak).

Bestela esanda, izapidetze-egintza horien baliozkotasun juridikoak ez du zerikusirik egintzok Legebiltzarra desegin edo Jaurlaritza berria eratu aurrekoak edo ostekoak izatearekin, zeren eta **Administrazioa bat bakarra baita, eta nortasun juridiko bakarra baitu bere egitura osorako eta bere eginkizun guztietarako, Administrazioaren titularra den gobernua aldatu arren** (Jaurlaritzari buruzko Legearen 53. artikulua, eta urriaren 1eko 40/2015 Legearen —Sektore Publikoaren Araubide Juridikoari buruzko Legea— 3.4 artikulua). Hori horrela, izapidetze-egintzen egiletza eta, beraz, haien baliozkotasuna, ez dira aldatzen Jaurlaritzaren titularra aldatzen denean.

Legebiltzarra desegiteari eta prozedura parlamentarioak iraungitzeari dagokienez hori horrela bada, **lege-proiektu baten izapidetze parlamentarioa bertan behera uzteak ere, erabaki erabat politikoa izanik, ez du esan nahi inolako akatsik egin denik alde aurreko izapidetze administratiboan edo hori osatzen duten egintzetan, eta egintza horiek ez dira deuseztatzen edo baliogabetzen erabaki horren ondorioz** (*a sensu contrario*, Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen Legearen 47., 48. eta 49. artikulua).

Beraz, hertsiki ez dago aurreko legegintzaldian egindako izapideak «bihurtzeko», «mantentzeko» edo «baliozkotzeko» berriazko egintzen beharrik —figura horiek aurreikusten ditu urriaren 1eko 39/2015 Legeak (administrazio publikoen administrazio-prozedura erkidearenak), hurrenez hurren 50., 51. eta 52. artikuluetan, zenbait egintzaren akatsak zuzentzeko neurri gisa—, arauak egiteko prozeduraren barruko izapide horiek ez baitira inoiz deusez bihurtu, eta ez dutelako baliorik galdu. Hori horrela da, nahiz eta figura horien azpian dagoen prozesu-ekonomiaren logika Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren Legean dagoena bera izan, lege horrek aintzat hartzen baitu aurretik egindako jarduketan baliozkotasunari eutsi behar zaiola ahal den neurrian (Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren Legearen 4.2 artikulua). Prozedura aurrera eramateko izapideak baino ez dira egin behar: prozedurak jarrai dezala agintzea, edo Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren Legean eta Jaurlaritzari buruzko Legean markatutako prozedura-mugarrietan behar diren izapideak egitea (abiarazte-agindua, aurretiazko onarpena emateko agindua, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari irizpena eskatzeko agindua, arauaren behin betiko testua proposatzea Gobernu Kontseiluari, onartutako testua Legebiltzarrerara igor dadin proposatzea...).

**Izapidetzea aurrera eramateko egintza horiek berez adierazten dute aurretik egindako izapideak onartzen direla eta horien eraginkortasun formala eta materiala baloratzen dela**, ez bakarrik espedientearen betetze formalari lotuta, baizik eta haien benetako erabilgarritasuna ere kontuan hartuta, organo erabakitzaileak judizio-elementu egokiak izan ditzan araua unean uneko egoerari egokitzeko. Horrenbestez, **faktore zirkunstantzial guztiak hartu behar dira kontuan** erabaki ahal izateko ea egokitzen jotzen den aurreko prozedura bat izapidetzen jarraitzea egokien irizten zaion puntuan, prozedurari berriro hasieratik ekin beharrik ez izateko, edo, egindako izapide guztiak ontzat emanda, izapideok errepikatu beharrik ez izateko.

Faktore horietako bat izan daiteke, noski, araua lehendik ere izapidetuta egotea eta eginda dauden jarduketak alferrik errepikatu nahi ez izatea, prozedura bizkortze aldera; edo are, behar bezala egiaztatutako eta presako arrazoiengatik, egin gabe dagoen izapideren bat egin gabe utzi nahi izatea, non eta ez duen hura egiteko agintzen lege-mailako arauen batek (Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren 129/2015 Irizpena, Euskal sektore publikoaren gardentasunaren, herritarren parte-hartzearen eta gobernu onaren Legearen aurreproiektuari buruzkoa, 55., 59., 63. eta 85. paragrafoak).

Baina kontuan hartu beharko da, era berean, bien bitartean arau- edo gizarte-aldaketa garrantzitsuren bat gertatu ote den, behinola egindako izapideek gaurkotasuna edo informazio-balioa galtzea eragin duena.

Orain arte esandakoa aplikagarria da proiektua Legebiltzarrera igorri aurreko administrazio-prozedurako egintza guztietarako (abiarazte-agindutik hasi eta Gobernu Kontseiluaren onarpenerainoko egintza guztiak, bi horiek barne). Denetan, azken horretan ere bai, predikagarria da administrazio-egintzen baliozkotasun juridikoa mantentzearen printzipioa, eta haien indar materiala bakarrik baloratu behar da.

Alabaina, nahiz eta txosten honetatik ondorioztatu litekeen lehendik egindako izapidetze-egintzek badutela baliozkotasun formala, betiere sail sustatzailearen eginbeharra izango da gaiaren muinari buruzko baieztapen hori zuzena den ala ez haztatzea, bera baita prozedura bakoitza bultzatzeko ardura eta gaiari buruzko ezagutza sektorial espezializatua dituen. Berak aztertu beharko luke, esate baterako, ea 2015ean onartutako testuan (EAEko Portuen eta Itsas Garraioaren Legearen proiektua, zeinak, 30. artikuluan, “portu-zerbitzu”tzat jotzen baititu “salgaien zamaketa, estibatzea eta desestibatzea, bai eta ontzitik ontzira aldatzea ere”, eta, 31. artikuluan, zerbitzu horien prestazio-erregimena arautzen baitu) eraginik izan ote duen, besteak beste, otsailaren 24ko 4/2017 Errege Lege Dekretuak, salgaiak manipulatzeko portu-zerbitzua ematen duten langileen (portuetako zamaketariak) araubidea aldatzen duenak (izan ere, hura promulgatu ondoren, haren indargabetzea argitaratu baitzen 2017ko martxoaren 24ko BOEn, Kongresuak ez zuelako baliozkotu); edota hilabete batzuk geroago promulgatutako maiatzaren 12ko 8/2017 Errege Lege Dekretuak, salgaiak manipulatzeko portu-zerbitzua ematen duten langileen araubidea aldatzen duenak, Europar Batasuneko Justizia Auzitegiaren 2014ko abenduaren 11ko epaia betetzeko (C-576/13 auzigaia, 2009/4052 arau-hauste prozedura).

Jada ohartarazi dugu ez dela txosten honen xedea galderan aipatu diguten proiektu zehatzaren azterketa materiala edo muinarena egitea, baina, hari buruzko atariko hurbilketa batean, eta zuzendu diguten kontsultaren oinarrian 2015ean onartu zen testua berrabiarazteko aukeraren lehen haztapena soil-soilik dagoelakoan, ez dirudi funtsezko arrazoirik edo garrantzizko arau-aldaketarik dagoenik, behinola egindako aldaketen baliozkotasun formala gorabehera, gaur egun eragozten duenik 2015eko abenduaren 3an onartu zen testu bera onartzea.

Bada, «lege-aurreproiektuak eta -proiektuak» aipatzen ditugunean —zeinek inplikatzeko baitute Legebiltzarrera igortzea, prestatzeko prozeduraren osteko fase erantsi gisa—, prozedura bultzatzeko egintzei dagokien balorazio hori egin behar dute, zeinek bere sasoian, bai sailburuak (prozedura bultzatzeko egintzen erantzukizuna izango du aurretiazko prozeduran zehar eta baita haiek Gobernu Kontseiluari aurkezteko erabakia hartzerakoan ere), bai Jaurlaritzak berak, legegintzako ekimenaren titularra baita Legebiltzarraren aurrean (balorazio hori berori egin beharko du hura onartzeko orduan eta nahitaezko agiriekin batera legegintzako organoari noiz igorri behar zaion erabakitze orduan, edo beste edozein jarduketa osagarri egiterakoan, Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren Legearen 13. artikulua dioenez). Organo horien

ardura izango da, beraz, gaiari buruz egon daitezkeen zalantza guztiak argitzea, bakoitzak berari dagokion unean, horretarako beharrezkoa izan arren txostenak eskatzea zeinek bere zerbitzuei nahiz beste organo batzuei, edo izapide gehiago egin daitezela agintzea, edo jada egindakoak errepikatzea.

Hori guztia, bistatik galdu gabe, jada finkatuta utzi dugunez, antolamenduaren aurreikusi gabeko aldaketaren baten edo proiektuan eragina izan lezakeen unean uneko beste edozein inguruabarren garrantzia ere modu erlatiboan haztatu beharko litzatekeela, zeren eta «*lege-proiektua*», Legebiltzarrera igorri eta prozedura parlamentario bihurtu ondoren ere, izapidetu egin behar baita Legebiltzarrean, eta izapidetu bitartean, azken onarpena jaso eta lege bihurtu baino lehen, gerta bailiteke Legebiltzarrak zuzenketaren bat egitea, halako moldez non orduan ere doikuntzak egin ahal izango diren, behar izanez gero.

#### 4. AHOLKU BATZORDE JURIDIKOAREN IRIZPENA ETA KONTROL EKONOMIKOKO BULEGOAREN TXOSTENA, BERARIAZKO IZAPIDE GISA.

Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren Legearen bigarren xedapen gehigarriak, arrazoi hertsiki historikoengatik (azaroaren 24ko 9/2004 Legea, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzkoa, promulgatu baino urtebete lehenago onartu zelako), erreferentzia gisa hartzen du apirilaren 13ko 187/1999 Dekretua, Eusko Jaurlaritzaren Aholku Batzorde Juridikoa sortu eta arautzen duena. Hala ere, izatez Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzko Legea da (zehazki, beraren 3.1.a artikulua), Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren Legetik kanpo baina hark egindako erreferentziaz, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpenaren nahitaezkotasunaren gaia arautzen duena.

Aipatutako artikulua araberan, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari «*kontsultatu beharreko gaiak*» dira «*lege-aurreproiektuak, horien edukia eta helburua direnak direla ere...*» (Euskal Autonomia Erkidegoko Aurrekontuei buruzkoak eta baliabideen banaketarako zein foru-aldundien ekarpenak zehazteko metodologia ezartzen dutenak izan ezik). Honaino, gainerako izapideei buruz jada esandakoa aholku-organo gorenaren irizpenari ere aplikatu ahalko litzaiokie; irizpen horren baliozkotasun juridikoa ez da aldatzen, berez, ekimena Legebiltzarretik erretiratzeko erabakiaren ondorioz, gobernu-aldaketaren ondorioz edo Legebiltzarra desegin eta espediente parlamentarioak iraungitzearen ondorioz.

Hala ere, jurisprudenzia konstituzionalak berretsitako izaera berezia du irizpen horrek, eta horregatik gure txostenean tarte bat egin behar diogu beren-beregi. Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak berak Eusko Jaurlaritzaren Aholku Batzorde Juridikoaren Legearen aurreproiektuari buruz emandako 084/2003 Irizpenean (25. paragrafoa) azaldu zuenez, jurisprudenzia konstituzionalak Espainiako Konstituzioaren 107. artikulua egin duen interpretazioan, «*Konstituzio Auzitegiaren iritziz, "aholku-funtzio gorena" da nolabait konstituzionalizatu dena, ez organoa (Estatu Kontseilua). Administrazio aktiboarentzako aholkularitza gorena da, beraz, artikulua horren bitartez konstituzio-mailako tresna bihurtzen dena, «interes orokorraren eta legezkotasun objektiboaren berme garrantzi handiko, eta, beraz, administrazio-prozedura batean alderdi direnen bidezko eskubide eta interesena ere».* Auzitegi horrek dioenez, «*...oso funtzio kualifikatua da, administrazio publikoen araubide juridikoaren oinarritzko arauaren kategoriaren barruan edo administrazio-prozedura erkidearen barruan sar daitekeena*» (Espainiako Konstituzioaren 149.1.18 artikulua).

Izapidearen berezitasun eta kualifikazio horiek justifikatzen dute Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpenak (Kontrol Ekonomikoko Bulegoak arauen kontrol ekonomikorako ematen duen aurretiazko txostenarekin batera) berariazko aipamena merezi izatea



Legebiltzarraren Erregelamenduaren 133. artikuluan, Legebiltzarrera igortzen diren lege-proiektu guztiei erantsi beharreko dokumentuen artean. Eta haiei zor zaie, halaber, ekainaren 2ko 8/2016 Legeak (ekainaren 30eko 7/1981 Legea, Jaurlaritzari buruzkoa, aldatzen duena) Jaurlaritzari buruzko Legean aipamen bat erantsi izana, lege horren 56. eta 57. artikuluei honako testu hau ematean:

56. artikulua

*1. Jaurlaritzak, Aholku Batzorde Juridikoari igorri behar zaizkion lege-aurreproiektuak eta dekretu-proiektuak egiteko hasierako fasean, xedapenaren testua bakarrik igorriko dio Eusko Legebiltzarrari, behin prozedura hasteko agindua eman duen organoaren aldez aurreko onespena izanda.*

*2. Era berean, Aholku Batzorde Juridikoari igortzen zaion dokumentazio bera, aldi berean, Eusko Legebiltzarrari ere igorriko zaio, legebiltzar-taldeek dokumentazio hori ezagut dezaten.*

*3. Jaurlaritzak erabaki beharreko lege-aurreproiektuak eta dekretu-proiektuak Jaurlaritzako Idazkariari bidaliko zaizkio, bana ditzan. Doazkien sailek Jaurlaritzak berak ezarritako moduan edukiarekin ados daudela adierazi ondoren, gai-zerrendan sartuko dira. Adostasunik ez badago edo adostasun hori baldintzatua bada, lehendakariari dagokio erabakitzea gaia Kontseiluaren eztabaidetan sartu ala ez.*

57. artikulua

*1. Eusko Legebiltzarrari aurkezten zaizkion lege-proiektuekin batera, Aholku Batzorde Juridikoaren txostena ere igorriko da eta, halakorik bada, txosten horretara egokitzeko oroitidazkia.*

*2. Lege-proiektuek aurrekonturako kargarik badakarte, dagokion finantza-eranskina izango dute. Eranskin hori Legebiltzarraren Erregelamenduak lege-proiektuei buruz xedatutakoaren arabera eztabaidatu eta bozkatuko da.*

Galdetu liteke, beraz, ea, artikuluen ondorioz, Legebiltzarrari jakinarazpena egiteko betebeharrak berezirik ba ote dagoen, aurreko legegintzaldietan sortutako lege-proiektuak izapidetzeari berriro ekin nahi zaionean. Lehenengo eta behin, bereizi egin behar da (i) lehendik hasita baina oraindik testuaren aurretiazko onarpenik gabe dagoen izapidetze bati jarraipena emateaz ari garen (hala izanez gero, Jaurlaritzari buruzko Legearen 56.1 artikuluan eskatzen den jakinarazpena egin beharko da), edo, bestela, prozedura horretan Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari irizpena eskatzeko izapidea oraindik bete gabe dagoen (hala izanez gero, Jaurlaritzari buruzko Legearen 56.2 artikuluan aipatutako guztia igorri beharko zaio Legebiltzarrari); edo, aldiz, (ii) dena delako aurreproiektua edo proiektua soil-soilik Gobernu Kontseiluaren onarpenaren zain dagoen, edo organo horrek Legebiltzarrera igortzea erabaki zain, dela lehenengo aldiz, dela alde aurreko beste igortze-erabaki bat errepikatuta (hala izanez gero, Jaurlaritzari buruzko 56.3 eta 57. artikuluetan eta Legebiltzarraren Erregelamenduaren 133. artikuluan aurreikusitako kasuetan egongo gara).

Halaber, dena delako aurreproiektuak edo proiektuak Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpena jaso badu, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzko Legearen 29. artikuluan ezarritakoa ikusirik, galdetu liteke, baita ere, ea nahikoa den, aurreko kasuetan, lehengo legegintzaldi batean emandako irizpena eranstea, edo, aldiz, beste irizpen bat eskatu behar den.

Artikulu horrek honako hau dio: «Irizpena eman eta gero, irizpenaren aztergai garrantziko aldaketak egiten badira eta, ondorioz, batzordeak egindako iradokizun edo proposamenekin bat ez datozen edo horiek gaintzen dituzten eduki berriak jasotzen badira, aldaketa horiei buruzko kontsulta berria egin beharra dago». Arauaren testutik ondorioztatzen

daiteke, beraz, dagoen irizpena aurreko gobernu batentzat egina izan zein ez, **beste azterketa bat egitea bidezkoa izango dela baldin eta «funtsezko aldaketak» gertatu badira Gobernu Kontseiluari onarpenerako edo igorpenerako berriro aurkeztuko zaion lege-proiektuaren proposamenean.** Funtsezko aldaketen kontzeptu juridiko lausoa zehazteko, artikulua testuari jarraituz eta Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak berak adierazi izan duen bezala, aldaketa horiek aurreko irizpenarekin duten loturari erreparatu beharko zaio.

Horri dagokionez, garrantzizkoa da Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren beraren doktrinara jotzea, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzko Legearen 29. artikuluari eman behar zaion interpretazioa dela-eta. Ez onartzeko bere erabakietan eta irizpenetan Batzordeak irrimo ezarritako doktrina da. Guztien adibide gisa, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak orain dela gutxi, 2017ko apirilaren 26ko osoko bilkuran, irizpen-eskaera bati ezetza emateko hartu duen 4/2017 Erabakian esandakoa ekarri dugu txosten honetara:

*7. Edo, bestela esanda, 10/2000 Irizpenean adierazitakoaren ildotik, Batzordeak berriz aztertu beharko du gaia, baldin eta lantze berri horretatik ateratzen bada aurreko esku-hartzean aztertutako **elementu edo alderdi substantiboez bestelakorik badela, eta duten garrantziagatik, beste azterketa bat eskatzen dutela: orduan bakarrik, eta ez bestela.***

*8. Doktrina hori bat dator Auzitegi Gorenak Estatu Kontseiluari buruz ezarritakoarekin, eta, beraz, erabat aplikagarria da batzorde honek esku har dezakeen kasuetan.*

*9. Doktrina horren arabera, laburbilduta, bidezkoa da beste kontsulta bat egitea baldin eta "...Estatu Kontseiluaren irizpenaren ondoren egindako berrikuntzak ez badira hark iradokiak, ez badute zerikusirik kontsultaren nondik-norakoekin, eta, gainera, funtsezko garrantzia badute" (Auzitegi Gorenaren 1993ko maiatzaren 27ko Epaia—RJ 1993\102040—).*

*10. Geroko erabaki batzuetan zehaztu egin dira kasuak. Hala, Auzitegi Gorenaren 2009ko martxoaren 10eko Epaia (RJ\2009\5110) azpimarratzen duenez, "ez da beharrezkoa Estatu Kontseiluari beste kontsulta bat egitea testuari ukituak edo funtsezkoak ez diren aldaketak egiten zaizkionean (...), ez eta proiektuaren eta behin betiko testuaren arteko desadostasunak lantze-prozeduraren ondorio logikoak direnean, hainbat organok ematen baitute txostena eta horrek aldaketak eragin baititzake azkenean onartzen den xedapenean; gainera, Salaren doktrinak berak azpimarratu izan du interpretazio funtzional eta teleologikoa egin behar dela xedapen orokorrak egiteko ezarritako prozedura-bermeez; xedapenok ez ditu justifikatzen haiek egitearen formalismo hutsak, xedeak baino, eta horren balorazioan aintzat hartu behar dira dena delako xedapen orokorraren berezitasunak (...)."*

*11. Auzitegi Gorenaren 2009ko martxoaren 10eko Epaia gogora dakar ezen, Auzitegi Gorenaren beraren jurisprudentiaren arabera (Auzitegi Gorenaren 2006ko martxoaren 8ko Epaia), xedapen orokor baten behin betiko testuan egindako aldaketak funtsezkoak ez direnean ez dela beharrezkoa berriro entzunaldia ematea xedapenaren helburuarekin zuzenean lotutako interes legitimoak ordezkatzen dituzten elkarte, korporazio edo erakundeei edo beste txosten edo irizpen bat eskatzea Estatu Kontseiluari; "beste arrazoi batzuen artean, haien iritzia ez delako loteslea; hala, baldin eta, aldaketari bai ikuspegi erlatibotik begiratuta, irizpenpeko testuak dakarren berrikuntzagatik, bai ikuspegi absolututik begiratuta, bere garrantzi intrintsekoagatik, hark ez badu funtsezko aldaketarik eragiten alde aurretik entzunaldiaren edo txostenaren izapideak bete dituen antolamenduan, horien faltak ez du ekarriko egindako erreformaren erabateko deuseztasunik, xedapenaren behin betiko testua egiteko ahalmena duenak kontuan hartu baitu kontsultatutako entitate, korporazio, elkarte eta erakundeen irizpidea edo jakintza, eta horixe da azken batean lortu nahi den helburua, (...) erregelamenduak egiteko prozedura bat ezartzen denean (...)."*

*12. Eta Auzitegi Gorenaren 2001eko urtarrilaren 31ko Epaia ere gogorarazten du, 1993ko maiatzaren 27ko Epaia erreferentziaz, han egindako aldaketak baloratuz, zeinek ez baitzuten Estatu*

*Kontseiluaren beste irizpen bat eskatzen, "bateragarri egin behar baita irizpen hori amaierakoa izatea, aurretik planteatutako auzi guztien eta emandako berariazko txosten guztien laburpen-judizio gisakoa, Gobernuaren erregelamendu-ahala egikaritzearekin (...). Gobernuak ahal hori galduko luke baldin eta irizpen horri hitzez hitz jarraitu beharko balio behin betiko testua egiterakoan, zeren eta irizpenerako igorritako proiektuan jaso gabeko gaiak arautuko balira edo horien antolamendua guztiz edo nabarmen desberdina gertatuko balitz, Estatu Kontseiluak berak halakorik iradoki gabe, orduan soilik eskatu beharko bailitzateke horri buruzko beste txosten bat. Izan ere, azken idazketan, erregelamendu-ahalaren titularrak egokitzat jotzen dituen aldaketak egin ditzake Estatu Kontseiluari igorritako testuan, eta horretarako ez du beste mugarik izango gorago adierazitakoa baino (...)"*

*13. Aurreko doktrina horrek indar betean dirau, Auzitegi Gorenaren 2016ko abenduaren 22ko Epaia (R/J 2017/106) irakurrita ondorioztatzen denez.*

*14. Bidezkoa da, beraz, kontsultatutako proiektuaren testua aztertzea, berrikuntzen eta aurreko irizpeneko gogoeten arteko loturaren irizpideari jarraituz; hau da, aztertu behar da ea berrikuntzak Batzordearen irizpeneko iradokizunen ondorio diren edo, irizpen horrekin loturarik izan gabe, funtsezko garrantzia duten, nahitaezko beste esku-hartze bat egiteko bezainbestekoa».*

Halaber, Legebiltzarraren Erregelamenduaren 133. artikuluan berariaz aipatutako txostena denez gero, atal honetan kontuan hartu behar da arauen kontrol ekonomikoko txostena, Kontrol Ekonomikoko Bulegoak «lege-aurreproiektu»ei egin behar diena, ekainaren 30eko 14/1994 Legearen (Euskal Autonomia Erkidegoko kontrol ekonomikoari eta kontabilitateari buruzkoa) 25.1 artikuluan xedatutakoaren arabera.

Txosten hori ere, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak egin behar duena baino lehenagokoa izan arren (EAEko Kontrol Ekonomikoari eta Kontabilitateari buruzko Legearen 27.1 artikulua), garrantzi berezikoa da. Izan ere, «lege-aurreproiektuek» duten edukia edo jarduera ekonomikoa izan dezaketen eragina zehaztu beharra dela-eta, baliteke txosten hori nahitaezkoa izatea (urriaren 31ko 464/1995 Dekretua, 14/1994 Legearen Erregelamendua onartzen duena; 41. artikulua) edo proiektuaren jendaurreko informazioa eta entzunaldia beharrezkoak izatea (Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen Legearen 133.4 artikulua).

Arauen kontrol ekonomikoko txosten horrek zerikusi gehiago du testuinguruarekin «lege-proiektu»aren testuarekin baino, hauxe besterik ez baitu helburu: erabakitzea ea bertan aurreikusitako xedapenek zuzenean nahiz zeharka eragin edo ondoriorik sortuko duten EAEko Ogasun Nagusiari dagozkion gaietan, aurrekontu-araubidean eta gastu zein diru-sarrera publikoak gauzatzeko araubidean; batez ere, irizpena eman behar da «arauak edo xedapenak aldian-aldian indarrean dagoen Euskadiko Diruzaintza Nagusiaren jaurbidean, hau da, ondarearen, kontabilitatearen, kontratazioaren, berezko zergen, zorren edo bermeak emateko jaurbidean duen eraginaz» (EAEko Kontrol Ekonomikoari eta Kontabilitateari buruzko Legearen 26.1.b artikulua) edo «proposatutako arauaren edo xedapenaren finantza-arrazaizkotasunaz, modu zenbakarrian» (EAEko Kontrol Ekonomikoari eta Kontabilitateari buruzko Legearen 26.1.b artikulua); azken alderdi horrek, beste ñabardura askoren artean, «Administrazio Publikoen Finantza Egonkortasuna» izeneko araudian du eragina.

Egia da nahitaezko txosten hori kontrakoa eta eragozlea izanda ere «lege-aurreproiektuak» bere prozeduran aurrera egin lezakeela harik eta sailburu eskudunak hura Gobernu Kontseiluari aurkeztu arte. Azken horrek proiektua onartzeko edo baztertze askatasun osoa du, txosten honetan zehar adierazi dugun moduan.

Txosten honen bidez erantzun nahi den funtsezko galderari helduko diogu berriz: beharrezkoa al da Kontrol Ekonomikoko Bulegoak berriro txostena ematea Gobernu Kontseiluak

jada onetsia duen «lege-proiektu» bati buruz, alhora utzita zer erabaki zuen Gobernu Kontseiluak, proiektua Legebiltzarrera igortzea edo erretiratzea? Kontrol Ekonomikoko Bulegoak behinola emandako txostena nahikoa ote liteke, hura Legebiltzarrera igorri eta gero espediente parlamentarioa erretiratu bada ere eta Legebiltzarra desegitearekin batera espediente parlamentario guztiak iraungi badira ere?

Arauen kontrol ekonomiko horri buruzko araudiak ez du berariaz ezer xedatzen beste txosten baten beharri buruz. Aipatzen ditu, soilik, EAEko Kontrol Ekonomikoari eta Kontabilitateari buruzko 27. artikuluko 1. zenbakiaren azkenean aipatu ere, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak irizpena egin behar dien arau-proiektuak, eta, batzorde hori izango denez erabakitzen azkena, «... *Kontrol Ekonomikoko Bulegoari jakinarazi beharko zaizkio organo aholku-emaile horren irizpenak jasotako iradokizun eta proposamenen ondorioz lege-aurreproiektuetan eta arau-proiektuetan egin daitezkeen aldaketak, onartu baino lehen*».

Alegia, egindako aldaketa «jakinarazi» besterik ez da egin behar. Ez dago beste irizpen bat formalizatu beharrik, nahiz eta, hori gorabehera, Ogasun gaietan eskumena duen sailburuak aldaketen berri jaso, sailaren barruko bideetatik, eta Gobernu Kontseiluan bere gogoetak baliarazi.

Ondorioz, kontuan izanik edozein araudik ekonomian garrantzizko eragina izan dezakeela, txosten honen egileak uste du atal honetako goiko paragrafoetan azaldutakoari eutsi behar diola; hala, bada, (i) Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak ez badu bidezkotzat jotzen Gobernu Kontseiluak jada onetsitako lege-proiektu bat Legebiltzarrari berriro igortzeari buruz bere iritzia azaltzea, Kontrol Ekonomikoko Bulegoak hori egiteak ere ez dirudi bidezkoa, eta (ii) erabakiko balitz Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak lege-proiektu horren gaineko iritzia azaldu behar duela, kasu horretan ere ez dirudi bidezkoa Kontrol Ekonomikoko Bulegoak bere iritzia azaltzeak, ezertan galarazi gabe haren iritzia jakinaraztea legezko ondorio egokietarako, bai eta aldaketak ere, halakorik egiten bada.

Hori guztia, alde batera utzi gabe, urriaren 31ko 464/1995 Dekretuak, 14/1994 Legearen Erregelamendua onartzen duenak, 41.2 artikuluan xedatutakoaren arabera, aipatutako lege-aurreproiektua Kontrol Ekonomikoko Bulegoari igorri behar zaiola, izapidearen jakitun izan dadin eta eduki ekonomikoa badagoen ala ez balora dezan.

##### **5. LEGE-AURREPROIEKTUEN ETA -PROIEKTUEN ARTEKO BEREIZKETA ETA LEGEBILTZARRERA IGORTZEKO EGINTZA**

Jaurlaritzari buruzko Legearen arabera, sailburuen eskumena da Jaurlaritzari aurreproiektuak aurkeztea, eta horiek «*Jaurlaritzak lege-proiektu gisa onar ditzan proposatu*» behar dira (Jaurlaritzari buruzko Legearen 26.8 artikulua, Jaurlaritzari buruzko Legearen 55. artikuluekin lotuta. Lege-aurreproiektuak «*Gobernu Kontseiluari aurkeztuko zaizkio, azter ditzan; aztertzen diren bilkuran bertan erabakiko du haiek behin betiko onartu edo ez, edo, bestela, azken idazketa egiteko kontuan hartu beharko diren irizpideak ezarriko ditu, bai eta, hala balegokio, behin betiko onartu bitarteko bidean egin beharreko jarduketak ere*» (Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren Legearen 13. artikulua). Bestalde, Jaurlaritzari dagokio «*Legebiltzarrera bidaltzeko lege-proiektuak onartzea edo baztertzea, Legebiltzarraren Erregelamendua finkatutako baldintzetan*» (Jaurlaritzari buruzko Legearen 18.a artikulua).

Izan ere, bai lege-aurreproiektuek erregelamendu-ekimenen izapidetzearen aldean duten izaera berezia, bai Gobernu Kontseiluak nahitaez haiek aintzat hartu beharra, berezitasun gehigarriak dira lege-aurreproiektuak izapidetzean, eta horrela aitortzen du Xedapen Orokorrak

Egiteko Prozeduraren Legeak berak, «*Xedapen bereziak*» izenburuko bere III. kapituluaren sartzeko baitu 13. artikulua. Zioen azalpenean adierazten du horren arrazoia: «*Legeen garrantzi berezia dela eta, lege-aurregintza aztertze berariazko izapide bat ezarri da Gobernu Kontseiluarentzat. Horren helburua da legegintzako ekimena erabili behar duen organoak, artikuluko banatutako testu bat aurrean izanez, legea egiteko prozeduraren planifikazioa bideratzea eta haren ardura bere gain hartzea, ondorengo entzunaldi-, kontsulta- eta txosten-izapideek ekar ditzaketan emaitzak gorabehera.*».

Hemen berriz ere galdetu liteke zer diferentzia duten, batetik izapidetze administratiboaren xede izandako eta «*lege-proiektu*» gisa onartutako edo onartu gabeko «*lege-aurreproiektuak*», eta bestetik Parlamentura igortzen den «*lege-proiektu*» substantzialak. Hasteko, argitu behar dugu txosten honetarako ez duela funtsezko garrantzirik «*aurreproiektu*»en eta «*proiektu*»en artean egin ohi den izen-bereizketak —gorago aipatu ditugun Jaurlaritzari buruzko Legearen artikuluko horien arabera, badirudi EAEko antolamenduan «*aurreproiektu*» deitzen zaiela sailek egindako testuei, zeinak Jaurlaritzari proposamen gisa aurkezten baitaizkio «*lege-proiektu*» eran onar daitezkeen eta lege-proiektu bihurtzen baitira aipatutako organoaren onarpena jasotzen dutenean—. Garrantzi eta funts handiagokoa da, ordea, honako hauek bereiztea: «*testua*», bere lantze administratiboaren fasean, harik eta Gobernu Kontseiluak onartzen duen arte, eta «*Legebiltzarrerara igortzeko dokumentua*», izapidetze parlamentarioaren xede bihurtuko dena behin betiko, Gobernuak legegintzako ekimenerako ahala egikaritzean.

Horri buruzko doktrina ugari dago, baina gaur egun —exegesi jasoagoak salbu— nahiko argigarria da Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen Legearen 127. artikuluan «*Legegintza-ekimena eta erregelamenduak eta lege-mailako xedapenak emateko ahala*» izenburupean xedatutakoa:

*«Nazioko gobernuak Konstituzioan aurreikusitako legegintza-ekimena baliatuko du, lege-aurreproiektuak prestatuz eta onetsiz eta gero lege-proiektuak Gorte Nagusietara igorritik.»*

*«Autonomia-erkidegoetako gobernu-organoei Konstituzioan eta beren autonomia-estatutuak ezarritako moduan baliatuko dute legegintza-ekimena. (...).»*

Nahiz eta artikuluko horren lehenengo zatia kontsideratu daitezkeen Estatuko Administrazio Orokorren esparruan haren aplikazio eskusiboa aplikatzea aurreikusten duten manuen arabera (horregatik, ez litzateke EAEn aplikagarria Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen Legearen azken xedapenetatik lehenengoan ezarritako moduan), ez dago kontraesanean, puntu horretan, Jaurlaritzari buruzko Legearekin. Alegia, gobernu-organoei bi fasean egikaritzen dute legegintzako ekimena, zeina, kasu honetan, Eusko Jaurlaritzari esleitzen baitiote Jaurlaritzari buruzko Legearen 16. eta 18.a) artikuluek: lehenengo fasean, barrukoan, «*lege-aurreproiektuak eginez eta onartuz*», eta gero, bigarren fasean, «*lege-proiektuak Eusko Legebiltzarrerara bidaliz*».

Bi fase horiek —eta beren izapidetzeen emaitzak—, zalantzarik gabe, badute garrantzia, Jaurlaritzaren jardunaren bi aldeak islatzen dituztelako: batetik zuzendaritza politikoko organoa da, eta bestetik Administrazio Publikoaren egiturako organo gorena.

Esan daiteke, bada, «*lege-aurreproiektu*» bat Administrazioaren barruko jardueraren emaitza dela; jarduera horrek diskrezionaltasun-irizpide nabarmenak ditu, baina programaziopean dago (arau-plangintza: Administrazio Publikoen Administrazio Prozedura Erkidearen Legearen 132. artikulua) eta berariazko prozedura baten pean; horren faltak deuseztasun-akatsak sor ditzake —are bide juridikozionalean aurkartzeko modukoak—. Gobernu Kontseiluak hura onartzeak (eta «*lege-proiektu*» bihurtu, Jaurlaritzari buruzko Legearen

terminologian) jada amaierako egintza juridikoaren izaera ematen dio —Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren Legearen 13. artikulua—, eta une horretantxe buka litezke haren izapidetzea eta ondorioak.

«*Lege-aurreproiektu*»en azken xedea, noski, onartze soiletik edo Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren Legean araututako prozedura-ibilbidea bukatzetik harantzago doa. Hau da, onartua izatetik eta Gobernu Kontseiluko (edo haren Idazkaritzako) administrazio-zerbitzuetan «*onartutako lege-proiektu*» gisa egonean egotetik harantzago doa. Aldiz, asmoa da antolamendu juridikoa eraldatzea alderdi jakin batean —lege-aurreproiektuaren xedea eta helburua—, oinarritzat hartuta gizartearen eta zerbitzatu beharreko herritarren benetako eskakizunen arabera taxututako gobernu-programa bat.

Xede eraberritzaile horretarako lagungarria da «*lege-proiektua*» Legebiltzarrerara igortzea, gaur egun Administrazio Zuzenbideko inongo arauen pean ez dagoen ahala erabiliz burutzen diren «*egintza politiko*» horietako bat, hain zuzen. Izan ere, proiektua Legebiltzarrerara nola eta zein agirirekin batera igorri behar den zehazten duten manuak hain daude bi munduen arteko mugatik hurbil non ia-ia Zuzenbide Parlamentarioko manuztat jo daitezkeen (Jaurlaritzari buruzko Legearen 57. artikulua Legebiltzarraren Erregelamenduaren 133. artikulua korrelatu gisa, Jaurlaritzari buruzko Legearen 58. artikulua prozedura parlamentarioaren beraren araudi gisa).

Igortzeko egintzak, ildo horretatik, *plus* bat eransten dio Jaurlaritzak onartutako «*lege-proiektu*» jada perfektuari, helburu jasoago batekin, hots, gobernu-programan dagoen legegintza-programari edukia emateko helburuarekin, antolamendu juridikoak aitortutako legegintzako ekimenerako ahala egikaritzuz.

Gobernu Kontseiluak «*lege-proiektu*» bat Legebiltzarrari aurkezteko hartzen duen «*igorpen-erabaki*» horren izaera «*politikoa*» (erretiratzeko erabakiaren izaera politikoaren baliokidea) Konstituzio Auzitegiaren jurisprudentzian berretsita dago. Izan ere, 1990eko martxoaren 15eko Epaiari (RTC 1990, 45), LEGUINA VILLA jauna txostengilea zela, honako hau adierazi zuen Konstituzio Auzitegiak:

*«... Gobernuaren eginkizunak Konstituzioaren 97. artikuluan aipatzen dira; ez daude Gobernuaren jarduketa guztiak Administrazio Zuzenbideari loturik. Dударik gabe, adibidez, ez daude loturik beste organo konstituzional batzuekiko harremanekin zerikusia duten jarduketak; besteak beste, lege-proiektu bat edo antzekoren bat Gorteetara bidaltzeko erabakia. Espainiako Konstituzioaren 97. artikuluan esleitzen zaion zuzendaritza politikoko eginkizuna ere betetzen du Gobernuak Gorteen bitartez. Kontrol judizialaren pean dauden administrazio-jarduketan aldean bestelakoak dira Gobernuaren jarduketa horiek; mota horretakoak dira Gobernuari dagokion akzioaren alderdi bati edo besteari lehentasuna ematen dioten erabakiak, salbu eta lehentasun hori nahitaezkoa denean, legeek xedatutakoa betetzeko».*

Auzitegi Gorenak ere ildo bereko adierazpenak egin ditu bere jurisprudentzian, funtsean Estatuko botereen arteko harremanei jarri badie ere arreta. Hala, legegintzako ekimena egikaritzeko eskaerari ezetza emateko edo ekimen hori egikaritu den kasuei buruzko epaiak eman ditu (Auzitegi Gorenaren 1990eko martxoaren 13ko Epaiari [RJ 1990, 1938]; 1990eko urriaren 25ekoa [RJ 1990, 7972]; eta 1991ko abenduaren 10ekoa [RJ 1991, 9254]).

Hortik jada ondorio batzuk atera ditzakegu:



- I. Lege-aurreproiektuen izapidetzeari ez diote eragiten, funtsean, ez proiektua Legebiltzarretik erretiratzeko erabakiak, ezta Legebiltzarra desegin eta prozedura parlamentarioak iraungitzeak ere.
- II. Ezin da “alhora utzi” Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren Legean ezarritako izapidetzea, baina, ahal den neurrian, eta haren xede materialari kalterik egin gabe, ulertu behar da lehenago egindako izapideek beren balio osoari eusten diotela; betiere, kasu bakoitzean prozedura bultzatzeko ardura duen organoak baloratu behar du hori, eta kontuan hartu behar da, gainera, horrelako kasuetan prozedurak duen izaera berezia, malgua eta antiformalista.
- III. Gobernu Kontseiluari aurkezten zaizkion «lege-aurreproiektuak», hark «lege-proiektu» eran onartzen dituenak —Legebiltzarrera bidali edo ez bidali bertan izapidetzen jarraitzeko—, administrazio-egintza baliozkoak dira (antolamendu juridikoaren berrikuntzan eraginkorrak ez badira ere), eta Gobernu Kontseilu horretan dute egoitza, inongo iraungitze-datarik gabe, Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren Legean aurreikusitako prozedura-ibilbideari amaiera ematen diotelako.
- IV. Gobernu Kontseiluak «lege-aurreproiektua» aintzat har dezake eta amaierako onarpena eman diezaioke Legebiltzarrera «lege-proiektu» gisa igortzea erabaki aurretik edo hori erabakitzearekin batera.
- V. Behin Gobernu Kontseiluak «lege-proiektua» onartutakoan, bai Legebiltzarrera bidaltzeko erabakia bai erretiratzeko erabakia haren administrazio-funtziotik kanpo dago; «egintza politiko»tzat jo behar da eta, beraz, ez dago inongo araugintza-mandaturi lotuta, baizik eta, areago, egokitasun-printzipioei, alhora utzi gabe proiektuarekin batera zer dokumentazio igorri behar den zehazten duten arauak. Arau horietan ezarriko da, halaber, Mahaiak proiektua onartuko duen ala ez.

#### 6. LEGEBILTZARRERA IGORRITAKO «LEGE-PROIEKTU»EN EGOERA ADMINISTRATIBOA, HURA DESEGINDAKOAN.

Lehenago azaldu denez, Eusko Legebiltzarra desegin edo haren agintaldia amaitutakoan, iraungi egingo dira, beren espediente parlamentarioari dagokionez, izapidetzen ari diren gai guztiak, Legebiltzarra desegin aurretik bertara bidali diren «lege-proiektuak» ere tartean direla. Galdetu liteke, bada, Gobernu Kontseiluan onartu eta Legebiltzarrera legegintzako ekimen gisa igorritako «lege-proiektuak» zer egoeratan geratzen diren Legebiltzarra desegin ondoren, Administrazio Zuzenbidearen ikuspuntutik.

Gobernu Kontseiluak onartutako «lege-proiektu» horiek, txosten honen egilearen iritziz, fase administratiboa deituko diogun horretan ezarri zaien helburua betetzen dute baita Legebiltzarra desegin eta gero ere. Helburu hori da, Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren Legearen zioen azalpenean adierazten den bezala, aurreikusteko moduko legegintzako ekimen zehatz baten formazko zein funtsezko edukia iragartzea, metodo hau dela bide:

*«...erregelamenduaren mailako xedapenetarako ezarritako metodologia bera ezartzea botere betearazlearen barruan egiten diren legeetarako. Horrela legegintzako ahala duenaren eginkizuna erraztu egingo da, hobeto funtsatutako egitasmoak aurkeztuko baitzaizkio eztabaidarako eta erabakia hartzeko, helburuak iristeko egokiagoa eta finagoa den teknika juridikoaz artikuluka banatuak. Funts zehatzago eta ziurrago horren gainean dagokio Legebiltzarrari egitasmoak zuzendu eta onartzea».*

Izan ere, arauak egiten hasteko erabakia, bai fase administratiboan, bai araua Legebiltzarrera igorritz haren izapidetze parlamentarioa abiarazteko garaian, ez da “... betekizun

*formal huts bat, baizik eta garrantzi juridiko eta politiko handia duen egintza bat, arauaren beharrian eta bideragarritasunaren gainean gutxieneko gogoeta behar duen egintza bat, alegia. Horrexegatik, arauaren edukia finkatzen eragina izango duten era guztietako aldagaiak kontuan hartzea eskatzen du (azterlanak, txostenak, entzunaldiak, kontsultak, negoziazioak eta abar); orobat, araua indarrean sartzeak gutxi gorabehera zer kostu ekarriko duen eta zer eraginkortasun izango duen kalkulatzea eskatzen du, ez bakarrik herri-administrazioei begira, baita herritarrei eta eskuarki ekonomiari begira ere» (Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren Legearen zioen azalpena). Hala ere —eta hemen hartzen du balioa Gobernu Kontseiluari dagokion goi-zuzendaritza politikoak—, Gobernu Kontseiluak bere egin ote dezake lehenago izapidetutako «lege-aurreproiektu» bat, edo are lehendik onartuta dagoen «lege-proiektu» bat, eta hura berriro igorri Legebiltzarrera «lege-proiektu» gisa? Egin dezake hori baita lehenago Legebiltzarrera igorri den lege-proiektu batekin ere?*

Azaltzen ari garenez, argi eta garbi erabaki politikoa da Gobernu Kontseiluak lehenagoko proiektu bat bere egitea eta Legebiltzar berriari igorri behar zaion ala ez erabakitzea; horrela, proiektu hori sendotu egiten du, beharrezkoa eta egokia den —eta, beraz, indarra duen— legegintzako ekimen politiko gisa, Legebiltzar berritik sortutako gobernu-programari jarraituz.

Egia da **edozein lege-proiektu Legebiltzarrera igortzen denean beti erantsi behar direla Jaurlaritzari buruzko Legearen 57. artikuluan eta Legebiltzarraren Erregelamenduaren 133. artikuluan eskatzen diren aurrekariak eta agiriak, ez dadin zalantzarik izan Legebiltzarreko Mahaia hura onartzeari begira. Hortik aurrera, ordea, era berean erabaki nabarmenki politikoa da proiektu hori eta aurretik egindako izapidetze administratibo hori Gobernu Kontseiluak bere egitea.** Jaurlaritza berriak erabaki politiko hori hartu du, Administrazioaren beraren goi-zuzendaritza eta zuzendaritza politikoan diharduela, dagoeneko fase administratiboan izapidetu den proiektuaren nahikotasuna, gaurkotasuna eta indarra berretsiz.

Beraz, burututako izapidetze-egintzek baliozkotasun juridikoa baldin badute, egintza horiei ez diete eragin ez behinola Legebiltzarretik erretiratu izanak, ez Legebiltzarrera desegin izanak. Horregatik, ezingo dira “saihestu” Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren Legeko izapideak, nahiz eta, hau sinatzen duenaren iritziz, bai sailburuak, proposamena Gobernu Kontseiluari aurkeztea erabakitzean, bai Gobernu Kontseiluak, legegintzako ekimenerako ahala erabiliz proiektua Legebiltzarrera igortzea erabakitzean, kontuan hartu eta baliatu ahal izango dituzte alde aurretik baliozkotasunez egindako izapideak, egiaztatzen baldin bada dena delako «lege-proiektua» bat datorrela Gobernu Kontseilu berriak bere agintaldian gauzatu beharreko aurreikuspen politikoarekin, oraindik ere beharrezkoa bada hura antolamendu juridikoan ezartzea, eta «lege-proiektu»aren testuaren funtsezko osagaietan ez badu eraginik hura onartu ondoren sortutako araudiak. Balorazio hori, betiere, irizpide materialei eta egokitasun- nahiz komenigarritasun- irizpideei hertsiki lotuta egin beharko da.

## 7. ONDORIOA

Laburpen gisa: gaur egun indarrean dagoen Gobernu Kontseiluak, Jaurlaritzari buruzko Legearen 16. eta 18.a) artikuluek aitortzen dioten legegintzako ekimenerako ahala erabiliz, erabaki dezake lehendik ere onartuta dagoen «lege-proiektu» bat onartzea eta Legebiltzarrera igortzea —aldez aurretik sailburu eskudun batek (edo gehiagok, eskudunak gehiago badira) proposamena aurkeztuta—, baita proiektu hori behinola komenigarritasun politikoko arraziengatik Legebiltzarretik erretiratu bazen ere.

Gobernu Kontseiluari kontseilukide batek edo gehiagok aurkeztutako proposamen horrek helburutzat izan behar du, Jaurlaritzari buruzko Legearen 26.8 artikuluan jasotako egokitasun-



erabaki formala eta proposamena islatzeaz gainera, berrestea bai arauaren bideragarritasunak indarrean dirauela (hots, ez diotela eragin lehengo igorpenaren ondoren onartutako arauak), bai lehenago egindako izapideek indarrean dirautela eta antolamendu juridikoan egin nahi den berrikuntza egokia eta beharrezkoa dela, egungo Jaurlaritzaren proiektu politikoan aurreikusitako ildoekin bat etorritz.

Hartara, jada onartuta eta Gobernu Kontseiluaren eskuetan dauden «*lege-proiektuak*» berriro izango dira, ikuspegi parlamentariotik, «*lege-proiektu*» berriak, Legebiltzarrera igortzen direnean, beren aurrekari guztiekin batera; eta berriro hasiko da behinola Legebiltzarra desegin zenean iraungitako izapidetze parlamentarioa.

Hauxe da nire txostena, eta zuzenbidean hobeki oinarritutako beste edozeinen mende jartzen dut.

V

**MEMORIAS EXPLICATIVAS /  
AZALPEN MEMORIAK.**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN**

**LEGE PROIEKTUA**



## MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO

---

La presente Memoria se elabora a los efectos de cumplir con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 10 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General (publicada en el BOPV nº 254, de 30 de diciembre de 2003) que requiere *“una memoria sucinta de todo el procedimiento, en la que se reseñarán los antecedentes, los trámites practicados y su resultado y las modificaciones realizadas en el texto del proyecto para adecuarlo a las observaciones y sugerencias de los diferentes informes evacuados, y de manera especial las contenidas en los de carácter preceptivo”*.

Dado que en el texto que se remite al Consejo de Gobierno no se incluyen modificaciones respecto al ya aprobado el 3 de noviembre de 2015, se omite la referencia a las modificaciones.

### 1.- ANTECEDENTES.

El Estado tiene reservada la competencia exclusiva en materia de "marina mercante y... puertos de interés general..." (artículo 149.1.20ª CE) y habilita a las Comunidades Autónomas a asumir competencias en materia de "puertos de refugio, ...deportivos y, en general los que no desarrollen actividades comerciales" (artículo 148.1.6ª CE).

La competencia estatal ha sido desarrollada por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLP), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que deriva sustancialmente de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de la Ley 62/1997, de 26 de septiembre, que la modificó, y de la Ley 48/2003, de 23 de

noviembre, de Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Frente a la Ley 27/1992 se interpusieron recursos de inconstitucionalidad por los Consejos de Gobierno de las Islas Baleares, Galicia, Cataluña y Canarias, que fueron resueltos mediante STC 40/1998, de 17 de marzo, por lo que ha quedado claramente delimitada la distribución competencial que corresponden al Estado y a las Comunidades Autónomas en materia de puertos.

Otras Comunidades Autónomas regularon en una norma de rango legal los puertos que son de su competencia. Tras la promulgación de una ley al respecto por la Comunidad Valencia (Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat), sólo Asturias y Euskadi restan por hacer lo propio.

La Comunidad Autónoma de Euskadi ha asumido estatutariamente como competencia "exclusiva" los ".transportes...marítimos,..puertos...sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución"" (art. 10.32ª EAPV), así como la competencia para la ejecución de la legislación del Estado en materia de "puertos...con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa" (artículo 12.8 EAPV).

Sin embargo, en la Comunidad Autónoma Vasca no ha existido hasta la fecha una norma de rango legal que discipline la competencia asumida en materia de puertos. Ante aquel vacío normativo se optó por aplicar supletoriamente a los puertos competencia de la Comunidad Autónoma la normativa estatal.

En el ámbito de las tasas a percibir de los concesionarios y autorizados al uso de los puertos e instalaciones portuarias dependientes de la Comunidad Autónoma, su regulación vigente se encuentra en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.

Con el Anteproyecto de Ley se hace uso del ámbito competencial que se asumió estatutariamente y no se había desarrollado hasta la fecha en materia de puertos y se modifica, en lo referente a las tasas portuarias, la regulación citada.

## **2.- TRAMITACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY**

### **2.1.- Ordenes de Inicio y Aprobación previa**

Con este objetivo se dictó la Orden de 31 de julio de 2013 de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial que acordó el inicio del procedimiento de elaboración del proyecto de ley. En la legislatura anterior el Decreto 20/2012, de 15 de diciembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos atribuía al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial (art. 13.1.k) el área de “*Puertos y asuntos marítimos*”.

Actualmente, el Decreto 24/2016, de 26 de noviembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos atribuye al Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras (art. 7.1.v) el área de “*Puertos y asuntos marítimos*”.

Tras el inicio del procedimiento, se procedió a la elaboración de diversos textos de modificación del texto normativo y a la aprobación previa de la última versión por Orden de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, de 2 de julio de 2014.

### **2.2.- Trámites de audiencia, consulta y participación e informe de órganos colegiados**

El órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos se reunió el 18 de septiembre de 2014.

Se realizaron asimismo los trámites de solicitud de aportaciones por parte de los distintos Departamentos del Gobierno Vasco y, mediante oficios de 16 de octubre, se sustanció el trámite de audiencia a los distintos agentes identificados como interesados.

Posteriormente, por Resolución de 20 de octubre de 2014, del Viceconsejero de Transportes, se somete a información pública el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, por un plazo de 20 días hábiles, a partir del día siguiente al de la publicación de la resolución en el Boletín Oficial del País Vasco, que tuvo lugar el 28 de octubre de 2014.

En respuesta a estos trámites se recibieron las siguientes alegaciones:

-Alegaciones de órganos internos: Dirección de Patrimonio Cultural y Departamento de Administración Pública y Justicia.

Los Departamentos de Presidencia, Empleo y Políticas Sociales y Salud, manifestaron no tener alegaciones que realizar.

-Ayuntamientos: Ea, Orio, Mutriku, Getaria, Deba, Bermeo, Ondarroa, Plentzia.

-Sindicatos: LAB, UGT, ELA.

-Personal del Departamento, tanto de la Dirección de Infraestructuras del Transporte como del Servicio Territorial Puertos de Gipuzkoa.

Asimismo, realizaron alegaciones el Ministerio de Fomento (Capitanía Marítima Bilbao), ASOTRAVA, Foro Marítimo Vasco, Colegio de Ingenieros de Caminos de Euskadi, FECOPE, Bilbao Port, Autoridad Vasca de la Competencia, EUDEL, MARBECO

### **2.3.- Informes preceptivos**

Se realizó el 24 de julio de 2014 el trámite de evaluación de impacto de género

Dentro del plazo otorgado en el trámite de información pública se recibieron el informe de la Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas (24 de octubre de 2014), Dirección de Atención a la Ciudadanía e Innovación y Mejora de la Administración (27 de octubre de 2014), informe de Emakunde (4 de noviembre de 2014).

Con posterioridad al trámite de audiencia e información pública, se han recibido, tras su solicitud, los siguientes informes preceptivos: Informe de la Dirección de Función Pública (26 de enero de 2015), Informe de la Dirección de Administración Tributaria (12 de febrero de 2015), informe de la Dirección de Patrimonio y

Contratación (23 de febrero de 2015, informe de la Junta Asesora de Contratación Administrativa (25 de febrero de 2015) Dictamen 8/2015 del Consejo Económico y Social Vasco, de 29 de mayo de 2015.

En fecha 14 de mayo de 2015 fue remitido a la Oficina de Control Económico, que no llegó a emitir informe en plazo.

Tras el transcurso del plazo legal que tiene la Oficina de Control Económico para emitir informe, la Dirección de Infraestructuras del Transporte, procede a la valoración las observaciones y alegaciones recibidas hasta esa fecha realizando las modificaciones en el texto del anteproyecto.

Este texto con las modificaciones se somete a dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi por Orden, de 8 de julio de 2015, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial.

En la Memoria de 14 de julio de 2015, que se adjunta como anexo, se explican las observaciones recibidas, su admisión o no y las modificaciones introducidas en el anteproyecto. La citada memoria y el nuevo texto del anteproyecto se han remitido a todos los participantes en el trámite de información pública.

Posteriormente, la Oficina de Control Económico, en fecha 17 de julio de 2015, emite el informe solicitado.

Por Orden de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial de 24 de julio de 2015, se amplía la información documental remitida a la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, remitiéndose el Informe de la Dirección de Infraestructuras del Transporte de respuesta de las alegaciones recibidas, de 14 de julio y el Informe de la Oficina de Control Económico, de 17 de julio de 2015.

El Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, en la sesión del día 8 de octubre de 2015, emite el Dictamen nº 137/2015 en relación con el citado anteproyecto de ley. Dicho dictamen concluye que una vez consideradas las observaciones formuladas en el mismo, el anteproyecto de ley puede elevarse al Consejo de Gobierno para su aprobación.

Finalmente, la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea, a la vista del texto del anteproyecto, en escrito de 14 de septiembre de 2015, realiza una serie de observaciones relacionadas con lo dispuesto en Reglamento (CEE) N° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países..

#### **2.4.- Aprobación por el Consejo de Gobierno.**

En sesión de 3 de noviembre de 2015, el Consejo de Gobierno procedió a la aprobación del Proyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo, que fue remitido al Parlamento con fecha 12 de noviembre de 2015

#### **2.5.- Retirada del proyecto de Ley.**

En sesión de 24 de mayo de 2016, el Consejo de Gobierno acordó la retirada del Proyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo, que fue remitido al Parlamento con fecha 12 de noviembre.

### **3.- APROBACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY**

Con fecha 15 de mayo de 2017, desde la Viceconsejería de Infraestructuras y Transporte del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras, se dirigió a la Dirección de Desarrollo Legislativo y Control Normativo una consulta sobre la Viabilidad jurídica de que se vuelva a retomar por el Consejo de Gobierno el texto del proyecto de Ley de Puertos y transporte marítimo del País Vasco aprobado el 3 de noviembre de 2015 y remitirlo al Parlamento Vasco admitiéndose como válidos los trámites procedimentales realizados anteriormente (obviando toda la tramitación establecida en la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general).

En informe emitido en fecha 19 de mayo de 2017 por la Dirección de Desarrollo Legislativo y Control Normativo se concluye:

*“A modo de resumen: **el actual y vigente Consejo de Gobierno, puede en el ejercicio de la potestad de iniciativa legislativa que el***



*reconocen los artículos 16 y 18.a) de la LG acordar la aprobación y remisión al Parlamento de un «proyecto de ley» aprobado ya con anterioridad, previa elevación a él por el o la Consejera competente (o por varios si fueran varios los competentes) de la correspondiente propuesta, incluso si dicho proyecto fue en su momento retirado del Parlamento por razones de conveniencia política.*

A este respecto, es necesario dejar reflejado que el texto no se ha visto afectado por normas aprobadas con posterioridad a su anterior remisión al Parlamento Vasco y que los trámites anteriormente efectuados son plenamente vigentes pues hacen referencia al mismo texto que se eleva ahora a aprobación por el Consejo de Gobierno.

Por ello, una vez constatada la vigencia de la viabilidad normativa, es necesario reafirmar la oportunidad y necesidad innovadora del ordenamiento jurídico que pretende, de acuerdo con los términos previstos en el proyecto político del Gobierno actual.

En Vitoria Gasteiz,

**Fdo.: Luis M<sup>a</sup> Moreno Díez**  
**RESPONSABLE ASESORIA JURIDICA**  
**DE LA DIRECCIÓN DE PUERTOS Y**  
**ASUNTOS MARÍTIMOS.**

**Vº Bº**

**Antonio Aiz Salazar**  
**VICECONSEJERO DE**  
**INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES**

**Firmante del documento electrónico**

<b>Nombre</b>	<b>Departamento</b>	<b>Cargo</b>	<b>Fecha de la firma</b>	<b>Estado</b>
ANTONIO AIZ SALAZAR	DESARROLLO ECONÓMICO E INFRAESTRUCTURAS	VICECONSEJERO/A	09/06/2017	Firmado



## EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE AURREPROIEKTUAREN JUSTIFIKAZIO-MEMORIA

---

Memoria honen helburua da Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legearen (2003ko abenduaren 30eko EHAA, 254. zk.) 10. artikulua 2. atalean ezarritakoa betetzea. Atal horrek honela dio zehazki: «Prozedura osoaren memoria labur bat erantsiko zaio espedienteari, eta, hor, hauek guztiak zehaztuko dira: aurrekariak, egindako izapideak, izapideen emaitzak eta, egindako txostenen ohar eta iradokizunei egokitzearen –batez ere nahitaezko txostenetan egindakoei–, proiektuaren testuan sartutako aldaketak».

Gobernu Kontseiluari bidalitako testuak jadanik 2015eko azaroaren 3an onartutakoarekiko aldaketarik ez duenez, ez da horien aipurik egiten.

### 1- AURREKARIAK.

Estatuari bakarrik dagokio «merkataritzako ontzidia eta... interes orokorreko portuak» arloko eskumena (EKren 149.1.20 artikulua) eta «babes-portuen, kirol-portuen...eta, oro har, merkataritza jarduerarik gauzatzen ez dutenen» eskumenak beren gain hartzeko ahalmena ematen die autonomia-erkidegoei (EKren 148.1.6 artikulua).

Estatuaren eskumena irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartutako Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginak garatzen du. Errege Dekretua honako arau hauen ondoriozkoa da nagusiki: Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko azaroaren 24ko 27/1992 Legea, hori aldatzen duen irailaren 26ko 62/1997 Legea eta interes orokorreko portuen araubide ekonomikoari eta portuetan zerbitzuak emateari buruzko azaroaren 23ko 48/2003 Legea.

Balear Uharteetako, Galiziako, Kataluniako eta Kanariar Uharteetako Gobernu Kontseiluek konstituzio-kontrakotasuneko errekurtsioak jarri zituzten 27/1992 Legearen

aurka, eta martxoaren 17ko STC 40/1998 Sententziaren bitartez ebatzi ziren. Beraz, zehazki mugatuta gelditu da portuen arloan Estatuari eta autonomia-erkidegoei dagozkien eskumenen banaketa.

Beste autonomia-erkidego batzuek lege-arau baten bidez erregulatu zituzten beren eskumeneko portuak. Valentziako Erkidegoak ere gai honen inguruko lege bat atera zuen (2/2014 Legea, ekainaren 13koa, Generalitateko Portuei buruzkoa), eta, ondorioz, Asturias eta Euskadi bakarrik falta dira hori egiteko.

Euskal Autonomia Erkidegoak, estatutuaren eskumen «esklusibotzat» hartu ditu «itsas...garraioak, portuak... Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan ezarritakoa alde batera utzi gabe» (EAEAE 10.32 artikulua), baita interes orokorreko portuen arloan Estatuko legeria gauzatzeko eskumena ere, «Estatuak horien kudeaketa beretzat erreserbatzen ez duenean» (EAEAE 12.8 artikulua).

Alabaina, Euskal Autonomia Erkidegoan ez da portuen arloko diziiplina ezartzen duen lege-araurik egon orain arte. Arau-gabezia horren aurrean, Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuei Estatuko araudia aplikatzea erabaki zen osagarri gisa.

Euskal Autonomia Erkidegoaren menpeko portuen eta portu-zerbitzuen emakidadunengandik eta horiek erabiltzeko baimena dutenengandik jaso beharreko tasei dagokienez, horien indarreko araudia irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartutako Tasei eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginak barne hartzen du.

Lege Aurreproiektuarekin, estatutuen bidez onartu zen eta orain arte gauzatu ez den eskumen-esparrua jartzen da martxan, eta aipatutako araudia aldatzen da portuko tasei dagokien arloan.

## **2.-LEGE AURREPROIEKTUA IZAPIDETZEA**

### **2.1.- Hasiara emateko eta alde zurretik onartzeko agindua**

Helburu horrekin eman zen lege-proiektua egiteko prozedurari hasiera eman zion Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2013ko uztailaren 31ko Agindua. Aurreko legegintzaldian, Lehendakariaren Euskal Autonomia Erkidegoaren

Administrazioko sailak sortu, ezabatu eta aldatzen dituen eta horien egitekoak eta jardun-arloak finkatzen dituen abenduaren 15eko 20/2012 Dekretuak Ingurumen eta Lurralde Politika Sailari esleitzen zion (13.1.k artikulua) «*Portuak eta itsas gaiak*» arloa.

Egun, Lehendakariaren Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren sailak sortu, ezabatu eta aldatzen dituen eta horien egitekoak eta jardun-arloak finkatzen dituen azaroaren 26ko 24/2016 Dekretuak Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Sailari esleitzen dio (7.1.v artikulua) «*Portuak eta itsas gaiak*» arloa.

Prozedurari hasiera eman ondoren, araudia aldatzeko hainbat testu egin ziren eta Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren Aginduaren 2014ko uztailaren 2ko azken bertsioari aldeztu aurretiko onarpena eman zitzaion.

## **2.2.- Entzunaldiaren, kontsultaren eta parte-hartzearen izapideak eta kide anitzeko organoen txostena**

Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa bildu zen 2014ko irailaren 18an.

Horrez gain, ekarpenen eskaera-izapideak egin zituzten Euskal Jaurlaritzako sail desberdinek eta, urriaren 16ko ofizioen bidez, interesdun gisa identifikatutako eragile desberdinen entzunaldien izapideak jarri ziren martxan.

Beranduago, Garraioetako sailburuordearen 2014ko urriaren 20ko Ebazpenaren bidez, jendaurrean jarri zen Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Legearen aurreproiektua, 20 egun baliodunetz, ebazpen hau Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta hurrengo egunetik hasita (2014ko urriaren 28an argitaratu zen).

Izapide horiei erantzunez, honako alegazio hauek jaso ziren:

- Barneko organoen alegazioak: Kultura Ondarearen Zuzendaritza, eta Herri Administrazio eta Justizia Saila.

Lehendakaritza Sailak, Enplegu eta Gizarte Politiketako Sailak eta Osasun Sailak alegaziorik ez dutela adierazi zuten.

- Udalak: Ea, Orio, Mutriku, Getaria, Deba, Bermeo, Ondarroa, Plentzia.

- Sindikatuak: LAB, UGT, ELA.

- Saileko langileak, Garraio Azpiegituren Zuzendaritzakoak eta Gipuzkoako Portuen Lurralde Zerbitzukoak.

Horrez gain, alegazioak egin zituzten Sustapen Ministerioak (Bilboko Itsas Kapitaintza), ASOTRAVAK, Euskal Herriko Itsas Foroak, Euskadiko Portu, Ubide eta Bideetako Elkargoak, FECOPEK, Bilbao Port-ek, Lehiaren Euskal Agintaritzak, EUDELEK eta MARBECOK.

### **2.3.- Nahitaezko txostenak**

2014ko uztailaren 24an genero-inpaktuaren ebaluazio izapideak egin ziren.

Jakinarazpen publikoaren izapideetan emandako epearen barnean, honako erakunde hauen txostenak jaso ziren: Herri Administrazioen Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzarena (2014ko urriaren 24an), Herritarrak Hartzeko eta Administrazioa Berritzeko eta Hobetzeko Zuzendaritzarena (2014ko urriaren 27an), eta Emakunderena (2014ko azaroaren 4an).

Entzunaldirako eta jendaurrean jartzeko izapidea egin ostean, derrigorrezko txosten hauek jaso ziren, eskatu eta gero: Funtzio Publikoaren Zuzendaritzaren txostena (2015eko urtarrilaren 26an), Zerga Administrazioko Zuzendaritzaren txostena (2015eko otsailaren 12an), Ondare eta Kontratazio Zuzendaritzaren txostena (2015eko otsailaren 23an), Administrazio Kontratazioko Aholku Batzordearen txostena (2015eko otsailaren 25ean), eta Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen 8/2015 Irizpena (2015eko maiatzaren 29koa).

2015eko maiatzaren 14an Kontrol Ekonomikoko Bulegoari helarazi zitzaion, eta ez zuen txostena epearen barnean igorri.

Kontrol Ekonomikoko Bulegoak txostena igortzeko zuen legezko epearen barnean, Garraio Azpiegituraren Zerbitzuak ordura arte jasotako oharrak eta alegazioak baloratzeari ekin zion, aurreproiektuaren testuan zegozkion aldaketak eginez.

Aldaketak barne hartzen dituen testu hori Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpenaren menpe gelditu zen, Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2015eko uztailaren 8ko Aginduaren bidez.

Dokumentu honen eranskin gisa gehitu den 2015eko uztailaren 14ko memorian zehazten dira jasotako oharak, horiek onartu diren edo ez, eta aurreproiektuari eginiko aldaketak. Aipatutako memoria eta aurreproiektuaren testu berria helarazi zitzaien jakinarazpen publikorako izapideetan parte hartu duten guztiei.

Beranduago, Kontrol Ekonomikoko Bulegoak eskatutako txostena bidali zuen, 2015eko uztailaren 17ko datarekin.

Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2015eko uztailaren 24ko Agindu bidez, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari bidalitako informazio dokumentala zabaldu zen, jasotako alegazioei erantzuten dien Garraio Azpiegituren Zuzendaritzaren txostena (uztailaren 14koa) eta Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren Txostena (2015eko uztailaren 17koa) ere bidali baitzitzaizkion.

Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren osoko bilkurak, 2015eko urriaren 8ko saioan, 137/2015 Irizpena eman zuen aipatu lege-aurreproiektuari buruz. Irizpen horrek esaten zuen lege-aurreproiektua, hartan egindako ohar guztiak kontuan hartu ondoren, Gobernu Kontseiluari helaraz zekiokeela, onar zezan.

Azkenik, Europako Batzordearen Mugikortasun eta Garraio Zuzendaritza Nagusiak, aurreproiektuaren testua ikusi ondoren, hainbat ohar egin zituen, 2015eko irailaren 14ko idatzi bidez, estatu kideen arteko eta estatu kideen eta beste herrialde batzuen arteko itsas-garraioko zerbitzuen prestazio askearen printzipioaren aplikazioari buruzko Kontseiluaren 1986ko abenduaren 22ko 4055/86 Erregelamenduan (EEE) zehaztutakoaren harira.

#### **2.4.- Gobernu-kontseiluak onartzea.**

2015eko azaroaren 3ko saioan, Gobernu Kontseiluak Portuen eta Itsas Garraioaren Legea onartu zuen, eta Legebiltzarrari bidali zitzaion 2015eko azaroaren 12an.

#### **2.5.- Legearen proiektua kentzea.**

2016ko maiatzaren 24ko bileran, Gobernu Kontseiluak Portuen eta Itsas Garraioaren Legea kentzea erabaki zuen, eta azaroaren 12an Legebiltzarrari bidali zitzaion.

### 3.- LEGEAREN AURREPROIEKTUA ONARTZEA

2017ko maiatzaren 15ean, Ekonomiaren Garapen eta Azpiegitura Saileko Azpiegitura eta Garraioko sailburuordea Lege Garapen eta Arau Kontrolerako Zuzendaritzari kontsulta bat helarazi zion Gobernu Kontseiluak 2015eko azaroaren 3an onartutako Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta itsas garraioaren Legearen proiektuaren testua berriz hartzeko eta Eusko Legebiltzarri bidaltzeko bideragarritasun juridikoari buruz, aurretik egindako prozedura-izapideak baliozkotzat hartuta (xedapen orokorrak egiteko prozedurari buruzko abenduaren 22ko 8/2003 Legean xedatutako izapide guztia alde batera utziz).

2017ko maiatzaren 19an Lege Garapen eta Arau Kontrolerako Zuzendaritzak bidalitako txostenean, honakoa ondorioztatzen zen:

*«Laburpen gisa: egungo eta indarreko Gobernu Kontseiluak, LOaren 16. eta 18.a artikuluek onartzen duten legegintzako ekimenaren ahalaz baliatuta, **aurretik onartutako «lege-proiektu» bat onartzea eta Legebiltzarrari bidaltzea erabaki** dezake, aurretiaz hari edo eskumena duen sailburuari dagokion proposamena aurkeztuta (edo batzuei, eskudunak batzuk balira), baita proiektu hori bere garaian, komenigarritasun politikoagatik, kendu bazen ere.*

Hori dela eta, beharrezko da esatea testuari ez diotela hura Eusko Legebiltzarrera bidali ondorengo arauak eragin, eta aurretik egindako izapideak erabat indarrean daudela, orain Gobernu Kontseiluak onar dezan aurkezten den testu berari egiten baitiote aipua.

Hori dela eta, araudiaren bideragarritasunaren indarraldia baieztatuta, beharrezkoa da asmo duen ordenamendu juridikoaren aukera eta behar berritzailea indartzea, egun Gobernuaren proiektu politikoan aurreikusitakoaren arabera.

Vitoria-Gasteizen,

**Sin.: Luis M<sup>a</sup> Moreno Díez**  
**PORTU ETA ITSAS GAIETAKO**  
**ZUZENDARITZAREN**  
**AHOLKULARITZA JURIDIKOAREN**  
**ARDURADUNA**

**O. E.**  
**Antonio Aiz Salazar**  
**AZPIEGITURA ETA GARRAIO**  
**SAILBURUORDEA**





## **MEMORIA DEL PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO**

---

La presente Memoria se elabora a los efectos de cumplir con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 10 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General (publicada en el BOPV nº 254, de 30 de diciembre de 2003) que requiere *“una memoria sucinta de todo el procedimiento, en la que se reseñarán los antecedentes, los trámites practicados y su resultado y las modificaciones realizadas en el texto del proyecto para adecuarlo a las observaciones y sugerencias de los diferentes informes evacuados, y de manera especial las contenidas en los de carácter preceptivo”*.

### **1.- ANTECEDENTES.**

El Estado tiene reservada la competencia exclusiva en materia de "marina mercante y... puertos de interés general..." (artículo 149.1.20ª CE) y habilita a las Comunidades Autónomas a asumir competencias en materia de "puertos de refugio, ...deportivos y, en general los que no desarrollen actividades comerciales" (artículo 148.1.6ª CE).

La competencia estatal ha sido desarrollada por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLP), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, que deriva sustancialmente de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de la Ley 62/1997, de 26 de septiembre, que la modificó, y de la Ley 48/2003, de 23 de noviembre, de Régimen Económico y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

Frente a la Ley 27/1992 se interpusieron recursos de inconstitucionalidad por los Consejos de Gobierno de las Islas Baleares, Galicia, Cataluña y Canarias, que fueron resueltos mediante STC 40/1998, de 17 de marzo, por lo que ha quedado claramente delimitada la distribución competencial que corresponden al Estado y a las Comunidades Autónomas en materia de puertos.

Otras Comunidades Autónomas regularon en una norma de rango legal los puertos que son de su competencia. Tras la promulgación de una ley al respecto por la Comunidad Valencia (Ley 2/2014, de 13 de junio, de Puertos de la Generalitat), sólo Asturias y Euskadi restan por hacer lo propio.

La Comunidad Autónoma de Euskadi ha asumido estatutariamente como competencia "exclusiva" los ".transportes...marítimos,..puertos...sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución"" (art. 10.32ª EAPV), así como la competencia para la ejecución de la legislación del Estado en materia de "puertos...con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa" (artículo 12.8 EAPV).

Sin embargo, en la Comunidad Autónoma Vasca no ha existido hasta la fecha una norma de rango legal que discipline la competencia asumida en materia de puertos. Ante aquel vacío normativo se optó por aplicar supletoriamente a los puertos competencia de la Comunidad Autónoma la normativa estatal.

En el ámbito de las tasas a percibir de los concesionarios y autorizados al uso de los puertos e instalaciones portuarias dependientes de la Comunidad Autónoma, su regulación vigente se encuentra en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.

Con el Anteproyecto de Ley se hace uso del ámbito competencial que se asumió estatutariamente y no se había desarrollado hasta la fecha en materia de puertos y se modifica, en lo referente a las tasas portuarias, la regulación citada.

## **2.- TRAMITACIÓN DEL ANTEPROYECTO DE LEY**

### **2.1.- Ordenes de Inicio y Aprobación previa**

Con este objetivo se dictó la Orden de 31 de julio de 2013 de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial que acordó el inicio del procedimiento de elaboración del proyecto de ley.

Tras el inicio del procedimiento, se procedió a la elaboración de diversos textos de modificación del texto normativo y a la aprobación previa de la última versión por Orden de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, de 2 de julio de 2014.

### **2.2.- Trámites de audiencia, consulta y participación e informe de órganos colegiados**

El órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos se reunió el 18 de septiembre de 2014.

Se realizaron asimismo los trámites de solicitud de aportaciones por parte de los distintos Departamentos del Gobierno Vasco y, mediante oficios de 16 de octubre, se sustanció el trámite de audiencia a los distintos agentes identificados como interesados.

Posteriormente, por Resolución de 20 de octubre de 2014, del Viceconsejero de Transportes, se somete a información pública el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, por un plazo de 20 días hábiles, a partir del día siguiente al de la publicación de la resolución en el Boletín Oficial del País Vasco, que tuvo lugar el 28 de octubre de 2014.

En respuesta a estos trámites se recibieron las siguientes alegaciones:

-Alegaciones de órganos internos: Dirección de Patrimonio Cultural y Departamento de Administración Pública y Justicia.

Los Departamentos de Presidencia, Empleo y Políticas Sociales y Salud, manifestaron no tener alegaciones que realizar.

-Ayuntamientos: Ea, Orio, Mutriku, Getaria, Deba, Bermeo, Ondarroa, Plentzia.

-Sindicatos: LAB, UGT, ELA.

-Personal del Departamento, tanto de la Dirección de Infraestructuras del Transporte como del Servicio Territorial Puertos de Gipuzkoa.

Asimismo, realizaron alegaciones el Ministerio de Fomento (Capitanía Marítima Bilbao), ASOTRAVA, Foro Marítimo Vasco, Colegio de Ingenieros de Caminos de Euskadi, FECOPE, Bilbao Port, Autoridad Vasca de la Competencia, EUDEL, MARBECO

### **2.3.- Informes preceptivos**

Se realizó el 24 de julio de 2014 el trámite de evaluación de impacto de género

Dentro del plazo otorgado en el trámite de información pública se recibieron el informe de la Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas (24 de octubre de 2014), Dirección de Atención a la Ciudadanía e Innovación y Mejora de la Administración (27 de octubre de 2014), informe de Emakunde (4 de noviembre de 2014).

Con posterioridad al trámite de audiencia e información pública, se han recibido, tras su solicitud, los siguientes informes preceptivos: Informe de la Dirección de Función Pública (26 de enero de 2015), Informe de la Dirección de Administración Tributaria (12 de febrero de 2015), informe de la Dirección de

Patrimonio y Contratación (23 de febrero de 2015, informe de la Junta Asesora de Contratación Administrativa (25 de febrero de 2015) Dictamen 8/2015 del Consejo Económico y Social Vasco, de 29 de mayo de 2015.

En fecha 14 de mayo de 2015 fue remitido a la Oficina de Control Económico, que no llegó a emitir informe en plazo.

Tras el transcurso del plazo legal que tiene la Oficina de Control Económico para emitir informe, la Dirección de Infraestructuras del Transporte, procede a la valoración las observaciones y alegaciones recibidas hasta esa fecha realizando las modificaciones en el texto del anteproyecto.

Este texto con las modificaciones se somete a dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi por Orden, de 8 de julio de 2015, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial.

En la Memoria de 14 de julio de 2015, que se adjunta como anexo, se explican las observaciones recibidas, su admisión o no y las modificaciones introducidas en el anteproyecto. La citada memoria y el nuevo texto del anteproyecto se han remitido a todos los participantes en el trámite de información pública.

Posteriormente, la Oficina de Control Económico, en fecha 17 de julio de 2015, emite el informe solicitado.

Por Orden de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial de 24 de julio de 2015, se amplía la información documental remitida a la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, remitiéndose el Informe de la Dirección de Infraestructuras del Transporte de respuesta de las alegaciones recibidas, de 14 de julio y el Informe de la Oficina de Control Económico, de 17 de julio de 2015.

#### **A) Informe de la Oficina de Control Económico**

La Oficina de Control Económico ha emitido su informe preceptivo con fecha 17 de julio de 2015

El informe OCE plantea las siguientes observaciones que son atendidas, procediéndose a modificar el texto del Anteproyecto:

-A juicio de la OCE, la cabal regulación del procedimiento de autorización de obras no previstas en el Plan Especial de Ordenación Portuaria en casos de urgencia acreditada o de interés público excepcional *-a que se refiere el artículo 14.3 del texto proyectado-* requiere establecer con mayor precisión el carácter de la

intervención del Consejo de Gobierno prevista, tanto en lo relativo al alcance de la misma (*mera puesta en conocimiento o necesaria declaración de constatación por su parte de la concurrencia de las circunstancias de urgencia o de interés público excepcional alegados*) como en lo atinente al momento procesal en que ha de producirse (*con anterioridad a la autorización o una vez producida la misma*).

Por ello, para clarificar la participación del Gobierno Vasco en la realización de obras portuarias no previstas en los planes especiales, se ha modificado el art. 14.3:

*“Art. 14. 3.- No obstante, en casos de urgencia acreditada o de interés público excepcional, podrán autorizarse obras no previstas en el Plan Especial de Ordenación Portuaria. Oído el ayuntamiento correspondiente, la existencia de estas circunstancias tiene que ser apreciada por el Consejo de Gobierno con carácter previo al inicio de las obras”.*

-Se sugiere por la OCE que se reconsidere el mantenimiento de los órganos consultivos y de participación en tanto no se proceda a la creación de otros que los sustituyan, así como el establecimiento de un plazo para que la administración competente materialice la misma.

Se modifica el artículo 4, que tendrá la siguiente redacción:

*“La participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo a través de los órganos consultivos y de participación que reglamentariamente se creen, entre los que se incluirán, bajo la denominación de Consejo Municipal Portuario, los órganos encargados de articular las relaciones entre la Administración portuaria y las administraciones municipales responsables de municipios que disponen de puerto”.*

Y se incorpora una disposición transitoria sexta (Régimen transitorio de articulación de la participación institucional y social), con el siguiente contenido.

*“En tanto se proceda al desarrollo reglamentario previsto en el artículo 4, la participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo mediante los Consejos Asesores de Puertos ya constituidos al amparo del Decreto 359/1991, de 4 de junio”.*

-Por parte de la OCE se señala, respecto a KAIK, que convendría incorporar sendas estipulaciones, una genérica relativa a la sujeción del mismo al Derecho público vigente en materia tributaria, de régimen presupuestario, subvencional, control económico, patrimonio y contratación, y otra específica en relación con el régimen de control y contabilidad del siguiente o parecido tenor.

Atendiendo a la citada observación, se ha recogido en el art. 24 una referencia expresa a la aplicación a KAIK de la normativa en materia de control económico y contabilidad, en un nuevo apartado 2 y se han reordenado los apartados del artículo (los apartados 6 y 7 pasan a ser el 4 y 3 respectivamente):

*2.- En todo lo que corresponde a las materias propias de la hacienda general del País Vasco, se sujetará a lo que dispone la normativa de aplicación en la Comunidad Autónoma correspondiente a dichas materias, en relación con los entes públicos de derecho privado.*

-Continua la OCE afirmando que convendría que en la composición del Consejo de Administración de Kaiak, que se establecerá reglamentariamente, se asegurase un representante del Departamento competente en materia de Hacienda, habida cuenta de los relevantes aspectos patrimoniales y hacendísticos que se incluyen en el objeto del nuevo ente público de derecho privado que se crea en el anteproyecto de Ley.

De acuerdo con ello, el artículo 25. 2 se ha modificado en el siguiente sentido, incluyendo además los departamentos competentes en materia de medio ambiente, ordenación territorial y urbanismo:

*“25.2.- El Consejo de Administración es el órgano de gobierno y actúa bajo la presidencia del consejero o consejera del departamento competente en materia de puertos o persona por él o ella designada, que tendrá voto de calidad. Su composición se establecerá reglamentariamente y deberá garantizar la representación de los departamentos competentes en materia de hacienda, medio ambiente, ordenación territorial y urbanismo”.*

-En el informe de la OCE se afirma que no se justifica en el expediente las razones por las que entre los principios que han de regir los procesos de selección y acceso del personal laboral al Ente no se explicitan los de publicidad e igualdad que recoge el artículo 25.1 de la Ley 6/1989, de 6 de julio de la Función Pública Vasca.

Se acepta y se modifica el artículo 26. 3 incorporando ambos principios a los procesos de selección y acceso del personal laboral a KAIK, que queda redactado de la siguiente forma:

*“Corresponde a KAIK determinar, en lo relativo al personal laboral, los requisitos y las características de las pruebas de selección, así como la convocatoria, gestión y resolución de los procesos de acceso de acuerdo con los principios de publicidad, igualdad, mérito y capacidad”.*

-Teniendo en cuenta las observaciones que efectúa la OCE sobre la redacción de algunos apartados de los recursos económicos de KAIK, se procede a modificar el art. 27 del anteproyecto. Así, el artículo 27 se modifica en los apartados e, f y g:

**“Artículo 27.- Los recursos económicos.**

*KAIK contará, para el cumplimiento de sus fines, con los siguientes bienes y medios económicos:*

*(...)*

- e) Los ingresos procedentes de la recaudación de las tasas y cobro de precios públicos existentes en materia de puertos.*
- f) Los ingresos provenientes de las sanciones reguladas en esta ley.*
- g) Cualesquiera otros recursos que legalmente le sean atribuidos”*

-Atendiendo a la observación de la OCE, se ha recogido en el art. 43 la aclaración sobre el carácter meramente informativo del Registro de empresas de transporte marítimo y sobre su gestión por parte del Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de transportes. Así, la redacción queda con el siguiente contenido:

**“Artículo 43. Creación del registro y obligatoriedad de la inscripción**

*1.- Se crea en la Comunidad Autónoma de Euskadi el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo, a los solos efectos de publicidad y a fin de compatibilizar la libre prestación de servicios de transporte marítimo de pasaje, de mercancías y mixtos, con la utilización de las infraestructuras portuarias, el respeto a los derechos de las personas consumidoras y usuarias, el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad marítima y la preservación del medio ambiente natural. Dicho registro será gestionado por el departamento del gobierno vasco competente en materia de transporte”.*

-Se atiende la observación de la OCE sobre el inicio de las actividades de Kaiak y se procede a modificar la Disposición Adicional Tercera siguiendo la propuesta de redacción alternativa formulada por la OCE. La redacción actual en su primer apartado es la siguiente:

*“1.- El inicio de las actividades del ente público KAIK se determinará mediante Decreto del Gobierno Vasco”.*

- Se señala por la OCE en su informe que no se alcanza a comprender las razones que determinan que el texto proyectado pretenda desplegar un efecto

derogatorio de normativa existente a través de dos estipulaciones diferentes: la Disposición Derogatoria y la Disposición Final Segunda. Evidentemente se trata de un error por lo que se ha modificado la Disposición Derogatoria y se ha eliminado la final segunda.

**“DISPOSICIÓN DEROGATORIA.- Derogación normativa.**

1.- *Quedan derogadas las siguientes disposiciones:*

a) *El capítulo II, Tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, del Título Segundo, artículos 19 a 29, del Decreto 248/1998, de 29 de septiembre, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la CAPV y de sus Organismos Autónomos.*

b) *Decreto 359/1991, de 4 de junio, por el que se crean los Consejos Asesores de Puertos.*

c) *Orden de 13 de enero de 1992, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición de los Consejos Asesores de los Puertos de Bermeo y Ondarroa en Bizkaia y Getaria y Hondarribia en Gipuzkoa.*

d) *Decreto 90/2000, de 23 de mayo, por el que se crea el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.*

e) *Orden de 27 de marzo de 2001, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.*

f) *Orden de 20 de abril de 2004, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones temporales de uso de puestos de amarre por los titulares de embarcaciones de recreo no profesionales en los puertos e instalaciones portuarias titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco.*

g) *Orden de 6 de septiembre de 2006, de la Consejera de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos.*

2.- *Quedan derogadas, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta Ley”.*

El informe OCE plantea otras observaciones que no han sido atendidas por los siguientes motivos:



-Se sugiere la conveniencia de incorporar entre las definiciones del artículo 3 del texto presentado la correspondiente a “instrumentos de planificación de rango superior” a los que, sin procurar el concepto correspondiente a tal denominación, se hace referencia en los artículos 5.a), 9, y 23. a).

No resulta necesario porque se refiere en principio a los instrumentos de ordenación del territorio pero también podría pensarse en otro tipo de plan general aprobado por el Consejo de Gobierno.

-Se recomienda sopesar la conveniencia de sustituir las referencias que a lo largo del articulado proyectado se efectúan a “la Administración portuaria” por la que en cada caso corresponda a la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y al ente público KAIK.

Sistemáticamente se considera más clarificador realizar esta distribución de funciones tal y como está en el anteproyecto para permitir visualizar mejor esta distribución y la presencia de una única administración.

-Se propone por la OCE recuperar la clasificación de los servicios portuarios recogida en los proyectos de legislaturas anteriores.

Sin embargo se ha valorado que en los puertos de la CAPV, dada las características intrínsecas en los mismos, no resulta relevante realizar una clasificación de los servicios que se prestan en los mismos.

- Por parte de la OCE se sugiere sopesar la conveniencia de relacionar entre los recursos económicos del ente la devolución de las cantidades constitutivas de subvenciones concedidas por el Ente como consecuencia del incumplimiento del destino dado a dichas subvenciones o de las condiciones con las que las mismas de concedieron.

No resulta necesario porque se encuentran incluidos en la referencia genérica recogida en el apartado c) del artículo 27 que menciona a *los “ingresos, ordinarios y extraordinarios, derivados del ejercicio de sus actividades”*.

-Se aboga por la OCE el recoger en la regulación del Registro de empresas de transporte marítimo una referencia a los requisitos y efectos de la inscripción. No resulta necesario porque el anteproyecto opta por derivarlo a un posterior desarrollo reglamentario.

-La OCE recomienda recoger en la regulación relativa a la creación de KAIK los contenidos mínimos exigidos para la creación de entes y sociedades en el Anteproyecto de Ley de Administración Pública Vasca. Valora el Informe OCE

que “(1) ninguna estipulación contiene acerca de la sede del ente, (2) nada se establece acerca de la composición y procedimiento de designación de los miembros del Consejo de Administración –tareas que se posponen a una ulterior determinación reglamentaria-, (3) ni recoge la distribución de las funciones asignadas al ente entre el Consejo de Administración y la Dirección del mismo, (4) ni contiene estipulación alguna en relación con el personal y patrimonio que se adscriben a la entidad, (5) ni acerca del procedimiento de extinción y liquidación de la entidad”.

No procede ser atendida dicha alegación ya que en la actualidad el citado texto no es una ley en vigor, y consecuentemente, carece del carácter imperativo-atributivo intrínseco a todo texto legal. La citada redacción no puede ser tenida en cuenta ni siquiera como criterio interpretativo ya que se desconoce cuál va a ser la redacción definitiva que será aprobada, en su caso, por el Parlamento Vasco.

Existen otra serie de observaciones, en el informe de la OCE, que hacen referencia, no al texto del anteproyecto, sino a la documentación aportada al expediente.

En este sentido se ha incorporado al expediente el acta de la sesión celebrada el 18 de septiembre de 2014 por el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos con la finalidad de *“analizar e informar en relación al anteproyecto de ley de puertos y Transporte Marítimo de Euskadi”*

Así mismo, se ha modificado la memoria justificativa y la memoria económica en las que se han incorporado diversos aspectos echados en falta por la OCE: explicación de la configuración de KAIAK como ente gestor integral de las infraestructuras portuarias, explicación de determinados elementos de los recursos económicos, evaluación sobre impacto en la empresa.

## **B) Comisión Europea.**

La Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea, a la vista del texto del anteproyecto, en escrito de 14 de septiembre de 2015, realiza una serie de observaciones relacionadas con lo dispuesto en Reglamento (CEE) N° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países..

Se afirma que *“las tasas aplicadas al tráfico internacional son muy superiores a las que se cobran por iguales servicios en el tráfico europeo; esto, según la jurisprudencia arriba citada, está prohibido a menos que haya motivos*

que lo justifiquen” y se propone en caso de no facilitar esa justificación, modificar el anteproyecto de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento nº 4055/86.

Esta observación se refiere a los artículos 193 y 194 del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, cuya redacción se modifica en la Disposición Final Primera del anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.

Se acepta la argumentación de la Comisión Europea y se modifica la redacción de los citados artículos 193 y 194 citados.

En el artículo 193, lo que se ha efectuado es la unificación de los anteriores importes de “cabotaje europeo” y “exterior” en uno común denominado “Cabotaje europeo o exterior”. El importe nuevo se ha calculado efectuando la media de los dos importes de la versión anterior del texto.

La redacción queda con la siguiente literalidad.

“Artículo 193.- Tasa T-2. Pasaje

(...)

5.1.- Por cada pasajero o pasajera (euros):

**Categoría de pasaje**

<u>Clase de tráfico</u>	<u>Bloque III</u>	<u>Bloque II</u>	<u>Bloque I</u>
Bahía o local:	0,029581	0,059160	0,059160
Cabotaje europeo o exterior:		1.49	3,83
	7,12”		

En el artículo 194, por su parte, se ha procedido, en el apartado 5.2 a la unificación de la tasa sin realizar diferenciaciones en función del origen y destino y eliminando las operaciones de tránsito vía marítima (5.2.1 anterior) y las operaciones de trasbordo (5.3 anterior), dada la irrelevancia de su entidad.

“Artículo 194.- Tasa T-3. Mercancías.

(...)

5.2.- Las cuotas a aplicar a cada partida de mercancías en operaciones de tránsito por vía terrestre serán, por tonelada métrica de peso bruto o fracción, en función del grupo a que pertenezcan, de acuerdo con el repertorio de clasificación de mercancías vigente, las siguientes (euros):

Primero: 0,177485

Segundo:	0,25
Tercero:	0,37
Cuarto:	0,55
Quinto:	0,74”

El párrafo 5.3 se elimina y los anteriores párrafos 5.4, 5.5, 5.6, 5.7 y 5.8 pasan a ser: 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, teniendo ésta último la siguiente redacción:

*“5.8- En todo caso, cuando se den conjuntamente los supuestos previstos en los dos apartados anteriores, la suma de la reducción de la cuota no podrá exceder del 40%”.*

### **C) Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora**

El Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, en la sesión del día 8 de octubre de 2015, emite el Dictamen nº 137/2015 en relación con el citado anteproyecto de ley. Dicho dictamen concluye que una vez consideradas las observaciones formuladas en el mismo, el anteproyecto de ley puede elevarse al Consejo de Gobierno para su aprobación.

A continuación se realizará un análisis de las observaciones recogidas en el Dictamen emitido por la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi respecto al proyecto normativo sometido a su consideración.

1. Respecto al **artículo 44.2** que dispone, en relación con el personal adscrito a la Administración portuaria a la que se encomienda la realización de las funciones de inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos, que tendrá la condición de agente de la autoridad y *“los hechos constatados por el citado personal tendrán valor probatorio”*, concluye la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi que *“carece de efectos prácticos la previsión recogida en el artículo 44.2”*. Acorde con ello, se elimina la referencia.
2. Continua afirmando que del contraste del **artículo 55.2** ( que dispone que cuando el infractor o infractora no cumpla la obligación impuesta en el apartado anterior o lo haga de una manera incompleta, se le podrá imponer multas coercitivas a tal fin) con el 99.1 de la LRJPAC, se observa que la disposición proyectada no regula la forma en la que habrán de ser impuestas las multas —periodicidad y número máximo de ellas— ni la cuantía de las mismas, por lo que, no pudiendo ser suplido el vacío normativo por el reglamento, tal disposición no podrá ser aplicada.

Por ello se, se modifica en citado precepto:

*“2.- Cuando quien cometa la infracción no cumpla la obligación impuesta en el apartado anterior o lo haga de una forma incompleta, podrán serle impuestas un máximo de cinco multas coercitivas de forma sucesiva, cada una de ellas con un importe máximo del 10% del coste estimado del conjunto de las medidas a adoptar para la reparación de los daños causados, y la ejecución subsidiaria por cuenta de la obligada y a su costa”.*

3. Respecto al **artículo 49.h)** que regula como infracción grave la reincidencia en la comisión de infracciones leves, manifiesta la Comisión Jurídica Asesora que *“ha de establecerse con claridad, a fin de no sancionar doblemente un mismo hecho, que la segunda infracción, en principio tipificada como leve, será considerada como grave cuando concurra la circunstancia de reincidencia”.*

*Se modifica el citado artículo, pasando a tener el siguiente contenido:*

*h) Las infracciones tipificadas como leves cuando concurra la circunstancia de reincidencia en su comisión. A estos efectos, se considerará reincidencia la comisión en el plazo de un año de dos o más infracciones leves, si así se ha declarado por resolución firme en vía administrativa.*

4. En el mismo sentido afirma sobre el **artículo 51.2.c)** (que establece la reincidencia como circunstancia agravante de las sanciones) que deberá también señalarse con claridad que tal circunstancia podrá aplicarse como agravante, salvo cuando haya sido tenida en cuenta para agravar el tipo de la infracción, de tal forma que no pueda ser considerada para agravar el tipo y al mismo tiempo la sanción. La nueva redacción de artículo es la siguiente:

*“c) La reincidencia por comisión en el término de un año, a contar desde la comisión de la infracción calificada, de más de una infracción de la misma naturaleza cuando así haya sido declarado por resolución firme. Este circunstancia no se aplicará en la graduación de la infracción cuando haya sido tenida en cuenta para agravar el tipo de la infracción”.*

5. En relación a la **disposición adicional tercera** aboga por la supresión de lo referente a la creación efectiva y establecer que el inicio de las actividades se determinará por el Gobierno. El nuevo contenido de la citada disposición queda con la siguiente literalidad:

*“1.- El inicio de las actividades del ente público KAIK se determinará mediante Decreto del Gobierno Vasco.”*

6. En relación con las **disposiciones derogatorias**, (que tras la observación de la OCE es una única disposición derogatoria) manifiesta la conveniencia

de reflexionar si no puede producirse un vacío normativo entre la entrada en vigor de la norma proyectada y la publicación del reglamento que recoja lo regulado en las disposiciones derogadas. Se incorpora una disposición transitoria sexta:

*“DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEXTA.- Régimen transitorio de articulación de la participación institucional y social.*

*En tanto se proceda al desarrollo reglamentario previsto en el artículo 4, la participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo mediante los Consejos Asesores de Puertos ya constituidos al amparo del Decreto 359/1991, de 4 de junio”.*

En el mismo sentido se opta, dadas las consecuencias negativas para el funcionamiento de la actividad portuaria que tendría el vacío normativo que se produciría, por no incluir la derogación del Decreto 236/1986, de 21 de octubre, que aprueba el Reglamento de actividades portuarias. La misma se producirá cuando se apruebe el futuro reglamento y a las disposiciones del mismo que se opongan a la futura ley les será de aplicación lo previsto en el párrafo segundo de la disposición derogatoria que afirma que *“Quedan derogadas, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta Ley”.*

Finalmente, la Comisión Jurídica Asesora realiza una serie de observaciones en lo que se refiere a la técnica normativa, que han sido incorporadas al nuevo texto del anteproyecto:

1.-En el artículo 2.1 se hace una referencia al artículo 3.1, cuando debe hacerse al artículo 3 a).

Se corrige el texto:

*1.- La presente Ley será de aplicación a los puertos del litoral vasco, en los términos del artículo 3.a) de esta Ley, así como a las obras e instalaciones portuarias competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.*

2.-Se achaca al artículo 4 que *“tal disposición, que no establece el cometido específico o finalidad del órgano, ni su composición, aunque sea de forma somera, resulta de escaso interés, ya que su constitución podría llevarse a cabo por el reglamento”.*

Se ha dado al citado artículo un nuevo contenido que dice:

*“La participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo a través de los órganos consultivos y de participación que reglamentariamente se creen, entre los que se incluirán, bajo la denominación de Consejo Municipal Portuario, los órganos encargados de articular las relaciones entre la Administración portuaria y las administraciones municipales responsables de municipios que disponen de puerto”.*

4.-Según la Comisión Jurídica Asesora, en el artículo 18.2 (que establece que “los desechos y residuos procedentes de los buques o embarcaciones deberán descargarse en cumplimiento del Plan de Recogida de Residuos en vigor aprobado por la Administración portuaria”) estaría mejor expresada la idea si dijera que *“...deberán descargarse en la forma establecida o que disponga el Plan de Recogida de Residuos...”*.

Se modifica el texto en el sentido indicado por el dictamen.

*2.- Los desechos y residuos procedentes de los buques o embarcaciones deberán descargarse en la forma establecida en el Plan de Recogida de Residuos en vigor aprobado por la Administración portuaria.*

6.-En el artículo 38.1 aboga por la supresión de la referencia a “su –de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi- normativa reguladora”. Esta observación no ha sido atendida en su literalidad, si bien ha servido para analizar la idoneidad de la redacción propuesta y plantear la necesidad de su modificación. La remisión recogida no resolvía la cuestión de la preceptividad del Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, que no está resuelto en ninguna norma aplicable, por lo que resulta necesario recogerlo expresamente.

Se modifica el texto, quedando la redacción del siguiente tenor:

*1.- La Administración portuaria, mediante el procedimiento que se determine reglamentariamente, previa audiencia de la persona titular, y previo dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi cuando se trate de concesiones y se formule oposición, podrá declarar la caducidad de la concesión o autorización en los siguientes supuestos:*

8.-El artículo 44 hace referencia a la potestad de inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos. En relación con tales potestades entiende la Comisión que convendría también incluir la de vigilancia que puede tener una significación propia diferenciada de la inspección y control.

Se modifica el artículo 44 del anteproyecto para incorporar la potestad de vigilancia, pero excluyéndola de la exigencia de que se realice en todo caso por personal adscrito a la Administración portuaria.

**Artículo 44.- Ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y control.**

*1.- El ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos y en relación con los servicios y las operaciones que se desarrollen en los puertos, cualquiera que sea el régimen de utilización del dominio público portuario o la forma de prestación de los servicios, se llevará a cabo, en la forma que determine el reglamento de policía.*

*2.-Las potestades de inspección y control se ejercerán mediante personal adscrito a la Administración portuaria, debidamente cualificado. A estos efectos, el citado personal tendrá la condición de agente de la autoridad.*

9.-Hace referencia la Comisión Jurídica Asesora a que en el artículo 48.i) se reflejara con claridad que las sustancias, materiales o residuos vertidos sean “no contaminantes”, por coherencia con las infracciones, referidas también a vertidos, definidas en los artículos 49.e) y 50.b).

Se incorpora tal modificación al texto del anteproyecto:

*“i) El vertido no autorizado de sustancias, materiales o residuos no contaminantes en dominio público portuario”.*

10.-El proyecto contempla dos disposiciones derogatorias, la segunda de las cuáles se incluye como disposición final segunda.

Como ya se ha indicado a la luz de la misma observación efectuada por la OCE, se han unificado en una única disposición derogatoria

**2.4.- Otras modificaciones realizadas en el texto**

Durante la revisión del texto del anteproyecto para ir insertando las modificaciones anteriores se ha visto la necesidad de realizar otras que, tras la correspondiente reflexión, se han incorporado al texto del anteproyecto, en concreto a la modificación que se realizar en la Disposición Final Primera del anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.



-Tras un proceso de reflexión, y teniendo en cuenta las últimas tendencias legislativas, se ha optado por aumentar el plazo máximo por el que pueden darse las concesiones de ocupación de bienes de dominio público portuario pasando de treinta a cincuenta años. Así el artículo 34.2 queda redactado de la siguiente forma:

*Artículo 34.2*

*“- La ocupación de bienes de dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años estará sujeta a previa concesión otorgada por la Administración portuaria. El plazo de las concesiones será el que se establezca en el título correspondiente y no podrá ser superior, contando tanto el plazo inicialmente otorgado como las prórrogas, a cincuenta años.*

- Por motivos de funcionalidad, se ha procedido al redondeo de las cuantías de las tasas para que los importes se indiquen con dos decimales como máximo. Sin embargo, los importes inferiores a 0,25 no se redondean, ya que tras el oportuno análisis, se ha comprobado que en caso contrario, impediría la adecuación a las modificaciones del IPC.
  
- Dado que muchos adjudicatarios de plazas de amarre sacan sus embarcaciones de las plazas de amarre durante un periodo de tiempo significativo por diferentes motivos (invernaje en seco, reparaciones largas, salidas en verano etc.) y dada la existencia de personas en lista de espera interesadas en ocupar una plaza de amarre por periodos de tiempo cortos, se ha visto la necesidad de introducir un sistema que permita la optimización de la ocupación efectiva de las plazas de amarre que se disponen ya que son inferiores a la demanda existente.

El sistema que se instaura consiste en la reutilización temporal de las plazas que se desocupen temporalmente: quien tenga autorización para la ocupación de una plaza de amarre podrá notificar a la entidad gestora del puerto las salidas temporales de las embarcaciones de las plazas de amarre adjudicadas. Si se decide la ocupación de la misma por un tercero, quien sea titular de la autorización se verá beneficiado económicamente a través de una bonificación en la liquidación de la tasa:

Por ello, se modifica el artículo 196 (Tasa T-5 Embarcaciones de Listas Sexta y Séptima), incluyendo un nuevo apartado con la siguiente literalidad:

*“6.3.- En el supuesto de que la persona titular de la autorización notifique la no ocupación de su plaza de amarre por un plazo determinado, la Administración podrá autorizar la ocupación de dicha plaza por otra embarcación.*

*En dicho caso se procederá a realizar, en la próxima liquidación de la tasa a la persona titular del amarre, una bonificación por un importe equivalente al 60% de la cuantía abonada por esta segunda ocupación”*

-En el anteproyecto se contemplan tres sistemas (Grúa, travel-lift, carro varadero) para un mismo fin: sacar la embarcación del agua dejando en seco la obra viva. Por ello, se considera que no debería haber grandes diferencias económicas entre la utilización de un sistema u otro, de forma que no se priorice por la Administración uno u otro sistema. Para ello se procede a dotar de una nueva redacción al artículo 197 (Tasa T-6 Servicios de elevación) en su apartado 5.

*“5.- Las cuotas de la tasa T-6, será la siguiente:*

*Grúas de pórtico o Travel Lift*

*Izado y botadura por m. lineal.....hasta 8 m.....10,17 euros  
Izado y botadura por m. lineal.....hasta 12 m.....13,09 euros  
Izado y botadura por m. lineal.....más de 12 m.....16,00 euros*

- a) La maniobra rápida sin apoyar y menos de 30 minutos tendrá una reducción del 50%.*
- b) Cuando se realiza solo izado o botadura tendrá una reducción del 50%.*
- c) La maniobra del Travel Lift en caso de invernada entre dos y cuatro meses tendrá una reducción del 20%.*
- d) La maniobra del Travel Lift en caso de invernada entre cuatro y ocho meses tendrá una reducción del 40%.”*

La única diferencia entre los tres sistemas reside en que la Grúa, travel-lift permiten depositar la embarcación sobre otro medio de transporte, lo que no es posible con el carro varadero. En cambio, la inversión necesaria para la instalación de un carro varadero es mayor que la precisada para los otros dos medios, lo cual vendría a equilibrar la pérdida de la capacidad adicional de carga sobre otro sistema de transporte sobre los dos primeros. Por ello se modifican las cuantías de tasas para carros varadero en consonancia con

ese criterio en el artículo 197 quater.- (T-9 Servicios diversos), en su apartado 5.2:

*“5.2 Carros varaderos*

*5.2.1 Por izada o bajada.*

<i>Hasta 50 TRB: por metro de eslora:</i>	<i>18,20</i>
<i>De 51 a 150 TRB: por tonelada:</i>	<i>2,10</i>
<i>Más de 150 TRB: por tonelada:</i>	<i>1,60”</i>

- Otro de los aspectos cuya necesidad ha surgido es la creación de una tasa C-1 para superficies edificadas en zonas o áreas portuarias de uso náutico-deportivo. Para calcular el importe de esta tasa, en primer lugar, se ha solicitado tasación (precio/m<sup>2</sup>/mes) de los locales objeto de concesión a distintas inmobiliarias de las localidades donde existen este tipo de superficies edificadas. Para realizar este cálculo, las inmobiliarias han tenido en cuenta básicamente situación y destino comercial de los locales.

Sobre la base de dichos importes se ha aplicado un coeficiente corrector a la baja, del 6,25% para compensar los efectos de la estacionalidad en la afluencia a dichos establecimientos. No debemos olvidar que estos establecimientos están en zonas o áreas portuarias de uso náutico-deportivo, y la mayor afluencia de público coincide con la temporada estival.

Sobre esta cifra corregida se ha aplicado otro coeficiente corrector a la baja (16.75%) en aquellas zonas portuarias cuya actividad presente unas características o elementos que requieran de un impulso adicional para facilitar y coadyuvar a la implantación de establecimientos; buscando así contribuir al desarrollo socio-económico de dichas localidades. De esta forma se ha procedido a la modificación del artículo 197 quinquies (Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario), incorporando las siguientes cuantías de euros/m<sup>2</sup>/mes por ocupación de superficie edificada en áreas portuarias de uso náutico-deportivo:

ARMINTZA	3.34
BERMEO	6.31
DEBA	3.34
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN	7.30
EA	3.34
ELANTXOBE	3.34
GETARIA	6.73
HONDARRIBIA	7.30

LEKEITIO	6.31
MUNDAKA	3.34
MUTRIKU	3.34
ONDARROA	6.31
ORIO	3.34
PLENTZIA	3.34
ZUMAIA	6.31

-Por último, se ha considerado conveniente que, en las superficies edificadas de uso comercial que estén equipadas y que cuenten con utillaje y maquinaria para el desarrollo de la actividad comercial para la que se alquila dicho local, se establezca, sobre la tasa C1, un recargo del 125% teniendo en cuenta el coste de los elementos puestos a disposición de la concesión. Así, en el artículo 197 quinquies (Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario), incorporando un apartado 5.1.4. con el siguiente contenido: (

*“Cuando el local objeto de la concesión se encuentre equipado y disponga de utillaje y maquinaria para el desarrollo de la actividad comercial o industrial que se vaya a desarrollar, se aplicará la cuota establecida en el apartado 5.1.1 con un incremento del 125%.*

En los sucesivos apartados 5.1 se modifica su numeración en correlación.

-Finalmente, dada la reciente aprobación del Decreto 186/2015, de 6 de octubre, de segunda modificación del Decreto por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y sus Organismos Autónomos, (BOPV nº 193, de 9 de octubre) en el que se incluye la definición de eslora total, y por economía normativa, se elimina la definición de la misma que estaba incluida en el artículo 196 (Tasa T-5. Embarcaciones de la Listas Sexta y séptima) del Texto Refundido que se modifica en la Disposición Final Primera del anteproyecto, quedando redactado de la siguiente forma

*“5.- Constituye la base imponible de esta tasa la superficie en metros cuadrados resultante del producto de la eslora total de la embarcación por la manga máxima y el tiempo de estancia en fondeo o atraque”*

En el mismo sentido, y por los mismos motivos, se elimina la definición de eslora que estaba incluida en el artículo artículo 197 *ter.* (Tasa T-8. Tasa de suministros de agua y energía eléctrica) del mismo Texto Refundido que se modifica en la Disposición Final Primera del anteproyecto. El texto queda con la siguiente literalidad:

“4.- Constituye la base imponible de esta tasa, en el caso de que exista contador, el número de unidades suministradas. En caso contrario la superficie en metros cuadrados resultante del producto de la eslora total de la embarcación por la manga máxima multiplicado (a su vez) por el tiempo de estancia en fondeo o atraque”.

En Vitoria Gasteiz,

**Fdo.: Luis M<sup>a</sup> Moreno Díez**  
**RESPONSABLE ASESORIA JURIDICA DE**  
**LA DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS**  
**DEL TRANSPORTE**

**V<sup>o</sup> B<sup>o</sup>**  
**Almudena Ruiz de Angulo del Campo**  
**DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURAS DEL**  
**TRANSPORTE**

**Firmante del documento electrónico**

Nombre	Departamento	Cargo	Fecha de la firma	Estado
LUIS MARIA MORENO DIEZ	MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL	RESPONSABLE DEL ÁREA DE ASESORÍA JURÍDICA	26/10/2015	
MARIA ALMUDENA RUIZ DE ANGULO DEL CAMPO	MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL	DIRECTOR/A	28/10/2015	



## **EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE-AURREPROIEKTUA EGITEKO PROZEDURAREN MEMORIA**

Memoria honen helburua da Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legearen (2003ko abenduaren 30eko EHAA, 254. zk.) 10. artikulua 2. atalean ezarritakoa betetzea. Atal horrek honela dio zehazki: *“Prozedura osoaren memoria labur bat erantsiko zaio espedienteari, eta, hor, hauek guztiak zehaztuko dira: aurrekariak, egindako izapideak, izapideen emaitzak eta, egindako txostenen ohar eta iradokizunei egokitzearen –batez ere nahitaezko txostenetan egindakoei–, proiektuaren testuan sartutako aldaketak”*.

### **1.- AURREKARIAK.**

Estatuari bakarrik dagokio “merkataritzako ontzidia eta... interes orokorreko portuak” arloko eskumena (EKren 149.1.20 artikulua) eta “babes-portuen, kirol-portuen...eta, oro har, merkataritza jarduerarik gauzatzen ez dutenen” eskumenak beren gain hartzeko ahalmena ematen die autonomia erkidegoei (EKren 148.1.6 artikulua).

Estatuaren eskumena irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartutako Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginak garatzen du. Errege Dekretua honako arau hauen ondoriozkoa da nagusiki: Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko abenduaren 24ko 27/1992 Legea, hori aldatzen duen irailaren 26ko 62/1997 Legea eta interes orokorreko portuen araubide ekonomikoari eta portuetan zerbitzuak emateari buruzko azaroaren 23ko 48/2003 Legea.

Balear Uharteetako, Galiziako, Kataluniako eta Kanariar Uharteetako Gobernu Kontseiluek konstituzio-kontraktasuneko errekursoak jarri zituzten 27/1992 Legearen aurka, eta azaroaren 17ko STC 40/1998 Sententziaren bitartez ebatzi ziren. Beraz, zehazki mugatuta gelditu da portuen arloan Estatuari eta autonomia erkidegoei dagozkien eskumenen banaketa.

Beste autonomia erkidego batzuek lege-arau baten bidez erregulatu zituzten beren eskumeneko portuak. Valentziako Erkidegoak ere gai honen inguruko lege bat atera zuen (2/2014 Legea, ekainaren 13koa, Generalitateko Portuei buruzkoa), eta, ondorioz, Asturias eta Euskadi bakarrik falta dira hori egiteko.

Euskal Autonomia Erkidegoak, estatutuaren eskumen "esklusibotzat" hartu ditu "itsas...garraioak, portuak... Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan ezarritakoa alde batera

utzi gabe" (EAEAE 10.32 artikulua), baita interes orokorreko portuen arloan Estatuko legeria gauzatzeko eskumena ere, "Estatuak horien kudeaketa beretzat erreserbatzen ez duenean" (EAEAE 12.8 artikulua).

Alabaina, Euskal Autonomia Erkidegoan ez da portuen arloko diziplina ezartzen duen lege-araurik egon orain arte. Arau-gabezia horren aurrean, Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuei Estatuko araudia aplikatzea erabaki zen osagarri gisa.

Euskal Autonomia Erkidegoaren menpeko portuen eta portu-zerbitzuen emakidadunengandik eta horiek erabiltzeko baimena dutenengandik jaso beharreko tasei dagokienez, horien indarreko araudia irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartutako Tasei eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginak barne hartzen du.

Lege Aurreproiektuarekin, estatutuen bidez onartu zen eta orain arte gauzatu ez den eskumen-esparrua jartzen da martxan, eta aipatutako araudia aldatzen da portuko tasei dagokien arloan.

## **2.- LEGE-AURREPROIEKTUA IZAPIDETZEA**

### **2.1.- Hasiera emateko eta alde zurretik onartzeko agindua**

Helburu horrekin eman zen lege-proiektua egiteko prozedurari hasiera eman zion Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2013ko uztailaren 31ko Agindua.

Prozedurari hasiera eman ondoren, araudia aldatzeko hainbat testu egin ziren eta Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren Aginduaren 2014ko uztailaren 2ko azken bertsioari alde zurretiko onarpenera eman zitzaion.

### **2.2.- Entzunaldiaren, kontsultaren eta parte-hartzearen izapideak eta kide anitzeko organoen txostena**

Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa bildu zen 2014ko irailaren 18an.

Horrez gain, ekarpenen eskaera-izapideak egin zituzten Euskal Jaurlaritzako sail desberdinek eta, urriaren 16ko ofizioen bidez, interesdun gisa identifikatutako eragile desberdinen entzunaldien izapideak jarri ziren martxan.

Beranduago, Garraioetako sailburuordearen 2014ko urriaren 20ko Ebazpenaren bidez, jendaurrean jarri zen Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Legearen aurreproiektua, 20 egun baliodun, ebazpen hau Euskal

Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta hurrengo egunetik hasita (2014ko urriaren 28an argitaratu zen).

Izapide horiei erantzunez, honako alegazio hauek ja so ziren:

- Barneko organoen alegazioak: Kultura Ondarearen Zuzendaritza, eta Herri Administrazio eta Justizia Saila.

Lehendakaritza Sailak, Enplegu eta Gizarte Politiketako Sailak eta Osasun Sailak alegaziorik ez dutela adierazi zuten.

- Udalak: Ea, Orio, Mutriku, Getaria, Deba, Bermeo, Ondarroa, Plentzia.

- Sindikatuak: LAB, UGT, ELA.

- Saileko langileak, Garraio Azpiegituren Zuzendari-tzakoak eta Gipuzkoako Portuen Lurralde Zerbitzukoak.

Horrez gain, alegazioak egin zituzten Sustapen Ministerioak (Bilboko Itsas Kapitaintza), ASOTRAVAK, Euskal Herriko Itsas Foroak, Euskadiko Portu, Ubide eta Bideetako Elkargoak, FECOPEK, Bilbao Port-ek, Lehiaren Euskal Agintaritzak, EUDELEK eta MARBECOK.

### **2.3.- Nahitaezko txostenak**

2014ko uztailaren 24an genero-inpaktuaren ebaluazio izapideak egin ziren.

Jakinarazpen publikoaren izapideetan emandako epearen barnean, honako erakunde hauen txostenak jaso ziren: Herri Administrazioen Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritza (2014ko urriaren 24an), Herritarrak Hartzeko eta Administrazioa Berritzeko eta Hobetzeko Zuzendaritza (2014ko urriaren 27an), eta Emakunde (2014ko azaroaren 4an).

Entzunaldirako eta jendaurrean jartzeko izapidea egin ostean, derrigorrezko txosten hauek jaso dira, eskatu eta gero: Funtzio Publikoaren Zuzendaritzaren txostena (2015eko urtarrilaren 26an), Zerga Administrazioko Zuzendaritzaren txostena (2015eko otsailaren 12an), Ondare eta Kontratazio Zuzendaritzaren txostena (2015eko otsailaren 23an), Administrazio Kontratazioko Aholku Batzordearen txostena (2015eko otsailaren 25ean), eta Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen 8/2015 Irizpena (2015eko maiatzaren 29koa).

2015eko maiatzaren 14an Kontrol Ekonomikoko Bulegoari helarazi zitzaion, eta ez zuen txostena epearen barnean igorri.

Kontrol Ekonomikoko Bulegoak txostena igortzeko zuen legezko epearen barnean, Garraio Azpiegituraren Zerbitzuak ordura arte jasotako oharrak eta



alegazioak baloratzeari ekin zion, aurreproiektuaren testuan zegozkion aldaketak eginez.

Aldaketak barne hartzen dituen testu hori Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpenaren menpe gelditu zen, Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2015eko uztailaren 8ko Aginduaren bidez.

Dokumentu honen eranskin gisa gehitu den 2015eko uztailaren 14ko memorian zehazten dira jasotako oharrak, horiek onartu diren edo ez, eta aurreproiektuari eginiko aldaketak. Aipatutako memoria eta aurreproiektuaren testu berria helarazi zaie jakinarazpen publikorako izapideetan parte hartu duten guztiei.

Beranduago, Kontrol Ekonomikoko Bulegoak eskatutako txostena bidali zuen, 2015eko uztailaren 17ko datarekin.

Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2015eko uztailaren 24ko Agindu bidez, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari bidalitako informazio dokumentala zabaldu egin da, jasotako alegazioei erantzuten dien Garraio Azpiegituren Zuzendaritzaren txostena (uztailaren 14koa) eta Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren Txostena (2015eko uztailaren 17koa) ere bidali baitzaizkio.

#### **A) Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren txostena**

Kontrol Ekonomikoko Bulegoak 2015eko uztailaren 17an eman zuen bere nahitaezko txostena.

KEBren txostenak honako ohar hauek barne hartzen ditu (horiek erantzuna jaso dute eta, ondorioz, aurreproiektuaren testua aldatu egin da):

- KEBren iritziz, Portu Antolamendurako Plan Berezian urgentzia egiaztatuko kasuetarako edo salbuespenezko interes publikoko kasuetarako (*proiektatutako testuaren 14.3 artikuluan aipatzen dira*) ezarri gabeko obra-baimenen prozedura behar bezala erregulatzeko, beharrezkoa da zehaztutako Gobernu Kontseiluaren esku-hartzea hobeto zehaztea, bai irismenari dagokionez (*jakinaraztea besterik ez, edo alegatutako urgentzia edo salbuespenezko interes publikoko kasuak egiaztatzen dituen adierazpena egitea nahitaez*) bai esku har dezakeen prozesuko uneari dagokionez (*baimena baino lehen edo ondoren*).

Hori dela eta, Eusko Jaurlaritzak plan berezietan ezarri gabeko portuko obretan duen parte-hartzea argitze aldera, aldatu egin da 14.3 artikulua:

*“14. artikulua.- 3.- Hala ere, egiaztatutako larrialdietan edo salbuespenezko interes publikoko kasuetan, Portu-antolamenduaren Plan Bereziak aurreikusten ez dituen*

*obrak baimen daitezke. Dagokion udalari entzunaldia eman ondoren, Jaurlaritzaren Kontseiluak baloratu behar du baldintza horiek betetzen diren edo ez, obreakin hasi aurretik”.*

- KEBk aholkularitza- eta partaidetza-organoei beren horretan eusteko aukera hausnar dadila iradokitzen du, ordeztuko dituzten beste organo batzuk sortu arte, eta eskumeneko administrazioak organo horiek ezartzeko epe bat zehaztu dadila.

4. artikulua ere aldatu da eta honela gelditu da:

*“Portuen arloan erakundeek eta gizarteak parte hartuko du arau bidez sortuko diren organo aholku-emaileen eta parte-hartzaileen bidez. Horien artean egongo dira, Portuko Udal Kontseilua izenpean, Portuko Administrazioaren eta portua duten udalerriez arduratzen diren udal-administrazioen arteko harremanez arduratuko diren organoak”.*

Eta seigarren xedapen iragankor bat gehitu da (Parte-hartze instituzionala eta soziala artikulatzeko xedapen iragankorra), honako eduki honekin:

*“4. artikuluan zehaztutako araudia garatzen den arte, portuen arloko parte-hartze instituzionala eta soziala ekainaren 4ko 359/1991 Dekretu bidez sortutako Portu Batzarren esku egongo da”.*

- KAIK erakundeari dagokionez, KEBk adierazten du komenigarria litzatekeela estipulazio bana gehitzea: bat orokorra, zergen arloko indarreko zuzenbide publikoarekiko loturari buruzkoa (aurrekontuen, diru-laguntzen, kontrol ekonomikoaren, ondarearen eta kontratazioaren araubidea); eta beste bat espezifikoa, kontrol- eta kontabilitate-araubideari lotua, jarraian zehaztutakoa bezalakoa edo antzekoa.

Aipatutako oharrari jarraituz, KAIK erakundeari ekonomia- eta kontabilitate-kontrolaren arloko araudia aplikatzeari buruzko berriazko aipamen bat jaso da 24. artikuluan (bigarren atal bat gehituz) eta artikulua horretako atalak berrantolatu egin dira (6. eta 7. atalak 4. eta 3. atal izatera igaro dira, hurrenez hurren):

*2.- Euskal Herriko Ogasun Orokorraren gai propio guztietan, Autonomia Erkidegoan aplikatu daitezkeen araudiak zuzenbide pribatuko erakunde publikoei dagokienez xedatutakoari lotuko zaio.*

- Horrez gain, KEBk adierazten du komenigarria litzatekeela araudi bidez zehaztuko den KAIK erakundearen Administrazio Kontseiluaren osieran bermatzea ogasunaren arloan eskumena duen Saileko ordezkari bat egongo dela, lege-aurreproiektuaren bidez sortutako zuzenbide pribatu ko erakunde publiko berriaren helburuak barne hartzen dituen ondare- eta ogasun-alderdien garrantzia kontuan izanda.

Ildo horretan, 25.2 artikulua aldatu egin da eta ingurumenaren, lurralde-antolamenduaren eta hirigintzaren arloetan eskumena duten sailak gehitu dira:

*“25.2.- Administrazio Kontseilua gobernu-organoa da eta portuen arloko eskumena duen sailaren edo sailburuak izendatutako burutzaren mende jarritu du, kalitate-botoa izanik. Erregelamendu bidez eratuko da eta ogasunaren, ingurumenaren, lurralde-antolamenduaren eta hirigintzaren arloan eskumena duten sailak ordezkatuta daudela bermatu beharko du”.*

- KEBren txostenak adierazten du, halaber, espedientean ez dagoela justifikatuta zergatik ez diren zehazten Euskal Funtzio Publikoari buruzko uztailaren 6ko 6/1989 Legearen 25.1 artikuluan jasotako publizitate- eta berdintasun-printzipioak hautaketarako eta langileak erakundera sartzeko prozesuak zuzendu behar dituzten printzipioen artean.

Onartu eta aldatu egin da 26.3 artikulua, bi printzipioak gehituz langileak KAIK erakundera sartzeko hautaketa- eta sarbide-prozesuetan; honela gelditu da aipatutako artikulua:

*“KAIK dagokio, langileei dagokienez, hautaketa-proben baldintza, betebeharrak eta ezaugarriak zehaztea, eta baita sarbide-prozesuen deialdia, kudeaketa eta ebazpena egitea ere, publizitate-, berdintasun-, merezimendu- eta gaitasun-printzipioei jarraituz”.*

- KEBk KAIK-en baliabide ekonomikoari buruzko hainbat atalen idazkari buruz eginiko oharra kontuan hartuta, aurreproiektuaren 27. artikulua aldatu da. Zehazki, 27. artikulua e, f eta g atalak aldatu dira:

**“27. artikulua.- Baliabide ekonomikoak.**

KAIKek, bere helburuak bete ahal izateko, ondasun eta baliabide ekonomiko hauek izango ditu:

(...)

e) Portuen arloko tasak biltzearen eta prezio publikoak kobratzearen ondoriozko diru-sarrerak.

f) Lege honetan araututako zehapenak ezartzetik ateratako diru-sarrerak.

g) Legez esleitzen zaizkion beste edozein baliabide.

- KEBk eginiko oharra kontuan hartuz, 43. artikuluan jaso da Itsas Garraioko Enpresen Erregistroak izaera informatzailea besterik ez duela, eta garraioen arloan eskumena duen Eusko Jaurlaritzako sailak kudeatuko duela. Hori horrela, aurreproiektuan honela jasoko da:

**“43. artikulua.- Erregistroa sortzea eta inskripzioaren derrigortasuna**

1.- *Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroa sortzen da Euskal Autonomia Erkidegoan. Haren xedea da informazioa ematea eta bateratzea, alde batetik, bidaiarien itsas-garraioaren zerbitzua, salgaiena eta garraio mistoena aske emateko modua, eta bestetik, portuko azpiegituren erabilera, kontsumitzaile eta erabiltzaileen eskubideen errespetua, itsas-segurtasunaren alorrean indarrean dauden legeen betetzea, eta natur ingurunearen babesa. Erregistro hori garraioaren arloan eskumena duen Eusko Jaurlaritzako sailak kudeatuko du”.*

- Kontuan izan da KEBk KAIAKen jardueren hasierari buruz eginiko oharra, eta hirugarren xedapen gehigarria aldatu egin da, KEBk proposatutako idazketari jarraituz. Hona hemen xedapen horren lehen atalaren egungo idazketa:

*“1.- KAIAK erakunde publikoaren jardueren hasiera Eusko Jaurlaritzaren dekretu bidez zehaztuko da”.*

- KEBk bere txostenean adierazten duenez, ezin dira ulertu proiektatutako testuak dagoeneko existitzen den araudi bat bi xedapenen bidez indargabetu nahi izateko arrazoiak (xedapen indargabetzailea eta azken xedapenetatik bigarrena). Akats bat da, noski, beraz, xedapen indargabetzailea aldatu egin da eta azken xedapenetatik bigarrena kendu egin da.

**“XEDAPEN INDARGABETZAILEA.- Arauak indargabetzea.**

1.- *Indarrrik gabe geratuko dira honako xedapen hauek:*

a) *Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren eta honen erakunde autonomoen tasa eta prezio publikoen kudeaketaren zenbait alderdi arautzen dituen 248/1998 Dekretuaren Bigarren Idazpuruko II. kapitulua (19.-29. artikulua): Euskal Autonomia Erkidegoko titularitatepeko portuetako zerbitzu berariazko eta orokorrengatiko tasak.*

b) *Ekainaren 4ko 359/1991 Dekretua, Portu Batzarrak sortzekoa.*

c) *Garraio eta Herri Lan sailburuaren 1992ko urtarrilaren 13ko Agindua, Bermeo eta Ondarroako eta Getaria eta Hondarribiko Portu Batzarren osaketa aldatzekoa.*

d) *Maiatzaren 23ko 90/2000 Dekretua, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa eratzen duena.*

e) *Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2001eko martxoaren 27ko Agindua, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoaren konposizioa aldatzen duena.*

f) *Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2004ko apirilaren 20ko Agindua, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetan eta portu-instalazioetan profesional ez diren aisia-ontzien titularrei amarralekuak erabiltzeko aldi baterako baimenak emateko prozedura arautzen duena.*

g) *Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2006ko irailaren 6ko Agindua, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetako zerbitzu-guneetan ibilgailuak aparkatzeko portu-zerbitzua arautzeko dena.*

*2.- Indarrik gabe geratzen da lege honetan ezarritakoaren aurka doan maila bereko edo beheragoko xedapen oro”.*

KEBren txostenak barne hartzen dituen beste ohar batzuek ez dute erantzunik jaso, honako arrazoi hauek direla medio:

- Aurkeztutako testuaren 3. artikuluko definizioen artean “goragoko mailako plangintza-tresnak” sartzeari iradokitzen da, 5.a), 9. eta 23.a) artikuluetan aipatzen direnak, halako izendapenik eman gabe.

Ez da beharrezkoa, izan ere, hasiera batean lurraldearen antolamendu-tresnez ari da, baina Gobernu Kontseiluak onartutako beste plan orokor mota batez ari dela ere pentsa dezakegu.

- Proiektatutako testuan “portuko administrazioari” egiten zaizkion erreferentzia guztien ordez kasu bakoitzean Euskal Autonomia Erki degoko administrazio orokorrari edo KAIK erakunde publikoari dagokiona ezartzea komeni ote den ondo pentsatzea gomendatzen da.

Sistemakikoki, argigarriagoa da zereginen banaketa hau aurreproiektuan dagoen moduan uztea, banaketa hori argiago uzteko eta administrazio bakar baten presentzia agerian uzteko.

- KEBk aurreko legealdietako proiektuetan zehaztutako portu-zerbitzuen sailkapena berreskuratzea proposatzen du.

Alabaina, baloratu da EAEko portuetan, horien berezko ezaugarriak kontuan hartuta, ez dela beharrezkoa ematen dituzten zerbitzuen sailkapenik egitea.

- KEBk iradokitzen du erakundearen baliabide ekonomikoaren artean erakundeak emandako diru-laguntzen kopuruak itzultzearen ondoriozko diru-sarrerak barne hartzea (diru-laguntza horiei zegokien helburua edo eskuratzeko baldintzak ez betetzeagatik).

Ez da beharrezkoa, izan ere, 27. artikulua c) atalak erreferentzia orokor bat egiten die: *“bere jardueraren ondoriozko ohiko eta ezohiko diru-sarrerak”.*

- KEBren txostenak proposatzen du Itsas Garraioko Enpresen Erregistroaren erregulazioan jaso daitezela bertan izena emateko baldintzak eta horren ondorioak. Ez da beharrezkoa, aurreproiektuak ondorengo araudi-garapen baterako uzten baitu.

- KEBk gomendatzen du KAIK erakundearen sorrerari buruzko araudian jaso daitezela Euskal Administrazio Publikoaren Lege Aurreproiektuan erakundeak eta sozietateak sortzeko ezartzen diren gutxienerako baldintzak. KEBren txostenaren arabera, "(1) ez du erakundearen egoitzari buruzko estipulaziorik barne hartzen, (2) ez da Administrazio Kontseiluaren osaerari eta bertako kideak izendatzeko prozedurari buruzko ezer ezartzen (zeregin horien beranduagoko araudi batean zehazteko utzi dira), (3) ez du erakundeari esleitutako zereginen banaketa, Administrazio Kontseiluaren eta bertako Zuzendaritzaren artekoa, jasotzen, (4) ez du erakundera atxikitako langileei eta ondareari buruzko estipulaziorik barne hartzen, (5) ez du erakundea desagertzeko eta likidatzeko prozedurari buruzko ezer zehazten".

Alegazio horrek ez du eraginik izango, izan ere, gaur egun aipatutako testua ez da indarrean dagoen lege bat, eta, ondorioz, ez du lege-testu orok berezko duen aginduedo atribuzio-izaerarik. Aipatutako idazketa ezin da kontuan hartu, ezta interpretaziorako irizpide gisa ere; ez baitakigu zein izango den Eusko Legebiltzarrak, hala badagokio, azkenean onartuko duen behin betiko idazketa.

KEBren txostenak beste zenbait ohar ere barne hartzen ditu, erreferentzia egiten diotenak ez aurreproiektuaren testuari, espedientearen aurkeztutako dokumentazioari baizik.

Ildo horretan, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoak 2014ko irailaren 18an eginiko bilkuraren akta gehitu zaio espedienteari, honako helburu honekin: "*Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektua aztertzea eta horri buruzko informazioa ematea*".

- Horrez gain, justifikazio-memoria eta memoria ekonomikoa aldatu dira, eta KEBren ustez falta diren hainbat alderdi gehitu dira: KAIK erakundea portuko azpiegituren kudeatzaile integral gisa eratzeko moduaren azalpena, baliabide ekonomikoen elementu jakin batzuen azalpena, enpresako eraginarren ebaluazioa.

## **B) Europako Batzordea.**

Europako Batzordearen Mugikortasun eta Garraio Zuzendaritza Nagusiak, aurreproiektuaren testua ikusi ondoren, hainbat ohar egin ditu, 2015eko irailaren 14ko idatzi bidez, estatu kideen arteko eta estatu kideen eta beste herrialde batzuen arteko itsas-garraioko zerbitzuen prestazio askearen printzipioaren aplikazioari buruzko Kontseiluaren 4055/86 Erregelamenduan (EEE) zehaztu takoaren harira.

Adierazi denez, “*nazioarteko trafikoari aplikatutako tasak Europako trafikoan zerbitzu berdinentzat kobratzen direnak baino askoz ere altuagoak dira; aipatutako jurisprudentiaren arabera, hori debekatuta dago, prezioen alde hori justifikatzen duen arrazoirik egon ezean*”. Aipatutako justifikazioa eman ezean, aurreproiektua aldatzea proposatzen da, 4055/86 Erregelamenduan ezarritakoa rekin bat etorriz.

Ohar horrek erreferentzia egiten die Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuaren azken xedapenetatik lehenengoan aldatzen den irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartutako Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren 193. eta 194. artikuluei.

Europako Batzordearen argudioak onartu dira eta aipatutako 193. eta 194. artikuluen idazketa aldatu da.

193. artikuluan, “Europako kabotajeari” eta “kanpokoari” dagozkion zenbatekoak bateratu egin dira, eta izen hau eman zaie: “Europako kabotajea edo kanpokoia”. Zenbateko berria kalkulatzeko, testuaren aurreko bertsioiko bi zenbatekoen batezbestekoa egin da.

Ondorioz, honela idatzita geldituko da, hitzez hitz:

“193. artikulua.- T-2 tasa. Bidaiariak

(...)

5.1.- Bidaiari bakoitzeko (eurotan):

**Pasajearen kategoria**

<u>Trafiko-mota</u>	<u>III. blokea</u>	<u>II. blokea</u>	<u>I. blokea</u>
Badia edo tokikoa:	0,029581	0,059160	0,059160
Europako kabotajea edo kanpokoia:		1.49	3,83      7,12”

Bestalde, 194. artikuluko 5.2 atalean tasa bateratu egin da, jatorriaren eta helmugaren artean bereizketarik egin gabe, eta itsasoko igaroaldiko operazioak (lehen 5.2.1) eta ontziz aldatzeko lanak (lehen 5.3) kenduz, ez baitute garrantzirik.

“194. artikulua.- T-3 tasa. Salgaiak.

(...)

5.2.- Lurreko igaroaldiko lanetako salgaien partida bakoitzari ezarri beharreko kuota ondoko taulan ematen dira (eurotan), pisu gordinaren tona edo horren frakzio bakoitzeko, eta indarrean dagoen salgaien sailkapenari jarraikiz dagokien multzoaren arabera:

Lehenengoa:	0,177485
Bigarrena:	0,25
Hirugarrena:	0,37
Laugarrena:	0,55
Bosgarrena:	0,74”

5.3 paragrafoa kendu egin da, eta lehen 5.4, 5.5, 5.6, 5.7 eta 5.8 paragrafoak zirenei 5.3, 5.4, 5.5, 5.6, 5.7 zenbakiak eman zaizkie, hurrenez hurren. Hona hemen, azken paragrafo horren idazketa:

*“5.8.- Dena den, aurreko bi paragrafoetan aipatzen diren egoerak biak batera gertatzen direnean, kuotan guztira egingo den murrizketa ezingo da % 40tik gorakoa izan.”*

### C) Aholku Batzorde Juridikoaren irizpena

Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak, 2015eko urriaren 8an egindako osoko bilkuran, 137/2015 irizpena eman du aipatu lege-aurreproiektuari buruz. Irizpen horrek esaten du lege-aurreproiektua, hartan egindako ohar guztiak kontuan hartu ondoren, Gobernu Kontseiluari helaraz dakiokela, onar dezan .

Ondoren, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak azter dezan helarazi zaion arau-proiektuaz emandako irizpenean jasotako oharra aztertuko dira.

1. Zehaztutako **44.2 artikuluan** arabera, portuen eta itsas-gaien arloko ikuskaritza-eta kontrol-zereginak egokitzen zaizkien Portuko Administrazioari langileak agintaritzaren agentetzat hartuko dira eta *“beraiek egiaztaturiko egitateek frogabalioa izango dute”*. Horren harira, Euskadiko Aholku Batzordeak ondorioztatu du *“44.2 artikuluan jasotako zehaztapenak ez duela ondorio praktikorik”*. Beraz, aipatutako erreferentzia kendu egingo da.
2. Aholku Batzordeak baieztatzen du **55.2 artikulua** (“araua hausten duenak aurreko paragrafoan ezarritako eginbeharra betetzen ez duenean edo erabat betetzen ez duenean, hertsapen-isunak ipini ahal izango zaizkio, eginbehar hori bete dezan”) eta HAAJAPELren 99.1 artikulua ez datozela bat eta, beraz, proiektatutako xedapenak ez duela arautzen isunak jartzeko modua (aldizkakotasuna eta gehieneko isun-kopurua), ezta horien zenbatekoa ere. Beraz, erregelamenduak araudi-hutsune hori bete ezin duenez, xedapen hori ezin izango da aplikatu.

Hori dela eta, aldatu egingo da aipatutako araua:



*“2.- Araua hausten duenak aurreko paragrafoan ezarritako eginbeharra betetzen ez duenean edo erabat betetzen ez duenean, gehienez bost hertsapen-isun ipini ahal izango zaizkio elkarren segidan. Horietako bakoitzaren gehienezko zenbatekoa sorrarazitako kalteak konpontzeko hartu beharreko neurri guztiei dagokien kostuaren % 10ekoa izango da, eta gauzatze subsidiarioa betebeharra duen pertsonaren kontura eta kostura egingo da”.*

3. Arau-hauste arinak berriro egitea arau-hauste larritzat jotzen duen **49.h) artikuluari** dagokionez, honakoa ezartzen du Aholku Batzorde Juridikoak: *“gertakari bakar bat bi aldiz ez zehatzeko asmoz, argi ezarri behar da bigarren arau-haustea, hasiera baten arin gisa sailkatutakoa, larritzat joko dela behin baino gehiagotan errepikatuz gero”.*

*Aipatutako artikulua aldatu egin da, eta eduki hau izango du:*

*h) Arau-hauste arin gisa sailkatutakoak, behin baino gehiagotan egiten direnean. Alegia, urte batean bi arau-hauste arin edo gehiago egitea, administrazio-bideko ebazpen irmo batez hala deklaratu bada.*

4. Ildo horretan, hau dio arau-haustea berriro egin izanak zehapena larriagotuko duela ezartzen duen **51.2.c) artikuluari** buruz: argi adierazi beharko da, halaber, egoera hori larriagarria izango dela, arau-haustearen mota larriagotzeko kontuan izan den kasuetan izan ezik (kasu horretan ezin izango da mota eta, era berean, zehapena larriagotzeko kontuan hartu). Hau izango da artikulua idazketa berria:

*“c) Berriro egin izana urtebetean izaera bereko beste arau-hauste bat, kalifikatutako arau-haustea egin zenetik kontatzen hasita, horrela jotzen bada ebazpen irmo baten bidez. Egoera hori ez da aplikatuko arau-haustearen mailaketan, arau-haustearen mota larriagotzeko kontuan izan bada”.*

5. **Hirugarren xedapen gehigarriari** dagokionez, sorkuntza eraginkorra ezabatzearen eta jardueren hasiera Jaurlaritzak zehaztearen alde egiten du. Aipatutako xedapenaren eduki berria honela geldituko da:

*“1.- KAIK erakunde publikoaren jardueren hasiera Eusko Jaurlaritzaren dekretu bidez zehaztuko da”.*

6. **Xedapen indargabetzaileei** dagokienez (KEBren oharren ondoren, xedapen indargabetzaile bakarra dago), adierazten du komenigarria litzakeela aztertzea ea proiektatutako araua indarrean sartzeko denetik indargabetutako xedapenetan araututakoa biltzen duen erregelamendua argitaratu arte araudi-hutsune bat gerta daitekeen. Seigarren xedapen iragankor bat gehitu da:

*SEIGARREN XEDAPEN IRAGANKORRA.- Parte-hartze instituzionala eta soziala artikulatzeko araubide iragankorra.*

*4. artikuluan zehaztutako araudia garatzen den arte, portuen arloko parte-hartze instituzionala eta soziala ekainaren 4ko 359/1991 Dekretu bidez sortutako Portu Batzarren esku egongo da”.*

Ildo horretan, sortuko litzatekeen araudi-hutsuneak portuko jardueren funtzionamenduan izango litzatekeen ondorio negatiboak kontuan hartuta, portuko lanei buruzko araudia onartzen duen urriaren 21eko 236/1986 Dekretuaren indargabetzea ez sartzearen alde egin da. Indargabetze hori araudia onartzen denean gauzatuko da, eta etorkizuneko legeei aurka egiten dioten araudiko xedapenei honela dioen xedapen indargabetzaileko bigarren paragrafoan ezarritakoa aplikatuko zaie: *“Lege honetan ezarritakoaren aurka doazen maila bereko edo txikiagoko xedapen guztiak indargabetuta gelditzen dira”.*

Azkenik, Aholku Batzorde Juridikoak zenbait ohar egin ditu araudi-teknikari dagokionez, eta aurreproiektuaren testu berriari gehitu zaizkio:

1.- 2.1 artikuluan 3.1 artikulua aipatzen da, baina aipatu beharrekoa 3 a) artikulua da.

Testua zuzendu da:

*1.- Lege hau EAEko itsasertzeko portuetan aplikatzekoa da, Lege honen 3.a) artikuluaaren terminoetan, baita Euskal Autonomia Erkidegoko eskumena duten obrei eta instalazioei ere.*

*2.- Honakoa leporatzen zaio 4. artikuluari: “xedapen horrek ez ditu organoaren zeregin zehatza, helburua edo osaera zehazten, ezta gaineratik ere; hori dela eta, interes gutxikoa da, erregelamenduak eratu baitezake”.*

Aipatutako artikuluaaren edukia aldatu da; hona hemen eduki berria:

*“Portuen arloan erakundeek eta gizarteak parte hartuko du arau bidez sortuko diren organo aholku-emaitzen eta parte-hartzaileen organoen bidez. Horien artean egongo dira, Portuko Udal Kontseilua izenpean, Portuko Administrazioaren eta portua duten udalerriez arduratzen diren udal-administrazioen arteko harremanez arduratuko diren organoak”.*

4.- Aholku Batzorde Juridikoaren arabera, 18.2 artikuluan (“ontzien edo itsasontzien zabor eta hondakinak hustu beharko dira Portuko Administrazioak onartutako Hondakinak Jasotzeko Plana betez”), ideia hobe ulertuko litzakete

honela idatzita egongo balitz: “...*hustu beharko dira... Hondakinak Jasotzeko Planak ezartzen edo xedatzen duenaren arabera...*”.

Testua aldatu da, irizpenak adierazten duen moduan.

*2.- Ontzien edo itsasontzien zabor eta hondakinak hustu beharko dira Portuko Administrazioak onartutako indarreko Hondakinak Jasotzeko Planak ezartzen duenaren arabera.*

6.- 38.1 artikuluan, “araudi erregulatzailearen (Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoarena)” aipamena kentzearen alde egiten du. Ohar hori ez da errespetatu hitzez hitz, baina proposatutako idazketaren egokitasuna aztertzeko eta hori aldatzeko beharra aztertzeko balio izan du. Egindako oharrak ez zuen Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren Irizpenaren nahitaezko tasunaren auzia konpontzen, ezta aplikagarriak diren arauk ere, beraz, beharrezkoa da espresuki adieraztea.

Testua aldatu da, eta honela geldituko da:

*1.- Portuko Administrazioak emakidaren edo baimenaren iraungipena deklaratu dezake, arauz ezarritako prozeduraren bitartez, titularrari entzun ondoren eta Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak irizpena eman ondoren —emakida denean eta aurka egiten zaionean—, honako kasu hauetan:*

8.- 44. artikulua portuen eta itsas-gaien ikuskatze- eta kontrolatze-ahalei egiten die erreferentzia. Ahal horiekin lotuta, Batzordeak uste du komenigarria litzatekeela, halaber, zaintze-ahala ere sartzea, ikuskatze- eta kontrolatze-ahaletatik bereiz baitaiteke.

Aurreproiektuaren 44. artikulua aldatu da eta zaintze-ahala gehitu da, baina ez da ezarri ahal hori Portuko Administrazioa langileek gauzatu behar dutenik.

#### **44. artikulua.- Zaintze-, ikuskatze- eta kontrolatze-ahalak.**

*1.- Polizia-erregelamenduak agintzen duen moduan gauzatuko dira portu- eta itsas-gaietako ikuskapen- eta kontrol-ahalak portuetan ematen diren zerbitzu eta operazioei dagokienez, edozein dela ere portuko jabari publikoaren erabilera-araubidea edo zerbitzuak emateko era.*

*2.- Ikuskatze- eta kontrolatze-ahalak Portuko Administrazioari atxikita dauden eta behar bezalako gaitasuna duten langileen bitartez gauzatuko dira. Ondorio horietarako, langile horiek agintaritzaren agentetzat joko dira.*

9.- Aholku Batzorde Juridikoak aipatzen du 48.i) artikulua argi eta garbi islatuko duela portuan botatako substantziak, gaiak edo hondakinak "ez kutsakorrek" izango direla, 49.e) eta 50.b) artikuluetan zehaztutako gai eta hondakinei buruzko arau-hausteekin bat etor daitezela.

Aldaketa hori gehitu da aurreproiektuaren testuan:

*"i) Substantzia, gai eta hondakin ez kutsakorrek botatzea portuko jabari publikoan".*

10.- Proiektuak bi xedapen indargabetzaile barne hartzen ditu; horietatik bigarrena azken xedapenetatik bigarren gisa dago zehaztuta.

KEBk ere ohar hori bera egin du eta, horren ildotik adierazi den moduan, biak xedapen indargabetzaile bakarrean bateratu dira.

#### **2.4.- Testuan egindako beste aldaketa batzuk**

Aurreko aldaketak sartzeko asmoz aurreproiektuaren testua aztertzean, beharrezkotzat jo da beste zenbait aldaketa ere egitea. Aldaketa horiek, zegokien hausnarketa egin ondoren, aurreproiektuaren testuari gehitu zaizkio; zehazki, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuko azken xedapenetatik lehenengoa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoari buruzko Legearen Testu Bateginari buruzkoa (testu hori irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onartu zen).

- Hausnarketa prozesu baten ondoren, eta azken legegintza-joerak kontuan hartuta, portuko jabari publikoko ondasunak okupatzeko emakiden gehienezko urte kopurua hogeita hamarretik berrogeita hamarrera igaro da. Beraz, 34.2 artikulua honela gelditu da:

##### *34.2. artikulua.*

*"- Obra edo instalazio ez desmontagarriak badituzte, edo hiru urterako edo gehiagorako erabilerak badira, portuetako jabari publikoko ondasunen okupazioa egiteko ere beharrezkoa izango da aurretik Portuko Administrazioak baimentzea. Emakiden epea dagokion tituluak ezartzen duena izango da eta ezin izango da berrogeita hamar urtetik gorakoa izan, hasieran emandako epea eta luzapenak kontuan hartuta."*

- Funtzionalitate arrazoiak direla medio, tasen zenbatekoak biribildu egin dira, zenbatekoek gehienez bi dezimal izan ditzaten. Dena den, 0,25etik beherako zenbatekoak ez dira biribiltzen; izan ere, dagokion azterketa egin ondoren, biribiltze horrek KPIaren aldaketetara egokitzea saihestuko bailuke.

- Amarralekuen esleipendunetako askok beren ontziak amarralekueetatik ateratzen dituzte denboraldi batez (negua lehorrean igartzeko, konponketa luzeetarako, udako irteeretarako, etab.), eta hainbat pertsona interesdun daude denboraldi motzetan amarralekuak okupatzeko itxaron-zerrendetan. Hori dela eta, beharrezkotzat jo da erabilgarri dauden amarralekuen okupazio ahalik eta eraginkorrena egitea ahalbidetuko duen sistema bat martxan jartzea, leku horien kopurua egungo eskaera baino txikiagoa baita.

Ezarritako sistema aldi baterako libre gelditzen diren lekuen berrerabilpenean oinarritzen da: amarraleku bat okupatzeko baimena dutenek beren ontzia esleituta duten lekutik aldi baterako aterako dituztela jakinarazi ahal izango diote portuaren erakunde kudeatzaileari. Beste pertsona batek leku hori hartuko duela erabakitzen bada, baimenaren titularrak onura ekonomikoa jasoko du, tasaren likidazioan hobari bat jasoz:

Beraz, 196. artikulua (T-5 tasa. Seigarren eta zazpigarren zerrendetako ontziak) aldatu egin da, eta atal bat gehitu zaio:

*“6.3.- Baimenaren titularrak bere ontzia esleituta duten lekutik aldi baterako aterako duela jakinarazten badu, administrazioak leku hori beste norbaitek okupatzeko baimena eman ahal izango du.*

*Kasu horretan, amarralekuaren titularraren hurrengo tasaren likidazioan hobari bat egingo da, beste pertsonak amarralekuaren titularraren lekua okupatu duen denboraldian ordaindu duen zenbatekoaren % 60koa”.*

- Aurreproiektuak hiru sistema zehazten ditu (garabia, travel-lift, arrapala-karroa) helburu bakar baterako: ontzia uretatik ateratzea, urpeko aldea lehorrean utziz. Hori dela eta, sistema baten eta bestearen artean alde ekonomiko handirik ez lukeela egon behar uste dugu, eta, beraz, administrazioak ez dio lehentasuna eman behar horietako sistema bati. Beraz, 197. artikuluko (T-6 tasa. Altxatze zerbitzuak) 5. atalaren idazketa aldatu da.

*“5.- T-6 tasaren kuotak ondorengoak dira:*

*Arku-garabiak Travel Lift*

*Altxatzea eta uretaratzea, metro linealeko.....8 m arte.....10,17 euro*

*Altxatzea eta uretaratzea, metro linealeko.....12 m arte.....13,09 euro*

*Altxatzea eta uretaratzea, metro linealeko.....12 m-tik gora.....16,00*

*euro*

- a) Maniobra azkarrak, bermatu gabe eta 30 minutu baino gutxiago erabilia, % 50eko murrizketa izango du.
- b) Altxatzea edo uretaratzea, bietako bat bakarrik egiten bada, % 50eko murrizketa izango da.
- c) Travel Lift maniobra bi hilabetetik laura bitarteko negualdirako egiten bada, % 20ko murrizketa izango da.
- d) Travel Lift maniobra lau hilabetetik zortzira bitarteko negualdirako egiten bada, % 40ko murrizketa izango da”.

Hiru sistemen arteko alde bakarra da garabiak eta travel-liftak ontzia beste garraiobide baten gainean jartzea ahalbidetzen dutela, eta arrapala-karroak ez. Alabaina, arrapala-karro bat instalatzeko beharrezko inbertsioa handiagoa da beste bi sistematarako inbertsioa baino; horrek orekatu egiten du lehen bi sistemak beste garraiobide baten gainean jartzeak dakarren gaitasun gehigarria. Irizpide horri jarraituz, arrapala-karroentzako tasen zenbatekoak aldatu egin dira 197 quater artikuluko (T-9. Askotariko zerbitzuak) 5.2 atalean:

#### “5.2. Arrapala-karroak

##### 5.2.1 Igotzeagatik edo jaisteagatik.

50 EGTraino: luzera-metro bakoitzeko:	18,20
51 eta 150 EGT bitartekoa: tona bakoitzeko:	2,10
150 EGTtik gora: tona bakoitzeko:	1,60”

- Halaber, C-1 tasa sortzeko beharra sortu da, nautika- eta kirol-erabilerako portuko guneetan eta eremuetan eraikitako azalretarako. Tasa horren zenbatekoa kalkulatzeko, lehenengo, emakidaren helburu diren lokalen tasazioa (prezioa/m<sup>2</sup>/hilabetea) eskatu zaie halako azalera eraikiak barne hartzen dituzten herrietako higiezin enpresa desberdinei. Kalkulu hori egiteko, higiezin enpresek lokalen egoera eta merkataritza-helburua izan dute kontuan.

Zenbateko horren oinarriari beheranzko koefiziente zuzentzaile bat aplikatu zaio, % 6,25ekoa, urtarokotasunak establezimendu horien bezero-kopuruetan izango duen eragina konpentsatzeko. Ez dugu ahaztu behar establezimendu horiek nautika- eta kirol-erabilerako portu-guneetan eta -eremuetan daudela, eta jende gehien uda garaian izango dutela.

Zuzendutako zifra horri beheranzko beste koefiziente zuzentzaile bat aplikatu zaio (% 16,75) establezimenduak ezartzea ahalbidetzeko eta errazteko sustapen gehigarria behar duten ezaugarriak edo elementuak barne hartzen dituzten jarduera gauzatzen duten portu-eremuetan; hala, herri horren garapen sozioekonomikoari ere lagunduko zaio. Beraz, 197 quinquies artikulua aldatu da (Portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboagatik eta erabiltzeagatik tasa),

eta nautika- eta kirol-erabilera duten portu-eremuetan eraikitako azalera okupatzeagatikoko honako zenbateko hauek gehitu dira (euroak/m<sup>2</sup>/hilabetea):

ARMINTZA	3.34	
BERMEO		6.31
DEBA	3.34	
DONOSTIA-SAN SEBASTIAN	7.30	
EA	3.34	
ELANTXOBE	3.34	
GETARIA	6.73	
HONDARRIBIA	7.30	
LEKEITIO	6.31	
MUNDAKA	3.34	
MUTRIKU	3.34	
ONDARROA	6.31	
ORIO	3.34	
PLENTZIA	3.34	
ZUMAIA	6.31	

- Azkenik, komenigarritzat jo da, ekipatuta dauden eta dagokien merkataritza-jarduera garatzeko beharrezko tresnak eta makinak dituzten merkataritza-erabilera azalera eraikietan % 125eko gainordaina ezartzea C1 tasari, emakidarako jarritako elementuen kostua kontuan izanda. Ildo horretan, 197 quinquies artikuluan (Portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboagatikoko eta erabiltzeagatikoko tasa) beste atal bat gehitu da (5.1.4), honako eduki honekin: (

*“Emakidaren helburu den lokala ekipatuta dagoenean eta bertan gauzatuko den merkataritza- edo industria-jarduera gauzatzeko beharrezko tresnak eta makinak barne hartzen dituenean, 5.1.1 atalean ezarritako kuota aplikatuko da, % 125 areagotuta”.*

Hurrengo 5.1 atalen zenbakiak aldatu dira, korrelazionatuta.

Gasteizen,

**Sle.: Luis M<sup>a</sup> Moreno Díez**  
**GARRAIO AZPIEGITUREN**  
**ZUZENDARITZAKO AHOLKULARITZA**  
**JURIDIKOAREN ARDURADUNA**

**O. E.**

**Almudena Ruiz de Angulo del Campo**  
**GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARIA**





## **MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

La vinculación histórica, económica y social de Euskadi con el mar y la actividad portuaria es innegable, y, de cara al futuro, es evidente que buena parte de nuestro devenir económico, social y político guarda una estrecha relación con actividades que tienen en los puertos unas infraestructuras necesarias para su desarrollo, como son las actividades comerciales, industriales, pesqueras, las actividades de ocio referidas a deportes y actividades náuticas y, asociado con estas últimas, el turismo.

La larga y consolidada tradición portuaria de Euskadi ha tenido un gran impacto económico y social en el desarrollo de nuestras localidades costeras, favorecido por el impulso de los sectores pesquero, comercial e industrial.

Unido a ello, el crecimiento de la práctica náutico-recreativa en Euskadi y el desarrollo turístico de la costa vasca han propiciado la construcción y/o reordenación de puertos e instalaciones portuarias de carácter deportivo o recreativo, vinculados al turismo de ocio y de calidad, que además tienen un impacto sobre el territorio y sobre el propio modelo económico de los municipios en los que se emplazan, y que ha de ser tenido en cuenta a efectos de una regulación del régimen portuario coherente y global.

El artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía del País Vasco atribuye a la Comunidad Autónoma del País Vasco competencia exclusiva en materia de puertos siempre que no estén clasificados como de interés general. Para posibilitar la ejecución de las normas atributivas de competencias constituidas por el Estatuto de Autonomía, se realizaron los traspasos de bienes y servicios en materia de puertos del Estado a la Comunidad Autónoma mediante Real Decreto 2380/1982, de 14 de mayo.

Por otra parte, este mismo artículo 10.32 atribuye a la Comunidad Autónoma del País Vasco competencia exclusiva en materia de transporte marítimo, habiéndose producido el traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de transporte marítimo en virtud del Real Decreto 900/2011, de 24 de junio.

Así las cosas, y disponiendo la Comunidad Autónoma del País Vasco de facultades legislativas plenas y de ejecución respecto a los puertos de su competencia, hasta la fecha el Parlamento Vasco no ha intervenido para abordar la materia de forma integral a través de una Ley de puertos propia, estando regulada la materia de forma fragmentaria y dispersa.

La situación descrita, por tanto, justifica que la regulación de los puertos de titularidad vasca sea una necesidad inaplazable. Por otra parte, atendiendo a la conexión existente entre la materia de transporte marítimo y los puertos desde los cuales se efectúa, con carácter general, dicho transporte y habiéndose producido el traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en esta materia en 2011 y no habiéndose dictado norma legal alguna al respecto desde entonces, se ha considerado conveniente recoger en el mismo texto legal la regulación relativa a esta materia.

En la elaboración del Anteproyecto de ley, se ha partido de los trabajos ya realizados en las legislaturas precedentes, en las que hasta en dos ocasiones se elaboraron y tramitaron proyectos de ley de puertos. En relación con esa formulación de partida, el nuevo Anteproyecto he pretendido guiarse por las siguientes directrices:

- Se ha pretendido elaborar un texto menos extenso, pero que recogiera los principios fundamentales de la regulación en materia de puertos; se ha considerado que parte del articulado recogido en el Proyecto de Ley aprobado la legislatura pasada no debía ser recogido en la ley de puertos, bien porque por tratarse de aspectos materiales recogidos en otras normas aplicables, no resultaba necesario ni conveniente reproducir la regulación o apartarse de la existente –por ej. tramitación de los planes especiales o procedimiento y condiciones de las concesiones- o bien porque se ha considerado que se trataba de un contenido más propio de una norma de rango reglamentario.
- Se ha considerado necesario recoger en la ley los principios programáticos que se considera que deben seguirse en la gestión de los puertos: sostenibilidad, solidaridad, gestión integrada, accesibilidad, eficacia e intermodalidad.

- No se ha considerado necesaria una clasificación de los puertos en base a su uso. Atendidas las características de los puertos de nuestra Comunidad Autónoma, en las que mayoritariamente las distintas actividades y usos que se desarrollan en los puertos confluyen en un mismo espacio físico, se ha optado por un concepto global de puerto.
- Atendiendo además al hecho de que los espacios portuarios se sitúan en muchas localidades de nuestra Comunidad Autónoma totalmente integrados en el caso urbano, en Anteproyecto ha pretendido reconocer esta realidad y hacer compatibles el desempeño de las actividades portuarias en las debidas condiciones de seguridad con el carácter “urbano” de estos mismos puertos. Se busca en definitiva la necesaria convivencia pacífica entre la actividad portuaria y la actividad cotidiana de los municipios y ciudades en las que se ubican los puertos.
- Frente a la actual dispersión en las formas de gestionar las infraestructuras portuarias, la ley opta por aglutinar la gestión de todas las infraestructuras portuarias de Euskadi en un nuevo modelo que aúna el sometimiento al derecho público en todas aquellas actuaciones que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, con el sometimiento a las reglas y principios del derecho privado en el desarrollo de su actividad y en su relación con terceros para el resto de su actividad. Se crea así un ente público de derecho privado para la gestión de todas las instalaciones portuarias de competencia de la CAE.
- La regulación relativa a la prestación de los servicios portuarios ha puesto el énfasis en la prestación pública de estos servicios. En unos puertos como los de nuestra Comunidad Autónoma, en los que por su reducido tamaño, resulta difícil la prestación de servicios portuarios por más de un operador privado – cuestión ésta imprescindible para poder garantizar la necesaria competencia-, se opta como criterio general por la prestación de estos servicios por parte de la propia administración portuaria, bien directamente, bien mediante las fórmulas de contratación aplicables.
- Se ha revisado asimismo la regulación relativa a las tasas para unificar los precios que se venían abonando en los distintos tipos de infraestructuras portuarias de forma tal que a igualdad de servicios prestados la cantidad a

abonar sea siempre la misma para las personas usuarias. Se han revisado asimismo las bonificaciones y exenciones establecidas para ajustarlas en mayor medida a la realidad socio económica actual y al principio de capacidad económica que debe regir el establecimiento de las tasas

Con estas premisas, se ha elaborado el Anteproyecto de Ley que se estructura en seis Capítulos, tres Disposiciones Adicionales, seis Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y dos Finales.

El Capítulo I define los conceptos básicos y el ámbito de competencia objetiva que sirven para delimitar con claridad las competencias autonómicas. Recoge además los principios de actuación que van a guiar la gestión portuaria, entre los que merecen destacarse los de sostenibilidad, gestión integrada e intermodalidad.

Recoge este capítulo la previsión de que se creen órganos consultivos y de participación que garanticen la necesaria participación de las distintas administraciones públicas y de los sectores sociales y económicos relacionados con los puertos y la actividad portuaria. La concreción de la composición y funciones de estos órganos se realizará mediante desarrollo reglamentario.

En previsión de esta nueva regulación, la Disposición Derogatoria deroga las regulaciones relativas a los órganos actualmente existentes.

El Capítulo II aborda tanto la ordenación urbanística del espacio portuario como la construcción de los puertos de titularidad vasca. El modelo vasco de ordenación portuaria se hace pivotar sobre dos instrumentos básicos: los Planes Especiales de Ordenación Portuaria y la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

En este ámbito, el texto es respetuoso con la legislación autonómica vigente en materia de ordenación del territorio y urbanismo, manteniéndose el modelo general consagrado por la misma. En este sentido, el Plan Especial de ordenación portuaria, concebido como plan urbanístico e instrumento de ordenación portuaria, regulará el uso urbanístico del recinto portuario incluyendo las previsiones y medidas necesarias que garanticen el funcionamiento eficaz de los puertos, la eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo futuro, su conexión con las infraestructuras de comunicación terrestre, así como la adecuada cobertura de la demanda de servicios

portuarios y medioambientales. La atribución de la competencia para la tramitación y aprobación de los mismos se ha realizado conforme a la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo, recogiendo, entre las competencias que se reserva la Administración general de la CAPV la aprobación de los Planes Especiales de ordenación portuaria.

Por su parte, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios se configura como un instrumento con fines delimitadores y organizativos, no urbanísticos. Su objeto es delimitar la zona de servicio y definir y ordenar geográficamente los usos portuarios previstos para cada una de las zonas del puerto (usos comerciales, pesqueros, náutico-recreativos, complementarios o auxiliares de los anteriores, así como todas aquellas actividades relacionadas directamente con la actividad portuaria). Es, por tanto, un instrumento de ordenación portuaria concebido con la finalidad de optimizar la gestión económica y la distribución racional de las superficies portuarias desde la óptica de la gestión económica y de explotación del puerto. La competencia para su aprobación se reside en KAIK.

Se incluyen además en este mismo capítulo dos secciones dedicadas a la construcción y modificación de los puertos de titularidad vasca y a la conservación del dominio público portuario.

El Capítulo III de la Ley crea un ente público de derecho privado como instrumento central para llevar a cabo la política de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos. KAIK se crea con naturaleza jurídica de ente público sometido al Derecho privado, con personalidad jurídica propia y adscrita al departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos.

La competencia del nuevo ente se extiende a todas las infraestructuras portuarias actuales o que en el futuro se puedan construir que sean competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco. En consecuencia, la actuación del ente se puede hacer extensiva en el futuro a las otras infraestructuras que sean asumidas por el Gobierno Vasco en cumplimiento del marco constitucional y estatutario actualmente vigente.

Con la creación de “KAIK” se trata en definitiva de avanzar hacia una gestión integral y homogénea de todos los puertos de Euskadi, pesqueros, comerciales y deportivos, garantizando siempre y a todas las personas usuarias unos servicios especializados y

bajo unos mismos estándares de calidad y todo ello con la garantía, la transparencia y el rigor en el control que solo la Administración Pública puede garantizar.

A la hora de decidir por la creación de este nuevo ente, se ha realizada una comparativa de la situación existente tanto en los puertos de interés general, gestionados por la Administración del Estado, como en el resto de Comunidades Autónomas. Este análisis permitió determinar la existencia de entes con personalidad jurídica independiente en la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas; Cataluña, Andalucía, Galicia, etc., además de la Administración del Estado tienen constituidas personificaciones jurídicas para la gestión de los puertos.

Con la creación del ente se pretende dotar al sistema portuario vasco de los instrumentos necesarios para mejorar su posición competitiva en un mercado abierto y globalizado estableciendo un régimen de autonomía de gestión en el ente; que debe ejercer su actividad aunando criterios de servicio público con criterios empresariales.

La naturaleza jurídica contemplada para “KAIK” se justifica en la consideración o concepción que se tiene del servicio portuario.

Así, se considera que el servicio portuario o la gestión del sistema portuario vasco debe de ser pública. A la vez, se considera que “KAIK” es, por un lado, un proveedor de infraestructuras y suelo portuario, así como regulador de la utilización privativa de este dominio público; es decir, prestador de servicios no comerciales regidos por el derecho administrativo; y por otro lado, un prestador de servicios u operaciones portuarias de características mercantiles que se prestan de forma continua o no esporádica y, que por tanto, estarán regidas por el de derecho privado.

Es decir, se concibe a los puertos como generadores de riqueza y en consecuencia la función de los puertos desborda su tradicional papel como meros puntos de atraque y desatraque de embarcaciones y embarque y desembarque de mercancías y pasajeros para convertirse en centros en los que se ubica toda una serie de actividades que generan valor añadido al servicio portuario.

Es a esta función económica que complementa a aquellas que históricamente se le han atribuido a lo que responde la naturaleza jurídica establecida en la disposición legal para la administración portuaria.

Así mismo, y en consecuencia con esta dualidad en cuanto a prestación de servicios, el régimen económico-financiero de los puertos de la CAE pivota en los principios de autosuficiencia y rentabilidad, más cercanos a postulados de mercado. En este sentido, mientras que el aprovechamiento especial y la utilización privativa del dominio público estará sujeto al derecho administrativo y a la aplicación de tasas; la prestación de servicios podrá estar regido por el derecho privado pudiendo estar sujeta a una tarifa o precio privado, según los servicios resulten o no obligatorios para la persona usuaria.

Se ha considerado que la creación de un ente público de derecho privado permite hacer compatible la naturaleza pública de las funciones encomendadas y del dominio público que debe gestionar con la mayor eficiencia en la gestión que permite la gestión conforme a las normas de Derecho privado.

Se considera que la creación del ente permitirá establecer una mejor planificación de la actuación de la administración portuaria, fijando unos objetivos comunes para todos los puertos y un mayor control de la consecución de los mismos. Se trataría en definitiva de conseguir una gestión más eficiente.

La creación de un ente público de derecho privado va a posibilitar además una mayor autonomía presupuestaria al poder ingresar directamente las tasas y disponer de recursos propios, lo que bajo el principio de autosuficiencia económica redundará en un mejor servicio.

Además una gestión centralizada y única para todos los puertos permitirá una optimización de la lámina de agua, reorganizando los espacios y consiguiendo mayor disponibilidad de amarres.

El Capítulo IV, relativo al Régimen jurídico de los puertos, regula en primer lugar los Servicios portuarios. El impacto social y económico que se reconoce a los puertos y que afecta no sólo a las localidades costeras sino a la totalidad del territorio de la Comunidad Autónoma, exige garantizar unos adecuados servicios portuarios, que tengan en cuenta las necesidades derivadas de la utilización multifuncional de las instalaciones portuarias.

La regulación de los servicios portuarios incorporada al proyecto legislativo supera la tradicional clasificación ya conocida que distingue entre servicios generales y servicios

especiales. La citada clasificación venía obedeciendo al carácter obligatorio o no de la recepción de los citados servicios por parte de las personas usuarias de los puertos y al régimen de su prestación.

Se pretendía así, en base a este distinto régimen, promover la competencia en la prestación de los servicios portuarios, de forma que no se produzcan situaciones de monopolio en la prestación de los distintos servicios portuarios.

Sin embargo, en unos puertos comparativamente pequeños como los de nuestra Comunidad Autónoma, en los que precisamente la prestación de los servicios portuarios por parte de la iniciativa privada puede generar situaciones de monopolio o dominio del mercado susceptibles de vulnerar la libre competencia en la prestación de los servicios portuarios, el proyecto opta por el principio de la prestación directa de estos servicios por parte de la autoridad portuaria.

Asociada a esta regulación de los servicios portuarios, la ley procede a una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de las mismas y procediendo a modificar para ello la regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, aprobado por Decreto Legislativo 1/207, de 11 de septiembre.

La sección segunda de este capítulo regula la gestión del dominio público portuario y para ello, acude a instituciones ya clásicas que posibilitan su utilización por los particulares, la autorización y concesión, según las características del uso que se pretenda. Se ha considerado suficientes los plazos de 3 años para las autorizaciones y 50 para las concesiones valorando las inversiones necesarias y los periodos de amortización de las mismas.

Para las autorizaciones de amarre, se ha establecido un plazo específico de 5 años, prorrogable por otros 5, para intentar hacer compatible la necesidad de garantizar unos plazos mínimos de uso que posibiliten la amortización de la inversión que supone la adquisición de una embarcación con la necesaria apertura de los puertos a nuevos usuarios.

El Capítulo V, en el aspecto relativo al transporte marítimo, regula en un único artículo la creación de un registro de empresas operadoras de transporte público. Se ha partido aquí del principio de libertad en la prestación de los servicios de transporte



marítimo recogido en el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). Dicho Reglamento considera compatible el respeto al principio de libertad en la prestación del servicio con el establecimiento de un registro en el que se recojan las empresas prestadoras de los mismos.

Conforme a lo establecido en dicho Reglamento los Estados miembros tan sólo pueden introducir algún tipo de autorización previa cuando ello esté justificado por razones imperiosas de interés general, pero siempre garantizando que su establecimiento sea necesario y proporcionado al objetivo perseguido y esté basado en criterios objetivos y no discriminatorios.

No se ha considerado que se dan los supuestos que permiten establecer un régimen de autorización previa y por ello se ha optado por la creación de un registro que posibilite compatibilizar la libertad en la prestación de los servicios de transporte marítimo con la conveniencia de tener un conocimiento mínimo de las empresas operadoras de dichos servicios que operan en el ámbito de la Comunidad Autónoma.

El Capítulo VI se destina a regular la actividad de policía y el régimen sancionador, abordando la regulación de un régimen sancionador para el sector basado en los principios de legalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y proporcionalidad.

En cuanto al régimen de infracciones y sanciones, se tipifican las acciones u omisiones que tendrán la consideración de infracción a los efectos de la Ley, calificándolas como leves, graves y muy graves, y se establecen los órganos competentes para el ejercicio de la potestad sancionadora. El texto legal incluye un exhaustivo catálogo de infracciones y sus correspondientes sanciones que debe constituir un mecanismo disuasorio de conductas que pudieran perjudicar la conservación del demanio portuario o afectar negativamente al desarrollo de las actividades que se ejecutan en el ámbito de los puertos, incluyendo la previsión de medidas cautelares y multas coercitivas.

La Parte Final de la Ley incluye tres Disposiciones Adicionales, seis Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y dos Finales.

Merecen destacarse la Disposición Transitoria Cuarta, que salvaguarda los derechos de las personas propietarias de viviendas ubicadas en la zona de servicio de los

puertos y la Quinta que respeta también los derechos a exención en las tasas reconocidos a cofradías de pescadores hasta la extinción de los títulos concesionales.

En Vitoria-Gasteiz,

Almudena Ruiz de Angulo  
DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE  
Fdo. Electrónicamente

**Firmante del documento electrónico**

<b>Nombre</b>	<b>Departamento</b>	<b>Cargo</b>	<b>Fecha de la firma</b>	<b>Estado</b>
MARIA ALMUDENA RUIZ DE ANGULO DEL CAMPO	MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL	DIRECTOR/A	21/10/2015	Firmado



## **EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE AURREPROIEKTUAREN JUSTIFIKAZIO-MEMORIA**

Ukaezina da Euskal Autonomia Erkidegoak itsasoarekin eta portuko jarduerarekin izan duen lotura historikoa, ekonomikoa eta soziala, eta etorkizunari begira, argi dago gure ekonomiaren, gizartearen eta politikaren bilakaerak harreman estua izan behar duela portuetan garatu daitezkeen jarduerekin, beharrezko azpiegiturak daudelako hainbat jarduera garatu ahal izateko, hala nola, merkataritzako, industriako, arrantzako, aisialdiko jarduerak, bertan kirol-nabigazioko jarduerak sartzen direlarik, eta aisia-jarduerekin batera, turismoa.

Euskal Autonomia Erkidegoko portu-tradizio luze eta sendoak eragin handia izan du, ekonomiaren eta gizartearen aldetik, gure kostako herrien garapenean, eta arrantzako, merkataritzako eta industriako sektoreen sustapenari lagundu dio.

Horri lotuta, Euskadin kirol-nabigazioko jardunak eta jolas-jardunak eta euskal itsasertzaren turismo-garapenak portuen, eta kiroleko eta aisialdiko portu-instalazioen eraikuntza eta antolaketa bultzatzen dute. Kiroleko eta aisialdiko portu-instalazioak aisialdiko eta kalitatezko turismoarekin lotzen dira eta horrek, gainera, eragina dauka lurraldearen eta portua kokatzen den udaletako ekonomia-ereduaren gain, eta kontuan hartu behar da portu-araubidea modu koherentean eta osotasunean erregulatzeke.

Autonomia Estatutuko 10.32 artikulua araberak, Euskal Autonomia Erkidegoak portuen gaineko eskumen eskusiboa du, betiere, interes orokorrekotzat jo ez diren portuetan. Autonomia Estatutuaren bidez eskumenak ematen dituzten arauak gauzatzearren, portuen arloan Estatuak zituen hainbat ondasun eta zerbitzu Euskal Autonomia Erkidegoaren esku utzi ziren, maiatzaren 2380/1982 Errege Dekretuaren bidez.

Bestalde, 10.32 artikulua berak eskumen eskusiboa ematen dio Euskal Autonomia Erkidegoari itsas-garraioaren arloan; izan ere, ekainaren 24ko 900/2011 Errege Dekretuaren arabera, itsas garraioaren arloan Estatuko Administrazio Orokorrak

betetzen zituen zeregin eta zerbitzuak eskualdatzen zaizkio Euskal Autonomia Erkidegoari.

Gauzak horrela, Euskal Autonomia Erkidegoak bere eskumenero portuen gain legegintzako eta betearazteko eskumen eskusiboa izan arren, Eusko Legebiltzarrak orain arte ez du esku hartu gaiari modu integralean heltzeko, portuen lege propio baten bitartez; gai hori zatikatuta eta sakabanatuta araututa dago.

Beraz, azaldutako egoerak justifikatzen du EAEko titulartasuna duten portuen erregulazioa atzeratu ezin den premia dela. Bestalde, itsas garraioaren eta, oro har, garraio hori egiteko portuen artean dagoen lotura aintzat hartuta, eta Estatu Administrazio Orokorrak 2011n arlo horretan bere funtzioak eta zerbitzuak Euskal Autonomia Erkidegoaren eskuetan utzi zituela kontuan hartuz, eta ordutik horri buruzko legezko araurik eman ez denez, komenigarritzat jo da lege-testu berean arlo horri dagokion erregulazioa jasotzea.

Lege-aurreproiektua egitean, aurreko legegintzaldietan egindako lanak izan dira abiapuntu; izan ere, legegintzaldi horietan bi aldiz egin eta izapidetu ziren portuen legearen proiektuak. Abiapuntuko formulazio hori dela eta, aurreproiektu berria honako jarraibide hauetan oinarritu da:

- Testu laburragoa egin nahi izan da, baina portuen inguruan arauketaren oinarritzko printzipioak jasotzen dituen; pasa den legegintzaldian onetsitako lege-proiektuan jasotako artikuluko batzuk portuen legean jaso behar ez zirela iritzi da, aplikagarriak diren beste araudi batzuetan jasotako gaiei buruzkoak izanik, ez zelako beharrezkoa eta egokia arauketa berregitea edo dagoenetik urruntzea —esaterako, plan berezien tramitazioa edo emakiden prozedura eta baldintzak—, edo erregelamenduzko arau baten edukia dela iritzi delako.
- Beharrezkotzat jo da legean portuen kudeaketarako jarraitu beharreko printzipio programatikoak jasotzea: iraunkortasuna, solidaritatea, kudeaketa integratua, irisgarritasuna, eraginkortasuna eta intermodalitatea.
- Ez da beharrezkotzat jo portuen sailkapena egitea haien erabileraren arabera. Gure autonomia-erkidegoko portuen ezaugarriak kontuan hartuta, non

portuetan garatzen diren jarduera eta erabilera gehienak espazio fisiko berean gauzatzen diren, portuaren kontzeptu globala aukeratu da.

- Gainera, portuko espazioak gure autonomia-erkidegoko udalerrri askotan erdigunean erabat integratuta daudela kontuan hartuta, aurreproiektuan errealitate hori aitortu nahi izan da eta portuko jarduerak segurtasun-baldintza egokiekkin egitea eta portu horien "hiri" izaera bateragarri egin nahi izan dira. Azken batean bilatzen da portuko jardueraren eta portuak dauden hiri eta udalerrietako eguneroko jardueraren arteko bizikidetzak baketsua.
- Gaur egun, asko dira portuko azpiegiturak kudeatzeko moduak. Hortaz, legea saiaturiko da Euskal Autonomia Erkidegoko portu-azpiegitura guztien kudeaketa batzen eredu berri batean; eta horren arabera, administrazioaren ahala behar duten jarduerak zuzenbide publikoaren mende egongo dira, eta, zuzenbide pribatuaren erregelen eta printzipioen mende, jarduera garatzeari eta bere jardueraren gainerakorako hirugarrenekin duten harremanari dagokionez. Horrela, EAEn eskumenekoak diren portu-instalazio guztiak kudeatzeko zuzenbide pribatuko erakunde publikoa sortu da.
- Portuko zerbitzuen prestazioari buruzko arauketak zerbitzu horien prestazio publikoan jarri du enfasia. Gure Autonomia Erkidegoko zenbait porturen tamaina txikia aintzat hartuz, zaila izaten da operadore pribatu bat baino gehiago bertan portuko zerbitzuak ematen aritzea (hori ezinbestekoa da lehiakortasun derrigorrezkoa bermatzeko). Hori dela eta, irizpide orokor modura, zerbitzu horiek portuko administrazioak berak eman ohi du, zuzenean, edo aplikatu daitezkeen kontratu-formulen bidez.
- Era berean, tasei buruzko arauketa berrikusi da, portu-azpiegiturretan ordaintzen ziren prezioak bateratzeko, emandako zerbitzu berengatik ordaintzen den kopurua erabiltzaileentzat beti bera izateko. Era berean, ezarritako hobariak eta salbuespenak berrikusi dira, ahal den neurrian egungo errealitate sozioekonomikora eta tasen ezarpena arautu behar duen gaitasun ekonomikoaren printzipiora egokitzeko.

Premisa horiekin eratu da Lege-aurreproiektua, horrela egituratzen dena: sei Kapitulu, hiru Xedapen Gehigarri, sei Xedapen Iragankor, Xedapen indargabetzaile bat eta bi Azken xedapen.

I. kapituluan, oinarrizko kontzeptuak eta eskumen objektiboaren eremua zehazten dira, eta horrek EAEn eskumenak argi mugatzeko balio du. Horretaz gain, portuaren kudeaketa zuzenduko dituzten jarduteko printzipioak jasotzen ditu, besteak beste: iraunkortasuna, kudeaketa integratua eta intermodalitatea.

Kapitulu honetan organo aholku-emaileak eta partaidetza-organoak sortzea aurreikusten da, herri-administrazio ezberdinen eta portuekin eta portuko jardunarekin zerikusia duten sektore sozial eta ekonomikoen partaidetza ezinbestekoa bermatzeko. Organo horien osaera eta bete beharreko funtzioak horretarako araudia garatuz zehaztuko dira.

Araudi berri hori aurreikusten denez, Xedapen Indargabetzailean egun dauden organoei dagozkien erregulazioak indargabetzen dira.

II. kapituluak heltzen die, bai portuko eremuaren hirigintza-antolamenduari bai euskal titulartasuna duten portuen eraikuntzari. Portuak antolatzeko eredia bi tresnetan oinarritzen da: Portu-antolamenduaren Plan Bereziak eta Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa.

Eremu horri dagokienez, testuak errespetatu egiten du autonomia-erkidegoan lurralde-antolamenduari eta hirigintzari buruz indarrean dagoen legeria, eta bertan finkatutako eredu orokorrari eusten dio. Ildo horretatik, portua antolatzeko Plan Berezia hirigintza-plana da, portua antolatzeko tresna bat, eta portu-barrutiaren hirigintzako erabilera arautuko du; hau da, hainbat aurreikuspen eta neurri jasoko ditu, behar bezala bermatzeko portuak modu eraginkorrean funtzionatzen dutela, portuaren espazioa modu efizientean ustiatzen dela, portua behar bezala garatzen dela eta lurreko komunikazio-azpiegiturekin ondo konektatuta dagoela eta portu- eta ingurumen-zerbitzuen eskariari egoki erantzuten zaiola. Horiek izapidetu eta onartzeko eskumenen esleipena Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko ekainaren 30eko 2/2006 Legea betez burutu da. Hala, Euskal Autonomia Erkidegoak baitaratzen dituen eskumenen artean portu-antolamendurako Plan Bereziak onartzekoa jasotzen da.

Bestalde, Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketak zedarrizteko eta antolatzeko helburuak ditu, ez hirigintzakoak. Helburua, beraz, zerbitzu-gunea mugatzea da, eta portuko gune bakoitzerako aurreikusitako erabilerak zehaztea eta geografikoki antolatzea (merkataritzako erabilerak, arrantzakoak, aisialdirako erabilera nautikoak, aurrekoen osagarriak edo lagungarriak eta portuko jarduerarekin zuzenean lotutako jarduerak). Beraz, portua antolatzeko tresna bat da, ekonomia-kudeaketa eta portuetako azaleren banaketa arrazionala optimizatzeko sortua, betiere, ekonomia-kudeaketaren eta portuaren ustiaketaren ikuspuntutik. Hura onartzeko eskumena KAIAK-ek du.

Horretaz gain, kapitulu honetan bi atal sartu dira euskal titulartasuna duten portuen eraikuntzari eta aldatzeari, eta jabari publikoa kontserbatzeari buruz.

III. kapituluan, zuzenbide pribatuko entitate publiko bat sortzen da tresna nagusi gisa, portuen gaia Euskal Autonomia Erkidegoan gauzatzeko. KAIAK zuzenbide pribatuko erakunde publikoa izango da, berezko nortasun juridikoa izango du eta portuen arloko eskumenak dituen Eusko Jaurlaritzako Sailari atxikita egongo da.

Erakunde berri honen eskumenak zabaltzen dira egungo portuko azpiegitura guztietara, baita Euskal Autonomia Erkidegoan etorkizunean eraiki daitezkeenetara ere. Horren ondorioz, erakundearen jarduna zabal daiteke etorkizunean Eusko Jaurlaritzak bere gain hartzen dituen beste azpiegiturretara, gaur egun indarrean dagoen konstituzio- eta estatutu-esparrua betetzeko.

Hain zuzen, "KAIAK" erakundea sortzean, Euskal Autonomia Erkidegoko portu guztien kudeaketa integral baterantz aurreratzea lortu nahi da: arrantza-, merkataritza- eta kirol-portuak; dena dela, betiere erabiltzaile guztiei zerbitzu berezi batzuk eta kalitateko-estandar bertsuak bermatuko zaizkie; hori guztia, administrazio-publikoak bakarrik berma dezakeen berme, gardentasun eta zorrotasunarekin.

Erakunde berri horren sorrera erabakitzerakoan, egungo egoeraren gaineko alderaketa bat burutu da Estatuko Administrazioak kudeatzen dituen interes orokorreko portuetan nahiz gainerako Autonomia Erkidegoetan. Azterketa horren ondotik ikusi zenez, ia autonomia-erkidego guztietan izaera juridiko independenteko erakundeak zeuden. Katalunia, Andaluzia edota Galiziak, besteak beste, Estatuko Administrazioaz gain, berezko pertsona juridikoak dituzte eratuta portuen kudeaketarako.

Erakunde hori sortuta, euskal portu-sistemari merkatu irekian eta globalizatuan posizio lehiakorra hobetzeko beharrezko tresnak eman nahi zaizkio eta, horretarako, erakundearen kudeaketaren autonomiarako araubidea ezarri nahi da; jarduera zerbitzu publikoko irizpideak eta enpresa-irizpideak bateratuz gauzatu behar du.

"KAIK" erakundearentzat aurreikusitako izaera juridikoa portu-zerbitzua ulertzeko moduz arrazoitzen da.

Hala, portuko zerbitzuak edo euskal portu-sistemaren kudeaketak publikoa izan behar duela uste da. Aldi berean, uste da "KAIK", alde batetik, portuko azpiegitura eta lurren hornitzailea eta jabari publiko horren erabilera pribatiboaren arautzailea dela, alegia, administrazio-zuzenbidearen bidez araututako merkataritzakoak ez diren zerbitzuen prestatzailea, eta, bestetik, etengabe edo ez bat-batean ematen diren eta, beraz, zuzenbide pribatuaren bidez araututa dauden merkataritza-ezaugarriak dituzten portuko zerbitzu edo jardueren prestatzailea.

Hau da, ulertzen da portuak aberastasunaren sortzaile direla eta, ondorioz, portuen funtzioak apurtzen du itsasontziek atrakatzeko eta desatrakatzeko eta salgaiak eta bidaiariak ontziratzeke eta lehorreratzeko zuten zeregin hutsarekin, eta portu-zerbitzuari balio erantsia ematen dieten jardueren gune bilakatu dira.

Historian esleitu izan zaizkien funtzioekin batera dagoen funtzio ekonomiko horri erantzuten dio portuko administrazioarako lege-xedapenean ezarritako izaera juridikoak.

Era berean, eta dualtasun horren ondorioz, zerbitzuen prestazioari dagokionez, EAEko portuen ekonomia- eta finantza-araubidea autosufizientziaren eta errentagarritasunaren printzipioen inguruan dabil, merkatuko postulatuetatik hurbilago. Ildo horretatik, jabari publikoaren aprobetxamendu berezia eta erabilera pribatiboa administrazio-zuzenbidearen eta tasen aplikazioaren eraginpean egongo dira; zerbitzuen prestazioa, ordea, zuzenbide pribatuaren eraginpean egon ahalko da eta tarifa edo prezio pribatuaren eraginpean egon ahalko da, zerbitzuak erabiltzailearentzako derrigorrezkoak diren ala ez kontuan hartuta.

Zuzenbide pribatu erakunde publiko bat sortzean kudeatu beharreko agindutako funtzioen, jabari publikokoak, izaera publikoa, Zuzenbide pribatuko arauen araberrako kudeaketak ahalbidetzen duen kudeaketa efizienteago batekin bateragarri dela uste da.



Erakundea sortzeak portuaren administrazioaren gaineko esku-hartzea hobeto planifikatzea ahalbidetuko duela uste da, portu guztientzat baterako helburuak finkatuz eta horien lorpenerako kontrola areagotuz. Finean, kudeaketa efizienteagoa lortuko litzateke.

Zuzenbide pribatuko erakunde publiko bat sortzeak, gainera, aurrekontu aldetik autonomia handiagoa ahalbidetuko du, izan ere, tasak zuzenean jaso ahal izango dira eta berezko baliabideak eduki ahal izango dira. Horrek, autosufizientzia ekonomikorako printzipioari jarraituz, zerbitzu hobea eskaintzea du ondorio.

Gainera portu guztientzat kudeaketa zentralizatu eta bakarra finkatuz, ur-lamina optimizatu ahal izango da, espazioak berrantolatuz eta amarratzeko gune gehiago izatea lortuz.

IV. kapitulua portuen araubide juridikoari buruzkoa da; lehenik eta behin, portu-zerbitzuak arautzen ditu. Gizartean eta ekonomian, portuei aitortzen zaizkien eraginak, zeinak kostaldeko herriei eragiteaz gain Euskal Autonomia Erkidego osoari ere eragiten baitio, portuko zenbait zerbitzu egoki bermatzea eskatzen du; eta kontuan hartu beharko dituzte portuko instalazioak funtzio askotarako erabiltzetik etorritako beharrak.

Legegintzako proiektuan barneratutako portuko zerbitzuen araudiak aurrez ezagutzen den sailkapen tradizionala gainditzen du, zerbitzu orokorrak eta zerbitzu bereziak bereizten dituena. Sailkapen hori portuko erabiltzaileek zerbitzu horiek derrigorrez jaso behar izatearen edo ez izatearen, eta zerbitzu horiek emateari dagokion araubidearen ondorio zen.

Araubide ezberdin horrekin portuko zerbitzuak emateari dagokionez lehiakortasuna sustatu nahi zen, portuko zerbitzuak ematerakoan monopolio-egoerak eman ez daitezen.

Haatik, gure Autonomia Erkidegoan, konparazioan, txiki samarrak diren portu batzuetan, hain zuzen, portuko zerbitzuak ekimen pribatuz ematean monopolio-egoerak merkatuaren gaineko nagusitasun-egoerak gerta daitezke, portuko zerbitzuak eskaintzean lehiakortasun askea urratzea ekar dezaketenak. Gauzak horrela,

proiektuan zerbitzu horiek portuko agintaritzak zuzenean emateko printzipioaren alde egiten da.

Portuetako zerbitzuen araudiari lotuta, legeak berrikusten du, orokorrean, portu-tasei buruzko araudia, eta haien zehaztaperen osoa eta berregituraketa sartzen du; gainera, horrek aldarazten du irailaren 11n onartutako 1/2007 Legegintzako Dekretua: Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bategina.

Kapitulu honen bigarren atalean, portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzen da; horretarako, dagoeneko klasikoak diren erakundeetara jotzen du, partikularren erabilera ahalbidetzeko eta, dena delako erabileraren arabera, baimenak eta emakidak emateko. Baimenen kasuan 3 urteko epea eta emakiden kasuan 50 urteko epea egokitzen jo dira, egindako inbertsioak eta horietako amortizazio-epeak balioetsi ondotik.

Amarratzeen baimenei dagokienez, 5 urteko epe espezifiko bat ezarri da, beste 5 urtez luza daitekeena. Modu horretan, gutxieneko erabilera-epe batzuk (itsasontzi bat hartzeak berekin dakarren inbertsioa amortizatzea ahalbidetzekoak) bermatzeko premia, portuak erabiltzaile berrientzat ere zabalik mantentzeko betekizunarekin bateragarri egin asmoz.

Itsas garraioaren arloan, V. kapituluak artikulua bakar batean arautzen du garraio publikoaren enpresa operadoreen erregistroa sortzea. Hemen itsasoko garraioetako zerbitzuen prestazioarekin lotutako askatasun-printzipioa hartu da abiapuntutzat, Estatu kideen barneko itsas garraioetan zerbitzuen prestazio askearen printzipioa aplikatzeko Kontseiluaren 3577/92 Erregelamenduan (EEE) jasotzen dena. Erregelamendu horren arabera, zerbitzuaren prestazioarekin lotutako askatasun-printzipioa bateragarria da zerbitzu horiek ematen dituzten enpresak jasotzen dituen erregistro bat finkatzearekin.

Erregelamendu horretan ezarritakoarekin bat etorritik, Estatu kideek aurretiko baimen motaren bat sartu ahal izango dute soilik interes orokorreko arrazoi gailenek justifikatzen dutenean, betiere, hura ezartzea beharrezkoa dela eta bete nahi den helburuaren arabera dela bermatuz eta, irizpide objektiboetan eta ez baztertzailaetan oinarritua dagoela ziurtatuz.

Ez da ebatzi aurretiko baimen-araubide bat ezartzeko egoerak ematen direnik. Hori dela eta, erregistro bat sortzearen alde egin da, itsas garraioaren zerbitzuen prestazioetan askatasuna bateragarri izan dadin Autonomia Erkidegoaren esparruan zerbitzu horiek ematen jarduten duten enpresen gutxieneko ezagutza izateko premiarekin.

Legearen VI. kapituluaren polizia-jarduera eta zehatzeko araubidea erregulatzen dira. Sektorearentzako zehatzeko araubideari heltzen dio, legezkotasunaren, tipikotasunaren, erantzukizunaren, atzeraeraginik ezaren eta proportzionaltasunaren printzipioetan oinarrituta.

Arau-hausteen eta zehapenen araubideari dagokionez, lege honen ondorioetarako arau-haustetzat joko diren egintzak eta ez-egiteak tipifikatzen dira, eta hiru eratakoak bereizten dira, arinak, larriak eta oso larriak; gainera, zehatzeko ahalmena zein organok izango duten ere zehazten da. Lege-testuan, arau-hausteen eta horiei dagozkien zehapenen katalogo zehatza sartzen da; portuko demanioaren kontserbazioa kaltetu dezaketen jarduerak edo portu-eremuetan gauzatzen diren jardueren garapenerako kalterako izan daitezkeen jarrerak saihesteko disuasio-mekanismoa eratzea da, kautelazko neurriak eta hertsatzeko isunak barne.

Legearen azken zatiak hiru xedapen gehigarri, sei xedapen iragankor, xedapen indargabetzaile bat eta bi azken xedapen ditu.

Nabarmendu egin behar dira Laugarren Xedapen Iragankorra, portuetako zerbitzuak ematen diren zonaldean kokatutako etxebizitzaren jabeen eskubideak babestekoa, eta Bosgarrena, arrantzaleen kofradiei tasetatik salbuetsita geratzeko aitortutako eskubideak emakida-tituluak amaitu arte errespetatzekoa.

Vitoria-Gasteiz,

Almudena Ruiz de Angulo  
GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARIA

**FIRMADO DIGITALMENTE POR:**Firmante: **LUIS MARIA MORENO DIEZ**  
Fecha de la firma: **15/07/2015 10:06:32**Validación de la firma:  **Correcta**Firmante: **MARIA ALMUDENA RUIZ DE ANGULO DEL CAMPO**  
Fecha de la firma: **15/07/2015 12:01:41**Validación de la firma:  **Correcta****MEMORIA DE LA DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE SOBRE LAS  
OBSERVACIONES RECIBIDAS Y MODIFICACIONES INTRODUCIDAS EN EL  
ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.****INTRODUCCIÓN.**

Por Resolución de 20 de octubre de 2014, del Viceconsejero de Transportes, se somete a información pública el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco a información pública, por un plazo de 20 días hábiles, a partir del día siguiente al de la publicación de la resolución en el Boletín Oficial del País Vasco, que tuvo lugar el 28 de octubre de 2014.

La Comisión Jurídica Asesora de Euskadi ha sentado la doctrina, en sucesivos dictámenes como los números 8, 13, 33 y 48/1999 entre otros, de que con posterioridad a la emisión de los distintos informes preceptivos así como al cumplimiento del trámite de consulta, dichos informes sean objeto de estudio y reflexión por parte del órgano responsable de la elaboración del proyecto de norma de que se trate para decidir si, basándose en argumentos válidos en Derecho, se atiende o no y en qué medida, sus observaciones y sugerencias. Sin tal proceder, señala el citado Órgano Consultivo, el trámite se quedaría en lo externo y formal. Éste es, por tanto, el objeto de esta Memoria.

El trámite de consulta o de audiencia se dirige fundamentalmente a asegurar la oportunidad y conveniencia de la disposición, lo que favorece su aceptación social como

norma así como el acierto de la decisión adoptada por el órgano competente que en cada caso corresponda. Además, este trámite coadyuva a reducir la discrecionalidad de la Administración en el ejercicio de su potestad normativa y favorece una decisión más justa dentro de las diversas alternativas existentes.

Al hilo de las reflexiones descritas, se procede en esta memoria a analizar las alegaciones y observaciones recibidas en relación con este anteproyecto de Ley.

## **1.- INFORMES Y ALEGACIONES RECIBIDAS.**

En respuesta al trámite de información pública otorgado por la Resolución de 20 de octubre de 2014, del Viceconsejero de Transportes, e han recibido las siguientes alegaciones:

### **A. INFORMES Y ALEGACIONES INTERNOS**

#### Informes:

- Emakunde
- DACIMA
- Normalización Lingüística

#### Alegaciones:

- Educación (D. Patrimonio Cultural)
- Administración Pública y Justicia.

### **B. AYUNTAMIENTOS**

- Ea
- Orio
- Mutriku
- Getaria
- Deba
- Bermeo
- Ondarroa
- Plentzia

### **C. SINDICATOS**

- LAB
- UGT
- ELA

**D. PERSONAL DEL DEPARTAMENTO**

- Dirección de Infraestructuras-Servicio Territorial Puertos de Gipuzkoa
- Servicio Territorial Puertos de Gipuzkoa

**E. OTROS**

- Ministerio de Fomento (Capitanía Marítima Bilbao)
- ASOTRAVA
- Foro Marítimo Vasco
- Colegio de Ingenieros de Caminos de Euskadi
- FECOPE
- Bilbao Port
- Autoridad Vasca de la Competencia
- EUDEL
- MARBECO

Los Departamentos de Presidencia,-Empleo y Políticas Sociales y Salud, manifiestan no tener alegaciones que realizar.

Con posterioridad al trámite de audiencia e información pública, se han recibido, tras su solicitud, los siguientes informes preceptivos:

- Dirección de Función Pública,
- Dirección Administración Tributaria,
- Junta Asesora de Contratación Administrativa
- Dirección de Patrimonio y Contratación.
- Consejo Económico y Social.

**2.- ALEGACIONES REALIZADAS.**

**A.-INFORMES Y ALEGACIONES INTERNOS**

## EMAKUNDE

Mediante informe de 4 de noviembre de 2014, Emakunde realiza principalmente dos aportaciones que pudieran tener incidencia directa en el texto del anteproyecto:

1.- Se considera que debería hacerse una revisión del texto de la Ley con el fin de erradicar el uso sexista del lenguaje, ya que aparecen términos como “pasajeros” o “propiedad de terceros” enunciados exclusivamente en masculino.

*Se atiende a la alegación de Emakunde y se procede a revisar el texto del anteproyecto de ley para evitar un lenguaje sexista. Se revisa: la exposición de motivos, art. 2.2, art. 3.2, art. 22.5, art. 42.3, art. 194.5.6 y art. 197.6)*

2.- De conformidad con lo previsto en el artículo 23 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero para la Igualdad de Mujeres y Hombres, sería recomendable incluir una cláusula que garantice en la organización y gestión de Kaiak regulada en el artículo 23 del texto, una representación equilibrada de mujeres y hombres con capacitación, competencia y preparación adecuada.

*Este precepto está ya en la legislación especial y su inclusión solo supondría un mero recordatorio de lo preceptuado en el artículo 23 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero.*

## **DIRECCIÓN DE ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA E INNOVACIÓN Y MEJORA DE LA ADMINISTRACIÓN (DACIMA).**

La DACIMA, en informe de 27 de octubre de 2014, realiza las siguientes alegaciones:

1.-Se considera que se debe tener en cuenta y asegurar, previamente, el cumplimiento de lo previsto en la "Ley de la Administración Pública Vasca, aprobada por Consejo de Gobierno de 16.09.2014".

*No procede ser atendida dicha alegación ya que en la actualidad el proyecto de ley en cuestión se está tramitando ante la comisión de instituciones, seguridad y justicia del Parlamento Vasco de lo cual se desprende que no nos encontramos con una ley publicada y*

en vigor, y consecuentemente, de obligado cumplimiento. Todavía se desconoce si la redacción definitiva va a ser la aprobada por el Parlamento Vasco.

2.- A la vista de lo mencionado en cuanto a Aspectos Procedimentales, y dado que no se hace alusión alguna en el texto del Anteproyecto de Ley que nos ocupa a la posibilidad de la Tramitación Electrónica de los distintos Procedimientos Administrativos que se recogen en el mismo, decir también que se considera obligatorio recordar la necesidad de que tal extremo sea tenido en cuenta en las posteriores Disposiciones de Desarrollo.

*Se considera que es en el posterior desarrollo reglamentario referido a los citados procedimientos administrativos donde se debe incluir la posibilidad de tramitación electrónica de los mismos.*

## **DIRECCIÓN DE NORMALIZACIÓN LINGÜÍSTICA DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.**

La Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas en su informe, de 24 de octubre de 2014, afirma:

*“Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas-Garraioaren Lege Aurreproiektua aztertu ondoren, egungo hizkuntza araudia urratzen ez duela adierazten dut.*

*Bestalde, kontuan harturik Lege Aurreproiektuaren euskarazko eta gaztelaniazko bertsioak daudela, bete da Eusko Jaurlaritzak 2013ko maiatzaren 14an hartutako Erabakian jasotakoa, lege, legegintzako dekretu, dekretu edo agindu izango diren xedapen orokorrak bi hizkuntzetan idazteko neurriak onartu zituena”.*

Dicho lo cual propone la inclusión de una nueva disposición en el anteproyecto de la ley de puertos y tráfico marítimo de la comunidad autónoma vasca, del tenor siguiente:

*“-Lege honen ondorioz Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak eta KAIK zuzenbide pribatuko ente publikoak herritarren esku jartzen duten informazioa Euskal Autonomia Erkidegoko bi hizkuntza ofizialetan egongo da eskuragarri. Era berean, Euskal*



*Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrarekin eta KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publikoarekin dituzten harremanetan, herritarrek euskara eta gaztelania, ahoz nahiz idatziz, erabiltzeko eta arreta hizkuntza berean jasotzeko duten eskubidea bermatuko da”.*

No procede ser atendida la alegación ya que los términos de la propuesta ya están recogidos en la Ley 10/82, de 24 de noviembre, y su inclusión en el cuerpo de este anteproyecto de ley no supone más que una reiteración de lo estipulado en la Ley 10/82, de 24 de noviembre.

## **DIRECCIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL DEL DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN, POLÍTICA LINGÜÍSTICA Y CULTURA.**

La Dirección de Patrimonio Cultural en su informe, de 13 de noviembre de 2014, alega a modo de conclusión:

“Se propone la consideración de los aspectos patrimoniales y culturales en la regulación del ámbito portuario, en dos líneas principales:

- 1.- Aplicación preferente del régimen de protección cultural en aquellos elementos declarados Patrimonio Cultural Vasco o con expediente de declaración incoado.
  
- 2.- Preceptividad de informe del órgano autonómico competentes en Patrimonio Cultural, durante el trámite de audiencia del procedimiento de elaboración de los proyectos de obras en el ámbito del *Dominio Público Portuario*, de **carácter vinculante** en los casos en que se vean afectados elementos declarados Patrimonio Cultural Vasco o con expediente de declaración incoado.”

*Desde el punto de vista jurídico y de técnica normativa la ubicación adecuada de la normación que se propone es la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural del País Vasco. Por lo que lo procedente sería instar la modificación de la citada ley.*

## **DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA Y JUSTICIA**

Una vez analizado el anteproyecto de norma, el Departamento de Administración Pública y Justicia realiza una serie de alegaciones, diferenciando las de carácter sustantivo de las de carácter técnico-normativo:

**-De carácter sustantivo:**

La primera de las alegaciones cuestiona si el ente público de derecho privado, KAIK, puede elaborar y tramitar disposiciones de carácter general en materia de política portuaria. Para ello, trae a colación lo estipulado en la Ley de Gobierno artículos 16 y 59 en relación a los artículos 15 y 38 del Decreto Legislativo 1/1997, de 11 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco.

*Se atiende la primera de las alegaciones y por ello el art .21. a) (actual artículo 23) queda redactado como sigue:*

*“a) La elaboración y propuesta de las disposiciones de carácter general en las materias que constituyen su objeto y la emisión de informe cuando se elabore un instrumento de planificación de rango superior en materia de política portuaria”.*

Respecto a la segunda alegación, el Departamento de Administración Pública y Justicia propone suprimir la disposición final segunda (“desarrollo reglamentario”) y esgrime como argumento una serie de dictámenes de la Comisión Jurídica (DCJA 24/2006 párr. 63 y 64, DCJA 46/2006 párr. 37 y DCJA 122/2008 párr. 154).

*Se atiende a la segunda de las alegaciones y por ello se suprime la disposición final segunda conforme a lo motivación realizada por el citado Departamento.*

**-De carácter técnico-normativo**

Se propone revisar el título del anteproyecto por no ser conforme con a las Directrices para la elaboración de proyectos de ley, decretos, órdenes y resoluciones, aprobadas por el Consejo de Gobierno en su sesión del día 23 de marzo de 1993 (BOPV N° 71, de 19 de abril de 1993), y por no ajustarse a su objeto.

*No se atiende ya que el objeto de la futura ley son ambas materias, si bien en la medida en que la CAPV puede intervenir en cada una de ellas.*

En la segunda de las alegaciones se llama la atención sobre el uso incorrecto de la expresión “Transporte marítimo de viajeros y viajeras” por colisionar con la utilizada tanto en la legislación nacional, como comunitario e internacional.

*Se acepta y, se procede a sustituir el término viajero/viajera por el de pasaje (art. 1.6, art.6.6 y art. 42.1, actual 43).*

En la tercera alegación se propone modificar la redacción del art.1.4 conforme a la denominación establecida en el artículo 7 del Decreto Legislativo 1/1997, de 11 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco.

*Se atiende a la tercera de las alegaciones y por ello, el art.1.4 queda redactado de la siguiente manera:*

*“Establecer la estructura y funcionamiento de la Administración Portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco y crear el ente público de derecho privado KAIK responsable de la gestión de los puertos de Euskadi y parte integrante de la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco”.*

Asimismo, en esa misma alegación se propone una nueva redacción del art. 19.1 (actual artículo 21) que se acepta y, consecuentemente, tiene la siguiente redacción:

*Se crea el ente público de derecho privado KAIK con personalidad jurídica propia y plena capacidad para obrar para el cumplimiento de sus funciones, adscrito al Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos”*

En la cuarta alegación se propone suprimir el artículo 4, Administración portuaria, y su contenido pasarlo al artículo 3, Definiciones, quedando de la manera siguiente: “Se entiende por Administración portuaria la Administración General de la Comunidad

Autónoma del País Vasco y el ente público de derecho privado, KAIK, en cuanto ejercen competencias y funciones atribuidas por la presente Ley”.

*Se atiende la alegación, de conformidad lo estipulado en la Ley de Gobierno, artículo 16, en relación a los artículos 15 y 39 del Decreto Legislativo 1/1997, de 11 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco.*

Se plantea una nueva redacción del artículo 3 del anteproyecto que sea conforme a las Directrices para la elaboración de proyectos de ley, decretos, órdenes y resoluciones, aprobadas por el Consejo de Gobierno en su sesión del día 23 de marzo de 1993 (BOPV N° 71, de 19 de abril de 1993).

*Se atiende a la quinta de las alegaciones y, en consecuencia, el contenido del artículo 3 queda redactado según la propuesta del Departamento de Administración Pública y Justicia.*

Como sexta alegación, se propone la modificación de la expresión contenida en el artículo 2.1 del anteproyecto, ya que decir que hablamos de un puerto marítimo del litoral resulta redundante.

*Se tiene en cuenta la sexta de las alegaciones y, por ello, el artículo 2. 1 pasa tener la siguiente literalidad:*

*1.- La presente Ley será de aplicación a los puertos del litoral vasco, en los términos del artículo 3.1 de esta Ley, así como a las obras e instalaciones portuarias competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.*

La séptima alegación propone que el sitio adecuado para concretar qué se ha de entender por buque, embarcación y medio flotante, a los efectos de esta Ley, debería tener su encaje en el artículo 3-definiciones- del anteproyecto en aras a una mayor seguridad jurídica y coherencia terminológica.

*Se atiende y se incorpora al artículo 3.*

Se tiene en cuenta la octava de las alegaciones, en coherencia con lo preceptuado en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y, en consecuencia, el artículo 22.2 (artículo 24.2) tiene la siguiente redacción:

*“Contra las resoluciones de KAIK procederá interponer recurso de alzada ante el departamento competente en materia de puertos de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco”.*

## **B.- AYUNTAMIENTOS**

Las alegaciones recibidas son las de los ayuntamientos de Ea, Orío, Mutriku, Getaria y Deba (que tienen el mismo contenido) así como de los ayuntamientos de Bermeo, Ondarroa y Plentzia

### **-Ayuntamientos de Ea, Orío, Mutriku, Getaria y Deba**

Presentan un grupo de alegaciones referidas al modelo que refleja el proyecto de ley que luego concretan en varios ámbitos:

-Planeamiento: hacen una referencia a que la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (art. 12) no debe invadir ámbitos municipales, pero sin concretar dónde se producirían esas infracciones normativas.

-Licencias: Asimismo, manifiestan su disconformidad con el contenido del artículo 15 del anteproyecto que exigen de licencia urbanística a las obras y actividades urbanística que en ejercicio de sus competencias realice la Administración portuaria en zona de servicio.

Manifiestan que *“las únicas que pueden quedarse fuera de los permisos municipales son las vinculadas directamente y de manera concreta al servicio portuaria”*

*En el anteproyecto ya se especifica que son las referidas a obras y actividades urbanísticas que se realice la Administración portuaria en “en ejercicio de sus competencias”.*

*No obstante, se acepta la alegación y se introduce una mayor delimitación de los supuestos en los que se exime de la necesidad de licencia:*

*“...siempre que se refieran a usos comerciales portuarios, usos pesqueros, usos náutico-recreativos o usos comunitarios públicos...”*

*-Trámites nuevos:* Por otra parte, solicitan la creación de un trámite en el que exista un informe de carácter vinculante emitido por los ayuntamientos para “cuando la Dirección de Puertos o Kaiak actúa en un plan”.

*Se acepta la alegación en el sentido de que se dé una mayor participación a las administraciones municipales, pero se reconduce mediante la creación de un órgano interinstitucional. Así en el artículo 4 se establece la futura creación del Consejo Municipal Portuario.*

*-Áreas de servicios:* De la misma forma, requieren la participación de los ayuntamientos en la delimitación de las áreas de servicios de los puertos.

*No se entiende la razón de esta alegación cuando estas zonas están referidas e los espacios de tierra y de agua necesarios para la ejecución de las actividades de la Administración portuaria y el desarrollo de los usos portuarios.*

*-Kaiak:* a su juicio “las facultades que tiene un poder o autoridad pública no pueden arrancar de la mano de una institución pública de derecho privado”

*Esta es una observación que entra de lleno en las facultades autoorganizativas internas de la Administración autonómica y ha sido fruto de una reflexión previa intensa. Por ello no se atiende.*

*Asimismo, se pone en cuestión el que el director de Kaiak sea competente “a la hora de determinar las infracciones de la legislación portuaria”.*

A este respecto, sólo hay que recordar que el art. 5, actual artículo 52, del anteproyecto atribuye al citado órgano la competencia para determinar “la sanción”, no las infracciones.

-Finalmente, solicitan que la exención de las tasas se extienda a las asociaciones sin ánimo de lucro.

Se acepta la alegación. Así en la modificación (que se realiza en la Disposición Final Primera del anteproyecto) del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre se incorpora en el artículo 197 quinquies el apartado 7, con el siguiente tenor:

“7.- Las entidades sin ánimo de lucro declaradas de utilidad pública gozarán de exención en las autorizaciones que se les otorguen para aquellas actividades en las que la ocupación y utilización del dominio público portuario no lleve aparejada una utilidad económica.”

#### **-Ayuntamientos de Bermeo, Ondarroa y Plentzia**

El Ayuntamiento de Bermeo recoge en un primer lugar lo que considera incoherencias entre lo manifestado en la exposición de motivos y el contenido del parte dispositiva.

Alega su disconformidad, asimismo, con el contenido de los artículos 14 y 15, como el resto de los ayuntamientos. Alega la vulneración de la Ley del Suelo y Urbanismo del País Vasco (Ley 2/2006, de 30 de junio) y de la Ley 3/1998 Ley 3/1998, de 27 de febrero, de protección general del Medio Ambiente.

*Respecto a la primera, el ayuntamiento olvida dos principios de los que determinan la norma aplicable en un conflicto normativo: el principio de especialidad (norma sectorial especial prima sobre norma general) y el de lex posterior deroga anterior*

*Respecto a la segunda (artículos 55.1, 55, 3 y 56), se refiere a la licencia de actividad de las actividades e instalaciones públicas o privadas clasificadas y no se alcanza a ver la conexión con el tema de las licencias urbanísticas.*

A continuación, como tercera alegación, hace una reflexión general sobre que hay que cumplir el planeamiento general de los municipios, volviendo a reiterar la necesidad de las licencias urbanísticas.

*A este respecto nos remitimos al contenido dado a la respuesta a la misma alegación realizada por el resto de los ayuntamientos.*

A este respecto propone la creación de una comisión de seguimiento con carácter vinculante en lo que se refiere al “planeamiento y su ejecución”.

*La alegación se acepta pero se instrumentaliza, con un contenido funcional más amplio, a través del ya comentado Consejo Municipal Portuario en el que tendrán participación las administraciones municipales.*

Como cuarta alegación, solicita la exención de tasas para los permisos y usos, “siempre y cuando sean de interés general” solicitados por los ayuntamientos.

*No se acepta ya que se considera más adecuada la previsión contenida en el artículo 197 quinquies de la modificación del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, que afirma:*

*“6.- Las Corporaciones locales gozarán de exención en las concesiones y autorizaciones que se les otorguen, siempre que las mismas no sean objeto de explotación lucrativa por sí o por terceras personas”.*

El Ayuntamiento de Ondarroa hace alegaciones respecto a tres artículos:

-el artículo 12 en el que solicita que se cree un trámite en el que el ayuntamiento informe en la delimitación de los espacios y usos portuarios.



*A este respecto no se ve la necesidad de incorporar nuevos trámites. Sin embargo este aspecto podrá integrarse dentro del contenido funcional del Consejo Municipal Portuario.*

-el artículo 15, respecto a las licencias urbanísticas, en el sentido manifestado por los demás ayuntamientos.

*Se acepta la alegación, como ya hemos comentado.*

-el artículo 18, respecto al que solicita que se incluya la obligatoriedad de la notificación al ayuntamiento de esas actuaciones con al menos un mes de antelación.

*A este respecto no se ve la necesidad de incorporar nuevos trámites.*

Finalmente el Ayuntamiento de Plentzia, además de remitirse a las consideraciones efectuadas por Eudel respecto a la planificación y referencias generales sobre el modelo de puerto que el ayuntamiento propone para Plentzia (sin efectuar alegaciones concretas respecto a los artículos), se remite al Acuerdo Plenario de 28 de noviembre de 2012 referido a la gestión de los amarres.

*Sin embargo este aspecto se deberá abordar en el desarrollo reglamentario de la futura ley.*

## **C.-SINDICATOS**

### **-LAB.**

Por parte de LAB se centran las alegaciones en la retirada del anteproyecto del capítulo referido a Kaiak.

*Sin embargo este aspecto se considera uno de los principios básicos en los que se basa el anteproyecto y entra dentro de las competencias de autoorganización de la Administración.*

*La potestad de autoorganización lleva implícito que la Administración pueda decidir la manera de configurar su organización, siendo su límite el respeto a los principios constitucionales (art. 103) de eficacia y eficiencia administrativa y en la utilización de racional de los medios materiales y personales de tal modo que se garantice la continuidad del correcto funcionamiento de los servicios que se prestan.*

**-ELA.**

En el mismo sentido se manifiesta ELA, concretando más las modificaciones que habría que introducir en el articulado si finalmente no se elimina la creación de Kaiak.

Artículo 24, defendiendo la competencia del Departamento competente en función pública para determinar el régimen de acceso a los puestos de trabajo de Kaiak).

*Se acepta la alegación y se delimita el ámbito funcional de Kaiak en este aspecto exclusivamente respecto al personal laboral. Así el actual artículo 26.3 afirma:*

*“Corresponde a KAIK determinar, en lo relativo al personal laboral, los requisitos y las características de las pruebas de selección, así como la convocatoria, gestión y resolución de los procesos de acceso de acuerdo con los principios de mérito y capacidad”.*

-El sindicato realiza una serie de consideraciones respecto al artículo 30, que están referidas a la prestación de los servicios portuarios.

*No se acepta ya que las alegaciones de ELA parecen referirse al personal, por lo que no tienen relación con el contenido del precepto.*

-disposición adicional segunda, referida a la aplicación al personal de Kaiak del convenio colectivo del personal laboral de la Comunidad Autónoma.

La integración en Kaiak por aplicación del mecanismo de sucesión de empresa (Disposición Adicional Primera) implica que el ente público se subroga en los contratos laborales fijos y temporales, en sus mismos términos y hasta su finalización. Este mecanismo implica que es obligación de Kaiak respetar el grupo y categoría profesional, así como la clasificación de procedencia y los derechos retributivos consolidados ente los que incluye la antigüedad.

El personal subrogado, en virtud del artículo 44. 4 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo) y no existiendo pacto en contrario seguirá rigiéndose por el convenio colectivo que en el momento de la transmisión fuera de aplicación a la empresa de origen, en este caso la Administración General de la Comunidad Autónoma, hasta la extinción o aprobación de otro nuevo.

-disposición derogatoria. Solicitan la inclusión de una cláusula de salvaguarda de los derechos de los trabajadores.

Esta cláusula ya está incluida en la disposición adicional segunda (a fecha de hoy primera) del anteproyecto.

1. – El personal laboral que preste servicios en la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi o en Euskadiko Kirol Portua SA que cumpla funciones que de acuerdo con la presente ley sean asumidas por Kaiak se integrará en dicho ente por aplicación del mecanismo de sucesión de empresa previsto en la normativa laboral.

2. – El personal funcionario que preste servicios en la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi y que cumpla funciones que de acuerdo con la presente ley sean asumidas por Kaiak, se adscribirá al mismo, manteniendo su condición y situación de servicio activo en el cuerpo de procedencia, conservando la totalidad de derechos que tuviera reconocidos, entre ellos la antigüedad.

**UGT.**

Hay varias alegaciones que en principio pueden aceptarse desde un punto de vista jurídico, ya que mejorarían la calidad normativa del texto, además de encajar en el modelo portuario que se pretende proyectar desde la futura ley. Así, las referidas al artículo 1 (conciliación del desarrollo y sostenibilidad), artículo 5 (cláusula competencial residual), artículo 6,4 (preservación del litoral como principio), 35. 1.d) (comunicación fallecimiento concesionario), artículo 44 (incorporación del supuesto de grave y notorio peligro para las personas, bienes o medio ambiente)

Sin embargo, otras consideraciones pretenden incorporar prescripciones que ya se contienen en otras normas o son redundantes con el propio contenido del anteproyecto:

-Artículo 7 (utilización del dominio público para “usos legalmente admisibles”).

*Su contenido ya se encuentra en el artículo 31.3 (actualmente 32)*

-Artículo 16, bis: (impacto ambiental).

*Su contenido está regulado en el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.*

-Artículo 18, bis: incorporar el supuesto de “obras de relleno de materiales de origen terrestre o marítimos”.

*Este tipo de obras no tienen especificad propia, normalmente van ligadas a las obras de construcción, ampliación o reforma de los puertos, contempladas en el artículo 14 y siguientes del anteproyecto.*

-Artículo 42 bis: incorporación de artículo con medidas de protección medioambiental referidas a los vertidos.

*A este respecto, hay que recordar que las medidas específicas se contemplan en el Plan de Recogida de Residuos citado en el artículo 17 del anteproyecto.*

*Y respecto a las medidas más generales, la norma adecuada para las prescripciones medioambientales es la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco*

-Artículo 55: delimitación del procedimiento sancionador.

*Respecto a la delimitación de la normativa aplicable para el procedimiento sancionador es la ley 2/1998, de 20 de febrero, de la Potestad Sancionadora de las Administraciones Públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la que en el artículo 1 (Ámbito de aplicación) ya determina que “se aplicará por todos los entes que ejerzan su Potestad Sancionadora en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco y en las materias en las que las instituciones comunes de ésta ostenten competencias normativas, ya sea plenas ya compartidas con el Estado o con los órganos de los territorios históricos”.*

-Disposición Adicional Quinta, incorporación de los planes de autoprotección y emergencias:

*Es el Decreto 277/2010, de 2 de noviembre, por el que se regulan las obligaciones de autoprotección exigibles a determinadas actividades, centros o establecimientos para hacer frente a situaciones de emergencia.*

-Disposición Adicional Sexta: delimitación de la normativa de estiba y desestiba de aplicación.

*La aplicación de la normativa de estiba y desestiba no es necesario ratificarla en el texto normativo, es la normativa de aplicación la que delimita su ámbito.*

Otro último grupo, necesita una decisión al respecto, algunas de las cuales ya se han debatido durante la redacción de la norma:

-Artículo 8: proponen incorporar la prohibición de baño y pesca en zona de servicios.

*La incorporación de una prohibición general fue ampliamente debatido en las reuniones de trabajo de redacción del anteproyecto y se consideró más adecuado que la posible prohibición se de en función de las características de cada puerto.*

-Artículo 41 bis: crear un registro de concesiones y autorizaciones.

*Actualmente existe el fichero “Concesiones y autorizaciones en dominio público portuario”, cuyo responsable es la Dirección de Infraestructura sometido a la normativa de protección de datos (Ley Orgánica 15/1999 de Protección de Datos de Carácter Personal).*

#### **D.-PERSONAL DEL DEPARTAMENTO (Dirección de Infraestructuras del Transporte y Servicio Territorial Puertos de Gipuzkoa).**

- Manifiestan la necesidad de una única entidad que gestione todos los puertos de la Comunidad Autónoma, pero su discrepancia con que se haga desde un ente público de derecho privado. En este sentido, se solicita la retirada del capítulo IV que recoge la creación de Kaiak y, en consonancia, la supresión de la Disposición Adicional Segunda.

*Como se ha comentado anteriormente este aspecto se ha ejercido la capacidad de autoorganización administrativa de la Administración.*

#### **E.-OTROS**

##### **MINISTERIO DE FOMENTO**

-A Juicio de la Capitanía Marítima de Bilbao, hay una serie de conceptos y servicios que requieren ser aclarados, especialmente los relativos a operaciones marítimas y servicios portuarios. Junto con ello, subraya que no se contempla en el anteproyecto situaciones como el vertido procedente de dragados.

*Este tipo de obras no tienen especificad propia, normalmente van ligadas a las obras de construcción, ampliación o reforma de los puertos, contempladas en el artículo 14 y siguientes del anteproyecto.*

En otro orden de cuestiones, trae a colación una serie de preceptos legales que pudieran tener incidencia en el texto del anteproyecto:

- El 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, en particular, la disposición adicional primera y el artículo 6 que viene a regular y definir el concepto de Marina Mercante.
- La Ley de Navegación Marítima de reciente aprobación, Ley 14/ 2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

*Sin embargo, no se hacen alegaciones concretas a los artículos del anteproyecto, ni se proponen modificaciones a la redacción del mismo.*

#### **ASOCIACION DE TRANSPORTISTAS AUTÓNOMOS VASCOS (ASOTRAVA).**

Mediante escrito de 12 de noviembre de 2014, ASOTRAVA, da traslado de sus alegaciones y propone la inclusión en el anteproyecto del reconocimiento expreso en la sección de delimitación de los espacios y usos portuarios, de la actividad de transporte terrestre en los puertos de interés general, como servicio comercial portuario, así como la regulación de las condiciones particulares.

*-No se atiende la alegación de ASOTRAVA ya este anteproyecto no tiene su razón de ser en los puertos de interés general, competencia exclusiva de la Administración del Estado y cuya relación se contempla en el Anexo I. (Puertos de interés general), del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre).*

#### **FORO MARITIMO VASCO.**

Las observaciones y sugerencias del Foro son del siguiente tenor:

-Se echa en falta la posibilidad de desarrollar las actividades de tipo industrial, como puedan ser astilleros, talleres de reparación y otros.

*Sobre esta observación cabe destacar que se recoge en el artículo 12.2. d) del anteproyecto los usos industriales y comerciales dentro de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.*

-Se considera, por el FMV, necesario concretar con más exigencia las condiciones de equivalencia entre los diferentes puertos en diferentes aspectos y la necesidad de una política de tasas y tarifas similar en los puertos del País Vasco, independientemente de su titularidad.

*No se realizan propuestas concretas de modificaciones del texto del anteproyecto.*

-A juicio del Foro Marítimo Vasco se requiere una normativa específica sobre tasas y tarifas que permita una adecuación más próxima a la realidad en aquellos casos no previstos en la Ley de tasas y precios públicos.

*Por principio de especificidad, y en aras a la inseguridad jurídica que puede producir la dispersión normativa, se considera más correcto jurídicamente que toda la regulación en materia de tasas y precios públicos se encuentre en una única norma.*

-Conviene la necesidad de crear un Consejo Asesor, vinculado a KAIK, en el que participen los agentes implicados en la actividad portuaria.

*Esta premisa ya se contempla en el artículo 4 del anteproyecto.*

## **COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS DE EUSKADI.**

En su escrito de 21 de noviembre de 2014, se contemplan tres sugerencias que damos detalle:

-Bonificaciones sobre las tasas y precios contemplados en el anteproyecto.



*No se consideran convenientes ya que se las bonificaciones y exenciones deben limitarse a lo estrictamente necesario.*

-Incluir como requisito doble para ostentar el cargo de Directora o Director que se recoge en el artículo 23.3 del anteproyecto:

- 1.-Titulación superior (Master)
- 2.- Reconocida experiencia en gestión de actividades de naturaleza portuaria (al menos cinco años)

*No se acepta al no considerarse que la ley sea el lugar adecuado para ello.*

-Se solicita una adecuada definición del organigrama, puestos y funciones dentro de KAIK, así como de los profesionales que ostenten las correspondientes funciones y responsabilidades.

*Se considera que la ley no es el lugar adecuado normativamente para ello.*

#### **FEDERACIÓN DE COMERCIALIZADORES DE PESCADO DE EUSKADI.**

Dicho organismo, en su escrito de fecha 21 de noviembre de 2014, destaca que considera interesante incorporar al anteproyecto la posibilidad de aplicar bonificaciones en las tasas portuarias en aras a promover la competitividad del sector.

*No se consideran convenientes ya que se las bonificaciones y exenciones deben limitarse a lo estrictamente necesario.*

#### **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO.**

A pesar de que realizan alegaciones que extralimitan su ámbito de actuación, alguna de ellas podrían incorporarse al texto: artículo 15 (exención en las obras portuarias de además de las licencias urbanísticas de otros “actos de control preventivo municipal”)

A este respecto, efectivamente la LBRL establece (Artículo 84.1) que Las Entidades locales podrán intervenir la actividad de los ciudadanos a través de los siguientes medios (...)b) Sometimiento a previa licencia y otros actos de control preventivo.

Sin embargo, teniendo en cuenta las observaciones realizadas al respecto por las distintas administraciones municipales no se considera conveniente la incorporación propuesta por la Autoridad Portuaria de Bilbao.

También se considera que mejora la redacción la propuesta de modificación del artículo 17 (actual 18): prohibición de vertidos, que queda redactado de la siguiente forma:

1.- Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes ya sean sólidos, líquidos o gaseosos en el dominio público portuario, procedentes de buques, de embarcaciones o de medios flotantes de cualquier tipo.

2.- Los desechos y residuos procedentes de los buques o embarcaciones deberán descargarse en cumplimiento del Plan de Recogida de Residuos en vigor aprobado por la Administración portuaria.

3.- Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Administración portuaria. En todo caso, no tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

4.- En caso de vertido de materiales no autorizados, la Administración portuaria ordenará a los responsables su recogida y limpieza inmediata. En caso de incumplimiento, la Administración procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de los responsables, sin perjuicio de las sanciones que pudieran corresponderles.

Otras observaciones no son asumibles o carecen de fundamento jurídico:

-Artículo 3: definiciones

*La redacción propuesta hablaría de servicios prestados a las mercancías, lo cual no tiene sentido.*

-Artículo 6 (eliminación de la referencia a las autopistas del mar):

*La redacción actual no infringe, como se manifiesta, la normativa estatal ya que se están citando exclusivamente principios de actuación*

Artículo 24, en la que propone eliminar la reserva a personal funcionario de los puestos de trabajo que comporten el ejercicio de potestades administrativas.

*La aceptación de esta modificación infringiría la normativa de función pública.*

-Artículo 14: alega la necesidad de reiterar el informe previsto en el artículo 5 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

*No se considera adecuado desde el punto de vista de técnica legislativa la reiteración en el anteproyecto las prescripciones ya establecidas en otra normativa en vigor.*

-Artículo 22:

*El anteproyecto no es el lugar adecuado para la propuesta que realizan, es la Ley de Contratos del Sector Público la que determina su ámbito de aplicación.*

-Artículo 11: Afirma que la aprobación de los planes especiales de ordenación portuaria por la Administración de la Comunidad Autónoma su redacción contraviene lo establecido en los artículos 97.1 de la Ley 2/2006, del Suelo y Urbanismo.

*Esta afirmación se basa en una lectura parcial de la normativa citada ya que el artículo 97.2 de la misma ley 2/2006, de 30 de junio, afirma que “los planes especiales formulados en virtud de competencia sectorial que corresponda a algún departamento del Gobierno Vasco o de la Administración foral serán formulados y aprobados por el órgano del Gobierno Vasco o de la Administración foral competente al efecto (...)”.*

-Artículo 29, defiende la incorporación de la posibilidad de que determinados servicios generales los preste el sector privado y subsidiariamente la Administración.

*Sin embargo, esta opción ya estaba contemplada en la redacción del anteproyecto cuando en el artículo 30.2 cuando afirmaba “no obstante en aquellos puertos en los que la Autoridad Portuaria considere que se dan las condiciones para que en un marco de libre y leal competencia algunos de los servicios portuarios de carácter general se presten por parte de la iniciativa privada, podrá acordarlo así mediante la aprobación de los Reglamentos de Servicios de cada puerto”.*

*También se considera una aportación a tener en cuenta la redacción la propuesta de modificación del artículo 10 que en el planeamiento urbanístico no se puedan contener determinaciones que condicionen la explotación portuaria.*

*No obstante, hay que tener en cuenta la más que previsible opinión en contra de los ayuntamientos a tal incorporación, por lo que no se acepta.*

Por último, se manifiestan una serie de alegaciones que tienen como denominador común el cuestionamiento de la decisión de remitir a un posterior desarrollo reglamentario la determinación de determinados aspectos (artículo 33, actual 34, – autorizaciones y concesiones-. Artículo 34, actual 35, – tramitación de autorizaciones y concesiones-, artículo 39, actual 40, –modificación y revisión de las concesiones-).

*Este sistema de remisión obedece a una decisión debatida y aceptada durante la redacción del anteproyecto.*

## **AUTORIDAD VASCA DE LA COMPETENCIA**

Dos son las alegaciones que efectúan:

Por un lado, la sustitución del registro para la prestación de servicios de transporte marítimo de personas y de mercancías por una medida “menos restrictiva”, sin especificar qué medida tendría ese carácter y cumpliría con otro tipo de requisitos legales que vamos a exponer:.

*Es evidente que en este ámbito la intervención jurídica que se realice está limitada por las previsiones normativas del Reglamento (CEE) 3577/92, de 7 de diciembre, que aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros, ya que este Reglamento es obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.*

*A este respecto, el TJUE (por ejemplo en las sentencias de 9 de marzo de 2006 o de 20 de febrero de 2001) ha declarado la incompatibilidad de cualquier medida que reserve los servicios de transporte marítimo por medio de una concesión o una autorización con el derecho comunitario ya que constituye una restricción a la libre prestación de servicios.*

*Por ello, la intervención jurídica más adecuada, y por la que están optando las diferentes normativas es la de la mera comunicación previa, que no puede equipararse a la figura de la autorización administrativa. La comunicación previa constituye un acto de los interesados que ponen en conocimiento de la Administración su intención de iniciar la actividad de transporte marítimo y en consecuencia no se incardina dentro de la actividad autorizadora de la Administración, es decir, no constituye en ningún caso una solicitud a la Administración para que autorice el ejercicio de tal actividad.*

*Ahora bien, la liberalización no puede suponer una desregularización de este sector económico, teniendo que ser compatible con una adecuada organización del mismo. En este sentido, la liberalización del sector del transporte marítimo debe llevar consigo un nuevo tipo de regulación de esta actividad despublificada, diferente a la que se hacía antes de la liberalización y a la que se realiza en el resto de actuaciones administrativas referidas al dominio público portuario.*

*Para ello se pueden aplicar otras técnicas jurídicas de intervención administrativa en la que la Administración desarrolle las potestades de control, inspección y sanción que considere precisas para garantizar el cumplimiento de las normas que, en su caso, ordenen el transporte marítimo.*

Con esta finalidad, por una parte se puede acoger a la posibilidad ofrecida por el art. 1.1 del Reglamento 3577/1992 del Consejo, de 7 de diciembre que establece que la libre prestación de servicios de transporte marítimo se aplicará a los armadores comunitarios “siempre que cumplan todos los requisitos necesarios para poder efectuar los servicios de cabotaje en dicho Estado miembro”. De esta forma, la actividad de la Administración en este ámbito debe centrarse en la determinación de los citados requisitos.

Adicionalmente, por otra parte, no se puede dejar de lado otros ámbitos de intervención administrativa evidentemente conectados con el transporte marítimo, como por ejemplo la garantía de los derechos de las personas consumidoras y usuarias y la compatibilización de la actividad de transporte marítimo con las exigencias medioambientales y de uso de las instalaciones portuarias, lo que implica el cumplimiento de las funciones públicas en relación a la defensa de los consumidores y usuarios y a la preservación del medio ambiente (art. 10,28 y 11.1,ª) EAPV).

De ahí la necesidad del Registro. No obstante, será la Comisión Europea, a la que le ha sido notificado el texto propuesto, la que decida en última instancia su compatibilidad con la normativa comunitaria.

Por otro lado, manifiesta la necesidad de que determinados servicios como “el practicaje, el remolque portuario, la gestión de amarres, el suministro de combustible y otros y la recepción de residuos sean prestados en régimen de libre competencia”.

Sin embargo, ya el propio texto del anteproyecto contempla esta posibilidad en el artículo 30.2 cuando afirma “no obstante en aquellos puertos en los que la Autoridad Portuaria considere que se dan las condiciones para que en un marco de libre y leal competencia algunos de los servicios portuarios de carácter general se presten por parte de la iniciativa privada, podrá acordarlo así mediante la aprobación de los Reglamentos de Servicios de cada puerto”. En la versión actual, es el artículo 31.

Hemos de recordar que conforme a la Ley 1/2013 de 2 de febrero, de la Autoridad Vasca de la Competencia, ésta dictaminará, con carácter no vinculante, los proyectos normativos que afecten a la competencia (artículo 3.5), por lo que no se aceptan las alegaciones.

## **EUDEL**

Además de realizar una serie de alegaciones generales sobre la afección que tendrían las competencias municipales con el modelo portuario reflejado en el anteproyecto normativo (planificación, usos portuarios...), las concretan posteriormente en las siguientes:

-Artículo 5.c. y artículo 11. Afirma que la aprobación de los planes especiales de ordenación portuaria por la Administración de la Comunidad Autónoma su redacción contraviene lo establecido en los artículos 97.1 y 96 de la Ley 2/2006, del Suelo y Urbanismo.

*Esta afirmación se basa, como ya hemos descrito respecto a la alegación de la Autoridad Portuaria de Bilbao Port, en una lectura parcial de la normativa citada ya que el artículo 97.2 de la misma ley 2/2006, de 30 de junio, afirma que “los planes especiales formulados en virtud de competencia sectorial que corresponda a algún departamento del Gobierno Vasco o de la Administración foral serán formulados y aprobados por el órgano del Gobierno Vasco o de la Administración foral competente al efecto (...)”.*

-Respecto al artículo 14.3 y 15 reiteran las observaciones realizadas por los ayuntamientos con carácter individual.

*Nos remitimos a la argumentación contenida en el correspondiente apartado.*

-Asimismo, piden que se incluya una mayor participación municipal en diversos ámbitos regulados en el texto normativo: artículo 12 (delimitación de espacios y usos portuarios), artículo 18 (obras de dragado), participación que devan en lo referido al artículo 31.6 solicitando incluso que sea el propio ayuntamiento “el que pudiera controlar la excepcional utilización del dominio público portuario” en ocasiones “ligadas a fiestas, procesionales...”.

*Se acepta y se garantiza la participación de los ayuntamientos a través del Consejo Municipal Portuario cuya creación está prevista en el artículo 4 del anteproyecto*

-Artículo 34.3 en relación con el 36: solicitan que los efectos de la revocación de concesiones o autorizaciones se extienda a las licencias urbanísticas.

*Sin embargo, no se considera necesaria una previsión legal al efecto, ya que el mismo objetivo se puede lograr con una cláusula en la licencia urbanística que contemplara tal supuesto.*

-Artículo 47.o) en relación con el artículo 56 e): solicitan que sea sancionable la demora en la aportación de datos derivada de la colaboración inter-administrativa.

*No se considera que la simple demora sea una circunstancia de tal entidad para ser merecedora de una sanción.*

## **MARBECO**

Podemos agrupar, por su carácter, en tres grupos, las alegaciones efectuadas:

-El primer conjunto hace referencia a varios aspectos: artículo 4. 2 (carácter de los órganos consultivos de puertos) artículo 5 (funciones de los mismos) artículo 11 y artículo 30 (establecer un trámite de dictamen del órgano consultivo para los planes especiales de ordenación portuaria p en el establecimiento de tasas), artículo 29 (régimen de los prácticos).

*Todos estos aspectos tienen en común que serán delimitados en el desarrollo reglamentario de la futura ley, por lo que, en todo caso, deberían tenerse en cuenta en el citado momento.*

Otro grupo lo constituyen solicitudes, sin argumentar la motivación: Consideran muy restrictiva la limitación a 30 años el plazo de las concesiones (artículo 33.2) o elevada la cuantía de las sanciones (artículo 50), y proponen eliminar la posibilidad de la responsabilidad de la empresa consignataria en determinadas sanciones.

*No se acepta ya que no se ven motivos para ello. De hecho, respecto a las cuantías de las infracciones, tras un análisis de los actuales proyectos normativos que tiene el*



Departamento, se he decidido aumentar las cuantías para homogeneizarlas con las previstas en los citados proyectos. Así, el actual artículo 51 afirma:

**“Artículo 51.- Sanciones.**

1.- Las infracciones reguladas por la presente Ley son sancionables con las multas siguientes:

- a) Las infracciones leves hasta 12.000 €.
- b) Las infracciones graves de 12.001 € hasta 500.000 €.
- c) Las infracciones muy graves de 500.001 € hasta 1.000.000 €.”

-Y el último, hace referencia a una reducción generalizada de las tasas a aplicar en el puerto de Bermeo, lo cual ya hemos comentado.

## **DIRECCIÓN DE FUNCIÓN PÚBLICA**

En el informe que se emite por la Dirección de Función Pública de 26 de enero de 2015, varias son las observaciones que se realizan al anteproyecto normativo.

-Manifiesta su disconformidad con la atribución a Kaiak, en lo que respecta al personal funcionario, de la determinación del régimen de acceso a sus puestos de trabajo, los procedimientos de provisión de puestos de trabajo y promoción profesional.

Se acepta y se modifica el párrafo 3 del artículo 24 (actual 26) que queda redactado:

*“3.- Corresponde a KAIKAK determinar, en lo relativo al personal laboral, los requisitos y las características de las pruebas de selección, así como la convocatoria, gestión y resolución de los procesos de acceso de acuerdo con los principios de mérito y capacidad.”*

- Respecto a la DA 2ª, en el informe de que “los entes públicos de derecho privado carecen de personal funcionario de carrera propio”.

Por ello se modifica la redacción de la DA Segunda actualmente primera, sustituyendo la referencia a su “integración” por la de “adscripción”, quedando su redacción con la siguiente literalidad:

*“El personal funcionario que preste servicios en la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi y que cumpla funciones que de acuerdo con la presente sean asumidas por Kaiak, se adscribirá al mismo, manteniendo su condición y situación de servicio activo en el cuerpo de procedencia y conservando la totalidad de derechos que tuviera reconocidos, entre ellos la antigüedad.”*

## **DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA**

En el informe emitido el 12 de febrero de 2105, se realizan las siguientes observaciones:

-Se manifiesta la ausencia en el artículo 25 del anteproyecto de la contemplación de cómo recursos económicos de Kaiak, los ingresos procedentes de la recaudación de los tributos en materia de puertos.

*Se acepta y se incorporan en el actual artículo 27, como apartado e).*

-Se pone de manifiesto una “ambivalencia o aparente contradicción a la hora de señalar los servicios generales que han de ser objeto de tasas portuarias”.

*Se acepta y se reformulan la redacción del actual artículo 30 y 31 simplificando la clasificación.*

*“Artículo 30.-Servicios portuarios.*

*1.- Son servicios portuarios:*

- a) La ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.*
- b) La gestión de amarres.*

- c) *La prestación de los servicios de marinería y administración o recepción.*
- d) *La vigilancia, seguridad y policía de las instalaciones en zona de servicio, sin perjuicio de las competencias que en dichas materias correspondan a otros Departamentos de la Administración General del País Vasco o, en su caso, a otras Administraciones Públicas.*
- e) *El balizamiento y otras ayudas a la navegación, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.*
- f) *La varada, izado, arriado y estancia en seco de buques o embarcaciones.*
- g) *El practicaje.*
- h) *El remolque portuario.*
- i) *La recepción de pescado para su manipulación a efectos de clasificación, primera venta y comercialización.*
- j) *El servicio de pesaje en báscula.*
- k) *El alumbrado y la limpieza de la zona de servicio.*
- l) *El aparcamiento de vehículos en zona de servicio.*
- m) *El abastecimiento y saneamiento de agua en la zona de servicio y la prestación de los servicios de recepción de residuos.*
- n) *El suministro de energía eléctrica y la prestación de servicios de telecomunicaciones.*
- o) *El suministro de combustible y otros suministros.*
- p) *Los servicios de prevención y control de emergencias, en los términos establecidos por la normativa sobre protección civil, en colaboración con las Administraciones competentes.*
- q) *Los servicios de recepción de residuos generados por embarcaciones, en cumplimiento del Convenio internacional para prevenir la contaminación ocasionada por los buques (MARPOL 73/78).*
- r) *La carga y descarga de equipajes y vehículos.*
- s) *El embarque y desembarque de pasaje.*
- t) *La carga, descarga, estiba y desestiba así como el trasbordo de mercancías.*
- u) *El transporte en tierra.*

2.- Reglamentariamente podrá modificarse la relación establecida en el párrafo anterior.

**Artículo 31.- Régimen de prestación.**

1.- Los servicios portuarios serán prestados por la Administración portuaria, bien directamente bien mediante cualquier mecanismo de gestión indirecta legalmente previsto, o en régimen de competencia por particulares con autorización al efecto. No se prestarán estos servicios mediante gestión indirecta cuando conlleven el ejercicio de autoridad o cuando, por otras circunstancias, se considere conveniente la gestión directa.

2.- Si para la prestación de los servicios portuarios se requiere el otorgamiento de concesión o de autorización de ocupación del dominio público portuario, ambas serán objeto de un expediente único y su eficacia queda vinculada de manera recíproca.”

-Respecto a la Modificación del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, afirma lo siguiente:

-Se propone la supresión del artículo 196.1 por reiterar el contenido del 196.5.2.2

- Se aceptan las modificaciones propuestas respecto al artículo 196

-Se propone la modificación del artículo 197, para incluir la ocupación y utilización sin título.

Se acepta quedando el artículo redactado de la siguiente forma:

*Artículo 197 quinquies.- Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario.*

*1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la ocupación y utilización del dominio público portuario, y del suelo y subsuelo del mismo.*

-Se propone la incorporación al artículo 197quinquies. 3 de un nuevo párrafo, del siguiente tenor.

“La liquidación se realizará en el momento del devengo. Cuando las concesiones y autorizaciones se otorguen por periodos anuales o

superiores, la liquidación de la tasa se realizará por adelantado, en el mes de enero de cada año”.

*Se acepta y se incorpora al texto del anteproyecto.*

### **JUNTA ASESORA DE CONTRATACIÓN ADMINISTRATIVA.**

En el “informe 3/2015, de 23 de febrero, sobre el anteproyecto de ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco” emitido por la Junta Asesora de Contratación Administrativa, se contienen diversas observaciones y propuestas:

-Se propone la modificación, en el artículo 4, de toda referencia a los estatutos del ente público Kaiak.

*Se acepta. Actualmente el contenido del antiguo artículo 4 está incorporado en el artículo 3 “Definiciones”, en cuyo apartado f) se afirma:*

*“f) Administración portuaria: la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el ente público de derecho privado, KAIK, en cuanto ejercen competencias y funciones atribuidas por la presente Ley.”*

-Se propone, en el artículo 14, que se incorpore “la sujeción a las disposiciones del TRLCSP” y la supresión del apartado 4 para decantarse por una sólo opción de las posibles a la hora de realizar las obras de construcción o ampliación de puertos.

*Se aceptan ambas. Así, se suprime el apartado 4 y el apartado 1 queda redactado de la siguiente forma:*

**“Artículo 14.- Construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos.**

1.-La Administración portuaria construirá, ampliará, reformará y mantendrá los puertos de conformidad con lo previsto en la presente Ley, con sujeción a las disposiciones del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público”.

En el mismo sentido, en el artículo 24. 7 se introduce el siguiente contenido:

“KAIAK tramitará los expedientes de contratación ajustando su actividad a las normas establecidas para los poderes adjudicadores que, a efectos de las disposiciones del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, tienen la consideración de Administraciones Públicas, así como a las reglas sobre contratación contenidas en la legislación de la Comunidad Autónoma de Euskadi y en sus normas de desarrollo”

-Se manifiesta la existencia de una duplicidad entre la existencia de EKP y la futura creación de Kaiak que debería solventarse en una disposición adicional.

*No se acepta ya que se considera que cuando se desarrolle la previsión de la actual Disposición Adicional Tercera será el momento en el que habrá que realizar los ajustes normativos necesarios para evitar la duplicidad en la transición de un modelo a otro de gestión.*

-Se defiende la supresión de la referencia a los actos dictados en ejercicio de la potestad sancionadora de Kaiak en el artículo 22 ya que el anteproyecto no atribuye a Kaiak potestad sancionadora.

*No se acepta ya que se considera que Kaiak como Autoridad Portuaria (artículo 3) debe disponer de potestad sancionadora para un mejor ejercicio de sus funciones. Contrariamente a lo que se afirma en el informe, en el artículo 21 (actual 23) sí está incluida la potestad sancionadora como función de Kaiak. Así en el artículo 23 e) se determina como función del futuro ente:*

*“Intervenciones para garantizar la protección del dominio público portuario, en especial el otorgamiento, modificación y extinción de las*

*concesiones y autorizaciones administrativas, así como la vigilancia e inspección y sanción de las infracciones contrarias a la normativa reguladora del régimen portuario en los términos establecidos en el Capítulo VI".*

Respecto al mismo artículo 22 se aboga por la inclusión en su apartado 1 de "las resoluciones que dicten los órganos competentes de Kaiak en materia de contratación".

Se acepta y se incluye como apartado d) del actual artículo 24.1, que queda redactado de la siguiente forma:

*"(...)*

*En particular, son actos de carácter administrativo los siguientes:*

- a) Los actos de ordenación y gestión del dominio público portuario, incluido el otorgamiento de las concesiones y autorizaciones administrativas.*
- b) Los actos dictados en ejercicio de la potestad sancionadora-*
- c) Los actos de gestión, liquidación, inspección y recaudación de los tributos establecidos en la legislación vigente en materia de puertos.*
- d) Los actos que dicten los órganos competentes de KAIK en materia de contratación."*

-Se solicita la incorporación de una previsión normativa respecto a los recursos contra las resoluciones que en materia de contratos se dicten por EKP.

Se acepta y se incorpora un párrafo 3 en el artículo 24 con el siguiente contenido:

*"Contra las resoluciones de KAIK en materia de contratos procederá interponer recurso especial regulado en el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, respecto aquellos contratos que se mencionan en el artículo 40.1 de dicho texto normativo"*

-Respecto al contenido del artículo 25, se considera necesario la incorporación de los recursos económicos provenientes de las contrataciones que habilite Kaiak.

*No se considera necesario al existir la previsión del artículo 25 (actual 27) en su apartado c).*

-Considera necesario una reformulación de los artículos 27, 28, 29 y 30 en aras de una mayor claridad normativa en la prestación de los servicios portuarios.

*Como ya hemos manifestado anteriormente los citados artículos (actuales 29,30, 31 y 32) han sido completamente reformulados en aras de esa claridad.*

*Así, con la nueva redacción no se diferencia entre servicios especiales y generales, siendo el régimen de prestación es común a todos. Así, “Los servicios portuarios serán prestados por la Administración portuaria, bien directamente bien mediante cualquier mecanismo de gestión indirecta legalmente previsto, o en régimen de competencia por particulares con autorización al efecto” (artículo 31)*

*Sin embargo se hace la limitación de que “. No se prestarán estos servicios mediante gestión indirecta cuando conlleven el ejercicio de autoridad o cuando, por otras circunstancias, se considere conveniente la gestión directa”, limitación que antes sólo se incluía respecto a los servicios generales ya que esta característica entra dentro de su elemento definidor.*

-Respecto al artículo 43, realiza una consideración respecto la aplicación de los pliegos de condiciones mientras no estén en vigor el reglamento de policía.

*No se considera procedente ya que los pliegos de condiciones no es el lugar apropiado para contemplar, aunque sea transitoriamente, el régimen de policía y sancionador.*

-Aboga por la exclusión dentro del régimen sancionador del incumplimiento por el contratista de las condiciones de un contrato (artículo 50.3 y artículo 52.3.b).

*Se acepta y se suprimen el artículo 50. 3 (actualmente 51) y 52.3.b (actualmente artículo 53)*



-Afirma que debe modificarse el contenido del artículo 197 quinquies.

*Dado que al respecto el informe de la Dirección de Administración Tributaria no ha hecho ninguna consideración, se considera innecesaria tal modificación cuyo contenido ha sido tomada del artículo 192 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

## **DIRECCIÓN DE PATRIMONIO Y CONTRATACIÓN**

En el informe de la Dirección de Patrimonio emitido el 23 de febrero de 2015 dos son los aspectos que se consideran necesarios modificar:

-La adición de un nuevo artículo 12. 2 que de “cabida a los usos comunitarios públicos, con la correspondiente modificación del artículo 31.2.

*Se acepta, quedando redactado el artículo 12.2.d) de la siguiente forma:*

*“d) Usos comunitarios públicos: son aquellas actividades de prestación de servicios públicos que sean titularidad de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi”.*

Asimismo, se modifica el artículo 31. 2 (actualmente 32.2) que contempla el régimen de utilización de la zona de servicio.

*“2.- Los puertos podrán albergar una o más actividades portuarias diferenciadas, especialmente las de tráfico comercial, industriales, pesqueras, náutico-recreativas, comunitarias públicas o mixtas, según los usos para los que se hayan proyectado o que se desarrollen en cada uno de dichos espacios.”*

-la supresión del artículo 22.5, por entrar en contradicción con el artículo 6.1 de la Ley de Patrimonio de Euskadi.

*Se acepta y se suprime el párrafo.*

## **CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL**

El 29 de mayo de 2015 se emite dictamen por el Consejo Económico y Social. Se realizan varias observaciones respecto a las cuales, por incidir en aspectos, que también deben ser examinados por la Oficina de Control Económico se va a esperar el informe de ésta para poder tener una visión conjunta y, tras la reflexión correspondiente, decidir su incorporación o no al texto del anteproyecto.

No obstante, algunas de las modificaciones propuestas por compartirse se han incorporado al texto. Así las previsiones referidas a las medidas de protección ambiental y de conservación del dominio público portuario y las referidas a la prevención y protección civil. Estas previsiones se han incorporado en el contenido de los nuevos artículos 17 y 19, que afirman:

**“Artículo 17 .- Protección Ambiental**

1.- La Administración portuaria adoptará las medidas adecuadas para la preservación y protección ambiental del dominio público portuario.

2.- Para ello, los Planes de Recogida de Residuos que apruebe la administración portuaria, además de recoger las instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, conforme al Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, establecerán las medidas precisas para instaurar sistemas de minimización de residuos y de recogida selectiva de los mismos, evitando siempre que sea posible su eliminación y fomentando su valorización y reciclaje.

**Artículo 19 .- Prevención y protección civil**

1.- La Administración portuaria dispondrá los medios precisos para el cumplimiento de las obligaciones de autoprotección establecidas en la normativa vigente.

2.- La Administración portuaria controlará en el ámbito portuario en cumplimiento de las obligaciones de autoprotección exigibles a las actividades que se desarrollan en dominio público portuario y controlará en dicho ámbito el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas”

En Vitoria-Gasteiz, a 14 de julio de 2015.

**Fdo.Luis M<sup>º</sup> Moreno Díez.**

**Responsable de la Asesoría Jurídica de**

**la Dirección de Infraestructuras del Transporte**

**V<sup>º</sup> B<sup>º</sup>: Almudena Ruiz de Angulo del Campo**  
**DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE**



**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE  
AURREPROIEKTUAREN INGURUAN JASOTAKO OHARREI ETA EGINDAKO  
ALDAKETEI BURUZ GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZAK EGINDAKO  
MEMORIA.**

**SARRERA.**

Garraioetako sailburuordearen 2014ko urriaren 20ko Ebazpenaren bidez, jendaurrean jartzen da Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren lege-aurreproiektua, 20 egun baliiodunez, ebazpen hau Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta hurrengo egunetik aurrera kontatzen hasita (2014ko urriaren 28an argitaratu zen).

Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak doktrina ezarri du, hurrenez hurreneko 8, 13, 33 eta 48/1999 zenbakidun irizpenekin, besteak beste, derrigorrezko txostenak egin ostean, eta kontsulta-izapidea bete ostean, arau-proiektua prestatzeko ardura duen organoak txosten horiek azter ditzan eta horien inguruan hausnar dezan. Horren helburua da horien ohar eta iradokizunak, Zuzenbidean baliagarriak diren argudioetan oinarrituz, betetzen ote diren erabakitzea eta, horrela balitz, zein neurritan gertatzen den zehaztea. Prozedura hori gabe, aipatu Aholku Organoaren arabera, izapidea azalekora eta formala den horretara mugatuko litzateke. Hori da, beraz, memoria honen xedea.

Kontsulta- edo entzunaldi-izapidearen helburua, funtsean, xedapena egokia eta komenigarria dela bermatzea da; horrek gizartean arau gisa duen onspen-maila hobetzen du eta, kasu bakoitzean, dagokion organo eskudunak hartzen duen erabakia zuzena izateari laguntzen dio. Gainera, izapide honek lagundu egiten du Administrazioak arauak egiteko ahalean diskrezionaltasun txikiagoa izan dezan eta, dauden alternatiben artean, erabakirik bidezkoena har dezan.

Deskribatutako hausnarketen ildotik, oroitidazki honetan aipatu Lege-  
aurreproiektua dela-eta jasotako alegazio eta oharrak aztertzen dira.

## **1.- JASOTAKO TXOSTEN ETA ALEGAZIOAK.**

2014ko urriaren 20ko Ebazpenak, Garraioetako sailburuodearenak, lege-  
aurreproiektua jendaurrean jartzeko ezartzen duen izapideari erantzunez, honako  
alegazioak jaso dira:

### **A. BARNEKO TXOSTEN ETA ALEGAZIOAK**

#### **Txostenak:**

- Emakunde
- DACIMA
- Hizkuntza Normalkuntza

#### **Alegazioak:**

- Hezkuntza (Kultura Ondarearen Z.)
- Herri Administrazio eta Justizia.

### **B. UDALAK**

- Ea
- Orio
- Mutriku
- Getaria
- Deba
- Bermeo
- Ondarroa
- Plentzia

### **C. SINDIKATUAK**

- LAB
- UGT
- ELA

### **D. SAILEKO LANGILEAK**

- Azpiegituren Zuzendaritza-Gipuzkoako Portuen Lurralde Zerbitzua
- Gipuzkoako Portuen Lurralde Zerbitzua

#### **E. BESTELAKOAK**

- Sustapen Ministerioa (Bilboko Itsas Kapitaintza)
- ASOTRAVA
- Euskal Herriko Itsas Foroa
- Euskadiko Bideetako Ingeniarien Kolejioa
- FECOPE
- Bilbao Port
- Lehiaren Euskal Agintaritza
- EUDEL
- MARBECO

Lehendakaritza Sailak, Enplegu eta Gizarte Politiketako Sailak eta Osasun Sailek alegaziorik egingo ez dutela adierazten dute.

Entzunaldirako eta jendaurrean jartzeko izapidea egin ostean, derrigorrezko txosten hauek jaso dira, eskatu eta gero:

- Funtzio Publikoaren Zuzendaritza,
- Zerga Administrazioaren Zuzendaritza,
- Administrazio Kontratazioaren Aholku Batzordea
- Ondare eta Kontratazio Zuzendaritza.
- Kontseilu Ekonomiko eta Soziala.

## **2.- EGINDAKO ALEGAZIOAK.**

### **A.-BARNEKO TXOSTEN ETA ALEGAZIOAK**

#### **EMAKUNDE**

2014ko azaroaren 4an egindako txostenaren bidez, Emkunderik 2 ekarpen nagusi egiten ditu, aurreproiektuaren testuan eragin zuzena izan dezaketenak:

1.- Legearen testua berrikusi behar dela aintzatesten da, hizkuntzaren erabilera sexista ezabatzeko; izan ere, gaztelaniaz genero maskulinoa duten zenbait termino agertzen baitira.

*Emakundek aurkeztutako alegazioa aintzat hartzen da, eta lege-aurreproiektuaren legea berrikusteari ekiten zaio, hizkuntza sexistaren erabilera saihesteko. Hauek berrikusi dira: zioen adierazpena, 2.2 art., 3.2. art., 22.5. art., 42.3. art., 19.4.5.6. eta 197.6 art.)*

2.- Otsailaren 18ko Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako 4/2005 Legearen 23. artikuluan aurreikusitakoaren arabera, testuaren 23. artikulua araututako KAIAKen antolamenduan eta kudeaketan klausula bat sartzea komeni da, emakume eta gizonen ordezkariak orekatua dela bermatzeko, eta ordezkariok gaikuntza, eskumen eta prestakuntza egokiak dituztela bermatzeko.

*Agindu hori legeria berezian jasota dago jada; hori dela eta, klausula hori sartuko balitz, otsailaren 18ko 4/2005 Legearen 23. artikuluan agintzen denaren oroigarri hutsa litzateke.*

## **HERRITARRAK HARTZEKO ETA ADMINISTRAZIOA BERRITZEKO ETA HOBETZEKO ZUZENDARITZA (DACIMA).**

DACIMAK, 2014ko urriaren 27ko txostenean, alegazio hauek egiten ditu:

1.-Aldez aurretik, kontuan hartu eta bermatu behar da "2014-09-16ko Gobernu Kontseiluak onetsitako Euskal Administrazio Publikoaren Legean" aurreikusitakoa betetzen dela.

*Ez da egokia alegazio hori aintzat hartzea, izan ere, egun izapidetzen ari baitira aipatu lege-aurreproiektua Eusko Legebiltzarraren erakunde, segurtasun eta justizia batzordean. Hortik ondorioztatzen da ez gaudela argitaratuta eta indarrean dagoen lege baten aurrean, eta, horrexegatik, ez dela derrigor bete beharreko lege bat. Ez dakigu oraindik Eusko Legebiltzarrak onartuko duen amaierako testua ote den.*

2.- Prozedurazko Alderdiei dagokienez aipatzen dena ikusirik, eta xede dugun lege-aurreproiektuaren testuan bertan jasotzen diren administrazio-prozeduren izapide elektronikoa egiteko aukera aipatzen ez denez, adierazi beharra dago derrigorrezkotzat jotzen dugula gai hori Garapeneko Xedapenetan kontuan hartzeko beharra.

*Aipatu prozedura administratiboak modu elektronikoan izapidetzeko aukera izapide horiei buruzko arauzko garapenean sartu behar dela deritzogu.*

## **HERRI ADMINISTRAZIOETAN HIZKUNTZA NORMALIZATZEKO ZUZENDARITZA.**

Herri Administrazioetan Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzak, 2014ko urriaren 24an egindako txostenean, adierazten du:

*“Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas-Garraioaren Lege Aurreproiektua aztertu ondoren, adierazten dut ez duela urratzen egungo hizkuntza araudia.*

*Bestalde, kontuan harturik Lege Aurreproiektuaren euskarazko eta gaztelaniazko bertsioak daudela, bete da Eusko Jaurlaritzak 2013ko maiatzaren 14an hartutako Erabakian jasotakoa, lege, legegintzako dekretu, dekretu edo agindu izango diren xedapen orokorrak bi hizkuntzetan idazteko neurriak onartu zituena”.*

Hori esanda, Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsas garraioaren lege-aurreproiektuan xedapen berri bat sartzea proposatzen du, eduki honekin:

*“-Lege honen ondorioz Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak eta KAIK zuzenbide pribatuko entitate publikoak herritarren esku jartzen duten informazioa Euskal Autonomia Erkidegoko bi hizkuntza ofizialetan egongo da eskuragarri. Era berean, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrarekin eta KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publikoarekin dituzten harremanetan, herritarrek euskara eta gaztelania, ahoz nahiz idatziz, erabiltzeko eta arreta hizkuntza berean jasotzeko duten eskubidea bermatuko da”.*



Ez da egokia alegazioa aintzat hartzea, proposamenaren edukia azaroaren 24ko 10/82 Legean jasota dagoelako, eta alegazioa lege-aurreproiektu honetan sartzea azaroaren 24ko 10/82 Legean ezarritakoa errepikatzea litzatekeelako.

## **HEZKUNTZA, HIZKUNTZA POLITIKA ETA KULTURA SAILEKO KULTURA ONDAREAREN ZUZENDARITZA.**

Kultura Ondarearen Zuzendaritzak, 2014ko azaroaren 13an egindako txostenean, ondorio gisa alegatzen du:

"Ondarearekin eta kulturarekin lotutako alderdiak portu-eremuaren arautzean aintzat hartzea proposatzen da, bi ildo nagusi jarraituz:

1.- Euskal Kultur Ondare izatearen deklarazioa duten elementuetan, edo deklarazio hori jasotzeko espedientea abiarazita dutenetan, kultura babesteko araubidea lehentasunez aplikatzea.

2.- Kultur Ondarean eskuduna den erkidegoko organoaren txostena derrigorrezkoa izatea, Portu Jabari Publikoaren eremuan obra-proiektuak egiteko prozeduraren entzunaldi izapidean zehar. Txostenaren izaera loteslea izatea, Euskal Herriko Kultur Ondare gisa deklaraturako elementuek, edo deklarazio hori jasotzeko espedientea abiarazita dutenek, proiektuon eragina jasaten dutenean."

*Ikuspegi juridikotik eta araudiaren ikuspegi teknikotik, proposatzen den araugintzaren testuinguru zuzena uztailaren 3ko Euskal Kultura Ondarearen 7/1990 Legea da. Hori dela eta, aipatu legea alda dadin eskatzea litzateke egokia.*

## **HERRI ADMINISTRAZIO ETA JUSTIZIA SAILA.**

Lege-aurreproiektua aztertu ostean, Herri Administrazio eta Justizia Sailak hainbat alegazio egiten ditu, oinarri-izaera dutenak eta arau-izaera eta izaera teknikoa dutenak desberdinduz.

**-Oinarri-izaera dutenak:**

Lehenengo alegazioak zalantzan jartzen du zuzenbide

Nagusiaren Antolaraueti buruzko Legearen Testu Bategina onartzen duen azaroaren 11ko 1/1997 Legegintza Dekretuaren 15. eta 38. artikuluei buruz, ezartzen dena aipatzen du.

*Lehenengo alegazioa aintzat hartzen da eta, hori dela eta, 21.a) (23. artikulua, orain) honela geratzen da:*

*“a) Portuko politika arloan, goragoko mailako planifikazio-tresna bat egiten denean, tresnaren xede diren gaietan xedapen orokorrak egitea eta proposatzea, eta txostena egitea.”*

Bigarren alegazioari dagokionez, Herri Administrazio eta Justizia Sailak azken xedapenetako bigarrena ezabatzea proposatzen du (“erregelamendu bidezko garapena”) eta, arrazoi gisa, Batzorde Juridikoaren hainbat irizpen aipatzen ditu (24/2006 Aholku Batzordearen Irizpena, 63. eta 64. par., 46/2006 Aholku Batzordearen Irizpena, 37. par. eta 122/2008 Aholku Batzordearen Irizpena, 156. par.)

*Bigarren alegazioa aintzat hartzen denez, aipatu Sailak azaldutako zioen arabera, azken xedapenetako bigarrena ezabatzen da.*

**-Arau-izaera eta izaera teknikoa dutenak:**

Aurreproiektuaren izenburua berrikusteko proposamena egiten da, Gobernu Kontseiluak 1993ko martxoaren 23an egindako saioan (EHAO, 71, 1993ko apirilaren 19koa) lege-proiektu, dekretu, agindu eta ebazpenak egiteko onetsitako zuzentarauen araberakoa ez delako, eta ez zaiolako xedeari egokitzen.

*Ez da aintzat hartzen, izan ere, etorkizunean izango den legearen xedea bi gaiak direlako, betiere EAEk bakoitzean duen esku-hartzeko gaitasunaren arabera.*

Bigarren alegazioak gaztelaniazko “Transporte marítimo de viajeros y viajeras” esaldiarekin du zerikusia; izan ere, hori ez da zuzena estatuko, erkidegoko eta nazioarteko legerian erabiltzen denarekin talka egiten baitu.

*Onartu egiten da, eta, gaztelaniaz, "viajero/viajera" terminoaren ordeztu, "pasaje" erabiliko da (1.6. art., 6.6. art. eta 42.1. art., oraingo 43).*

Hirugarren alegazioan, 1.4. artikuluko testua azaroaren 11ko Euskadiko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legearen Testu Bategina onartzen duen 1/1997 Legegintzako Dekretuaren 7. artikuluan ezarritako izendapena betetzeko moduan idaztea proposatzen da.

*Hirugarren alegazioa aintzat hartzen denez, 1.4. art. honela geratzen da:*

*“Euskal Autonomia Erkidegoko Portuko Administrazioaren egitura eta funtzionamendua ezartzea, eta KAIK sortzea, Euskadiko portuak kudeatzeko zuzenbide pribatuko ardurako erakunde publiko gisa eta Euskal Autonomia Erkidegoko Portuko Administrazioaren Partaide gisa”.*

Horretaz gainera, alegazio berean 19.1 artikulurako (orain, 21. artikulua) testu berri bat proposatzen da. Onartu egiten denez, honela geratzen da:

*KAIK sortu da nortasun juridiko propioa duen zuzenbide pribatuko erakunde publiko gisa, bere helburuak betetzeko jarduteko gaitasun osoa du eta kultura arloan eskuduna den Jaurlaritzako sailari atxikita dago.*

Laugarren alegazioan, 4. artikulua (Portuko Administrazioa) kentzea, eta haren edukia 3. artikuluan (Definizioak) jartzea proposatzen da, honela jasoz: “Portuko Administrazioetat hartuko dira Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioa eta KAIK erakunde publikoa, lege honek jasotzen dituen eskumen eta eginkizunak dituzten aldetik”.

*Alegazioa aintzat hartzen da, Gobernu Legearen 16. artikuluan, azaroaren 11ko Euskadiko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legearen Testu Bategina onartzen duen 1/1997 Legegintzako Dekretuaren 15. eta 39. artikuluei buruz, ezartzen dena betez.*

Aurreproiektuaren 3. artikulua testua berriz idaztea proposatzen da, Gobernu Kontseiluak 1993ko martxoaren 23an egindako saioan (EHAAO, 71, 1993ko apirilaren

19koa) lege-proiektu, dekretu, agindu eta ebazpenak egiteko onetsitako zuzentarauen arabera izateko.

*Bosgarren alegazioa aintzat hartzen denez, 3. artikulua Administrazio Publiko eta Justizia Sailaren proposamenaren arabera idazten da.*

Seigarren alegazio moduan, aurreproiektuaren 2.1. artikuluan (gaztelaniazko testuan) dagoen esaldi bat aldatzea proposatzen da, "puerto marítimo del litoral" esatea errepikakorra baita.

*Seigarren alegazioa aintzat hartzen denez, 2. 1. artikulua honela geratzen da, gaztelaniazko bertsioan:*

*1.- La presente Ley será de aplicación a los puertos del litoral vasco, en los términos del artículo 3.1 de esta Ley, así como a las obras e instalaciones portuarias competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.*

Zazpigarren alegazioan, ontzia, itsasontzia eta baliabide flotatzaileak zer diren zehazteko leku egokia, lege honi dagokionez, aurreproiektuaren 3. artikulua (definizioak) dela proposatzen da, segurtasun juridikoa eta terminologiaren koherentsia handiagoak izan daitezen.

*Aintzat hartzen da eta 3. artikuluan sartzen da.*

Aintzat hartzen da zortzigarren alegazioa, Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen azaroaren 26ko 30/1992 Legean ezarritakoa betez, eta, ondorioz, 22.2. artikulua (24.2. artikulua) horrela geratzen da:

*"KAIK erakundearen ebazpenen kontra, gora jotzeko errekurtsoa aurkeztu ahalko zaio Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean portuen arloko eskumena duen sailari".*

## **B.- UDALAK**

Jaso diren alegazioak Ea, Orio, Mutriku, Getaria eta Debako udalenak (eduki berbera dute), eta Bermeo, Ondarroa eta Plentziako udalenak dira.

**- Ea, Orio, Mutriku, Getaria eta Debako Udalak.**

Lege-aurreproiektuak islatzen duen ereduari buruzko alegazio-multzo bat aurkezten dute, geroago hainbat esparrutan zehazten dena:

-**Plangintza:** Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketak (12. art.) udal-eremuak hartu behar ez dituela aipatzen dute, baina arau-hauste horiek non gertatuko liratekeen zehaztu gabe.

-**Lizentziak:** Horretaz gainera, aurreproiektuaren 15. artikularen edukiarekiko desadostasuna adierazten dute, Portu Administrazioak, haren eskumenak baliatuz burutzen dituen obra eta jarduerak hirigintzako lizentziarik jaso behar ez izateari buruz.

Adierazten dute "udal-baimenetatik at gera daitezkeen bakarrak zuzenean eta zehazki portuko zerbitzuarekin lotutakoak direla".

*Aurreproiektuan zehaztuta dago Portu Administrazioak, "bere eskumenak baliatuta", burutzen dituen portuko obra eta jarduerak direla.*

*Dena den, alegazioa onartu egiten da eta gehiago mugatzen dira lizentziaren beharrik ez duten kasuak:*

*"...portuko merkataritza-erabilerekin, arrantza-erabilerekin, aisialdikoak diren erabilera nautikoekin, edo komunitate-erabilera publikoekin lotutakoak badira..."*

-**Izapide berriak:** Bestalde, "Portuen Zuzendaritzak edo KAIAKek plan batean jarduten dutenean" udalek txosten lotesle bat egin beharko dutela jasotzen duen izapide bat sor dadin eskatzen dute.

*Onartu egiten da alegazioa, udal administrazioei parte-hartze handiagoa emateari dagokionean, baina berbideratu egiten da erakunde arteko organo bat sortuz. Hori horrela, 4. artikuluan, etorkizunean Portuen Udal Kontseilua eratu behar dela ezartzen da.*

-Zerbitzu-areak: Era berean, portuetako zerbitzu-areak mugatzeko orduan udalek parte hartzea eskatzen dute.

*Ez da ulertzen alegazio honen arrazoia, eremu horiek Portu Administrazioaren jarduerak egikaritzeko eta portu-erabilerak garatzeko beharrezkoak diren lur- eta ur-eremuak direla aintzat hartzen bada.*

- KAIK: haien iritziz "botere edo agintaritza publiko batek dituen ahalmenak ezin dira zuzenbide pribatuko erakunde publiko baten eskutik abiarazi".

*Oharpen hau bete-betea sartzan da Erkidegoko Administrazioaren antolatzeke barne-ahalmenetan, eta aldez aurreko hausnarketa sakon baten emaitza da. Hori dela eta, ez da aintzat hartzen.*

Horretaz gainera, ezbaian jartzen da KAIKeko zuzendariak "portuko legeriaren arau-haustek" zehazteko gaitasuna izatea.

*Horri dagokionez, nahikoa da gogora ekartzea 5. artikulua, oraingo 52.ak, aipatu organoari "zehapena" ezartzeko eskumena ematen diola, eta ez arau-haustek ezartzekoa.*

-Azkenik, tasetatik salbuetsita egotea irabazi asmorik gabeko elkarte guztietara heda dadin eskatzen dute.

Alegazioa onartzen da. Hori horrela, 1/2007 Legegintzako Dekretuak onesten duenean (aurreproiektuaren Azken Xedapenetatik Lehenengoan egiten da) Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko irailaren 11ko Legearen Testu Bateratuaren aldaketa, 197. artikulua quinquies 7. atalean sartzan da, eduki honekin:

"7.- Onura publikokotzat deklaratuak irabazi-asmorik gabeko erakundeek ez dituzte tasak ordaindu beharko, baldin eta ematen zaizkien baimenetan portuko jabari publikoaren okupazioak erabilera ekonomikorik ez badakar."

## - Bermeo, Ondarroa eta Plentziako Udalak

Bermeoko Udalak, lehenik eta behin, zioen adierazpenean eta xedapenen edukian adierazten denaren arteko koherentziarik eza azpimarratu eta jasotzen du.

Bere desadostasuna alegatzen du, gainera, eta beste udalek bezalaxe, 14. eta 15. artikuluen edukiarekiko. Euskal Herriko Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko Legea (2/2006 Legea, ekainaren 30ekoa) eta otsailaren 27ko 3/1998 Legea, Ingurumena babesteko lege orokorra, urratzen direla alegatzen du.

Lehenengoari dagokionez, udalak arau-gatazka batean aplika daitekeen araua zehazten duten bi printzipioak ahaztu ditu: berezitasun-printzipioa (sektoreko arau berezia arau orokorrari gailentzen zaio) eta *lex posterior derogat anterior printzipioa*.

Bigarrenari dagokionez (55.1., 55.3. eta 56. artikulua), *sailkatutako jarduera eta instalazio publiko edo pribatuaren jarduera-lizentziari egiten dio erreferentzia, eta ez da ikusten hirigintza-lizentzien gaiarekin duen lotura.*

Jarraian, hirugarren alegazio moduan, hausnarketa orokor bat egiten du udalerrien plangintza orokorra betetzeko beharri buruz, berriro aipatuz hirigintza-lizentziak edukitzeko beharra.

*Horri dagokionez, gainerako udalek egindako alegazio berberari emandako erantzunaren edukiari lotzen gatzaizkio.*

Horren ildotik, "plangintzari eta hura egikaritzeari" dagokionez, izaera loteslea izango duen jarraipen batzorde bat sortzea proposatzen da.

*Alegazioa onartu egiten da, baina bide gisa erabiltzen da, eduki funtzional zabalago batekin, udal administrazioen parte-hartzea izango duen aipatu Portuko Udal Kontseilua.*

Laugarren alegazio gisa, udalek eskatutako baimen eta erabilerengatik tasarik ordaindu behar ez izatea eskatzen da, "betiere, interes orokorrekoak badira".

*Ez da onartzen, irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onesten duen Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateratuaren aldaketaren 197. quinquies artikuluan jasotako aurreikuspena egokiagoa dela irizten delako:*

*"6.- Toki-korporazioek ez dituzte emakiden eta baimenen tasak ordaindu behar, baldin eta baimen eta emakida horiek zuzenean edo hirugarrenen aldetik irabazteko asmoz ustiatzen ez badira".*

Ondarroako Udalak hiru artikuluekin lotutako alegazioak egiten ditu.

-12. artikuluekin lotutakoa: portuen eremu eta erabilerak mugatzeko orduan, udalak txostena egiteko izapidea sortzea eskatzen da.

*Horri dagokionez, ez da ikusten izapide berriak sartzeko beharrik. Dena den, alderdi hori Portuen Udal Kontseiluaren eduki funtzionalaren baitan sartu daiteke.*

-15. artikuluekin lotutakoa: hirigintza-lizentziak dagokienez, gainerako udalek adierazitako ildo beretik.

*Alegazioa onartzen da, aurretik esan den bezala.*

-18. artikuluekin lotutakoa: udalari, gutxienez, hilabete lehenago, jarduketa horien berri ematea derrigorrezkoa izan dadin eskatzen da.

*Horri dagokionez, ez da ikusten izapide berriak sartzeko beharrik.*

Azkenik, Plentziako Udalak, Eudelek Plentziarako udalak proposatzen duen portu-ereduaren gaineko plangintza eta erreferentzia orokorreari buruz (artikuluari alegazio zehatzik egin gabe) egin dituen aintzatespenak aipatzeaz gainera, 2012ko azaroaren 28an Udaltzatzen amarratzeen kudeaketari buruz egindako Akordioa aipatzen du.



*Hala ere, alderdi horri etorkizunean izango den legearen arauzko garapenean heldu beharko zaio.*

## **C.- SINDIKATUAK**

### **-LAB.**

LABen aldetik, KAIAKi buruzko kapitulua aurreproiektutik kentzean jartzen dute arreta alegazioek.

*Dena den, alderdi hori aurreproiektuaren funtsezko printzipioetako bat da, eta Administrazioak bere burua antolatzeko dituen eskumenen baitan sartzen da.*

*Bere burua antolatzeko ahalmenak berekin dakar Administrazioak bere antolamendua eratzeko modua aukeratu ahal izatea, horretarako dituen mugak administrazioaren eraginkortasunari buruzko eratze-printzipioak errespetatzea, eta baliabide materialak eta pertsonalak arrazionaltasunez erabiltzeko orduan ematen diren zerbitzuen funtzionamendu egokia bermatu ahal izatea izanik (103. art.).*

### **-ELA.**

ELAk ildo beretik egiten ditu adierazpenak, azkenean KAIAKen sorrera ezabatzeko ez balitz, artikuluetan egin beharko liratekeen aldaketak gehiago zehaztuz.

24. artikulua: funtzio publikoko sail eskudunak KAIAKeko lanpostuetara heltzeko araubidea zehazteko duen eskumena defendatzen du.

*Alegazioa onartzen da eta soilik langileei dagokienez mugatzen da KAIAKen eremu funtzionala. Hori horrela, oraingo 26.3. artikulua honakoa dio:*

*“KAIAKi dagokio, langileei dagokienez, hautaketa-proben baldintza, betebeharrak eta ezaugarriak zehaztea, eta baita sarbide-prozesuen deialdia, kudeaketa eta ebazpena egitea ere, merituen eta gaitasunen printzipioak betez”.*

-Sindikatuak zenbait gogoeta egiten ditu 30. artikuluari buruz, portuetako zerbitzuak eskaintzearekin lotuta.

*Ez da onartzen, ELAren alegazioek langileei buruzkoak direla baitirudite, eta ez baitute harremanik aginduaren edukiarekin.*

-bigarren xedapen gehigarria: KAIAKeko langileei Autonomia Erkidegoko langileen hitzarmen kolektiboa aplikatzeari buruzkoa.

*KAIAKen enpresa ondorengotza-mekanismoa (Lehenengo Xedapen Gehigarria) aplikatuz integratzeak entitate publikoa lan-kontratu finkoetan eta aldi baterako kontratuetan subrogatzen dela esan nahi du, baldintza berberekin eta horiek amaitu arte. Mekanismo horrek berekin dakar KAIAKen betebeharra dela talde eta kategoría profesionala errespetatzea, eta finkatutako ordainketa eskubideak eta horien jatorria sailkatzea (antzinatasuna barne).*

*Subrogatutako langileen egoera, Langileen Estatutuaren Legearen testu bateginaren (martxoaren 24ko 1/1995 Legegintza Dekretuak onetsitakoa) 44.4. artikulua betez, eta kontrakoa dion hitzarmenik ez dagoenez, eskualdaketa gertatzen den unean jatorrizko enpresan aplikatzen zen hitzarmen kolektiboak arautuko du; kasu honetan, Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean aplikatzen zenak, hura iraungi arte edo hitzarmen berri bat onartu arte.*

-xedapen indargabetzailea: langileen eskubideak zaintzeko klausula bat sar dadin eskatzen dute.

*Klausula hori sartuta dago aurreproiektuaren bigarren xedapen gehigarrian (oraingo lehenengoan).*

*1. – Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazio Orokorrean eta Euskadiko Kirol Portuak SA entitatean lanean diharduten lan-kontratuko langileak, lege honen arabera, KAIAK erakundeak bere gain hartzen dituen zereginetan ari badira, KAIAK erakundearen integratuko dira, lan*

*arloko araudian aurreikusiriko enpresaren ondorengotza-mekanismoa aplikatuz.*

*2. - Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean lanean diharduten funtzionarioak, lege honen arabera, KAIK erakundeak bere gain hartzen dituen zereginetan ari badira, erakunde horretan atxikiko dira, jatorrizko kidegoan zuten baldintza eta zerbitzu aktibo-egoerari eutsita eta aitorturik zeuzkaten eskubide guzti-guztiak gordez; besteak beste, antzintasuna.*

## UGT.

Hasiera batean, ikuspegi juridikotik, onar daitezkeen hainbat alegazio daude. Onartzeko modukoak dira testuaren arauzko kalitatea hobetuko luketelako, eta etorkizunean izango den legetik proiektatu nahi den portu-ereduarekin bat etortzen direlako. Horien artean daude, 1. artikuluari (garapena eta iraunkortasuna uztartzea), 5. artikuluari (hondarrezko eskumen klausula), 6.4. artikuluari (itsasertzaren kontserbazioa, printzipio gisa), 35. 1.d) artikuluari (emakidadunaren heriotzaren berri ematea), 44. artikuluari (pertsonek, ondasun edo ingurumenarentzat arrisku larri edo nabarmenaren kasua sartzea) buruzkoak.

Dena den, beste gogoeta batzuek dagoeneko arauetan jasota dauden betebeharrak sartzeko asmoa dute, edo errepikakorrak gertatzen dira, aurreproiektuaren beraren edukia aintzat hartuz gero.

*-7. artikulua (jabari publikoa "legez onar daitezkeen erabileretarako" erabiltzea).*

*Horren edukia jasota dago 31.1 artikuluan (orain, 32. artikulua)*

*-16. bis artikulua: (ingurumen-inpaktua).*

*Planen eta programen ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura arautzen duen urriaren 16ko 211/2010 Dekretuan arautzen da haren edukia.*

-18. bis artikulua: "lur- edo itsas-jatorria duten materialekin egiten diren betetze-obren" kasua sartzea.

*Mota horietako obrek ez dute zehaztasun propiorik; aurreproiektuaren 14. artikuluan eta hurrengoetan barne hartzen diren portuak eraikitzeko, hedatzeko edo eraberritzeko obrei lotuta egon ohi dira.*

- 42. bis artikulua: isurketei buruzko ingurumenaren babeserako neurriak dituen artikulua sartzea.

*Horri dagokionez, gogora ekarri behar da aurreproiektuaren 17. artikuluan aipatzen den Hondakinak Jasotzeko Planean jasota daudela berariazko neurriak.*

*Eta neurri orokorrenei dagokienez, ingurumen-preskripzioentzako arau egokia otsailaren 27ko Euskal Herriko Ingurumena babesteko 3/1998 Lege Orokorra da.*

-55. artikulua: zehapen-prozedura mugatzea.

*Zehapen-prozeduraren kasuan, aplika daitekeen legeria mugatzeari buruz, otsailaren 20ko Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Administrazioen Zigortzeko Ahalmenari buruzko 2/1998 Legea da 1. artikuluan (aplikazio-eremua) honakoa zehazten duena: "Euskal Autonomia Erkidegoaren lurralde-eremuan Zigortzeko Ahalmena baliatzen duten erakunde guztiek aplikatuko dute, eta baita arauzko eskumenak dituzten Erkidegoko erakunde komunek ere, eskumen horiek osoak edo Estatuarekin edo lurralde historikoetako organoekin partekatuak diren alde batera utzirik".*

-Bosgarren Xedapen Gehigarria: autobabeserako eta larrialdietarako planak sartzea:

*Azaroaren 2ko 277/2010 Dekretua da zenbait jarduera, zentro edo establezimenduren autobabes-betebeharrak arautzen dituen, larrialdiei aurre egiteko.*

-Seigarren Xedapen Gehigarria: aplikatu behar den estibatzeko eta desestibatzeko araudia mugatzea.

*Ez da beharrezkoa estibatzeko eta desestibatzeko araudia arau-testuan berrestea, hura aplikatzeko araudiak mugatzen baitu zein eremu dagokion.*

Bada azken multzo bat, erabaki bat behar duena; horietako batzuk dagoeneko eztabaidatu dira araua idazteko prozesuan zehar:

-8. artikulua: zerbitzugunean bainatzeko eta arrantatzeko debekua sartzea proposatzen dute.

*Aurreproiektua idazteko egin ziren bileratan sakon eztabaidatu zen debeku orokor bat sartzearen inguruan, eta egokiagozat jo zen portu bakoitzaren ezaugarrien araberako debekuak egiteko aukera jasotzea.*

-41. bis artikulua: emakida eta baimenen erregistroa sortzea.

*Egun "Portuko jabari publikoko emakida eta baimenak" fitxategia dago, Azpiegitura Zuzendaritzaren ardurapekoa dena, eta datuak babesteko araudiari (Datu Pertsonalak Babesteko 15/1999 Legea) atxikita dagoena.*

#### **D.- SAILEKO LANGILEAK (Garraio Azpiegituren Zuzendaritza eta Gipuzkoako Portuen Lurralde Zerbitzua).**

- Autonomia Erkidegoko portu guztiak kudeatuko dituen entitate bakarra egoteko beharra adierazten dute, baina ez daude ados hori zuzenbide pribatuko entitate publiko baten bidez egitearekin. Horren ildotik, KAIK sortzeari buruzko IV. atala kentzea eskatzen da eta, horrekin bat etorritik, Bigarren Xedapen Gehigarria kentzea.

*Aurretik esan den bezala, Administrazioak bere burua administratiboki antolatzeko duen gaitasuna baliatu da kasu horretan.*

## **E.- BESTEAK**

### **SUSTAPEN MINISTERIOA**

-Bilboko Itsas Kapitaintzaren iritziz, zenbait kontzeptu eta zerbitzu argitu egin behar dira, bereziki itsas-eragiketekin eta portuetako zerbitzuekin lotutako horiek. Horrekin batera, aurreproiektuan dragatzeetako isurketak bezalako egoerak jasotzen ez direla azpimarratzen du.

*Mota horietako obrek ez dute zehaztasun propiorik; aurreproiektuaren 14. artikuluan eta hurrengoetan barne hartzen diren portuak eraikitzeko, hedatzeko edo eraberritzeko obrei lotuta egon ohi dira.*

Bestalde, aurreproiektuaren legean eragina izan dezaketen bestelako lege-agindu batzuk mahaigaineratzen ditu:

-2/2011 Legegintzako Errege Dekretua, irailaren 5ekoa, Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Testu Bategina onartzen duena eta, bereziki, lehenengo xedapen gehigarria eta Merkataritza-Itsasketa kontzeptua arautzen eta definitzen duen 6. artikulua.

-Duela gutxi onartutako Itsas Nabigazioko Legea, uztailaren 24ko Itsas Nabigazioko 14/2014 Legea.

*Hala ere, ez da egiten aurreproiektuaren artikuluei buruzko alegazio zehatzik, ezta testua aldatzeko proposamenik ere.*

### **EUSKAL HERRIKO GARRAIOLARI AUTONOMOEN ELKARTEA (ASOTRAVA).**

2014ko azaroaren 2ko idazkiaren bitartez, ASOTRAVAk bere alegazioak helarazten ditu, eta aurreproiektuan portu-gune eta -erabilerak mugatzeko atalean, interes orokorreko portuetako lurreko garraio-jarduera berariaz aitortzea proposatzen du,

portuko merkataritza-zerbitzu gisa, eta baita hari dagozkion baldintza bereziak arautzea ere.

*-Ez da aintzat hartzen ASOTRAVAren alegazioa, aurreproiektu honen arrazoia ez direlako interes orokorreko portuak, eta horien eskumen eskusiboa Estatuaren Administrazioari dagokiolako. Interes orokorreko portuen zerrenda Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen Testu Bateginaren (irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartutakoa) I. Eranskinean (Interes Orokorreko portuak) dago jasota.*

## **EUSKAL HERRIKO ITSAS FOROA.**

Foroaren ohar eta iradokizunen edukia honako hau da:

-Izaera industrialak duten jarduerak (ontziolak eta konpontzeko tailerrak, besteak beste) garatzeko aukeraren falta igartzen da.

*Ohar horri buruz, aipatu beharra dago aurreproiektuaren 12.2.d) artikuluan industria- eta merkataritza-erabilerak jasotzen direla, Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketaren barruan.*

-Euskal Herriko Itsas Foroak portuen arteko baliokidetasun-baldintzak eskakizun-maila handiagoarekin zehaztu behar direla deritzo, eta baita Euskal Herriko portuetan tasa- eta tarifa-politika antzeko bat egon behar dela ere, portuen titulartasuna alde batera utzirik.

*Ez da egiten aurreproiektuaren testua aldatzeko proposamen zehatzik.*

-Euskal Herriko Itsas Foroaren iritziz, Tasa eta prezio publikoen Legean aurreikusten ez diren kasuetan, tasa eta tarifen berariazko araudi baten beharra dago, errealitateetik gertuago egongo dena eta egokitzapena egitea ahalbidetuko duena.

*Espezifikotasun-printzipioagatik, eta araudi-sakabanaketak sor dezakeen segurtasun-juridiko falta dela-eta, juridikoki zuzenagoa deritzogu tasa eta prezio publikoen gaineko araubide osoa arau bakarrean egoteari.*

-KAIAKi lotutako Aholkularitza Kontseilu bat sortzeko beharra dagoela, eta bertan portuko jardueran esku hartzen duten eragileek parte hartu behar dutela irizten diote.

*Premisa hori dagoeneko jasota dago aurreproiektuaren 4. artikuluan.*

## **EUSKADIKO PORTU, UBIDE ETA BIDEETAKO INGENIARIEN KOLEJIOA.**

2014ko azaroaren 21eko idazkian, jarraian adierazten ditugun hiru iradokizun daude jasota:

-Aurreproiektuan aurreikusitako tasa eta prezioei buruzko hobariak.

*Ez dira komenigarritzat jotzen, izan ere, hobariak eta salbuespenak guztiz beharrezkoa den horretara mugatu behar baitira.*

-Aurreproiektuaren 23.3. artikuluan jasotzen den zuzendari kargua betetzeko, bi baldintza ezartzea:

- 1.- Goi-mailako titulua (Masterra)
- 2.- Portuekin lotutako jardueren kudeaketan eskarmentu aitortua izatea (bost urte gutxienez)

Ez da onartzen, legea hori ezartzeko leku egokia ez dela aintzatesten delako.

-KAIAKen organigrama, postuak eta funtzioak behar bezala definitzea eskatzen da, eta baita funtzio eta ardurak betetzen dituzten profesionalen definizioa egitea ere.

*Arauaren arabera, legea hori ezartzeko leku egokia ez dela aintzatesten da.*

## **EUSKADIKO ARRAIN SALEROSLEEN FEDERAZIOA.**



Erakunde horrek, 2014ko azaroaren 21eko idazkian, sektoreko lehiakortasuna sustatze aldera, portuko tasatan hobariak aplikatzeko aukera aurreproiektuan sartzea interesgarritzat jotzen duela azpimarratzen du.

*Ez dira komenigarritzat jotzen, izan ere, hobariak eta salbuespenak guztiz beharrezkoa den horretara mugatu behar baitira.*

## **BILBOKO PORTUKO AGINTARITZA.**

Haren jarduketa-eremua gainditzen duten alegazioak egiten diren arren, baten bat testuan sar daiteke: 15. artikulua (portuko obratan, hirigintza-lizentziarik izateko beharra ez izateaz gainera, "udal prebentzio-kontrolerako egintzei" atxikita ez egotea)

*Horri buruz, Toki Araubidearen Oinarriak Arautzeko Legeak ere honakoa ezartzen du (84.1 artikulua): Toki-erakundeek hiritarren jardueretan esku hartu dezakete baliabide hauen bitartez (...) b) Aldez aurreko lizentziari eta prebentzio-kontrolerako bestelako egintzei atxikita.*

*Hala ere, horri buruz udal administrazioek egindako oharrek aintzat hartuta, ez da komenigarritzat jotzen Bilboko Portu Agintaritzaren proposamena sartzea.*

*Isurketen debekuari buruzko 17. artikulua (orain 18) aldatzeko proposamenak testua hobetzen duela aintzatesten da. Honela geratzen da:*

*1.- Debekatu egiten dira isurketa edo igorpen kutsagarriak, solidoak, likidoak zein gaseosoak, portuko jabari publikoan, ontzietan, itsasontzietatik edo edonolako baliabide flotatzaileetatik baldin badatoz.*

*2.- Ontzien edo itsasontzien zabor eta hondakinak Portuko Administrazioak onartutako Hondakinak jasotzeko Plana betez hustu beharko dira.*

*3.- Lurretik itsasora egiten diren isurketa guztiek Administrazio eskudunaren baimena beharko dute, baina Portuko Administrazioak emango duen jabari publikoaren okupazio-baimena edo emakida beharko dute, hala dagokionean.*

*Dena den, ez dira isurketatzat joko portuak aldatzeko edo hedatzeko lur- edo itsas-jatorria duten materialekin egiten diren betetze-obrak.*

*4.- Baimenduta ez dauden materialen isurketarik egiten bada, Portuko Administrazioak arduradunei berehala bil eta garbi ditzaten aginduko die. Betetzen ez bada, Administrazioak subsidiarioki egikarituko du, arduradunen kontura, eta horiei legokiekeen zehapena ere jarriko du, hala behar duenean.*

Beste oharrak ezin dira barneratu, edo ez dute inolako oinarri juridikorik:

-3. artikulua: definizioak

Proposatutako testuak salgaiei eskainitako zerbitzuei buruz hitz egingo lukeenez, ez du zentzurik.

-6. artikulua (itsasoko autobideei egiten zaien erreferentzia ezabatzea):

*Egun idatzita dagoen moduan, eta adierazten den bezala, ez da Estatuko araudia urratzen, soilik jarduteko printzipioak aipatzen baitira*

24. artikulua: administrazio-ahalak baliatzea dakarten lanpostuak funtzionarioei gordetzeko beharra ezabatzea proposatzen da.

*Aldaketa hori onartuz gero, funtzio publikoko araudia urratuko litzateke.*

- 14. artikulua: Estatuko Portuei eta Negozio Zibilar buruzko Legearen Testu Bateginaren 5. artikuluan aurreikusitako txostena errepikatzeke beharra alegatzen du.

*Legegintza-teknikaren ikuspegitik, ez da egokitzat jotzen aurreproiektuan dagoeneko indarrean dagoen beste araudi batetako betebeharrak errepikatzea.*

-22. artikulua:

*Aurreproiektua ez da egiten duen proposamenerako leku egokia, Sektore Publikoko Kontratazioaren legea baita haren aplikazio-eremua zehazten duena.*

-11. artikulua: Autonomia Erkidegoaren Administrazioak portuak antolatzeko plan bereziak onesteari dagokionez, testuan, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legearen 97.1. artikuluan ezarritakoa urratzen duela baieztatzen du.

*Baieztapen hori aipatu araudiaren irakurketa partzialean oinarritzen da, izan ere, ekainaren 30eko 2/2006 lege beraren 97.2. artikuluan zera baitio: "Eusko Jaurlaritzako edo foru-administrazioko sail baten sektore-eskumenetan oinarritzen diren plan bereziak, hain zuzen, Eusko Jaurlaritzako edo foru-administrazioko organo eskudunak egin, izapidetu eta onartuko ditu (...)"*

-29. artikulua: zerbitzu orokor jakin batzuk sektore pribatuak eta, subsidiarioki, Administrazioak eskaintzeko aukera sar dadin defendatzen du.

*Dena den, aukera hori dagoeneko jasota zegoen aurreproiektuaren testuko 30.2. artikuluan, zera baieztatzen zuenean: "Hala eta guztiz ere, Portuko Agintaritzak uste badu baldintzak daudela lehia eta askearen esparruan portu-zerbitzu orokor batzuk ekimen pribatuaren eskutik emateko, horren aldeko erabakia har dezake, portuan portuko zerbitzu-erregelamenduaren bitartez".*

*Aintzat hartu beharreko ekarpenzat jotzen da hirigintzaren plangintzan portuko ustiapena baldintzatzen ez duten zehaztapenak egoteko ezintasuna proposatzen duen 10. artikulua testu berria.*

*Hala eta guztiz ere, kontuan hartu behar da, ziurrenik, udalak hori sartzearen aurka egon daitezkeela. Hori dela eta, ez da onartzen.*

Azkenik, alderdi jakin batzuk (33. artikulua, egungo 34, -baimenak eta emakidak-, 34. artikulua, oraingo 35 -baimen eta emakidak izapidetzea-, 39. artikulua, oraingo 40-emakidak aldatzea eta berrikustea-) geroagoko arau-garapen batean zehazteko erabakia ezbaian jartzea izendatzaile komun gisa duten hainbat alegazio azaltzen dira.

*Aurreproiektua idazteko prozesuan zehar eztabaidatutako eta onartutako erabaki baten emaitza da geroago zehazteko sistema hori.*

## LEHIAREN EUSKAL AGINTARITZA

Bi alegazio egiten ditu:

Batetik, itsasotik pertsonak eta salgaiak garraiatzeko zerbitzuak emateko erregistroa "hain murriztailea ez den" neurri batekin ordezkatzea, horrelakoa litzatekeen, eta, gainera, jarraian azalduko ditugun bestelako lege-eskakizun hauek beteko lituzkeen neurria zein den adierazi gabe:

*Bistakoa da esparru honetan egiten den esku-hartze juridikoa Estatu kideen baitako itsas-garraioei zerbitzuak eskaintzeko askatasun printzipioa aplikatzen duen abenduaren 7ko (EEE) 3577/92 Araudiak mugatzen duela, izan ere, Araudi horren elementu guztiak dira derrigorrezkoak, eta zuzenean aplikatu behar dira Estatu kide guztietan.*

*Horri Buruz, EBJAk (adibidez, 2006ko martxoaren 9ko edo 2011ko otsailaren 20ko epaietan) itsas-garraioak emakida edo baimen baten bitartez gordetzen duten neurriak Batasuneko zuzenbidearekin bateraezinak direla adierazi du, zerbitzuak emateko askatasuna mugatzen dute-eta.*

*Hori dela eta, esku-hartze juridikorik egokiena, eta araudietan baliatzen ari direna, aldez aurreko jakinarazpen hutsarena da, eta hori ezin da parekatu baimen administratiboaren irudiarekin. Aldez aurreko jakinarazpena zera da, egintza bat, zeinaren bidez interesdunek Administrazioari jakinarazten dioten itsas-garraio jarduera bat hasteko asmoa. Hori dela eta, ez da sartzan Administrazioaren baimentze-jardueraren baitan, hau da, ez da, inolaz ere, Administrazioari jarduera hori baimentzeko egiten zaion eskaera bat.*

*Hori esanda, liberalizazioak ezin du ekarri sektore ekonomiko horren erregularizazio-gabetze bat, eta bateragarria izan behar da sektorea behar bezala antolatzeko ahalmenarekin. Horren ildotik, itsas-garraioaren sektorearen liberalizazioak berekin ekarri behar du publikotasunik gabeko jarduera horren erregularizazio berriren bat, liberalizatu aurretik zegoenaren bestelakoa dena, eta eta portuko jabari publikoari dagozkion gainerako administrazioeko egintzen bestelakoa dena.*

*Helburu horrekin, administrazioaren esku-hartzerako bestelako teknika juridikoak balia daitezke. Horien bitartez, kasu bakoitzean itsas-garraioa antolatzen duten arauak betetzen direla bermatzeko, Administrazioak beharrezkotzat jotzen dituen kontrolatzeko, ikuskatzeko eta zigortzeko ahalmenak garatu ahal izango lituzke.*

*Helburu horrekin, abenduaren 7ko Kontseiluaren 3577/1992 Araubidearen 1.1. artikulua eskaintzen duen aukera balia daiteke, bertan itsas-garraioko zerbitzuak emateko askatasuna batasuneko armadoreei aplikatuko zaiela ezartzen baita, hau zehaztuz: "betiere, kabotaje-zerbitzuak aipatu Estatu kidean egin ahal izateko beharrezkoak diren baldintzak betetzen baditu". Hori horrela, esparru horretan Administrazioak egiten duen jarduerak aipatu baldintzak zehazteko zereginean jarri behar du arreta.*

*Horretaz gainera, bestalde, ezin dira alde batera utzi nabarmenki itsas-garraioarekin lotuta dauden bestelako esku-hartze administratiborako esparruak: kontsumitzaileen eta erabiltzaileen eskubideak bermatzea, eta itsas-garraio jarduera ingurumen-eskakizunekin eta portuetako instalazioak erabiltzeko eskakizunekin bateragarria izatea, adibidez; horrek kontsumitzaile eta erabiltzaileen babesarekin lotutako funtzio publikoak, eta ingurumenaren zaintzarekin lotutakoak betetzea dakar berekin (10,28 eta 11.1,a) art. EAEAE).*

*Hortik dator erregistroa izateko beharra. Dena den, Europako Batzordea (proposatutako testuaren berri du dagoeneko) izango da Batasuneko araudiarekin bateragarria ote den erabakiko duena.*

*Bestalde, zerbitzu jakin batzuk, hala nola praktikajea, amarratzeen kudeaketa, erregaiaren hornidura eta beste hornidura batzuk, eta hondakinak jasotzea konkurrentzia libreko erregimenean eskaintzeko beharra adierazten da.*

*Hala eta guztiz ere, aurreproiektuaren testuak berak barne hartzen du aukera hori, 30.2. artikuluan, zera baieztatzen duenean: "Portuko Agintaritzak uste badu baldintzak daudela lehia aske eta leialaren esparruan portu-zerbitzu orokor batzuk ekimen pribatuaren eskutik emateko, horren aldeko erabakia har dezake, portuan portuko zerbitzu-erregelamenduaren bitartez". Egungo bertsioan, 31. artikulua da.*

Gogora ekarri behar dugu otsailaren 2ko Lehiaren Euskal Agintaritzaren 1/2013 Legearen arabera, honek emango duela lehiari eragiten dioten arau-proiektuen irizpena, izaera ez loteslearekin (3.5. artikulua); hori dela eta, ez dira alegazioak onartzen.

## EUDEL

Udal eskumenek arau-aurreproiektuan islatutako portu-ereduarekin izango luketen eraginei (plangintza, portu-erabilerak...) buruzko alegazio orokor batzuk egiteaz gainera, geroago, alegazio orokor horiek honela zehazten ditu:

-5.c. eta 11. artikulua: Autonomia Erkidegoaren Administrazioak portuak antolatzeko plan bereziak onesteari buruzko testuak Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko 2/2006 Legearen 97.1. eta 96 artikuluetan ezarritakoa urratzen duela baieztatzen du.

*Baieztapen hori, Bilboko Portu Agintaritzak aurkeztutako alegazioari buruz deskribatutakoaren arabera, aipatu araudiaren irakurketa partzialean oinarritzen da, izan ere, ekainaren 30eko 2/2006 lege beraren 97.2. artikuluan zera baitio: "Eusko Jaurlaritzako edo foru-administrazioiko sail baten sektore-eskumenetan oinarritzen diren plan bereziak, hain zuzen, Eusko Jaurlaritzako edo foru-administrazioiko organo eskudunak egin, izapidetu eta onartuko ditu (...)"*

-14.3 eta 15. artikuluei dagokienez, udalek banaka egindako oharrak errepikatzen ditu.

*Horri dagokion atalean jasotako arrazoiketari lotzen gatzaizkio.*

-Horretaz gainera, arau-testuan araututako hainbat esparrutan udalen partaidetza handiagoa sar dadin eskatzen dute: 12. artikulua (portu-gune eta erabilerak mugatzea), 18. artikulua (dragatze-obrak); partaidetza hori 31.6. artikuluan adierazitakoan handitzen dute, udalak berak "portuko jabari publikoa ohiz kanpo erabiltzea kontrolatu ahal izatea" eskatuz, "festa, prozesio eta abarrekin" lotutako egoeratan.

*Onartu eta bermatu egiten da udalen partaidetza, Portuko Udal Kontseiluaren bitartez (aurreproiektuaren 4. artikuluan aurreikusten da hura sortzea).*

-34.3 artikulua, 36.ari buruz: emakida edo baimenak ukatzearen eraginak hirigintza-lizentziei heda dadin eskatzen dute.

Hala ere, ez da beharrezkotzat jotzen helburu hori duen legezko aurreikuspen bat egitea, izan ere, helburu berbera lor baitaiteke kasu hori barne hartzen duen hirigintza-lizentzian, klausula baten bitartez.

-47.o) artikulua, 56. e) artikuluari buruz: administrazioen arteko elkarlanetik eratorritako datuak aurkezteko orduan gerta daitezkeen atzerapenak zehapetzeko aukera ezar dadin eskatzen dute.

*Ez deritzogu berandutze hutsa zehapen bat merezi duen egoera hain larria denik.*

## **MARBECO**

Duten izaeragatik, hiru taldetan bildu daitezke egin diren alegazioak:

-Lehenengo multzoak hainbat alderdi aipatzen ditu: 4. 2. artikulua (portuetako kontsulta-organoen izaera), 5. artikulua (horien funtzioak), 11. eta 30. artikulua (kontsulta-organoak portua antolatzeke plan berezietarako eta tasak ezartzeko irizpenak egin ditzan, izapide bat ezartzea), 29. artikulua (praktikoen erregimena).

*Alderdi horiek guztiek komunean dute etorkizunean izango den legearen araudi-garapenean mugatuko direla; hori dela eta, betiere, une horretan hartu beharko liriateke kontuan.*

Beste talde bat osatzen dute zioen arrazoibiderik ez duten eskariak: Oso murriztailea iruditzen zaie emakiden epea 30 urtera mugatzea (33.2. artikulua), edo gehiegizkoa zehapenen kopurua (50. artikulua). Enpresa kontsignatarioek zehapen jakin batzuetan duten erantzukizunaren aukera kentzea proposatzen dute.

Ez da onartzen, ez baita onartzeko arrazoirik antzematen. Izan ere, arau-hausteen kopuruei dagokienez, Sailak egun dituen arau-proiektuak aztertu ostean, kopuruak igotzea erabaki da, aipatu proiektuetan aurreikusitakoekin homogeneizatzeko. Hori horrela, oraingo 51. artikulua honakoa da:

**"51. artikulua.- Zehapenak**

1.- Lege honetan ezarritako arau-haustek ondoren azaltzen diren isunak jarrita zehatzen dira:

- a) Arau-hauste arinak: gehienez 12.000 euro.
- b) Arau-hauste larriak: 12.001 eurotik 500.0000 euroraino.
- b) Arau-hauste oso larriak: 500.001 eurotik 1.000.000 euroraino.

-Eta azkenak Bermeoko portuan aplikatuko diren tasen murrizketa orokor bati egiten dio erreferentzia. Dagoeneko hitz egin dugu horri buruz.

**FUNTZIO PUBLIKOAREN ZUZENDARITZA**

Funtzio Publikoaren Zuzendaritzak 2015eko urtarrilaren 26an egindako txostenean, hainbat ohar egiten dira aurreproiektu arau-emaileari buruz.

-Langile funtzionarioei dagokienean, lanpostuetara sartzeko erregimena, lanpostuak hornitzeko prozedurak eta mailaz igotzeko prozedurak zehazteko gaitasuna KAIAKi egoztearekin ados ez dagoela adierazten du.

Onartu egiten da eta aldatu egiten da 24. artikuluko (orain, 26) 3. paragrafoa. Honela geratzen da:

3.-"KAIAKi dagokio, langileei dagokienez, hautaketa-proben baldintza, betebeharrak eta ezaugarriak zehaztea, eta baita sarbide-prozesuen deialdia, kudeaketa eta ebazpena egitea ere, merituen eta gaitasunen printzipioak betez".



-2. Xedapen Gehigarriari dagokionez, txostenak dio "zuzenbide pribatuko entitate publikoek ez dutela berezko karrerako langile funtzionariorik".

*Hori dela eta, Bigarren Xedapen Gehigarriaren (orain, lehenengoa) testua aldatu egiten da, "integratu" beharrean "atxiki" aipatuz; hori horrela, testua honela geratuko litzateke:*

*"Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean lanean diharduten langile funtzionarioak, honen arabera KAIK erakundeak bere gain hartzen dituen zereginetan ari badira, erakunde horretan atxikiko dira, atxikipenaren unean zuten administrazio-egoerari eutsita eta aitorturik zeuzkaten eskubide guzti-guztiak gordez, besteak beste, antzintasuna."*

## **ZERGA-ADMINISTRAZIOAREN ZUZENDARITZA**

2015eko otsailaren 12an egindako txostenean, honako oharrak egiten dira:

- Aurreproiektuaren 25. artikuluan portuetako zergak biltzetik eratorritako diru-sarrerak KAIKek baliabide ekonomiko gisa jasotzen ez direla adierazten da.

*Onartu egiten da eta oraingo 27. artikuluan sartzen da, e) atal gisa.*

- "Portuko tasak ordaindu behar dituzten zerbitzu orokorrak zeintzuk diren adierazteko orduan, anbibalentzia edo kontraesana egotearen itxura" dagoela adierazten da.

*Onartu egiten da eta oraingo 30. eta 31. artikuluen testuak aldatzen dira, sailkapena sinplifikatuz.*

*"30. artikulua.- Portuko zerbitzuak.*

*1.- Hauek dira portuko zerbitzuak:*

- a) Portuko trafikoa —itsasokoa nahiz lurrekoa— antolatzea, koordinatzea eta kontrolatzea.*
- b) Amarratzeak kudeatzea.*
- c) Marineltza eta administrazio edo harrera zerbitzuak.*

- d) Zerbitzugunearen zaintza, segurtasuna eta polizia, alde batera utzi gabe Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorreko beste sail batzuei edo, hala egokituz gero, beste herri-administrazio batzuei arlo horietan dagozkien eskumenak.
- e) Balizamendua eta nabigaziorako beste laguntza batzuk, alde batera utzi gabe beste administrazio batzuei dagozkien eskumenak.
- f) Ontziak edo itsasontziak lehorreratzea, jasotzea, erriatzea eta lehorrean edukitzea.
- g) Praktikajea.
- h) Portuko atoaia.
- i) Arraina jasotzea, sailkatzeko, lehenengoz saltzeko eta merkaturatzeko lanak egiteko.
- j) Baskulan pisatzeko zerbitzua.
- k) Zerbitzuguneko argiteria eta garbiketa.
- l) Zerbitzugunean ibilgailuak aparkatzea.
- m) Zerbitzuguneko ur-hornikuntza eta saneamendua, eta hondakinak hartzeko zerbitzuak.
- n) Energia elektrikoaren hornikuntza eta telekomunikazio-zerbitzuak.
- o) Erregaiaren hornikuntza eta beste hornikuntza batzuk.
- p) Larrialdiak prebenitzeko eta kontrolatzeko zerbitzuak, babes zibileko araudian ezarritako baldintzatan, Administrazio eskudunekin elkarlanean.
- q) Itsasontziek sortutako hondakinak jasotzeko zerbitzua, ontziek eraturako kutsadura prebenitzeko Nazioarteko Hitzarmena betez (MARPOL 73/78).
- r) Ekipajeen eta ibilgailuen zamalanak.
- s) Bidaiariak ontziratzea eta lehorreratzea.
- t) Salgaien zamaketa, estibatzea eta desestibatzea, bai eta ontzitik ontzira aldatzea ere.
- u) Lurreko garraioa.

2.- Araudiaren arabera, aurreko paragrafoan ezarritako zerrenda alda daiteke.

### **31. artikulua.- Prestazio-erregimena**

1.- Portuko zerbitzuak Portuko Administrazioak —bai zuzenean, bai legez aurreikusitako zeharkako kudeaketarako edozein mekanismo baliatuta— edo, lehia-erregimenean, horretarako baimena duten partikularrek eskainiko dituzte. Ez da zeharkako kudeaketa

*bidezko zerbitzurik eskainiko, horrek aginpidez jardutea baldin badakar edo, beste edozein arrazoi dela medio, zuzeneko kudeaketa egokitzat jotzen bada.*

*2.- Portu-zerbitzuak eskaintzeko, portuko jabari publikoa okupatzeko emakida edo baimena ematea beharrezkoa bada, horiek espediente bakarrean bideratuko dira eta haien eraginkortasuna elkarrekikotasunez lotuta geratuko da.*

Irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartutako Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateratuaren aldaketari dagokionez, honakoa adierazten du:

-196.1 artikulua ezabatzea proposatzen da, 196.5.2.2. artikulua edukia errepikatzen delako.

- 196. artikuluari buruz proposatzen diren aldaketak onartzen dira.

-197. artikulua aldatzea proposatzen da, okupazioa eta titulurik gabeko erabilera sartzeko.

Onartu egiten da eta artikulua honela geratzen da:

*197. quinquies artikulua.- Portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboagatiko eta erabiltzeagatiko tasa.*

*1.- Tasa honen zergapeko egitatea dira portuko jabari publikoaren okupazioa eta erabilera, tartean dela zorutik gorako espazioa eta azpiko aldea ere.*

-197. quinquies 3. artikuluan paragrafo berri bat sartzea proposatzen da, eduki honekin:

*"Likidazioa sortzapenaren unean egingo da. Emakidak edo baimenak urtebeterako edo epe luzeago baterako ematen direnean, tasaren likidazioa alde aurretik egin behar da, urte bakoitzeko urtarrilean".*

*Onartu egiten da eta aurreproiektuaren testuan sartzen da.*

## **ADMINISTRAZIO KONTRATAZIOAREN AHOLKU BATZORDEA**

Administrazio Kontratazioaren Aholku Batzordeak egindako "otsailaren 23ko Euskal Herriko Portuen eta Itsas Garraioaren lege-aurreproiektuari buruzko 3/2015 txostenean" hainbat ohar eta proposamen daude:

-4. artikuluan, KAIK entitate publikoaren estatutuen aipamen guztiak aldatzea proposatzen da.

*Onartu egin da. Orain, lehen 4. artikulua edukia zena, 3. artikuluan ("Definizioak") sartuta dago. 3. f) atalak zera dio:*

*"Portuko Administrazioa: Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioa eta KAIK erakunde publikoa, lege honek jasotzen dituen eskumen eta eginkizunak dituzten heinean."*

-14. artikuluan, "Sektore Publikoko Kontratazioaren Legearen Testu Bategineko xedapenei atxikita" sartzea eta 4. atala kentzea proposatzen da, portuak eraikitzeko edo handitzeko obrak egiteko aukera posible guztietatik bakarra aipatzen baitu.

*Biak onartzen dira. Hori horrela, 4. atala kentzen da eta 1. atala honela geratzen da:*

### ***"14. artikulua.- Portuak egitea, handitzea, berritzea eta mantentzea."***

1.- Portuko Administrazioak portuak eraikiko, handituko, eraberrituko eta mantenduko ditu lege honek aurreikusitakoaren arabera, eta Sektore Publikoko Kontratazioaren Legearen Testu Bategineko xedapenei atxikita".

Horren ildotik, 24. 7. artikuluan eduki hau sartzen da:

"KAIAKek, Portuko Administraziozat jotzen diren, Sektore Publikoko Kontratuen Legearen Testu Bateginean ezarritako xedapenen arabera emakida egiteko ahalmenentzat ezartzen diren arauetara egokitu beharko du bere jarduera, kontratazio-espedienteak izapidetzeko orduan. Horretaz gainera, Euskal Autonomia Erkidegoko legerian eta legea garatzeko arauetan jasotako kontratazio-arauk bete beharko ditu.

-EKP eta etorkizunean KAIAK sortzearen artean bikoiztasuna dagoela adierazten da, eta hori xedapen gehigarri batean konpondu beharko litzatekeela.

Ez da onartzen, gure iritziz, egungo Hirugarren Xedapen Gehigarriaren aurreikuspena garatzen denean egin beharko baitira kudeaketa-eredu batetik bestera igarotzeko orduan sor daitezkeen bikoizketak saihesteko arau-doikuntzak.

-22. artikuluko KAIAKen zigortzeko ahalmena baliatuz agintzen diren egintzen aipua ken dadin defendatzen da, aurreproiektuak ez baitio egozten KAIAKi zigortzeko ahalmenik.

*Ez da onartzen KAIAK Portuko Agintaritzatzat jotzen delako (3. artikulua) eta, horren ondorioz, haren funtzioak hobeki garatu ahal izateko, zigortzeko ahalmena izan behar duela aintzatesten delako.*

*Txostenean esaten denaren aurka, 21. artikuluan (orain, 23), zigortzeko ahalmena sartuta dago KAIAKen funtzio gisa. Hori horrela, 23 e) artikuluan etorkizunean izango den entitatearen funtzio gisa zehazten dira:*

*"Portuko jabari publikoaren babesa bermatzeko zereginak burutzea, bereziki administrazioaren emakida eta baimenak ematea, aldatzea eta iraungitzea, eta, VI. Kapituluaren ezarritako baldintzatan, portuko jabari publikoaren araudiarekin bat ez datorren arau-hausterik gertatzen ote den zaintzea eta ikuskatzea eta, halakorik bada, dagozkion zehapenak ezartzea."*

22. artikuluari berari dagokionez, 1. atalean "kontratazio gaietan KAIAKen organo eskudunek agintzen dituzten ebazpenak" sartzearen alde egiten da.

*Onartu egiten da eta egungo 24.1. artikularen d) atal gisa sartzen da; honela geratzen da testu berria:*

*"(...)*

*Bereziki, hauek dira administrazio izaerako egintzak:*

- a) Portuko jabari publikoaren antolamendu- eta kudeatze-egintzak, administrazio-emakidak eta -baimenak ematea barne.*
- b) Zehatzeko ahalmena erabiltzean agindutako egintzak.*
- c) Portuen arloan indarrean dagoen legediak ezarritako zergak kudeatu, kitatu, ikuskatu eta biltzea.*
- d) Kontratazio gaietan KAIAKen organo eskudunek agintzen dituzten egintzak."*

-Kontratuei dagokienez, EKPk agintzen dituen ebazpenen aurkako errekurtsoei buruzko arau-aurreikuspen bat sartzea eskatzen da.

*Onartu egiten da eta 24. artikuluan 3. paragrafo bat sartzen da, eduki honekin:*

*"KAIAK erakundeak kontratuekin lotuta egiten dituen ebazpenen kontra, Sektore Publikoko Kontratuen Legearen Testu Bateginean arautzen den errekurtsu berezia aurkeztu ahalko da, aipatu arau-testuaren 40.1. artikuluan aipatzen diren kontratuen kasuan"*

-25. artikuluko edukari dagokionez, KAIAKek gaitzen dituen kontratazioen ondorioz sortzen diren baliabide ekonomikoak sartzea beharrezkotzat jotzen da.

*Ez da aintzat hartzen aurreikuspen hori 25. artikularen (orain, 27) c) atalean jasotzen delako.*

-Portuko zerbitzuak eskaintzeari dagokionez, araudia argiagoa izan dadin, 27, 28, 29 eta 30. artikulua berriz idaztea beharrezkotzat jotzen da.

*Aurretik adierazi dugun bezala, aipatu artikulua horiek (orain, 29, 30, 31 eta 32) berriz idatzi dira, goitik behera, argiagoak izan daitezten.*

*Hori horrela, testu berrian ez da bereizketarik egiten zerbitzu berezien eta orokorren artean, eta prestazio-erregimena komuna da guztientzat. Hori horrela, "Portuko zerbitzuak Portuko Administrazioak —bai zuzenean, bai legez aurreikusitako zeharkako kudeaketarako edozein mekanismo baliatuta— edo, lehia-erregimenean, horretarako baimena duten partikularrek eskainiko dituzte". (31. artikulua)*

*Hala ere, honela mugatzen da: " " Ez da zeharkako kudeaketa bidezko zerbitzurik eskainiko, horrek aginpidez jardutea baldin badakar edo, beste edozein arrazoi dela medio, zuzeneko kudeaketa egokitzen bada" . Muga hori, lehen, zerbitzu orokorrei buruzkoa baino ez zen, ezaugarri hori zerbitzu orokorrak definitzen dituen elementuaren baitan sartzen delako.*

-43. artikuluari dagokionez, poliziaren araudia indarrean ez dagoen bitartean, baldintza-agiriak aplikatzeari buruzko aintzatespen bat egiten da.

*Ez da egokia, baldintza-agiriak ez baitira polizia-erregimena eta zigortzeko erregimena aintzatespeneko leku egokia.*

-Zigortzeko erregimenean, kontratistak kontratu baten baldintzak ez betetzearekin lotutakoa kentzearen alde egiten du (50.3. eta 52.3. b) artikulua).

*Aintzat hartzen da eta 50.3 artikulua (orain, 51) eta 52.3.b artikulua (orain, 53) kentzen dira.*

-197 quinquies artikulua edukia aldatu behar dela baieztatzen du.

*Zerga-Administrazioaren Zuzendaritzaren txostenak horri buruzko aintzatespenik egin ez duenez, aldaketa hori ez da beharrezkotzat jotzen. Izan ere, haren edukia irailaren 5eko 2/2011 Legegintza Errege Dekretuak onartzen zuen Estatuko Portuei eta Nabegazio Zibilari buruzko Legearen Testu Bateginaren 192. artikulutik jaso baita.*

## **ONDARE ETA KONTRATAZIO ZUZENDARITZA**

Ondare eta Kontratazio Zuzendaritzak 2015eko otsailaren 23an egindako txostenean, bi alderdi aldatzeko beharra aipatzen da:

-12. 2 artikulua berri bat gehitzea, "komunitate-erabilera publikoei lekua ematen diena", horretarako 31.2. artikulua aldatuz.

*Onartu egiten da eta 12.2.d) artikulua honela geratzen da:*

*"d) Komunitate-erabilera publikoak: Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren titulartasunpeko zerbitzu publikoak ematen dituen jarduerak dira".*

Horretaz gainera, zerbitzugunea erabiltzeko erregimenari buruzko 31.2. (orain 32.2) artikulua aldatzen da.

2".- Portuek jarduera berezi bat edo gehiago har ditzakete —bereziki, merkataritza-trafikokoak, industriakoak, arrantzakoak, kirol-nabigaziokoak, komunitate-jarduera publikoak edo mistoak—, espazio horiek zein erabileratarako pentsatuak direnaren arabera, edo espazio horietan zein erabilera garatzen direnaren arabera."

-22.5. artikulua kentzea, Euskadiko Ondarearen Legearen 6.1. artikuluekiko kontraesanean dagoelako.

*Onartu egiten da eta paragrafoa ezabatzen da.*

## **KONTSEILU EKONOMIKO ETA SOZIALA**

*2015eko maiatzaren 29an, Kontseilu Ekonomiko eta Sozialak irizpena egin zuen. Hainbat ohar egin zituen eta, horietako batzuk Kontrol Ekonomikorako Bulegoak ere aztertu beharreko alderdiei buruzkoak direnez, haren txostena jaso arte itzarongo da, ikuspegi osatu bat izateko eta, dagokion hausnarketa egin ostean, horiek aurreproiektuaren testuan sartuko ote diren erabakiko da.*



*Hala eta guztiz ere, proposatutako aldaketetako batzuekin ados gaudenez, testuan sartu dira. Horien artean daude ingurumena babesteko eta portuko jabaria kontserbatzeko neurriekin lotutako aurreikuspenak, etaprebentzioarekin eta babes zibilarekin lotutakoak. Aurreikuspen horiek 17. eta 19. artikuluko berrien edukian sartu dira, honela geratzen direla:*

**"17. artikulua.- Ingurumenaren Babesa.**

*1.- Portuko Administrazioak portuko jabari publikoan ingurumena zaintzeko eta babesteko neurri egokiak hartuko ditu.*

*2.- Helburu horrekin, Portuko Administrazioak onartzen dituen Hondakinak Jasotzeko Planek —ontziek eratutako hondakinak eta zama-hondakinak biltzeko portuetako instalazioak barne hartzeaz gainera—, abenduaren 20ko 1381/2002 Errege Dekretua betez, hondakinak murrizteko sistemak ezartzeko eta hondakinak biltzeko beharrezkoak diren neurriak ezarriko dituzte, betiere, horiek ezabatzea saihestuz, eta horien balorizazioa eta birziklapena sustatuz.*

**19. artikulua.- Prebentzioa eta Herri-babesa**

*1.- Portuko Administrazioak indarrean dagoen legerian ezarritako autobabes-betebeharrak betetzeko beharrezkoak diren baliabideak izango ditu.*

*2.- Portuko Administrazioak portuko jabari publikoan garatzen diren jardueri eska dakizkiekeen autobabes-betebeharrak betetzen direla kontrolatuko du portuaren eremuan eta, eremu horretan, salgai arriskutsuak onartzeari, manipulatzeari eta biltegiratzeari dagokion araudia betetzen dela kontrolatuko du"*

Vitoria-Gasteiz, 2015eko uztailaren 14a.

**Sin. Luis M<sup>a</sup> Moreno Díez.**

**Garraio Azpiegituren Zuzendaritzako**

**Aholkularitza Juridikoaren Arduraduna**

**O I: Almudena Ruiz de Angulo del Campo**  
**GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARIA**

# VI

## **MEMORIA ECONÓMICA / MEMORIA EKONOMIKOA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN**

**LEGE PROIEKTUA**



**MEMORIA ECONÓMICA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO**  
**DEL PAÍS VASCO**

**1.- FUNDAMENTACIÓN**

La Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General, establece en su artículo 10.3 que en el expediente figurará una memoria económica que exprese la estimación del coste a que dé lugar, con la cuantificación de los gastos e ingresos y su repercusión en los Presupuestos de la Administración pública, las fuentes y modos de financiación, y cuantos otros aspectos se determinen en la normativa que regule el ejercicio del control económico-normativo en la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

A su vez, la Ley 14/1994, de 30 de junio, sobre control económico y contabilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco, regula el control económico al que son sometidas las disposiciones normativas. El Decreto 464/1995, de 31 de octubre, de desarrollo de esta Ley, concreta el contenido que debe tener la memoria económica que debe acompañar a las disposiciones normativas que se someten al control económico-normativo.

La presente memoria da respuesta a las exigencias establecidas en ambas normas.

**2.- DESCRIPCIÓN DE LOS ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN EN TÉRMINOS ECONÓMICOS DE LA NECESIDAD DE LA DISPOSICIÓN**

La actividad portuaria ha tenido un gran impacto económico y social en el desarrollo de Euskadi en general y de nuestras localidades costeras en particular. De cara al futuro es evidente que una parte importante de nuestro devenir económico, social y político guarda una estrecha relación con actividades que necesitan para su desarrollo infraestructuras portuarias, como son las actividades comerciales, industriales, pesqueras, las actividades de ocio referidas a deportes y actividades náuticas, así como el turismo. Todas estas infraestructuras portuarias, además de un impacto en el modelo económico de los municipios en los que se emplazan, tienen un impacto sobre el territorio, que ha de ser tenido en cuenta a efectos de una regulación del régimen portuario coherente y global.

En este sentido, y tal y como se señala en la Exposición de Motivos del Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco (en lo sucesivo, el “Anteproyecto”) a pesar de que Comunidad Autónoma del País Vasco dispone de facultades legislativas y de ejecución plenas, tanto en la materia de puertos siempre que no estén clasificados como de interés general, como en materia de transporte marítimo, hasta la fecha no se ha abordado la materia de forma integral a través de una Ley propia, estando reguladas las materias de forma fragmentaria y dispersa.

La situación descrita, por tanto, justifica que la regulación de los puertos titularidad de la CAPV, así como la del transporte marítimo que se realiza desde los mismos, sea una necesidad inaplazable.

## **1.2. Antecedentes normativos**

En estas circunstancias, hasta la fecha se ha procedido a la aplicación supletoria de la normativa estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 21 del Estatuto de Autonomía que prescribe que el derecho emanado del País Vasco en las materias de su competencia exclusiva es el aplicable con preferencia a cualquier otro y sólo en su defecto será de aplicación supletoria el derecho del Estado.

### **a.- Normativa sectorial estatal**

En este sentido, la normativa sectorial estatal que se está aplicando con carácter supletorio está integrada por las siguientes normas:

- 1.- Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre ) (BOE nº 253, de 20 de octubre).
- 2.- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas (BOE nº 181, de 29 de julio de 1988).
- 3.- Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE nº 284, de 27 de noviembre de 2003).

### **b.- Normativa sectorial autonómica**

Por lo que respecta a la normativa sectorial autonómica aplicable en esta materia, la regulación actual se encuentra contenida en las siguientes normas:

- 1.-Decreto 236/1986, de 21 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Portuarias (BOPV nº 225, de 17 de noviembre de 1986 ).

2.- Decreto legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, de aprobación del texto refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco (BOPV nº 248, de 27 de diciembre de 2007), que dedica el Capítulo I de su Título X a las "Tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la CAPV, artículos 192 a 197

3.- Decreto 248/1998, de 29 de septiembre, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de sus organismos autónomos (BOPV nº 207, de 30 de octubre de 1998), modificado por Decreto 612/2009, de 1 de diciembre (BOPV nº 237, de 10 de diciembre de 2009) y por Decreto 186/2015, de 6 de octubre (BOPV nº 193, de 9 de octubre de 2015), que dedica su Capítulo II a las "Tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la CAPV", artículos 19 a 29.

4.- Orden de 20 de abril de 2004, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones temporales de uso de puestos de amarre por los titulares de embarcaciones de recreo no profesionales en los puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la CAE (BOPV nº 100, de 28 de mayo de 2004).

5.- Orden de 6 de septiembre de 2006, de la Consejera de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos, (BOPV nº 215, de 10 de noviembre de 2006).

6.- Decreto 105/2000, de 6 de junio de 2000 (BOPV nº 122 de 27 de junio de 2000) por el que se autoriza a la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco para la creación y adquisición de participaciones en la sociedad anónima "Euskadiko Kirol Portua, S. A."

7.- Decreto 196/2003, de 29 de julio de 2003 (BOPV nº 164 de 25 de agosto de 2003), por el que se autoriza a la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco para la adquisición de acciones en la sociedad anónima "Zumaiako Kirol Portua, S. A.", y la adquisición de la condición de sociedad pública de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

**c.- Normativa aplicable a determinados expedientes tramitados en la dirección de infraestructuras del transporte**

**c.1.- Normativa aplicable en materia de planificación portuaria, obras y proyectos:**

c.1.1.- Normativa sectorial estatal

La normativa sectorial estatal reseñada en el epígrafe anterior y además:

1.- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. (BOE núm. 296, de 11 de diciembre de 2013).

c.1.2.- Normativa Autonómica

1.- Ley 4/1990, de 31 de mayo, de Ordenación del Territorio del País Vasco (BOPV nº 131, de 3 de julio de 1990).

2.- Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo (BOPV nº 138, de 20 de julio de 2006).

3.- Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco (BOPV nº 59, de 27 de marzo de 1998).

4.- Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas (BOPV nº 223, de 19 de noviembre).

**c.2.- Normativa aplicable en materia de utilización del dominio público portuario (autorizaciones y concesiones):**

1.- La normativa sectorial estatal y autonómica reseñada en el primer epígrafe.

2.- Decreto legislativo 2/2007, de 6 de noviembre, de aprobación del Texto Refundido de la Ley del Patrimonio de Euskadi (BOPV nº 15, de 22 de enero de 2008).

c.3.- Normativa aplicable en materia de responsabilidad patrimonial:

c.3.1.- Normativa estatal:

1.- Título X (artículos 139 a 146) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (BOE nº 285, de 27 de noviembre de 1992; corrección de errores BOE nº 311, de 28 de diciembre de 1992; modificación BOE nº 23, de 27 de enero de 1993).

2.- Real Decreto 429/1993, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos en materia de responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas (BOE nº 106, de 4 de mayo de 1993; corrección de errores BOE nº 136, de 8 de junio de 1993).

c.3.2.- Normativa autonómica:

1.- Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, artículo 3.1 k) y Disposición Adicional Primera (BOPV nº 238, de 15 de diciembre de 2004).

2.- Decreto 167/2006, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de organización y funcionamiento de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (BOPV nº 181, de 21 de septiembre de 2006).

### **3. NOVEDADES y ASPECTOS CON TRASCENDENCIA ECONÓMICA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

#### **3.1- Novedades conceptuales del Anteproyecto.**

En la elaboración del Anteproyecto de ley se ha partido de los trabajos ya realizados en las legislaturas precedentes, en las que hasta en dos ocasiones se elaboraron y tramitaron proyectos de ley de puertos. En relación con esa formulación de partida, el nuevo Anteproyecto ha pretendido guiarse por las siguientes directrices:

- Se ha pretendido elaborar un texto menos extenso, pero que recogiera los principios fundamentales de la regulación en materia de puertos; Se ha procurado no reproducir en el mismo normas que, siendo aplicables, han sido recogidas en otros textos normativos y se ha realizado un esfuerzo tendente a no incluir en el mismo contenidos más propios de una norma de rango reglamentario que de una Ley.
- Se ha considerado necesario recoger en la ley los principios programáticos que se considera que deben seguirse en la gestión de los puertos: sostenibilidad, solidaridad, gestión integrada, accesibilidad, eficacia e intermodalidad.
- No se ha considerado necesaria una clasificación de los puertos en base a su uso. Atendidas las características de los puertos de nuestra Comunidad Autónoma, en las que mayoritariamente las distintas actividades y usos que se desarrollan en los puertos confluyen en un mismo espacio físico, se ha optado por un concepto global de puerto.
- Atendiendo además al hecho de que los espacios portuarios se sitúan en muchas localidades de nuestra Comunidad Autónoma totalmente integrados en el caso urbano, el Anteproyecto ha pretendido reconocer esta realidad y hacer compatibles el desempeño de las actividades portuarias en las debidas condiciones de seguridad con el carácter “urbano” de estos mismos puertos. Se busca en definitiva la necesaria convivencia pacífica entre la actividad portuaria y la actividad cotidiana de los municipios y ciudades en las que se ubican los puertos.



- A efectos de posibilitar una prestación integral de l servicio portuario la ley opta por aglutinar la gestión de todas las infraestructuras portuarias de Euskadi en un nuevo modelo que aúna el sometimiento al derecho público en todas aquellas actuaciones que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, con el sometimiento a las reglas y principios del derecho privado en el desarrollo de su actividad y en su relación con terceros para el resto de su actividad . Se crea así un ente público de derecho privado para la gestión de todas las instalaciones portuarias de competencia de la CAE.
- La regulación relativa a la prestación de los servicios portuarios ha puesto el énfasis en la prestación pública de estos servicios. En unos puertos como los de nuestra Comunidad Autónoma, en los que, por su reducido tamaño, resulta difícil la prestación de servicios portuarios por más de un operador privado -cuestión ésta imprescindible para poder garantizar la necesaria competencia-, se opta como criterio general por la prestación de estos servicios por parte de la propia administración portuaria, bien directamente, bien mediante las fórmulas de contratación aplicables.
- Se ha revisado asimismo la regulación relativa a las tasas para unificar las cuantías que se venían abonando en los distintos tipos de infraestructuras portuarias, de forma tal que, a igualdad de servicios prestados, la cantidad a abonar sea siempre la misma para las personas usuarias. Se han revisado asimismo las bonificaciones y exenciones establecidas para ajustarlas en mayor medida a la realidad socio económica actual y al principio de capacidad económica que debe regir el establecimiento de las tasas
- El anteproyecto regula, también, la actividad de policía y el régimen sancionador, abordando la regulación de un régimen sancionador para el sector basado en los principios de legalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y proporcionalidad.

En cuanto al régimen de infracciones y sanciones, se tipifican las acciones u omisiones que tendrán la consideración de infracción a los efectos de la Ley. El texto incluye, asimismo, un exhaustivo catálogo de infracciones y sus correspondientes sanciones que debe constituir un mecanismo disuasorio de conductas que pudieran perjudicar la conservación del demanio público o afectar negativamente al desarrollo de las actividades que se ejecutan en el ámbito portuario, incluyendo la previsión de medidas cautelares y multas coercitivas.

### 3.2.- Aspectos con trascendencia económica recogidos por el anteproyecto

#### A- Posibilidad de llevar a cabo la construcción y modificación de puertos mediante contratos de concesión y explotación de obras públicas portuarias.

Se establece que la realización de obras que tengan como objeto la construcción de puertos o su ampliación o reforma podrá llevarse a cabo por la Administración portuaria mediante contratos de concesión y explotación de las obras públicas portuarias. Estas concesiones se regirán por lo dispuesto en la legislación sobre Contratos del Sector Público para el contrato de concesión de obra pública, en el presente Anteproyecto y, en su caso, reglamentos de desarrollo, así como por los pliegos de cláusulas administrativas de la concesión.

Esta posibilidad está contemplada en la normativa sectorial estatal que, en ausencia de normativa propia, se ha venido aplicando en Euskadi y se ha venido utilizando, aunque de forma muy puntual, por lo que, aunque resulta indudable que dicha medida genera un impacto económico, éste no puede ser estimado habida cuenta de que la norma configura la medida como algo potestativo. No obstante, se considera que éste no difiera de lo que hasta ahora se derivaba de la aplicación de esta modalidad contractual.

#### B- Declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación de bienes y derechos.

La norma establece que la aprobación de proyectos llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de derechos, a los fines de expropiación forzosa y ocupación temporal, así como del rescate de concesiones, si ello fuera necesario. Esta posibilidad está contemplada en la normativa sectorial estatal que, en ausencia de normativa propia, se ha venido aplicando en Euskadi y se ha venido utilizando, aunque de forma muy puntual.

El impacto económico de dicha medida no puede ser estimado ya que la norma configura la medida como algo potestativo y no resulta posible estimar el uso que la Administración portuaria hará de la misma, aunque se considera que éste no difiera de lo que hasta ahora se derivaba de su aplicación.

#### C- Creación del Ente Público Kaiak

El Capítulo III del Anteproyecto establece la creación de un ente público de derecho privado para la gestión de todas las instalaciones portuarias de competencia de la CAE a efectos de posibilitar una prestación integral del servicio portuario.

Se trata de aglutinar la gestión de todas las infra estructuras portuarias de Euskadi en un nuevo modelo que aúna el sometimiento al derecho público en todas aquellas actuaciones que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, con el sometimiento a las reglas y principios del derecho privado en el desarrollo de su actividad y en su relación con terceros para el resto de su actividad de la gestión portuaria; lo que, a priori, supondrá un ahorro sobre el coste que para la Administración General de la CAE se derivaba hasta ahora del ejercicio de estas potestades y actividades debido a un mayor control y gestión de los ingresos gracias a la incorporación del concepto de cuenta de resultados en cada puerto, la simplificación de estructuras y sedes y la optimización de recursos, tanto materiales como humanos; además de avanzar en la simplificación de los trámites y en la flexibilidad y capacidad de adaptación a las necesidades de la actividad desarrollada.

**D- Regulación de los Servicios Portuarios y de la Gestión de dominio público portuario**

La Sección primera del Capítulo IV del Anteproyecto regula la prestación de los servicios portuarios partiendo, como se ha indicado anteriormente, de la preferencia por la prestación de los mismos por parte de la propia administración portuaria. La Sección segunda por su parte regula la gestión del dominio público portuario a través de las figuras de la concesión y de la autorización fundamentalmente.

Ambos aspectos de la regulación tienen una incidencia económica indudable pues tanto la prestación de los servicios portuarios como la propia utilización privativa del dominio público portuario están sujetas a tasa. El análisis de esta repercusión se realiza por tanto en el apartado correspondiente al análisis de la incidencia de la regulación de las tasas.

**E- Creación del Registro de empresas operadoras del transporte marítimo**

El Anteproyecto procede a la creación de un nuevo registro, que será gestionado por el Departamento competente en materia de transportes. No es previsible que su creación implique costes relevantes pues, dada la escasa entidad de esta actividad de transporte en la CAPV, podrá llevarse a cabo con los medios personales y materiales de los que actualmente dispone dicho departamento.

**F- Posibilidad de imponer sanciones o multas coercitivas**

El texto legal incluye en los artículos 48, 49 y 50 un exhaustivo catálogo de infracciones y sus correspondientes sanciones que debe constituir un mecanismo disuasorio de conductas que pudieran perjudicar la conservación del demanio portuario o afectar negativamente al

desarrollo de las actividades que se ejecutan en el ámbito de los puertos, incluyendo en el artículo 51 las sanciones a imponer y en los artículos 54 y 55 la previsión de medidas cautelares y multas coercitivas.

Esta nueva medida, cuantitativamente, producirá un impacto económico. Ahora bien, no resulta posible estimar con certeza dicho impacto, dado que, en ausencia de norma con rango legal en la materia sancionadora en el ámbito de la CAPV, no se dispone de antecedentes suficientes al no haber podido incoarse hasta la fecha expedientes sancionadores a los posibles infractores.

No obstante, a la vista de los incidentes que habitualmente se dan en los puertos autonómicos, vinculados a la ocupación irregular de espacios del dominio público portuario, es previsible que las sanciones que puedan imponerse sean las correspondientes a infracciones leves. Por los datos disponibles, no excederían de 50-60 infracciones anuales.

#### **G- Revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias.**

Como último aspecto susceptible de producir un impacto económico la ley procede a una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de las mismas y procediendo a modificar para ello la regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley y de Tasas y Precios Públicos, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre .

Así, la Disposición Final Primera del Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, recoge la modificación del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, por lo que cabe destacar en esta memoria aquellas modificaciones que puedan tener una mayor repercusión por su cuantificación en términos económicos, y que son las siguientes:

- Atendiendo la recomendación realizada por la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea, se ha modificado la tasa T-2. Pasaje para unificar las cuotas establecidas, que eran distintas según se trate de cabotaje europeo o exterior.

El impacto económico de dicha unificación no va a ser significativo porque la incidencia de los ingresos por pasaje es insignificante a la vista de las características de los puertos de la CAPV, poco propicios para el tránsito de embarcaciones de pasajeros.

- Se ha simplificado la regulación relativa a la tasa T-3. Mercancías y se han unificado también en esta tasa las cuotas a aplicar a las operaciones de tránsito de mercancías en

función del distinto origen de las mismas, si bien puede también afirmarse en este caso que esta modificación no tendrá incidencia reseñable en cuanto a la previsión de ingresos.

- En relación a esta misma tasa, se regula que estarán exentos del abono de la misma, los avituallamientos, efectos navales y de pesca, hielo y sal que embarquen para el propio consumo, bien en los muelles pesqueros o en otros muelles habilitados al efecto. Esta modificación se recoge al objeto de hacer extensiva la exención a los buques y demás embarcaciones, no solo las pesqueras, como está regulado en la actualidad.

- Se actualiza el concepto de Short Sea Shipping, adaptándolo a la normativa de la Unión Europea, que se hace con la introducción del concepto de transporte marítimo de corta distancia (TMCD), lo que supone que la aplicación de la reducción del 35% en la cuota de la tasa T-3 a los productos siderometalúrgicos se incrementará, dado que dicha reducción se aplicará no solo a los productos siderometalúrgicos transportados mediante cabotaje marítimo europeo, sino también entre puertos situados geográficamente en Europa y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa, incluyendo sus islas o territorios de soberanía no continentales. Este concepto se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mar Mediterráneo.

Se estima que esta reducción de los ingresos, sea compensada por el incentivo que supone para el tráfico de mercancías de nuestro puerto comercial de Bermeo con países ribereños no comunitarios.

- Se regula una nueva reducción del 25% de la cuota correspondiente a la tasa T-3 a aplicar a las mercancías y sus elementos de transporte, de entrada o salida marítima, que entren o salgan de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario, y ello con el objeto de fomentar la integración de los puertos en las cadenas logísticas nacionales e internacionales, favoreciendo la sostenibilidad económica y ambiental.

No se puede evaluar la repercusión económica de esta nueva reducción por no disponer de datos relativos a mercancías en las que se de este supuesto.

- En la regulación de la tasa T-4. Pesca fresca, en relación a las embarcaciones pesqueras, se regula que los productos petrolíferos cuya entrada en el puerto tenga lugar por vía terrestre con el objeto de servir de suministro a dichas embarcaciones pesqueras tendrán una reducción del 50% de la cuota de la tasa T-3, sustituyendo la misma a la exención que hasta ahora existía para este concepto, y esto al objeto de su equiparación con los buques y demás embarcaciones.

- Se ha modificado el hecho imponible de la tasa T-5, añadiendo al mismo un nuevo concepto, la puesta a disposición, por parte de la Administración Portuaria, de los servicios

de agua y energía eléctrica de los que se beneficia n los usuarios sin necesidad de solicitud, que a la vista de la cuota establecida puede suponer un incremento del 10% de la tasa en aquellos puertos que dispongan de estos servicios.

En todo caso, no constituyen el hecho imponible de esta tasa los suministros de agua y energía eléctrica.

Se ha eliminado de esta tasa la reducción del 25% prevista para las personas propietarias de una embarcación atracada en pantalán que se encuentren en situación de pensionista debidamente acreditada, y se han modificado los requisitos previstos para la exención de la tasa T-5 a los propietarios de una embarcación que se encuentren en situación de pensionista debidamente acreditada, siendo la redacción actual la siguiente:

*“Las personas propietarias de embarcaciones que se encuentren en situación de pensionista estarán exentos del pago de esta tasa. A los efectos de la aplicación de dicha exención deberán acreditar su condición de pensionista mediante certificación del organismo oficial correspondiente así como justificar unos ingresos anuales totales inferiores a dos veces el Salario Mínimo Interprofesional mediante la aportación de copia de la última declaración del IRPF. Deberán presentar, asimismo, el título de navegación legalmente exigible según la embarcación para la que se solicite el atraque.”*

Esta exención no será aplicable a las personas propietarias de más de una embarcación registrada en Listas Sexta o Séptima, a las de embarcaciones con eslora máxima superior a seis metros o cuya potencia de motor sea superior a 25 HP, ni a personas propietarias de embarcaciones que, independientemente de su eslora o motor, estén atracadas en pantalanes.”

Dado que la condición de pensionista, en lo relativo a la aplicación de esta tasa, además de la pesca tradicional, no profesional, es compatible únicamente con el uso náutico-recreativo de la embarcación, siendo esta una actividad lúdica, y no de primera necesidad, la condición de los sujetos pasivos obligados al pago no justifica la aplicación de reducciones.

- Se ha recogido una nueva bonificación para incentivar la reutilización de pantalanes por usuarios en tránsito; la bonificación se aplica a los titulares de pantalanes que, contando con autorización de ocupación, comunican su ausencia por un plazo determinado, siempre y cuando los pantalanes sean utilizados por usuarios en tránsito. Se prevé que la incidencia económica de esta bonificación será en todo caso positiva para la administración portuaria y para los propios usuarios de los puertos porque permite una utilización más racional de las infraestructuras portuarias, evitando con ello la construcción de nuevas infraestructuras específicas para los usuarios en tránsito.

- Se ha modificado también la regulación relativa a la tasa T-6. Servicios de elevación, estableciendo una única cuota para las distintas modalidades de servicios de elevación. Se consigue así una regulación más sencilla, sin que esa unificación implique un impacto económico significativo, pues a la vista de las cuotas establecidas en ambos casos, de los periodos de tiempo que sirven de parámetro para su cálculo y de las reducciones que se establecen, el resultado de la nueva regulación va a ser similar al obtenido con la regulación vigente.

- La tasa T-7 comprendía la utilización de almacenes, locales y edificios. Siendo el hecho imponible la utilización de espacio de dominio público portuario, con la modificación propuesta, cuando se diera este hecho imponible, la tasa devengada sería la de “Ocupación privativa y utilización del dominio público portuario”.

De cara a no provocar un incremento injustificado, en cuanto a la cuantía de la tasa, cuando el hecho imponible sea la ocupación de “zona de almacenamiento”, al regular la cuota de las autorizaciones correspondientes al ejercicio de una actividad comercial o industrial relacionada con actividades portuarias, se ha introducido una reducción del 50% de la cuota cuando se trate de autorizaciones para la ocupación o utilización de espacios en las zonas de almacenamiento que se determinen.

- Se plantea también una modificación de la regulación relativa a la tasa T-8. Tasa de suministros de agua y energía eléctrica. La redacción vigente implica importes diferentes en función de las distintas entidades suministradoras y plantea además problemas de indeterminación. Se ha optado así por establecer una misma cuota para todos los puertos y determinar su importe por remisión a los fijados anualmente en las leyes de presupuestos. En la determinación de estas cuotas, siguiendo el criterio de suficiencia, se tendrá en cuenta los costes asumidos por la administración portuaria en el ejercicio inmediatamente anterior.

- En la regulación relativa a la Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario (art. 197 quinquies) se plantea una cuota específica para aquellas concesiones que se otorguen sobre inmuebles ya equipados. Se pretende con esta modificación establecer una distinción en las cuotas a abonar por los concesionarios en función de las características de los inmuebles objeto de concesión y permitir a la administración portuaria recuperar la inversión realizada en aquellas concesiones que se otorgan sobre inmuebles ya equipados y listos para el desempeño de las actividades industriales y comerciales.

- Con carácter general, se establece una subida de la cuota de las tasas de cuantía fija, de un 4% respecto a las vigentes en la actualidad y se ha procedido además a un

redondeo de todas las tasas cuya cuota es superior a 0,25€, dejándolas con tan solo dos decimales, con lo que se facilitan los cálculos y la consiguiente gestión de las tasas.

La propuesta de elevación de las tasas portuarias que son de cuantía fija, se justifica en el desfase que se ha producido entre el incremento de las mismas y la variación experimentada por el Índice de Precios de Consumo en la última década.

Para la fijación de la cuantía propuesta se ha tenido en cuenta que, en el periodo de los 10 años anteriores a la última elevación efectuada en el importe de las tasas, enero de 2014, el incremento de las mismas ha sido en torno al 14%, frente a la variación del Índice de Precios de Consumo que se ha producido en la última década, que en nuestra Comunidad Autónoma ha sido de un 23,9%, no pretendiendo sin embargo, teniendo en cuenta la situación socioeconómica actual y la evolución negativa en la variación del IPC en los últimos ejercicios, cubrir la brecha experimentada entre ambas cifras.

Continuando con las modificaciones más destacables que se realizan, y aunque las mismas tengan escasa o nula repercusión en la recaudación de las correspondientes tasas, cabe destacar las siguientes:

-Eliminación de la exención que se determina en el párrafo primero del punto 2 del artículo 197 del Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que dice: “Gozarán de exención de la Tarifa C-1 las cofradías de pescadores y las organizaciones de productores cuando soliciten la ocupación de terrenos de dominio público portuario para destinarlo a la construcción y posterior explotación de fábricas de hielo, lonjas de recepción, exposición, manipulación y/o venta de pescado, plantas congeladoras y de almacenamiento de pescado y sotos de almacenamiento y reparación de pertrechos. “

Dada la situación del sector pesquero, y su escasa capacidad inversora, se prevé que en ejercicios futuros no se presenten solicitudes de ocupación de terrenos de dominio público portuario para proceder a su posterior construcción, por lo que la incidencia prevista en la capacidad recaudatoria, es nula.

-La desaparición del “premio de cobranza” regulado en el apartado 5.9 del artículo 196 del Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que regula la tasa T-5, tendrá nula repercusión en el importe recaudado, dado que en la actualidad no existen convenios al respecto.



-En lo relativo a la cuota de la tasa de autorización por ocupación o utilización de dominio público portuario, se elimina lo siguiente: “Cuando la ocupación de terreno o superficie autorizada de prolongue por tiempo superior al año, por lo que excede del año se aplicarán las cuantías de la tarifa C-1 así como el resto de las reglas aplicables a la misma.

Esta modificación tendrá una ínfima repercusión en términos económicos, dado el escaso número de autorizaciones que se tramitan por periodo superior a un año.

-La modificación de la tasa T-4. Pesca fresca, en lo relativo al sujeto pasivo sustituto, que en los casos determinados en la norma, presentarán autoliquidaciones, y comunicarán a la Autoridad Portuaria datos de carácter informativo, se añade lo siguiente: “Estos sujetos pasivos sustitutos del contribuyente tendrán derecho a percibir una cantidad por la realización de las actuaciones de contenido informativo, cuyo importe será del 0,5 % de la base imponible y al que se le aplicarán los mismos descuentos previstos en esta tasa”.

Dada la desaparición del anterior premio de cobranza, regulado en el apartado 4.8 del artículo 196 del Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, cuya cuantía y condiciones eran similares a las establecidas para la actual cantidad a percibir por la realización de actuaciones de contenido informativo, esta modificación tendrá nula repercusión en la previsión de capacidad recaudatoria en concepto de esta tasa.

-Se elimina la reducción del 50% de la cuota de la tasa T-4, que estaba regulada en relación al bacalao verde y cualquier otro producto de la pesca fresca sometido a bordo a un proceso de preparación industrial, lo que supone conlleva una repercusión en términos económicos, por la nula aplicación de esta reducción en la actualidad.

#### **4. CUANTIFICACIÓN DE LOS GASTOS E INGRESOS PRESUPUESTARIOS QUE OCASIONA LA ENTRADA EN VIGOR DE LA DISPOSICIÓN.**

La valoración de este apartado se ha realizado sobre la base de los datos correspondientes a 2014 dado que las estimaciones económicas iniciales se realizaron en diciembre de 2014. Además, hay que tener en cuenta que la previsión de inversiones en 2015 ha estado muy influenciada por la situación extraordinaria que la adversa climatología del invierno 2014 ha causado en la costa vasca. En una situación distinta no se hubiera producido un incremento significativo de las dotaciones en estos capítulos por lo que resulta procedente mantener la previsión realizada en 2014.

Así, tenemos que los gastos presupuestarios que se derivan de la entrada en vigor de la Ley que se está tramitando se corresponden a la subvención de explotación del ente que se crea como instrumento central para llevar a cabo la política de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos y a la subvención de capital que éste percibiría para la realización de las correspondientes inversiones en instalaciones e infraestructuras portuarias.

En cuanto al gasto presupuestario destinado a financiar el déficit de explotación del Ente, cabe señalar que se produce un ahorro en cuanto al sumatorio de las partidas de gasto corriente del programa 5151, Puertos, que de acuerdo al modelo de gestión actual, se recogen en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi y que en el presupuesto de 2014 asciende a 11.926.549 euros. Dicho ahorro se ha cuantificado, en base a las estimaciones realizadas y que se detallan en el Anexo II de la presente memoria económica, en 9,4 millones de euros

En cuanto al gasto presupuestario destinado a inversiones (presupuesto de capital) no difiere de las partidas de gasto que en los últimos ejercicios presupuestarios se han contemplado al efecto en el referido programa 5151. (Anexo II)

En relación con los ingresos que ocasiona la entrada en vigor del Anteproyecto de Ley, debe indicarse que el mismo introduce una completa regulación del régimen sancionador, una serie de multas coercitivas y una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de las mismas y procediendo a modificar para ello la regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre. En el Anexo II al que se refiere el apartado 8 del Estudio Económico del coste de funcionamiento y del rendimiento o utilidad de los servicios del Ente que se crea a través de esta disposición legal se detallan los ingresos del mismo.

## **5. FINANCIACIÓN DE LOS GASTOS PRESUPUESTARIOS Y NO PROVENIENTES DEL PRESUPUESTO.**

La financiación del gasto presupuestario estará ubicada en el Programa de Puertos (5151). En los presupuestos para el ejercicio 2015 en el servicio 31 se recogen las partidas presupuestarias para financiar los gastos derivados de la entrada en vigor del Anteproyecto de Ley.

Así mismo en el presupuesto de la sociedad pública Euskadiko Kirol Portua, S.A y de la sociedad pública Zumaia Kirol Portua, S.A para el ejercicio 2015 se recogen las fuentes de financiación extrapresupuestarias (ingresos propios).

## **6. IDENTIFICACIÓN DE AQUELLOS ASPECTOS DE LA DISPOSICIÓN QUE INCIDAN O REPERCUTAN EN MATERIAS PROPIAS DE LA HACIENDA GENERAL DEL PAÍS VASCO.**

El Decreto 464/1995, de 31 de octubre, cuando identifica el contenido de la memoria económica, exige que se recojan en la misma los aspectos de la regulación propuesta que incidan o repercutan en materias propias de la Hacienda General del País Vasco.

De conformidad con el artículo 1.2 del Decreto legislativo 1/1997, de 11 de noviembre, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco, son materias propias de la Hacienda General del País Vasco:

- a) El régimen de patrimonio
- b) El procedimiento de elaboración y gestión presupuestaria
- c) El sistema de control y de contabilidad a que debe sujetarse la actividad económica de la Comunidad Autónoma
- d) El régimen de Contratación
- e) El régimen de la Tesorería General del País Vasco
- f) La regulación de sus propios tributos y demás ingresos de derecho público y privado
- g) El régimen de endeudamiento
- h) El régimen de concesión de garantías
- i) El régimen general de ayudas y subvenciones, que se regula en la referida Ley
- j) El régimen de prerrogativas de la Comunidad Autónoma en relación con las demás materias de su Hacienda General
- k) Cualquier otra relacionada con los derechos y obligaciones a que se refiere el párrafo 1 del referido artículo (de naturaleza económica de que sea titular la Comunidad Autónoma de Euskadi)

La regulación propuesta no implica ningún tipo de regulación autónoma en esta materia pues lo que el texto propone es la aplicación en todas estas materias de la regulación vigente aplicable en función de la naturaleza jurídica del nuevo ente que se crea.

No obstante, se identifican a continuación los contenidos del anteproyecto que inciden en los aspectos de la hacienda general del País Vasco:

### **6.1 Incidencia en la Tesorería**

El Capítulo III de la presente disposición contempla la creación del Ente Público KAIK. Así en el artículo 23.- Funciones se relacionan las funciones que le corresponderán al mismo en cuyo

apartado g) se le atribuye la gestión, liquidación, recaudación e inspección de los tributos y demás prestaciones patrimoniales de carácter público o establecidos en la legislación vigente en materia de puertos.

Hasta ahora dicha función se realiza por los órganos de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma en relación con sus propias competencias administrativas. En concreto y de conformidad con el artículo 18.1 de la Ley de Tasas y Precios Públicos (LTPP) la gestión y liquidación de las tasas y demás prestaciones de carácter público corresponde al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, atribuyéndose, en su seno, a la Dirección de Infraestructuras del Transporte el ejercicio de las mismas. Ahora bien, cabe también señalar en relación a esta cuestión que Euskadiko Kirol Portua, S.A., en su condición de medio propio o ser vicio técnico de la Administración General del País Vasco conforme al Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, realiza la gestión recaudatoria de las tasas portuarias en los puertos gestionados por dicha sociedad; atribución que se articula mediante encomienda de gestión formalizada por el Director de Servicios del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, en los términos del art. 8.2 del Decreto 196/2013, de 9 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento, en relación con el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público.

Con la entrada en vigor de la ley que se tramita y de conformidad también al referido artículo 18.1 de la LTPP la gestión y liquidación de las tasas y precios públicos corresponderá a Kaiak.

Por otro lado, debe también tenerse en cuenta que, según el artículo 1.2 de la LTPP “quedan excluidos de esta ley los ingresos derivados de las actividades que realicen y de los servicios que presten las entidades pertenecientes al sector público de la Comunidad Autónoma del País Vasco cuando actúen según normas de derecho privado”. En consecuencia, se prevé que Kaiak cobrará tarifas o precios privados, como contraprestación por los servicios portuarios que no constituyen actividades en régimen de Derecho público. Dichas cantidades están incluidas en el apartado de Ventas del Importe neto de la cifra de negocios de la cuenta de explotación previsional que se adjunta a esta memoria, junto con los ingresos procedentes de tasas.

## **6.2 Incidencia en el sistema de control y contabilidad.**

En cuanto al régimen contable, con la creación de l Ente Público de derecho privado KAIK todos los actos y operaciones de contenido económico desarrollados por éste en virtud de la presente disposición estarán sujetos al régimen de contabilidad empresarial y no por el régimen de contabilidad pública. Por lo que aplicará los principios y normas de contabilidad

recogidos en la normativa mercantil en materia contable y en especial en el Plan General de Contabilidad y disposiciones que lo desarrollan.

Siendo desarrollada la gestión contable a través de sus órganos propios.

En cuanto a sistema de control será de aplicación lo establecido para las entidades que constituyen la administración institucional.

### 6.3 Incidencia en el sistema tributario y demás ingresos de derecho público o privado aplicable

La disposición legal procede a una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de las mismas y procediendo a modificar para ello la regulación con tenida en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, en los términos en que han sido descritos en el apartado 3 .2.E.

Se ha procedido a realizar una estimación del número de actuaciones vinculadas a la aplicación de las tasas contempladas en el Anteproyecto y a su cuantificación en función de las que vienen realizando actualmente la Dirección de Infraestructuras del Transporte, Euskadiko Kirol Portua, S.A. y Zumaiako Kirol Portua, S.A.

Así se ha considerado lo siguiente:

HECHO IMPONIBLE	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tasas por realización de trabajos facultativos de dirección e inspección de obras públicas	110.869,46	113.086,85	115.348,59	117.655,56	120.008,67	122.408,84
T-1 Buques	243.569,05	248.440,43	253.409,24	258.477,43	263.646,98	268.919,92
T-3 Mercancías	380.711,06	388.325,28	396.091,78	404.013,62	412.093,89	420.335,77
T-4 Pesca fresca	1.227.832,76	1.252.389,42	1.277.437,21	1.302.985,95	1.329.045,67	1.355.626,58
T-5 Embarcaciones deportivas	4.036.838,71	4.129.978,52	4.225.229,18	4.318.336,51	4.404.703,24	4.492.797,31
T-6 Grúas de pórtico	18.632,12	19.004,76	19.384,86	19.772,55	20.168,01	20.571,37
T-7 Almacenaje locales y edificios	36.504,39	37.234,48	37.979,17	38.738,75	39.513,53	40.303,80
T-8 Suministro de productos y energía	328.406,80	334.974,94	341.674,43	348.507,92	355.478,08	362.587,64
T-9 Servicios diversos	341.496,81	348.326,74	355.293,28	362.399,14	369.647,13	377.040,07
C-1 Concesiones	1.146.859,05	1.169.796,23	1.193.192,16	1.217.056,00	1.241.397,12	1.266.225,06
A-1 Autorizaciones	157.924,66	161.083,16	164.304,82	167.590,92	170.942,73	174.361,59
Venta de publicaciones o de material didáctico	-	-	-	-	-	-
Matrículas de seminarios, congresos, jornadas y cursos E.A.M.	109.383,08	111.570,74	113.802,16	116.078,20	118.399,76	120.767,76
<b>Total Tasas</b>	<b>8.139.027,95</b>	<b>8.314.211,55</b>	<b>8.493.146,87</b>	<b>8.671.612,55</b>	<b>8.845.044,81</b>	<b>9.021.945,70</b>

#### **6.4. - Incidencia en el régimen subvencional y de ayudas vigente.**

No se prevé ninguna incidencia adicional a la que se deriva de las actuaciones actualmente vigentes. Por tanto se estima que la cuantía de las subvenciones a otorgar por el ENTE ascienda a 200.000 euros. (Anexo II Doc 1 Descripción del Trabajo Realizado)

#### **7.- DESCRIPCIÓN DEL PROGRAMA ECONÓMICO PRESUPUESTARIO EN EL QUE SE INSERTA LA DISPOSICIÓN PROPUESTA.**

En la memoria que se acompaña a los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2015, aprobados por la Ley 5/2014, de 23 de diciembre, se recoge una previsión respecto a la continuación de la tramitación del Anteproyecto de Ley de Puertos del País Vasco.

Esta previsión se recoge en el programa 5151, denominado “Puertos” con el objetivo de dotar al sector portuario de una regulación integral que permita dotar a la Administración portuaria de los precios e instrumentos necesarios, así como de la autoridad necesaria para aplicar el régimen sancionador, para ordenar estas infraestructuras de manera adecuada.

#### **8.- JUSTIFICACIÓN DE LA NECESIDAD O IDONEIDAD DE CREACIÓN DEL ENTE KAIK**

Frente a la actual dispersión en las formas de gestionar las infraestructuras portuarias competencia de la Comunidad Autónoma de Euskadi y partiendo de la premisa de mantener la gestión pública de los mismos, dado el interés estratégico, económico y social que esta actividad tiene para el Gobierno Vasco; y entendiendo que es la mejor manera de gestionar la prestación de servicios de interés público susceptibles de contraprestación, como el portuario, se plantea la creación del Ente Público de Derecho privado KAIK. KAIK aglutinará las distintas entidades públicas que en la actualidad participan en la realización de dichas funciones; concretamente, las Sociedades Públicas Euskadiko Kirol Portua, S.A. y Zumaiko Kirol Portua, S.A., y el Servicio de Puertos y Asuntos Marítimos de la Dirección de Infraestructuras del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco. Así mismo se pretende aglutinar en su seno a la sociedad participada El Abra-Getxo Kirol Portua, S.A.

De esta manera se evitaría la actual bicefalia en la gestión de los puertos de competencia de la CAE, eliminando los inconvenientes que de ello se derivan (DAFO Anexo 1) y logrando así:

- Un sistema de gestión integral y homogéneo del servicio portuario vasco, basado en los parámetros de Calidad (ISO 9001), Medioambiente (ISO 14000) y responsabilidad social corporativa.
- Extender a todo el sistema el concepto de cuenta de resultados y satisfacción de la persona usuaria.
- Lograr la flexibilización y capacidad de adaptación que la actividad desarrollada requiere (horarios de servicio, estacionalidad de la actividad, dinamización, promoción y marketing, etc...)
- Simplificar los trámites en las autorizaciones para la utilización privativa del dominio público portuario, así como en el cobro e ingreso de las tasas correspondientes.
- Disponer de un único interlocutor para todas las actividades relacionadas con el servicio público portuario vasco; ya sean las derivadas de la actividad reguladora de la utilización privativa del dominio público, como las derivadas de la prestación y gestión de los distintos servicios portuarios.
- Evitar la presencia de asociaciones de usuarios en la gestión de algunas instalaciones portuarias, eliminando los consecuentes efectos de pérdida de control público y falta de transparencia en la gestión que con ello se produce .
- Optimizar los recursos técnicos y humanos.

Los puertos son instalaciones en las que se efectúan actividades comerciales e industriales de diverso volumen y características y con la creación de KAIK se pretende dotar al sistema portuario vasco de los instrumentos necesarios para mejorar su posición competitiva en un mercado abierto y globalizado estableciendo un régimen de autonomía de gestión en Kaiak; que debe ejercer su actividad aunando criterios de servicio público con criterios empresariales.

La naturaleza jurídica contemplada para KAIK se justifica en la consideración o concepción que se tiene del servicio portuario. Esto es, se considera que el servicio portuario o la gestión del sistema portuario vasco debe ser pública. A la vez, se considera que KAIK es, por un lado, un proveedor de infraestructuras y suelo portuario, así como regulador de la utilización privativa de este dominio público; es decir, prestador de servicios no comerciales regidos por el derecho administrativo; y por otro lado, un prestador de servicios u operaciones portuarias de características mercantiles que se prestan de forma continua o no esporádica y, que por tanto, estarán regidas por el de derecho privado.

Es decir, se concibe a los puertos como generadores de riqueza y en consecuencia la función de los puertos desborda su tradicional papel como meros puntos de atraque y desatraque de embarcaciones y embarque y desembarque de mercancías y pasajeros para convertirse en

centros en los que se ubica toda una serie de actividades que generan valor añadido al servicio portuario.

A esta función económica que complementa a aquellas que históricamente se le han atribuido es a lo que responde la naturaleza jurídica establecida en la disposición legal para el órgano gestor portuario.

Así mismo, y en consecuencia con esta dualidad en cuanto a prestación de servicios, el régimen económico-financiero de los puertos de la CAE pivota en los principios de autosuficiencia y rentabilidad, más cercanos a postulados de mercado. En este sentido, mientras que el aprovechamiento especial y la utilización privativa del dominio público estará sujeto al derecho administrativo y a la aplicación de tasas; la prestación de servicios de carácter comercial podrá estar regido por el derecho privado pudiendo estar sujeta a una tarifa o precio privado, según los servicios resulten o no obligatorios para la persona usuaria.

#### **9.- MEMORIA JUSTIFICATIVA Y ESTUDIO ECONÓMICO DEL COSTE DE SU FUNCIONAMIENTO Y DEL RENDIMIENTO Y UTILIDAD DE SUS SERVICIOS.**

Se adjunta como **Anexo II** a la presente memoria el Plan Económico a cuatro años del Ente.

En su elaboración se ha partido de analizar dos posibles alternativas en cuanto a la gestión de Zumaiaako Kirol Portua, S.A. (ZKP), si bien para la elaboración de esta memoria se ha optado por recoger los datos relativos al escenario 2, correspondiente al rescate de la concesión de ZKP.

#### **10.-EVALUACIÓN DEL COSTE QUE PUEDA DERIVARSE DE LA APLICACIÓN DE LA DISPOSICIÓN NORMATIVA PARA OTRAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS, PARA LOS PARTICULARES Y PARA LA ECONOMÍA EN GENERAL.**

No se prevé ninguna incidencia o coste adicional al que se deriva de la situación actualmente existente salvo las que pudieran derivarse de la aplicación de la potestad de sancionar o de poner multas coercitivas que contempla el anteproyecto. Dichos costes son aquellos que se puedan derivar de su condición de sujeto pasivo de alguna de las tasas que contempla el anteproyecto o de las obligaciones o requisitos que establezcan los Planes Especiales de Ordenación Portuaria o la Delimitación de Espacios y usos portuarios, a efectos de planificación, ordenación construcción y mantenimiento de puertos.



## 11.-EVALUACIÓN SOBRE IMPACTO EN LA EMPRESA

El artículo 6 de la Ley 16/2012, de 28 de junio, establece que con carácter previo a cualquier nueva regulación o norma promovida por la Comunidad Autónoma del País Vasco, el Gobierno Vasco deberá elaborar un informe de evaluación del impacto en la constitución, puesta en marcha y funcionamiento de las empresas y que dicho informe deberá ser remitido al parlamento junto con los proyectos de ley.

Al respecto, la regulación contenida en el anteproyecto no contiene determinaciones que incidan en las condiciones de las personas emprendedoras para desarrollar su actividad. Tan solo la regulación relativa a las concesiones y autorizaciones demaniales puede tener alguna influencia en esta área. En este sentido, el anteproyecto ha sido modificado respecto a la versión que fue objeto del trámite de información pública y se ha ampliado el plazo máximo de duración de las concesiones a 50 años, previsión ésta que resulta favorable para facilitar una mejor amortización de las inversiones necesarias para la instalación de actividades económicas en dominio público portuario.

También la regulación relativa al registro de empresas operadoras del transporte marítimo es acorde con los principios de la referida Ley 16/2012, pues no sujeta el desarrollo de esta actividad económica a ningún tipo de autorización, sino tan solo a un régimen de comunicación, sin que la inscripción en el registro tenga ningún tipo de efecto constitutivo.

En Vitoria- Gasteiz

Almudena Ruiz de Angulo  
DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE  
Fdo. electrónicamente

ANEXO I

**MEMORIA ECONÓMICA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO**

**Justificación de la creación de KAIK.**

1.- Antecedentes



**CREACIÓN DE EKP**

A finales del siglo pasado surgen una tipología de puertos nuevos enfocados al ocio y al deporte náutico que requieren de unos servicios diferenciados y con un mayor componente “comercial” y de “atención al cliente”.

La tendencia inicial fue acudir al sector privado para dar respuesta a estos servicios, para lo cual se conceden concesiones privadas para la gestión de los primeros puertos deportivos, (Zumaia, Getxo, Getaria) y convenios con asociaciones (Donostia)

Estas primeras experiencias no fueron del todo satisfactorias generándose problemas de falta de transparencia en la gestión, en la adjudicación de amarres, la calidad de los servicios prestados, el mantenimiento y conservación de las instalaciones o en los precios aplicados, unido a una falta de control por parte del Gobierno.

Consecuencia de estas malas experiencias se acuerda la **creación de la Sociedad Pública Euskadiko Kirol Portuak (EKP)** para la gestión de los puertos deportivos de Getaria, Hondarribia, Orio, Donostia, Bermeo y recientemente Mutriku, quedando aun Getxo y Zumaia en mano de concesiones privadas.

**EL CASO BERMEO**

La **Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de mayo de 2012** por la que se desestima el recurso de casación interpuesto por el Gobierno Vasco contra la Sentencia de 9 de marzo de 2009, dictada por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco pone en **evidencia las limitaciones de la naturaleza jurídica** de esta Sociedad que se ve inhabilitada para:

- Ingresar tasas directamente
- Conceder autorizaciones de amarres



2.- Propuesta de creación de un ENTE



**APUESTA POR LA GESTIÓN PÚBLICA**

Ante esta situación y partiendo de la **premisa de mantener la gestión pública de los puertos de Euskadi**, por el interés estratégico, económico y social que esta actividad tiene para el Gobierno Vasco y por entender que es la mejor manera de gestionar la prestación de servicios de interés público susceptibles de contraprestación, como el portuario.

Por lo que la situación actual es la siguiente:

- EKP: con la misión de la planificación, gestión, promoción y explotación de 6 puertos deportivos a través de una encomienda de gestión;
- DIRECCIÓN DE PUERTOS: Gestión del Dominio portuario y la prestación de servicios en puertos pesqueros y comerciales y algunas dársenas e instalaciones deportivas.

**DOS POSIBILIDADES**

Partiendo de esta premisa y tras la sentencia del TS, son dos las opciones que se plantean:

- Cambiar la naturaleza jurídica de EKP transformándola en un ENTE
- **Unificar EKP y la DIRECCIÓN DE PUERTOS en un único ENTE** que concilie la gestión de Dominio Público Portuario con la prestación de servicios portuarios.



## 2.- Propuesta de creación de un ENTE



### ENTE KAIAK

La opción más apropiada a nuestro entender, sería evitar la actual bicatálisis en la gestión de los puertos, ya que genera numerosos inconvenientes como:

- La falta de una gestión integral y de coordinación.
- La duplicidad de trámites para otorgar autorizaciones y cobrar e ingresar tasas.
- La duplicidad de cargos (Doble Dirección).
- La duplicidad de sedes.

Además parece conveniente a efectos de evitar diferencias, tratar de homogenizar la gestión y los servicios de los puertos de usos deportivos, lo que llevaría a redimensionar la actual Dirección de Infraestructuras (Puertos) y la actual Sociedad EKP (gestión, coordinación, manutención y vigilancia) para poder prestar esos servicios.

Por tanto, por la naturaleza de la actividad que se desarrolla en los puertos, optamos por un ENTE que aglutine la potestad administrativa propia de la gestión del Dominio Público Portuario con una actividad mercantil de prestación de servicios susceptibles de contraprestación.



## 2.- Propuesta de creación de un ENTE



### DAFO

Presentamos a continuación un **Diagnóstico DAFO** que nos permita identificar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades existentes con relación al objetivo previsto.

Para la elaboración de este **DAFO** se han tenido en cuenta las aportaciones de los siguientes agentes:

#### ANÁLISIS INTERNO

- Antonio Aiz – Viceconsejero de Transportes.
- Eudene Egaña – Directora de EKP.
- Almudena Ruiz de Angulo del Campo – Directora de Infraestructuras del Transporte.
- Tomas Epalza – Asesor de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial

#### ANÁLISIS EXTERNO

- Jose Ignacio Espel



## 2.- Propuesta de creación de un ENTE



### DEBILIDADES

- Preocupación de los trabajadores de la Dirección de Puertos por la incertidumbre generada en cuanto a su situación laboral, movilidad geográfica, funciones, etc. 45 personas en Dirección de Puertos.
- Falta de formación de los trabajadores del futuro ENTE para llevar a cabo algunas de las nuevas funciones que se puedan requerir.
- Falta de herramientas de gestión (procedimientos, ingresos y gastos,....). No se dispone ni se conocen indicadores.
- Necesidad de realizar una planificación a largo plazo del ENTE, necesidad de un plan estratégico. Hay un PTS de los puertos pesqueros que se ha quedado viejo.



## 2.- Propuesta de creación de un ENTE



### AMENAZAS

- Interpretación del ENTE como una privatización (Partidos Políticos, Sindicatos...).
- Sensación de crear un "ENTE más" y engordar la Administración. (Aunque en realidad no es así. Se está tratando de recuperar el 51% de ZKP (Zumaiko Kirol Portuak) y así incorporarlo al ENTE.)
- Pérdida de poder de las asociaciones que ahora "manejan" algunos puertos y que se pueden posicionar en contra.
- Riesgo de que el ENTE coja tal entidad que se aleje del Gobierno y sea demasiado autónomo. EL control del ENTE debe de ser del gobierno y debe ser clara. Sino se corre el riesgo de cometer los mismos errores del pasado (falta de transparencia)



## 2.- Propuesta de creación de un ENTE



### FORTALEZAS

- Flexibilidad y capacidad de adaptación a las necesidades de la actividad en cuanto prestación de servicios, horarios, disponibilidad geográfica.
- Simplificación de los tramites para las adjudicaciones de amarres, evitando la burocracia actual. (EKP propone y la DP autoriza).
- Simplificación de los tramites para la gestión recaudatoria e ingreso de las tasas.
- Mayor autonomía presupuestaria al poder ingresar directamente las tasas y disponer de recursos propios. lo que redundaría en un mejor servicio.
- La posibilidad de juntar plantilla en el ENTE nos daría la oportunidad de ocuparnos de aspectos no cubiertos (calidad, indicadores, gestión comercial,...)



## 2.- Propuesta de creación de un ENTE



### OPORTUNIDADES

- Simplificación de la estructura polifónica (actual duplicidad de cargos de Dirección).
- Simplificación de las sedes y su consiguiente ahorro de costes.
- Optimización de los recursos humanos, dotándoles de contenido y racionalizando los costes externos (menor dependencia de subcontratas).
- Reorganización del organigrama estructurándolo en bases o zonas geográficas, sectores y actividades.
- Orientación al cliente, pero no exclusivamente para los usuarios de los puertos deportivos, sino que también para los pesqueros.
- Unificar la imagen corporativa de EKP y Gobierno Vasco, actualmente cada uno tiene la suya y crea confusión.
- Mayor control y gestión de los ingresos (especialmente en los puertos pesqueros). (Concepto de cuenta de resultados en cada puerto)
- Regularización de las actuaciones y funcionamiento de las asociaciones de usuarios (gestión más transparente).
- Mayor impulso al sector náutico y pesquero siguiendo la directriz europea de apuesta por el turismo náutico.
- EKP es el gobierno, los puertos son únicos y la existencia de EKP y Puertos representa una dualidad que no es positiva. La creación de una única entidad sería positiva. ¿Pero primero hay que pensar en para que se quiere el ENTE? Y que tipo de puertos queremos: ¿Solo deportivos? O ¿Qué convivan deportivos y pesqueros? Necesidad de hacer una reflexión conjunta en este sentido.



## 2.- Propuesta de creación de un ENTE



### OPORTUNIDADES (Cont.)

- Visión integral de los puertos: No se puede separar la gestión de puertos deportivos y pesqueros. Hay que juntarlos y hay que gestionarlos en toda Euskadi.
  - Optimización de la lamina de agua, reorganizando los espacios y consiguiendo mayor disponibilidad de amarres.
  - Posibilidad de compatibilizar espacios pesqueros, deportivos y de actividades turísticas y de ocio en la misma lamina de agua.
- Prestar a todos los usuarios de todos los puertos los mismos servicios con los mismos estándares de calidad (Hay muchos servicios de EKP que serían extrapolables a los puertos pesqueros y que actualmente la DP los tiene cedidos a asociaciones privadas) estableciéndose un correcta planificación, unos objetivos comunes y un mayor control de la consecución de los mismos.
- Conseguir una gestión más eficiente, extendiendo el concepto de cuenta de resultados y la consecución de beneficios (actualmente en puertos deportivos de EKP) al resto de dársenas deportivas.
- Mayores beneficios sociales, dotando a los puertos de "más vida", locales de ocio, actividades recreativas, etc.
- Posibilidad de replantear la actividad pesquera en una actividad artesanal, deportiva o turística (escuela de pesca, excursiones a pescar, Ej: Lonja de San Juan de Luz..)
- Implantar un Sistema Integrado de Gestión en todos los puertos:
  - Gestión de calidad (ISO 9.001).
  - Gestión ambiental (ISO 14.001).
  - Gestión en prevención de riesgos (OHSAS 18.001).
  - Responsabilidad Social Corporativa y Gobierno Responsable.

## ANEXO II

### MEMORIA ECONÓMICA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO

#### Plan económico cuatrienal

##### Introducción

El objetivo del documento ha sido elaborar el plan económico a cuatro años del Ente KAIK conforme al art. 43 del Decreto 464/1995, de 31 de octubre. En su elaboración se ha tomado como referencia el contenido exigido en el Decreto 82/1992, artículo 3 y Orden de 12 de mayo de 1992. Para ello, se han considerado los siguientes aspectos:

- Elaboración de Presupuestos de Capital y de Explotación que se cumplimentarán según los criterios de las normas técnicas de elaboración del presupuesto con una descripción de las partidas más importantes así como las bases de cálculo utilizadas.
- Elaboración de Estados Financieros Previsionales: Balances, Cuentas de Resultados y Estados de Origen y Aplicación de Fondos: ver el documento "Balance, PyG y Estados de Origen y Aplicación de Fondos".
- Aportaciones previstas de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, se prevé financiar las inversiones con las siguientes aportaciones:
  - - EKP: 400.000€/año
  - - PUERTOS: total inversiones= 53 millones de euros

Además, se prevé recibir del Gobierno Vasco como subvención para la financiación de gastos corrientes 2,8 millones de euros anuales en el caso de que se compre al Ayto. de Zumaia su parte correspondiente de ZKP y se mantenga la concesión (1º caso ZKP). Y si además de que se compre la parte del Ayto. de Zumaia, se comprara la concesión, (2º caso ZKP); se prevé una subvención anual de 2,5 millones de euros.

TOTAL subvenciones periodo 2015-2018:

1º caso ZKP: 65.800.000 €

2º caso ZKP: 64.600.000€

- Proyectos de Inversión: Se ha realizado una descripción detallada de cada proyecto incluido en el inmovilizado material, inmaterial y financiero que recoge, asimismo, plazos de ejecución. La información se encuentra en el apartado "Memo Balance y PyG previsionales": balance, activo, inmovilizado.
- Endeudamiento previsto con su plan de amortización y costes financieros: No se prevé endeudamiento alguno. Las inversiones se prevé financiar con subvenciones del Gobierno Vasco y tesorería que poseerá la ENTE.
- Resultados previsionales sin considerar transferencias corrientes: Información contenida en el documento "Balance y PyG previsionales", pestaña PyG. De ese resultado, habría que restar cada año 2,8 millones de euros en el primer caso de ZKP y 2,5 millones de euros en el segundo caso de ZKP por corresponder a las subvenciones concedidas por el Gobierno Vasco.
- Cash-flow previsionales, entendidos como resultados sin considerar los gastos por dotaciones netas para amortizaciones y provisiones: Ver "Balance, PyG y Estados de Origen y Aplicación de Fondos".

- Margen bruto previsto: No se prevén beneficios: pre visiblemente será deficitaria la actividad del conjunto del Ente.

El apartado Memo Balance y PyG previsionales recoge la hipótesis sobre las que se sustenta el proyecto de la nueva sociedad y de los criterios económicos utilizados en la elaboración de dicho proyecto (política de amortizaciones, fiscal, y otros de análoga naturaleza).

**Firmante del documento electrónico**

Nombre	Departamento	Cargo	Fecha de la firma	Estado
MARIA ALMUDENA RUIZ DE ANGULO DEL CAMPO	MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL	DIRECTOR/A	20/10/2015	Firmado



**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRA IOAREN LEGE**  
**AURREPROIEKTUAREN MEMORIA EKONOMIKOA**

**1.- OINARRIA**

Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legeko 10.3 artikuluan ezarritakoaren arabera, "Espedienteak memoria ekonomiko bat edukiko du, eta, hor, egitekoa den arauaren kostuaren zenbatespena azalduko da: gastu eta diru-sarrerak zenbatuta agertuko dira, eta, orobat, herri-administrazioaren aurrekontuetan izango duen eragina, finantzaketa-iturri eta -erak nahiz Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren ekonomia- eta araudi-kontrolaren gaineko arauak zehaztutako beste alderdi batzuk".

Aldi berean, Euskadiko Kontrol Ekonomikoari eta Kontabilitateari buruzko ekainaren 30eko 14/1994 Legeak arautzen du arau-xedapenei zer kontrol ekonomiko egingo zaien. Lege hori garatzen duen urriaren 31ko 464/1995 Dekretuak zehazten du ekonomia- eta araudi-kontrola behar duten arau-xedapenekin batera joan behar duen memoria ekonomikoaren edukia.

Memoria honen bidez, bi arauetan ezarritako eskakizunei erantzuten zaie.

**2.- AURREKARIEN DESKRIBAPENA ETA XEDAPENAREN BEHARRAREN AZALPENA BALIO EKONOMIKOEN ARABERA**

Portuko jarduerak inpaktu ekonomiko eta sozial handia izan du Euskadiren garapenean, orohar, eta gure kostaldeko udalerrietan, bereziki. Etorkizunerako, argi dago gure etorkizun ekonomikoaren, sozialaren eta politikoaren zati garantzitsu batek harreman estua duela garapenerako portuko azpiegiturak behar dituzten jarduerekin, besteak beste, merkataritza-, industria- eta arrantza-jarduerekin, kirolen inguruko aisialdi-jarduerekin eta itsas jarduerekin, bai eta turismoarekin ere. Portuko azpiegitura horiek guztiek, udalerrietako eredu ekonomikoan inpaktua izateaz gainera, inpaktua dute lurraldean ere. Inpaktu hori kontuan hartu beharrekoa da, portuko araubide koherentea eta globala arautzeko.

Hori horrela, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuaren Zioen Azalpenean adierazten den bezala (aurrerantzean, "Aurreproiektua"), nahiz eta Euskal Autonomia Erkidegoak legegintzako eta gauzatzeko eskumen osoak dituen bai



portuen arloan, betiere interes orokorreko sailkape na ez badute, bai itsas garraioaren arloan, egun arte ez da gaia osotasunez landu, berariazko lege baten bidez; zatika eta banatuta daude araututa.

Deskribatutako egoerak, beraz, justifikatzen du horietatik egiten den euskal titulartasuneko portuen eta itsas garraioaren arauketa atzeratu ezin den beharrezkoa dela.

## 1.2. Araudien aurrekariak

Egun arte estatuko araudiaren ordezkoko aplikazioa eginda, Autonomia Estatutuaren 21. artikuluan xedatutakoaren arabera, hau da, bere eskumen eskusiboetako gaietan Euskal Herriak duen zuzenbideak lehentasun osoa izango du beste edozeinen ondoan eta zuzenbide horren bakarrik aplikatuko da Estatuaren zuzenbidea.

### a.- Estatuko sektore-araudia

Hori horrela, ordezkoko gisa aplikatzen ari den estatuko sektore-araudia honako arau hauek osatzen dute:

- 1.- Estatuko Portuen eta Merkataritza Ontzidiaren Legearen Testu Bategina (irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuak onetsia) (253 zenbakiko BOE, urriaren 20koa).
- 2.- Uztailaren 28ko 22/1988 Legea, Kostaldeari buruzkoa (181 zenbakiko BOE, 1988ko uztailaren 29koa).
3. Azaroaren 26ko 48/2003 Legea, Interes Orokorreko Portuen Araubide Ekonomikoari eta Zerbitzuak emateari buruzkoa (284 zenbakiko BOE, 2003ko azaroaren 27koa).

### b.- Sektore-araudi autonomikoa

Gai honetan aplikagarria den sektore-araudi autonomikoa dela eta, egungo arauketa honako arau hauetan jasotzen da:

- 1.- [236/1986 Dekretua](#), urriaren 21koa, Portuko Jardueren Arauketa onartzen duena (225 zenbakiko EHAA, 1986ko azaroaren 17koa).
- 2.- [1/2007 Legegintzako Dekretua](#), irailaren 11koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasa eta Prezio Publikoari buruzko Legearen Testu Bategina onetsi duena (248 zenbakiko EHAA, 2007ko abenduaren 27koa); X. tituluaren I. kapituluaren EAeko titulartasuneko portuetan zerbitzu orokorren eta espezifikoren tasei buruzkoa da, 192. artikulutik 197ra bitartean.

3.- [248/1998 Dekretua](#), irailaren 29koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Adm inistrazioaren eta bere erakunde autonomoen tasa eta prezio publikoen kudeaketa-alderdi batzuk arautzen dituen (207 zenbakiko EHAA, 1998ko urriaren 30ekoa), [612/2009 Dekretuak](#), abenduaren 1ekoak (237 zenbakiko EHAA, 2009ko abenduaren 10koa) eta urriaren 6ko [186/2015 Dekretua](#) (193 zenbakiko EHAA, 2015eko urriaren 9koa), aldatz en duena; II. kapituluak EAEko titulartasuneko portuetan zerbitzu orokorregatik eta espezifikoengatik tasei buruzkoa da, 19. artikulutik 29ra bitartean.

4.- [2004ko apirilaren 20ko Agindua](#), Garraio eta Herri Lan sailburuarena, EAEko titulartasuneko portuetan eta portu-instalazioetan profesionalak ez diren aisiako ontzien titularrei amarratze-postuak erabiltzeko aldi baterako baimenak emateko prozedura arautzen duena (100 zenbakiko EHAA, 2004ko maiatzaren 28koa) .

5.- [2006ko irailaren 6ko Agindua](#), Garraio eta Herri Lan sailburuarena, portu autonomo mikoan zerbitzuguneetan ibilgailuak aparkatzeko portu-zerbitzua arautzen duena (215 zenbakiko EHAA, 2006ko azaroaren 10koa).

6.- 105/2000 Dekretua, 2000ko ekainaren 6koa (122 zenbakiko EHAA, 2000ko ekainaren 27koa), Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari “Euskadiko Kirol Portua, SA” sozietate anonimoan partaidetzak sortzeko eta eskuratzeko baimena ematen diona.

7.- 196/2003 Dekretua, 2003ko uztailaren 29koa (164 zenbakiko EHAA, 2003ko abuztuaren 25ekoa), Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari “Zumaiako Kirol Portua, SA” sozietate anonimoan akzioak eskuratzeko eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren sozietate publikoaren izaera eskuratzeko baimena ematen diona .

**c.- Garraioaren Azpiegituren Zuzendaritzan izapidetutako espediente jakin batzuei aplikatzekoak diren arauak**

**c.1.- Portu, lan eta proiektuen plangintzari dagokionez aplikatzekoak diren arauak:**

c.1.1.- Estatuko sektore-araudia

Aurreko epigrafean aipatutako estatuko sektore-araudia eta, gainera:

1.- 21/2013 Legea, abenduaren 9koa, Ingurumen Ebalazioari buruzkoa. (296 zenbakiko BOE, 2013ko abenduaren 11koa).

c.1.2.- Araudi autonomikoa

1.- [4/1990 Legea](#), maiatzaren 31koa, Euskadiko Lurralde Antolamenduari buruzkoa (131 zenbakiko EHAA, 1990eko uztailaren 3koa).

2.- [2/2006 Legea](#), ekainaren 30ekoa, Lurzoruari eta Hirigintzari buruzkoa (138 zenbakiko EHAA, 2006ko uztailaren 20koa).

3.- [3/1998 Lege Orokorra](#), otsailaren 27koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Ingarumena Babestekoa (59 zenbakiko EHAA, 1998ko martxoaren 27koa).

4.- 211/2012 Dekretua, urriaren 16koa, Planen eta programen ingurumenaren gaineko eraginaren ebaluazio estrategikoa egiteko prozedura arautzen duena (223 zenbakiko EHAA, azaroaren 19koa).

**c.2.- Portuko jabari publikoa erabiltzeari dagokionez aplikagarria den araudia (baimenak eta emakidak):**

1.- Lehenengo epigrafean aipatutako estatuko eta autonomia-erkidegoko sektore-araudia.

2.- [2/2007 Legegintzako Dekretua](#), azaroaren 6koa, Euskadiko Ondareari buruzko Legearen Testu Bategina onartzen duena (15 zenbakiko EHAA, 2008ko urtarrilaren 22koa).

**c.3.- Ondare-erantzukizunaren inguruan aplikagarria den araudia:**

c.3.1.- Estatuko araudia:

1.- [30/1992 Legea](#), azaroaren 26koa, Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzkoa, X. titulua (139. artikulutik 146ra) (285 zenbakiko BOE, 1992ko azaroaren 27koa; akatsen zuzenketa 311 zenbakiko BOEN, 1992ko abenduaren 28koan; aldaketa 23 zenbakiko BOEN, 1993ko urtarrilaren 27koan).

2.- [429/1993 Errege Dekretua](#), martxoaren 26koa, Herri Administrazioen Ondare Erantzukizunaren Arloko Prozeduren Erregelamendua onartzen duena (106 zenbakiko BOE, 1993ko maiatzaren 4koa; akatsen zuzenketa 136 zenbakiko BOEN, 1993ko ekainaren 8koan).

c.3.2.- Araudi autonomikoa:

1.- [9/2004 Legea](#), azaroaren 24koa, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzkoa, 3.1 k) artikulua eta lehen xedapen gehigarria (238 zenbakiko EHAA, 2004ko abenduaren 15ekoa).

2.- [167/2006 Dekretua](#), irailaren 12koa, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren Antolamendu eta Funtzionamenduaren Erregelamendua onartzen duena (181 zenbakiko EHAA, 2006ko irailaren 21ekoa).

### 3. EUSKADIKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE AUR REPROIEKTUAREN BERRITASUNAK eta EKONOMIAN GARRANTZIA DUTEN ALDERDI AK .

#### 3.1.-Aurreproiektuaren kontzeptuzko nobedadeak.

Lege-aurreproiektua egitean, aurreko legegintzaldie tan egindako lanak izan dira abiapuntu; izan ere, legegintzaldi horietan bi aldiz egin eta izapidetu ziren portuen legearen proiektuak. Abiapuntuko formulazio hori dela eta, aurreproiektu berria honako jarraibide hauetan oinarritu da:

- Testu laburragoa egin nahi izan da, baina portuen inguruan arauketaren oinarritzko printzipioak jasotzen dituen; Saiakera egin da testu horretan aplikagarriak diren arau batzuk berriro ez idazteko, beste arau-testu batzue tan jaso baitira. Gainera, saiakera egin da lege bati baino erregelamendu-mailako arau bati dagozkion edukiak ez sartzeko.
- Beharrezkotzat jo da legean portuen kudeaketarako jarraitu beharreko printzipio programatikoak jasotzea: iraunkortasuna, solidaritatea, kudeaketa integratua, irisgarritasuna, eraginkortasuna eta intermodalitatea.
- Ez da beharrezkotzat jo portuen sailkapena egitea haien erabileraren arabera. Gure autonomia-erkidegoko portuen ezaugarriak kontuan hartuta, non portuetan garatzen diren jarduera eta erabilera gehienak espazio fisiko berean gauzatzen diren, portuaren kontzeptu globala aukeratu da.
- Gainera, portuko espazioak gure autonomia-erkidegoko udalerritik askotan erdigunean erabat integratuta daudela kontuan hartuta, aurreproiektuan errealitate hori aitortu nahi izan da eta portuko jarduerak segurtasun-baldintza egokiekin egitea eta portu horien "hiri" izaera bateragarri egin nahi izan da. Azken batean bilatzen da portuko jardueraren eta portuak dauden hiri eta udalerrietako eguneroko jardueraren arteko bizikidetzak baketsua.
- Portuko zerbitzuaren prestazio integralerako, legea saiatuko da Euskal Autonomia Erkidegoko portu-azpiegitura guztien kudeaketa eredu berri batean batzen; eta horren arabera, administrazioaren ahala behar duten jarduerak zuzenbide publikoaren mende egongo dira, eta, zuzenbide pribatuaren erregelen eta printzipioen mende, jarduera garatzeari eta bere jardueraren gainerakorako hirugarrenekin duten harremanari dagokionez. Horrela, EAEn eskumenekoak diren portu-instalazio guztiak kudeatzeko zuzenbide pribatuko erakunde publikoa sortu da.

- Portuko zerbitzuen prestazioari buruzko arauketak zerbiztu horien prestazio publikoan jarri du enfasia. Gure autonomia-erkidego ko portuetan, beren tamaina txikia dela eta, zaila da portu-zerbitzuak operadore pribatu batek baino gehiagok ematea, eta baldintza hori ezinbestekoa da lehia b ermatzeko. Kasu horietan, irizpide orokor gisa hartzen da zerbitzu horiek portuko administrazioak berak ematea, zuzenean edo aplikatu daitezkeen beste kontratazio-formula batzuen bidez.
- Era berean, tasei buruzko arauketa berrikusi da, portu-azpiegiturretan ordaintzen ziren prezioak bateratzeko, emandako zerbitzu beren gatik ordaintzen den kopurua erabiltzaileentzat beti bera izateko. Era berean, ezarritako hobariak eta salbuespenak berrikusi dira, ahal den neurrian egun go errealitate sozioekonomikora eta tasen ezarpena arautu behar duen gaitasun ekonomikoaren printzipiora egokitzeko.
- Aurreproiektuan polizia-jarduera eta zehatzeko arau bidea erregulatzen dira. Sektorearentzako zehatzeko araubideari heltzen dio, legezkotasunaren, tipikotasunaren, erantzukizunaren, atzeraeraginik ez zaren eta proportzionaltasunaren printzipioetan oinarrituta.

Zehapen eta zigorren araubidea direla eta, legearen ondorioetarako arau-haustetzat hartuko diren ekintzak edo hutsak tipifikatzen dira. Testuan, arau-hausteen eta horiei dagozkien zehapenen katalogo zehatza sartzen da; portuko demanioaren kontserbazioa kaltetu dezaketen jarduerak edo portu-eremuetan gauzatzen diren jardueren garapenerako kaltegarriak izan daitezkeen jarrerak saihesteko disuasio-mekanismoa eratzea da, kautelazko neurriak eta hertsatzeko isunak barne.

### **3.2.- Aurreproiektuan jasotako garrantzi ekonomikoko alderdiak**

#### **A- Portuak eraikitze eta aldatzeko aukera, portuko obra publikoak emateko eta ustiatzeko kontratuen bidez.**

Ezartzen da portuen eraikuntza edo portuak handitu edo zaharberritzea helburu duten obrak Portuko Administrazioak egin ahalko dituela, portuko obra publikoen emakida- eta ustiapen-kontratuen bidez. Emakida horiek obra publikoa emateko kontraturako Sektore Publikoko Kontratuei buruzko legerian, aurreproiektu honetan eta, hala badagokio, garapenerako araudietan eta emakidaren administrazio-klausulen agirietan xedatutakoak arautuko ditu.

Aukera hori estatuko sektore-araudian aurreikusten da; araudi hori Euskadin aplikatu da, berezko araudirik egon ez delako, eta hura erabiltzea izan da orain arte, oso une

zehatzetan, baina. Beraz, nahiz eta argi dagoen neu rri horrek inpaktu ekonomikoa eragiten duela, hori ezin da kalkulatu kontuan hartuta arauak neurria hautazkotzat eratzten duela. Hala ere, inpaktu hori eta orain arte kontratu-modalitate horren aplikaziotik ondorioztatzen zena antzekoak izan behar direla iritzi da.

#### **B- Onura publikoa eta ondasunen eta eskubideen okupazio-beharra adieraztea.**

Arauak ezartzen du proiektua onartzeak berarekin da karrela aitortzea onura publikokoa dela, eta eskubideak eskuratu eta ondasunak okupatu egin behar direla, nahitaezko desjabetzeari eta aldi baterako okupazioari ekin ahal izateko, bai eta emakidak berreskuratzea ere, beharrezkoa balitz. Aukera hori Euskadin, berariazko araudirik ez egoteagatik, aplikatu eta erabili den oso une zehatzetan bada ere— estatuko sektore-araudian jaso da.

Neurri horren inpaktu ekonomikoa ezin da kalkulatu; izan ere, arauak neurria hautazkotzat ezartzen du, eta Portuko Administrazioak egingo duen neurriaren erabilera ezin da kalkulatu, baina, hala ere, inpaktu hori eta orain arte aplikaziotik ondorioztatzen zena antzekoak izan behar direla iritzi da.

#### **C- Kaiak erakunde publikoa sortzea**

Aurreproiektuaren III. kapituluak ezartzen du zuzen bide pribatuko erakunde bat sortzea, EAEren eskumenekoak diren portu-instalazio guztiak kudeatzeko, portu-zerbitzuaren prestazio integrala eman ahal izateko.

Legea saiatuko da Euskal Autonomia Erkidegoko portu-azpiegitura guztien kudeaketa eredu berri batean batzen; horren arabera, administrazioaren ahala behar duten jarduerak zuzenbide publikoaren mende egongo dira, eta, zuzenbide pribatuaren erregelen eta printzipioen mende, jarduera garatzea iri eta bere jardueraren gainerakorako hirugarrenekin duten harremanari dago kionez. Horrek, a priori, aurrezpena ekarriko du EAEko Administrazio Orokorarentzat, orain arte, eskumenak eta jarduerak gauzatzearen ondoriozko kostuan, kontrol eta kudeaketa handiagoa egongo delako diru-sarreraren inguruan, portu bakoitzeko emaitzen kontu-ematearen kontzeptua sartu delako, egiturak eta egoitzak sinplifikatu direlako eta baliabideak hobetu direlako, bai materialak, bai giza baliabideak. Gainera, aurrera egingo da trramiteen sinplifikazioan eta malgutasunean eta garatuak jardueraren beharretara egokitzeko gaitasunean.

#### **D- Portu Zerbitzuen eta portuko jabari publikoaren kudeaketaren arauaketa**

Aurreproiektuaren IV. kapituluko lehen atalak portu ko zerbitzuen prestazioa arautzen du eta, horretarako, aurretik aipatu den bezala, portuko administrazioak berak horien prestazioa emateko lehentasunetik abiatzen da. Bigarren atalak, bestalde, portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzen du, emakidare eta baimenaren irudien bidez, funtsean.

Aurreproiektuaren bigarren alderdi horiek eragin ekonomikoa eragingo dute; izan ere, bai portu-zerbitzuen prestazioak, bai portu jabari publikoaren erabilera pribatiboak tasa daukate. Ondorio horren analisia dagokion atalean eragiten da.

#### **E- Itsas garraioko enpresa operadoreen erregistroa sortzea**

Aurreproiektuak erregistro berria sortzen du, garraioaren arloan eskumena duen sailak kudeatuko duena. Ez da aurreikusten hura sortzeko ostu garrantzitsurik eragin dezakeenik; izan ere, garraio-jarduera horrek EAEn duen funts urria kontuan hartuta, sail horrek egun dituen giza baliabide eta materialaren bidez gauzatu ahalko da.

#### **F- Zehapenak edo hertsatse-isunak jartzeko aukera**

Lege-testuan, 48., 49. eta 50. artikuluetan, arau-hausteen eta horiei dagozkien zehapenen katalogo zehatza sartzen da; portuko dema nioaren kontserbazioa kaltetu dezaketen jarduerak edo portu-eremuetan gauzatzen diren jardueren garapenerako kalterako izan daitezkeen jarrerak saihesteko disuasio-mekanismoa eratzea da; 51. artikuluan ezar daitezkeen zehapenak eta 54. eta 55. artikuluetan kautelazko neurrien eta hertsatzeko isunen aurreikuspena egiten du.

Neurri berri horrek, kuantitatiboki, inpaktu ekonomikoa izango du. Hori bai, ezin da ziur kalkulatu zenbateko inpaktua izango den; izan ere, lege-araurik ez dagoenez EAEn zehapen-arloari dagokionez, ez dago aurrekari nahikorik, egun arte ezin izan baitzaie arau-hauste posibleei zehapen-espediteririk ireki.

Hala ere, normalean autonomia erkidegoetako portuetan izaten diren gorabeherak (portuko jabari publikoaren eremuen okupazio erregu larrarekin lotutakoak) kontuan hartuta, aurreikus daiteke ezar daitezkeen zehapenak arau-hauste arinei dagozkienak izatea. Eskuragarri dauden datuen arabera, urtean ez lirateke 50-60 arau-hauste baino gehiago izango.

#### **G- Portu-tasei buruzko arauketaren berrikuspen orokorra.**

Inpaktu ekonomikoa eragin dezakeen azken alderdiari dagokionez, legeak berrikusten du, orokorrean, portu-tasei buruzko araudia, eta haien zehaztapen osoa eta berregituraketa sartzen du; gainera, horrek aldarazten du irailaren 11n onartutako 1/2007 Legegintzako Dekretua: Tasei eta Prezio Publikoiei buruzko Legearen Testu Bategina.

Horrela, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuaren azken xedapenetako lehenak jasotzen du Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoiei buruzko Legearen Testu Bateratuaren aldaketa; testu hori irailaren 11ko 1/ 2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onartu zen. Horrenbestez, memoria honetan balio ekonomikoetako kopuruagatik eragina izan dezaketen aldaketak nabarmentu behar dira. Honako hauek dira:

- Europako Batzordeko Mugikortasun eta Garraioen Zuzendaritza Nagusiak eginitako gomendioa kontuan hartuta, T-2 tasa. Bidaiariak aldatu da, Europako kabotajea edo kanpokoaren kontuan hartuta desberdinak ziren kuota ezarriak bateratzeko.

Bateratze horren inpaktu ekonomikoa ez da garrantzi tsua izango; izan ere, bidaiariko diru-sarrerek izango duten eragina oso txikia izango da, EAEko portuen ezaugarriak aintzat hartuta, bidaiarien itsasontzien zirkulaziorako ez oso egokiak.

- T-3. Salgaiak tasari buruzko arauketa sinplifikatu da, eta tasa honetan bateratu dira, halaber, salgaien joan-etorrien eragiketei aplikatu beharreko kuota, horien jatorriaren arabera, nahiz eta baieztatu daitezkeen, era berean, kasu honetan aldaketa horrek ez duela eragin nabarmenik izango diru-sarretan aurreikuspenari dagokionez.

- Tasa hori dela eta, arautzen da ez dutela ordaindu behar T-3 tasa arrantza-kaietan edo berariaz egokitutako beste kargu batzuetan beren kontsumorako ontziratzen duten erregaiarengatik, hornidurarengatik, ontzi- eta arrantza-tresnengatik eta izotzarengatik eta gatzarengatik. Aldaketa hori salbuespena itsasontziei eta gainerako ontziei zabaltzeko jaso da, ez bakarrik arrantza-ontziei, gaur egun araututa dagoen bezala.

- Short Sea Shipping kontzeptua eguneratzen da eta Europar Batasunaren araudira egokitzen da, zeinak distantzia laburreko itsas garraioaren (TMCD) kontzeptua jasotzen duen; horrek esan nahi du produktu siderometalurgikoei T-3 tasaren kuota-ren % 35eko murrizketaren aplikazioa handitu egingo dela, murrizketa hori, Europako itsas kabotaje bidez garraiatutako produktu siderometalurgikoei ez ezik, Europan geografikoki dauden portuen eta Europa inguratzen duten itsaso itxietako Europakoak ez diren herrialdeetan dauden portuetan ere aplikatuko da, horien



irrak edo subiranotasuneko lurralde ez-kontinentala k barne. Kontzeptu hori hedatuko da, halaber, Europar Batasuneko kide diren eta Norvegiaren eta Islandiaren eta Itsaso Baltikoko, Itsaso Beltzeko eta Mediterraneo Itsasoko beste estatu batzuen arteko itsasgarria.

Kalkulatzen da diru-sarrera horien murrizketa Bermeoko eskualdeko portuko salgaiak batasunekoak ez diren urbazterreko herrialdeekin trafikatzeak dakarren pizgarriaz konpentsatzea.

- Portuko zerbitzuetatik trenbidez ontziratzen edo lortu ehorreratzen diren salgaiak eta horiek garraiatzeko zerbitzuei % 25eko kuota-murrizketa berria arautzen da. Hori, portuak nazio eta nazioarte mailako kate logistikoei tako portuetan integratzea sustatzeko, eta, horrela, iraunkortasun ekonomikoa eta ingurumenekoa hobetzeko. Ezin da murrizketa berri honen eragin ekonomikoa ebailatu, ez baitugu kasu horretako salgaiak buruzko daturik.

- T-4. Arrantza freskoaren arauketan, arrantza-ontziei dagokienez arautzen da ontziak eta itsasontziak hornitzearren portura lehorretik sartzen diren petrolio-gaiei ezarriko zaien kuota % 50eko murrizketa izango duela T-3 ta sarean kuotan; hori orain arteko kontzeptu honetarako zegoen salbuespenaren ordekoa da, itsasontziekin eta gainerako ontziekin parekatzeko.

- T-5 tasaren zerga-egitatea aldatu da eta kontzeptu berri bat gehitu zaio, hau da, portuko Agintaritzak ur eta energia elektrikoaren zerbitzuak erabiltzaileen eskura jartzea inolako eskaera egin beharrik gabe; ezarritako kuota ikusita, horrek % 10eko tasa-igoera eragin dezake zerbitzu horiek dituzten portuetan.

Dena dela, ur- eta elektrizitate-hornidurak ez dira tasa horren zerga-egitatea.

Tasa horretatik kendu da kai-muturrean porturatu diren itsasontzien jabe diren pertsonentzat aurreikusitako % 25eko murrizketa, baldin eta erretirodunak direla egiaztatzen badute. Gainera, tasa ordaintzetik salbuesteko baldintzak aldatu dira itsasontzi baten jabe diren eta erretiratuta dauden entzat (pentsiodunak direla egiaztatu behar da). Gaur egun honela dago idatzita :

Pentsiodunek ez dute tasa hau ordaindu beharrik izango ontziengatik. Salbuespen hori aplikatzeari begira, pensiodunak direla egiaztatzen, kasuan kasuko erakunde ofizialaren egiaztapena aurkeztu beharko dute, eta urtero dituzten diru-sarrerak lanbide arteko gutxieneko soldataren bikoitza baino txikiagoak direla erakutsi; horretarako, PFEZaren azken agiriaren kopia erakutsi beharko dute. Era berean, amarratzeko baimena eman zaion ontzian nabigatzeko legez eskatzen den titulua aurkeztu beharko dute.

Salbuespen hau ez da aplikatuko seigarren edo zazpi garren zerrendan erregistraturiko ontzi bat baino gehiagoren jabe direnekin, ez sei metrotik gorako luzerako ontziekin

edo motorraren indarra 25 HPkoa baino handiagoa dut en ontziekin, ez eta, beren luzera dena dela, moila edo pantalanei lotuta daude n besteekin ere".

Pentsiodun-izaera, tasa honen aplikazioari dagokion ez, bakarrik denez bateragarria, arrantza tradizionalarekin –ez profesionalarekin– e z ezik, ontziaren itsasketa- eta aisia-erabilerarekin –jarduera ludikoa izanik eta e z lehen mailako beharrezana–, ordaintzeko betebeharra daukaten subjektu pasibo iz ateak ez du murrizketen aplikazioa justifikatzen.

- Beste hobari bat jaso da, etengabe esleitutako pant alanak zirkulazioan ari diren erabiltzaileek berriro erabil ditzaten sustatzeko. Hobari horren eragin ekonomikoa portu administrazioarentzat eta portuetako erabiltz aileentzat nolnahi ere positiboa izatea aurreikusten da; izan ere, portuko azpiegitu ren erabilera arrazoizkoagoa ahalbidetzen du, zirkulazioko erabiltzaileentzako a zpiegitura berezi berriak eraiki gabe.

- T-6. Altxatze-zerbitzuak tasari buruzko arauketa er e aldatu da, izan ere, altxatze-zerbitzuen modalitateetarako kuota bakarria ezarri d a. Horrela, arauketa errazagoa lortzen da, bateratze horrek inpaktu ekonomikoa esan guratsurik eragin gabe; izan ere, bi kasu horietan ezarritako kuotak, kalkulurako pa rametro gisa baliaitutako denbora-tarteak eta ezartzen diren murrizketak kontuan hart uta, arauketa berriaren emaitza indarrean dagoen arauketarekin lortutakoaren antzek oa izango da.

- T-7 tasak biltegi, lokal eta eraikinen erabilera ja sotzen zuen. Zerga-egitatea portu jabari publikoko erabilera izanik, proposatutako al daketarekin, zerga-egitate hori gertatzean, sortutako tasa "Portuko jabari publikok o okupazio erabilera pribatiboa" izango litzateke.

Justifikatu gabeko gorakadarik ez egiteko, tasaren zenbatekoa dela eta, zerga-egitatea "biltegi-gunea"ren okupazioa denean, portu ko jardurekin lotutako merkataritza- edo industria-jarduera baten gauzatze ari dagozkion baimenen kuota arautzean, kuotaren % 50eko murrizketa sartu da, ze hazten diren biltegi-guneetan espazioak okupatzeko edo erabiltzeko baimenak diren ean.

- T-8. Ur eta energia elektrikoaren horniduraren tasari buruzko arauketaren aldaketa planteatzen da. Indarrean dagoen idazketak zenbateko desberdinak inplikatzen ditu, entitate hornitzaileen arabera, eta, gainera, zehaz gabetasun-arazoak planteatzen ditu. Horrela, bada, portu guztientzat kuota bera e zartzea eta zenbatekoa aurrekontuen legeetan urtero ezarritakoen arabera z ehaztea erabaki da. Kuota horien ezarpenean, nahikotasun-irizpideari jarraiki, portu ko administrazioak aurre-aurreko

jardueran izandako kostuak hartuko dira kontuan, eta, horretarako, erakunde hornitzaileei ordaindutako prezioen batez besteko kalkulua egingo da.

- Okupazio pribatiboari eta portuko jabari publikoari erabiltzeari dagokien tasari buruzko arauketan (197. artikulua), berari azko kuota planteatzen da dagoeneko ekipatuta dauden higiezinetan esleitzen diren emakidetak. Aldaketa horren bidez, emakidako higiezinaren ezaugarrien arabera emakidadunek ordaindu beharreko kuota bereizi nahi dira, eta portuko administrazioari aukera eman nahi zaio dagoeneko ekipatuta eta industria- eta merkataritza-jarduerak gauzatzeko prest dauden higiezinetan esleitzen diren emakidetak egin dako inbertsioa berreskuratzeko.

- Oro har, zenbateko finkoko tasen kuotaren igoera ezartzen da, %4koa, gaur egun indarrean dauden aldean, eta tasa guztiak biribildu dira, eta bi hamarrenekin baino ez dira utzi; horrela, kalkuluak eta tasen kudeaketa errazten dira.

Zenbateko finkoa duten portuko tasen altxatze-proposamenaren justifikazioa da horien gorakadaren eta Kontsumo Prezioen Indizeak azken hamarkadan izan duen aldakuntzaren artean egon den desfasea.

Proposatutako zenbatekoa zehazteko, kontuan izan da tasen zenbatekoan egindako azken igoeraren (2014ko urtarrilean) aurreko 10 urteko aldian tasen igoera %14 ingurukoa izan dela, eta azken hamarkadako Kontsumo ko Prezioen Indizearen aldea, aldiz, %23,9koa izan dela gure autonomia-erkidegoan; alabaina, egungo egoera sozioekonomikoa eta KPIaren aldaketak azken ekitaldian izan duen bilakaera negatiboa ikusita, asmoa ez da bi zifren artean dagoen aldea erabat betetzea.

Egiten diren aldaketa nabarmenekin jarraitzeko, horiek eragin gutxi edo batere ez badute ere dagozkion tasen bilketan, honakoak nabarmentu behar dira:

-Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasa eta Prezio Publikoari buruzko Legearen Testu Bategina onetsi duen irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Errege Dekretuaren 197. artikulua 2. puntuko 1. paragrafoan ezartzen den salbuespena kentzea; honako hau dio: "Arrantzale-kofradiek eta produktoreen organizazioek ez dute C-1 tarifa ordainduko baldin eta portu-jabari publikoko lursailak okupatzeko baimena eskatzen badute eta lursail horietan izotz-fabrikak eraiki edo ustiatu nahi badituzte edo arrainak jaso, erakutsi, maneiatu eta /edo saltzeko lonjak, arraina izozteko edo biltegitratzeko plantak edota lanabesak gorde eta konpontzeko sotoak eraiki eta ustiatu nahi badituzte."

Arrantza-sektorearen egoera eta inbertitzeko duen gaitasun urria ikusita, aurreikusten da etorkizuneko jarduketetan portuko jabari publiko ko lurraldeak okupatzeko

eskaerarik ez aurkezteko, gero bertan eraikitzeko; beraz, bilketa-gaitasunean aurreikusitako intzidentzia nulua da.

- Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasa eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bategina onetsi duen irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Errege Dekretuaren 196. artikuluko 5.9. idatz-zatian arautzen den "kobrantza-saria" desagertu izanak –T-5 tasa arautzen da– ez du eraginik izango bildutako zenbatekoan, izan ere, gaur egun ez dago horren inguruko hitzarmenik.

-Portuko jabari publikoa okupatzeagatiko edo erabil-tzeagatiko baimenaren tasaren kuota dela eta, honako hau ezabatu da: "Baimendutako lursaila edo eremuaren okupazioa urtebetetik gora luzatzen bada, urtetik gora jotzen duen zatiari C-1 tarifako zenbatekoak aplikatuko zaizkio, baita horri dagozkion gainerako arauak ere. Aldaketa honek datu ekonomikoetan eragin oso txikia izango duela uste da, urtebete baino gehiagorako izapidetzen diren baimenen kopurua oso urria baita.

-T-4 tasa. Arrantza freskoa aldatzea, subjektu pasibo ordezkoiari dagokionez, arauan zehaztutako kasuetan autolikidazioak aurkeztuko dituztela eta Portuko Agintaritzari informaziorako datuak jakinaraziko dizkiotela, honako hau gehitu da: "Zergadunaren subjektu pasibo ordezkoi hauek kopuru bat jasotzeko eskubidea izango dute, informazio-educia duten jarduketak egiteagatik; zenbatekoa zerga-egitatearen % 0,5 izango da eta tasa honetan aurreikusitako deskontu berak aplikatuko zaizkio."

Aurreko kobrantza-saria desagertuenez –irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Errege Dekretuaren 196. artikuluko 4.8. idatz-zatian araututa da eta zenbatekoak eta baldintzak gaur egun informazio-educia duten jarduketak egiteagatik jasotzen den zenbatekorako ezarritako berak dira-, aldaketa honek ez du eraginik izango bilketa-gaitasunaren aurreikuspenean, tasa honen kontzeptuan.

T-4 tasaren kuotaren % 50en murrizketa ezabatu da –bakailao berdearen inguruan eta itsasontzian industria-prestakuntzako prozesuan daukan arrantza freskoko edozein produkturen inguruan araututa zegoen–, eta horrek eragina du balio ekonomikoetan, murrizketa hori ez baita aplikatzen gaur egun.

#### **4. XEDAPENA INDIRREAN JARTZEAK DAKARTZAN AURREKONTUKO GASTUEN ETA DIRU-SARREREN ZENBATEKOA.**

Atal honen balorazioa 2014ko datuak oinarri hartuta egin dira; izan ere, hasierako estimazio ekonomikoak 2014ko abenduan egin ziren. Gainera, kontuan izan behar da 2015ean inbertsio-aurreikuspenak 2014ko neguko kontrako klimatologiak euskal kostaldean eragingandako aparteko

egoeraren eragina izan duela. Beste egoera batean, ez litzateke egongo horniduren gorakada esanguratsua kapitulu hauetan; beraz, bidezkoa da orduan egindako aurreikuspenari eustea.

Horrela, bada, izapidetzen ari den legea indarrean sartzearen ondoriozko aurrekontu-gastuak portuen inguruan Euskal Autonomia Erkidegoko politika aurrera eramateko tresna nagusi gisa sortzen den erakundea ustiatzeko diru-laguntzari da gozkio, bai eta hark portuko instalazioetan eta azpiegituretan inbertsioak egiteko jasoko lukeen kapitalaren diru-laguntzari ere.

Erakundearen ustiapenaren defizita finantzatzeko aurrekontuko gastua dela eta, adierazi behar da aurrezpena egon dela, Portuak, 5151 programako gastu arrunteko partiden batukariari dagokionez, egungo kudeaketa-ereduaren arabera, Euskadiko Aurrekontu Orokorretan jasotzen direnak; 2014an 11.926.549 euro izan ziren. Aurrezpen hori egindako estimazioetan eta memoria ekonomiko honen II. eranskinean zehazten diren estimazioetan oinarrituta kuantifikatu da; 9,4 milioi euro.

Inbertsioetarako aurrekontu-gastua dela eta (kapital-aurrekontua), bat dator aipatutako 5151 programan horretarako aurreikusitako azken aurrekontu-ekitaldietan aurreikusitako gastu-partidekin. (II. eranskina)

Lege-aurreproiektua indarrean sartzeak dakartzan diru-sarrerak direla eta, esan beharra dago zehapen-araubidearen arauketa osoa jasotzen duela, bai eta hertsatze-zigor batzuk eta portuko tasei buruzko arauketaren berrikuspen orokorra ere, eta horien zehaztapena eta berregituratzea jasotzen ditu eta, horretarako, irailearen 11ko 1/2007 Legegintzako Errege Dekretuak onetsitako Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasa eta Prezio Publikoari buruzko Legearen Testu Bateginean jasotako arauketa aldatu du. II. eranskinean, lege-xedapen honen bidez sortzen den erakundeko zer bitzuen funtzionamenduaren eta errendimenduaren edo erabilgarritasunaren kostuaren azterlan ekonomikoari buruzko 8. atalak aipatzen duen horretan, diru-sarrerak zehazten dira.

## **5. AURREKONTU GASTUEN ETA AURREKONTUTIK EZ DATOZEN GASTUEN FINANTZAKETA.**

Aurrekontuko gastuaren finantzaketa Portuen 5151 Programan sartuko da.

2015eko ekitaldirako aurrekontuetan, 31. zerbitzuan, lege-aurreproiektua indarrean jartzearen ondoriozko gastuak finantzatzeko aurrekontu-partidak jasotzen dira.

Era berean, 2015eko ekitaldirako Euskadiko Kirol Portua, SA sozietate publikoaren eta Zumaia Kirol Portua, SA sozietate publikoaren aurrekontuan aurrekontuz kanpoko finantzaketa-iturriak jasotzen dira (berezko diru-sarrerak).

## 6. EUSKADIKO OGASUN OROKORRAREN BEREZKO GAJETAN ERA GINA DUTEN XEDAPENEN ALDERDIAK IDENTIFIKATZEA.

Urriaren 31ko 464/1995 Dekretuak memoria ekonomikoaren edukia identifikatzen duenean, eskatzen du bertan jaso daitezela proposatutako arauketatik Euskadiko Ogasun Orokorraren berezko gaietan eragina duten alderdiak.

Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren. Antolarauei buruzko Legearen Testu Bategina onartzen duen azaroaren 11ko 1/1997 Legearen 1.2. artikularekin bat, Euskadiko Ogasun Orokorraren berezko gai dira honako hauek:

- a) Ondarearen araubidea.
- b) Aurrekontua egiteko eta kudeatzeko prozedura
- c) Autonomia-erkidegoko jardura ekonomikoaren mende e gon behar duen kontrol- eta kontabilitate-sistema
- d) Kontratazio-araubidea
- e) Euskadiko Diruzaintza Nagusiaren araubidea
- f) Berezko zergen eta zuzenbide publikoko eta pribatuko gainerako diru-sarreraren arauketa
- g) Zorpetze-araubidea
- h) Bermeak emateko araubidea
- i) Aipatutako legean arautzen den laguntza eta diru-laguntzen araubide orokorra
- j) Autonomia-erkidegoaren eskumenen araubidea, bere Ogasun Orokorraren gainerako gaiei dagokienez
- k) Artikulu horren 1. paragrafoak aipatzen dituen esku bide eta betebeharrekin lotutako beste edozein (Euskal Autonomia Erkidegoa titular den izaera ekonomikoa).

Proposatutako arauketak ez dakar gai honen gainerako inolako arauketa motarik; izan ere, testuak proposatzen duena da gai hauetan guzti etan sortzen den erakunde berriaren izaera juridikoaren arabera aplikagarria den indarreko arauketa aplikatzea.

Hala ere, jarraian aurreproiektutik Euskadiko Ogasun Orokorraren alderdietan eragina duten edukiak identifikatzen dira:

### 6.1. Eragina Diruzaintzan

Xedapen honen III. kapituluak KAIK erakunde publikoaren sortzea aurreikusten du. Horrela, 23.- Funtzioak artikuluan dagozkion funtzioak zerrendatzen dira, eta g) atalean zergen kudeaketa, likidazioa, bilketa eta ikuskaritza esleitzen zaizkio, bai eta portuen inguruan indarrean dagoen legerian ezarritako izaera publikoko gainerako ondare-prestazioak ere.

Egun arte, funtzio hori autonomia-erkidegoko administrazio-erakundearen sailerako organoek egin dute, dagozkien administrazio-erakundearen arabera. Ze hazki eta Tasa eta Prezio Publiko bidezko Legearen 18.1. artikularekin bat, tasak eta zergak publikoko gainerako prestazioen kudeaketa eta likidazioa Ingurumen eta Lurralde Politika Sailari dagozkio, eta, horren baitan, Garraio Azpiegituren Zuzendaritzari esleitzen zaizkio horiek gauzatzea. Hori horrela, aipatu behar da Euskadiko Kirol Portua, SA-k egiten duela, Sektorerikoko Kontratu bidezko Legearen Testu Bategina onetsi duen azaroaren 14ko 3/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren arabera, Euskadiko Administrazio Orokorreko berezko baliabide edo zerbitzu tekniko den aldetik, sozietate horrek kudeatutako portuetan portuko tasen bilketaren kudeaketa. Esleipen hori Ingurumen eta Lurralde Politika Saileko Zerbitzuen zuzendariak egindako kudeaketa-aginduen bidez antolatzen da, Ingurumen eta Lurralde Politika Saileko erakundearen egitura organikoa eta funtzionala ezartzeko den apirilaren 9ko 196/2013 Dekretuaren 8.2. artikularen baldintzetan, Sektorerikoko Kontratu bidezko Legearen Testu Bategina onetsi duen azaroaren 14ko 3/2011 Legegintzako Errege Dekretuari lotuta.

Xedapen hau indarrean sartzean eta Tasa eta Prezio Publiko bidezko Legearen 18.1. artikularekin bat, tasa eta prezio publikoen kudeaketa eta likidazioa KAIK-i egokitu zaio.

Bestalde, kontuan hartu beharra dago Tasa eta Prezio Publiko bidezko Legearen 1.2. artikulua honako hau ezartzen duela: "Lege honen arabera publikazio-eremutik kanpo geratzen dira Euskal Autonomia Erkidegoko sektore publikoko entitateek zuzenbide pribatuko arauak jarraituz egiten dituzten jardueretatik eta ematen dituzten zerbitzuetatik eratorritako diru-sarrerak". Ondorioz, aurreikusten da KAIK-ek tarifa edo prezio pribatuak kobratu dituela, kontraprestazio gisa, zuzenbide publikoko araubideko jarduerak ez diren portuko zerbitzuetatik. Zenbatuko horiek memoria honekin batera doan aurreikusitako ustiapen-kontuaren negozio-kopuruaren zenbateko gordinerako salmentak atalean daude jasota, tasengatik jasotzen diren diru-sarrerekin batera.

## **6.2. Kontrol- eta kontabilitate-sisteman eragitea.**

Kontabilitate-araubidea dela eta, KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publikoaren sorrerarekin, hark xedapen honi jarraiki geratzen dituen eduki ekonomikoko ekintza eta eragiketa guztiak enpresa-kontabilitateko araubidearen eraginpean egongo dira eta ez kontabilitateko publikoko araubidearen pean. Beraz, kontabilitate-erakunde merkataritzara araudian eta, bereziki, Kontabilitate Plan Orokorrean eta hura geratzen duten xedapenetan jasotako kontabilitate-printzipio eta arauak aplikatu dituzte.

Kontabilitate-kudeaketa berezko organoen bidez gara tuko da.

Kontrol-sistema dela eta, administrazio instituzion ala eratzen duten erakundeentzat ezarritakoa aplikatuko da.

### 6.3. Eragina zerga-sisteman eta zuzenbide publikoko eta pribatuko gainerako diru-sarreretan

Lege-xedapenak portuko tasei buruzko araudiaren ber rikuste orokor bat egiten du, horiek berriz zehaztuz eta berregituratuz eta, horretarako , irailaren 11ko 1/207 Legegintzako Dekretuak onartutako Tasen eta Prezio Publikoen Tes tu Bateginak barne hartzen duen erregulazioan aldaketak eginez, 3.2.E idatz-zatian deskribatutako baldintzetan.

Aurreproiektuan aurreikusitako tasen aplikazioari e ta kuantifikazioari lotutako jarduketa-kopuruaren estimazioa egin da, gaur egun Garraioen Azpiegitura Zuzendaritzak, Euskadiko Kirol Portua, S.Ak eta Zumaiako Kirol Portua, SAK e giten dituenaren arabera.

Horrela, bada, honako hauek hartu dira kontuan:

ZERGA EGITATEA	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Obra publikoak zuzentzeko eta ikuskatzeko aukerako lanak egitearen ondoriozko tasak	110.869,46	113.086,85	115.348,59	117.655,56	120.008,67	122.408,84
T-1 Ontziak	243.569,05	248.440,43	253.409,24	258.477,43	263.646,98	268.919,92
T-3 Salgaiak	380.711,06	388.325,28	396.091,78	404.013,62	412.093,89	420.335,77
T-4 Arrantza freskoa	1.227.832,76	1.252.389,42	1.277.437,21	1.302.985,95	1.329.045,67	1.355.626,58
T-5 Kirol-ontziak	4.036.838,71	4.129.978,52	4.225.229,18	4.318.336,51	4.404.703,24	4.492.797,31
T-6 Arku-garabiak	18.632,12	19.004,76	19.384,86	19.772,55	20.168,01	20.571,37
T-7 Biltegi, lokal eta eraikinak	36.504,39	37.234,48	37.979,17	38.738,75	39.513,53	40.303,80
T-8 Produktuez eta energi az hornitzea	328.406,80	334.974,94	341.674,43	348.507,92	355.478,08	362.587,64
T-9 Askotariko zerbitzuak	341.496,81	348.326,74	355.293,28	362.399,14	369.647,13	377.040,07
c-1 Kontzesioak	1.146.859,05	1.169.796,23	1.193.192,16	1.217.056,00	1.241.397,12	1.266.225,06
A-1 Baimenak	157.924,66	161.083,16	164.304,82	167.590,92	170.942,73	174.361,59
Argitalpenak edo material didaktikoa saltzea	-	-	-	-	-	-
Mintegi, biltzar, jardunaldi eta EAM ikastaroak	109.383,08	111.570,74	113.802,16	116.078,20	118.399,76	120.767,76
Tasak guztira	8.139.027,95	8.314.211,55	8.493.146,87	8.671.612,55	8.845.044,81	9.021.945,70

### 6.4. - Eragina diru-laguntzen eta laguntzen indarreko arau dian.



Ez da aurreikusten eragin osagarririk egun indarrea n dauden jarduketan ondoriozkorik. Beraz, ERAKUNDEAK emango duen diru-laguntzen zenbat ekoa 200.000 eurokoa izango dela kalkulatu da. (II. eranskina, Egindako lanaren de skribapena 1. dok.)

## **7.- PROPOSATUTAKO XEDAPENA JASOTZEN DUEN EKONOMIA ETA AURREKONTU PROGRAMAREN DESKRIBAPENA.**

2015eko ekitaldirako abenduaren 23ko 5/2014 Legearen bidez onetsitako Euskadiko Aurrekontu Orokorrekin batera doan memorian, Euskadiko Portuen Lege Aurreproiektua izapidetzen jarraitzeari buruzko aurreikuspena jasotzen da.

Aurreikuspen hori 5151 programan jasotzen da, "Portuak" izenekoan, Portuko Administrazioari beharrezko prezio eta tresnak eta zehapen-araubidea aplikatzeko beharrezko agintaritzaren azpiegitura horiek behar bezala antolatzeko eman ahal izateko arauak integratu emateko portuko sektoreari.

## **8.- KAIK ERAKUNDEA SORTZEKO BEHARRA EDO EGOKITASUNA ARRAZOITZEA**

Euskadiren eskumeneko portuko azpiegiturak kudeatzeko moduetan gaur egun dagoen sakabanatzearen aurrean eta horien kudeaketa publikoari eusteko, jardura horrek Eusko Jaurlaritzarentzat duen interes estrategikoa, ekonomikoa eta soziala kontuan hartuta, eta kontraprestazioa izan dezaketen interes publikoko zerbitzuen —besteak beste, portuko— prestazioa kudeatzeko modurik onena dela ulertuta, KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publikoa sortzea planteatu da. KAIK-ek gaur egun funtzio horietan diharduten erakunde publikoak bilduko ditu, zehazki, Euskadiko Kirol Portua, S.A. eta Zumaiako Kirol Portua, S.A. eta Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Saileko Azpiegitura Zuzendaritzaren Portu eta Itsas Gaietako Zerbitzua. Era berean, haren baitan El Abra-Getxo Kirol Portua, S.A. sozietate partaidetua ere bildu nahi da.

Horrela ez litzateke egongo gaur egun EAEren eskumeneko portuen kudeaketan dagoen burutza bikoitza, eta horrek dakartzan eragozpenekin amaituko da (AMIA, 1. eranskina) eta honako hauek lortuko dira:

- Euskal portu-zerbitzuaren kudeaketa integralaren eta homogeneoaren sistema, Kalitatearen (ISO 9001), Ingurumenaren (ISO 14000) eta gizarte-erantzukizun korporatiboaren parametroetan.
- Sistema osora zabaltzea emaitzen kontu-ematearen eta erabiltzailearen gogobetetasunaren kontzeptua.

- Garatutako jarduerak behar duen malgutasuna eta ego kitzapen-gaitasuna lortzea (zerbitzu-ordutegiak, jardueraren urtarokotasuna, dinamizazioa, sustapena eta marketina etab.)
- Portuko jabari publikoaren erabilera pribaturako ba imenetan eta tasen kobrantzan eta sarreran izapideak sinplifikatzea.
- Euskal portu-zerbitzu publikoarekin lotutako jarduerak guztietarako solaskide bakar bat edukitzea, dela jabari publikoaren erabilera pribatua arautzeko jardueraren ondoriozkoak, dela portuko zerbitzuak ematearen eta kudeatzearen ondoriozkoak.
- Portuko instalazio batzuen kudeaketan erabiltzaileen elkarten presentziarik ez izatea eta, horretarako, kontrol publikoaren galderaren ondorioak eta horrekin kudeaketan gertatzen den gardentasunik eza saihestea.
- Giza baliabideak eta baliabide teknikoak hobetzea.

Portuak bolumen eta ezaugarri desberdinetako merkat aritza- eta industria-jarduerak egiteko instalazioak dira.

KAIKAK sortuta, euskal portu-sistemari merkatu ireki eta globalizatuan posizio lehiakorra hobetzeko beharrezko tresnak eman nahi zaizkio eta, horretarako, Kaiak-en kudeaketaren autonomiarako araubidea ezarri nahi da; jardueraren zerbitzu publikoko irizpideak eta enpresa-irizpideak bateratuz gauzatu behar du.

**KAIKAK-entzat aurreikusitako izaera juridikoa portu-zerbitzua ulertzeko moduz arrazoitzen da.** Alegia, portuko zerbitzuak edo euskal portu-sistemaren kudeaketak publikoa izan behar duela uste da. Aldi berean, uste da KAIKAK, alde batetik, portuko azpiegitura eta lurren hornitzailea eta jabari publikoaren erabilera pribatiboaren arautzailea dela, alegia, administrazio-zuzenbidearen bidez araututako merkataritzakoak ez diren zerbitzuen prestatzailea, eta, bestetik, e-tengabe edo ez bat-batean ematen diren eta, beraz, zuzenbide pribatuaren bidez araututa dauden merkataritza-ezaugarriak dituzten portuko zerbitzu edo jardueren prestatzaileak.

Hau da, ulertzen da portuak aberastasunaren sortzailerak direla eta, ondorioz, portuen funtzioak apurtzen du itsasontziek atrakatzeko eta desatrakatzeko eta salgaiak eta bidaiariak ontziratzeko eta lehorreratzeko zuten zerbitzu hutsarekin, eta portu-zerbitzuari balio erantsia ematen dieten jardueren gune bilakatu dira.

Historian esleitu izan zaizkien funtzioekin batera dagoen funtzio ekonomiko horri erantzuten dio portuko organo kudeatzailearentzako lege-xedapenean ezarritako izaera juridikoak.

Era berean, eta dualtasun horren ondorioz, zerbitzuaren prestazioari dagokionez, EAEko portuen ekonomia- eta finantza-araubidea autosufizi entziaren eta errentagarritasunaren

printzipioen inguruan dabil, merkatuko postulatuetatik hurbilago. Hori horrela, jabari publikoaren aprobetxamendu berezia eta erabilera pribatiboa administrazio-zuzenbidearen eta tasen aplikazioaren eraginpean egongo dira, eta merkataritza-izaerako zerbitzuen prestazioa, ordea, zuzenbide pribatuaren eraginpean egon ahalko da eta tarifa edo prezio pribatuaren eraginpean egon ahalko da, zerbitzuak erabiltzailearentzako derrigorrezkoak diren ala ez kontuan hartuta.

## **9.- FUNTZIONAMENDUAREN KOSTUA ETA ETEKINA JUSTIFIKATZEKO MEMORIA ETA AZTERLAN EKONOMIKOA ETA ZERBITZUEN ERABILGARRITASUNA.**

**II. eranskin gisa** memoria honi erakundearen plan ekonomikoa erantsen zaio, lau urterako dena.

Hura egiteko bi aukera aztertu dira, Zumaia Kirol Portua, SA (ZKP) kudeatzeari dagokionez, baina memoria hau egiteko 2. testuinguruari buruzko datuak batzea erabaki da, ZKPren kontsezioa berreskuratzeari dagokiona.

## **10.- ARAU XEDAPENA APLIKATZEAK BESTE ADMINISTRAZIO PUBLIKO BATZUEI, PARTIKULARREI ETA EKONOMIARI, ORO HAR, EKAR DAKIEKE EN KOSTUA EBALUATZEA.**

Ez da eraginik edo kostu gehigarriarik ikusten, aurreproiektuak zehatzeko edo hertsatze-isunak jartzeko aurreikusten duen ahala aplikatzearen ondorioz eragin daitezkeenak salbu. Kostu horiek dira aurreproiektuak aurreikusten duen tasaren baten edo Portuko Antolamenduko Plan Bereziek edo Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketak ezartzen dituzten betebeharren edo eskakizunen subjektu pasiboaren izaeraren ondoriozkoak, portuen plangintzarako, antolamendurako, eraikuntzarako eta mantentzerako direnak.

## **11.- ENPRESAN DUEN INPAKTUARI BURUZKO EBALUAZIOA**

Ekainaren 28ko 16/2012 Legearen 6. artikulua ezarritzen du Euskal Autonomia Erkidegoak sustatutako edozein arauketa edo arau berriren aurretik, enpresen eraketan, abiatzean eta funtzionamenduan duen inpaktua ebaluatzeko txosten bat egin beharko duela Eusko Jaurlaritzak, eta txosten hori Legebiltzarrari bidaltzea beharko zaiola, lege-proiektuekin batera.

Horren harira, aurreproiektuan jasotako arauketak ez dakar ekintzaileek beren jarduerara garatzeko baldintzetan eragina duen zehaztapenik. Hori erri-jabariaren kontsezio eta baimenei buruzko arauketak baino ez du izango eraginik, hala badagokio, arlo honetan. Hori

horrela, aurreproiektua aldatu egin da, jendaurrean jarri zen bertsioaren aldean, eta kontsezioetarako gehienezko epea 50 urtera zabaldu da; aurreikuspen hori portuko jabari publikoan jarduera ekonomikoak ezartzeko beharrezko inbertsioak hobeto amortizatzeke egin da.

Itsas garraioaren enpresa operadoreen erregistroari buruzko arauketa ere 16/2012 Legearen printzipioekin dator bat; izan ere, ez du jarduera ekonomiko horren garapena baimen mota baten pean jartzen, bakarrik komunikazi o-araubidearen eraginpean, erregistroko inskripzioak eratze-ondoriorik izan ga be.

Vitoria-Gasteiz,

Almudena Ruiz de Angulo  
GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARIA  
Sinadura elektronikoa



## - I. ERANSKINA -KAIK entitatea sortzeko justifikazioa

2014ko iraila



## 1.- Aurrekariak



### EKP-REN SORRERA

Aurreko mendearen bukaeran, hainbat portu berri sortu ziren, aisialdira eta uretako kirolera bideratuta; baina, zerbitzu desberdinuak behar zituzten, eta "merkataritza" eta "bezeroaren arretari" lotutako osagarri gehiago ere bai.

Hasierako joeraren arabera, zerbitzu pribatuetara jo zen zerbitzu horiei erantzuteko; horretarako, lehen kirol-portuak kudeatu ziren emakida pribatuen bidez; (Zumaia, Getxo, Getaria ) eta hitzarmenen bidez elkarrekin (Donostia).

Hasierako esperientzia horiek ez ziren izan oso asegarriak, eta gardentasun falta sortu zen kudeaketan, esate baterako: amarra-lekuen esleipena, emandako zerbitzuen kalitatea, instalazioen mantenua eta kontserbazioa, edo aplikatutako prezioak; horri, gainera, Gobernuaren kontrol falta aplikatu behar zaio.

Esperientzia txar horien ondorioz, **Euskadiko Kirol Portua, S.A (EKP) elkartea sortzea** erabaki zen, Getaria, Hondarribia, Orio, Donostia, Bermeo eta, orain gutxi, Mutrikuko portuak kudeatzeko; Getxo eta Zumaia, oraindik, emakida pribatuen eskuetan daude.

### BERMEO KASUA

EAEko Auzitegi Nagusiko Administrazioarekiko Auzietako Salako Lehen Sekzioak emandako 2009ko martxoaren 9ko epaiaren kontra Eusko Jaurlaritzak aurkeztutako kasazio-errekurtsoa ezesten duen **2012ko maiatzaren 17ko Auzitegi Gorenaren Epaiak erakusten ditu izatera juridikoaren mugak**; izan ere, ez du gaitasunik eginkizun hauetarako:

- Tasak zuzenean ingresatzea
- Amarratzeko postuen baimena ematea.





## 2.- ENTITE bat sortzeko proposamena



### KUDEAKETA PUBLIKOAREN ALDEKO APOSTUA

Egoera honen aurrean, kontuan hartzen dugu **EAEko portuen kudeaketa publikoa mantentzeko premisa**. Gobernuarentzat jarduerak honiek duen interes estrategiko, ekonomiko eta sozialagatik, eta ulertzeagatik modurik onena dela interes publikoko zerbitzuak kudeatzeko, kontraprestazioa ekar baititezakete, adibidez, portuak.

Hortaz, hauxe da egungo egoera:

- EKP: 6 kirol-portuen plangintza, kudeaketa, sustapena eta usiapena, kudeaketa-mandatu baten bidez.
- PORTUEN ZUZENDARITZA: Portuko jabaria kudeatzea eta portuko zerbitzuak ematea arrantza- eta merkataritza-portuetan, eta zenbait dartsena eta kirol-instalaziotan.

### BI AUKERA

Premisa horretatik hasita, eta EG-ren epaiaren ondoren, bi aukera planteatzen dira:

- EKPren izaera juridikoa aldatzea eta ENTITATE bat bihurtu.
- EKP eta PORTUEN ZUZENDARITZA batzea ENTITATE bakar batean, hauek biltzeko: Portuko Jabari Publikoaren kudeaketa eta portuko zerbitzuak ematea.



## 2.- ENTITE bat sortzeko proposamena



### KAIK ERAKUNDEA

Gure ustez, aukerarik egokiena izango litzateke egungo bikoiztasuna saihestea portuak kudeatzean, hainbat eragozpen sortzen baitfitu; esate baterako:

- Kudeaketa integrala eta koordinatua ez ematea.
- Izapideak bikoiztea baimenak emateko, eta tasak kobratu eta ingresatzeko.
- Karguak bikoiztea (Zuzendaritza bikoizta).
- Egoitzak bikoiztea.

Gainera, aldeak saiheste aldera, komenigarria dirudi homogeneizatzea kirol-erabilera duten portuen kudeaketa eta zerbitzuak; eta horrek eramango liguke berriro dimentsionatzera egungo Azpiegituren Zuzendaritza (Portuak) eta egungo EKP elkarteak (kudeaketa, koordinazioa, marinelitza eta zaintza) zerbitzu horiek emán ahal izateko.

Hortaz, kontuan hartuta portuetan garatzen den jardueraren izaera, aukeratu nahi dugun **ENTITATEAK** elkartu beharko du portuko jabari publikoaren kudeaketaren berezko administrazio-ahalmena, eta kontraprestazioa ekar dezaketen zerbitzuak emateko merkataritza-jarduerak bat.





## 2.- ENTITE bat sortzeko proposamena



### AMIA

Jarrian, **AMIA diagnostiko bat** aurkeztuko dugu, aurreikusitako helburuari lotutako ahuleziak, mehatxuak, indarrak eta aukerak identifikatzen utziko diguna.

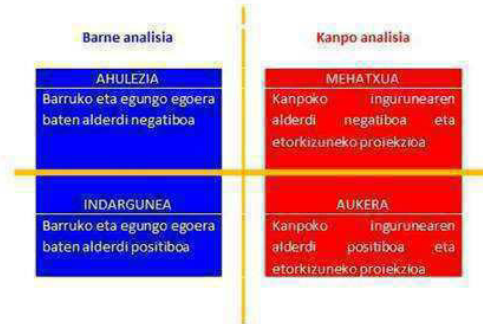
**AMIA** hori egiteko, kontuan hartu dira eragile hauek ekarpenak:

#### BARNE ANALISIA

- Antonio Aiz – Garraioetako sailburuordea.
- Edurne Egaña – EKPko zuzendaria.
- Almudena Ruiz de Angulo del Campo – Garraio Azpiegituren zuzendaria.
- Tomas Epalza – Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren aholkularia.

#### KANPO ANALISIA

- Jose Ignacio Espel



## 2.- ENTITE bat sortzeko proposamena



### AHULTASUNAK

- Portuen Zuzendaritzako langileen kezka, hauek sortutako ziurgabetasunagatik: lan-egoera, mugikortasun geografikoa, eginkizunak, etabi.: 45 pertsona Portuen Zuzendaritzan.
- Efortzuzuneko entitatearen langileen prestakuntzarik eza, eskatu ahalko zaizkien zenbaitek eginkizun berri burutzeko.
- Kudeatzeko tresnen gabezia (prozedurak, diru-sarrerak eta gastuak...). Ez dago adierazlerik, ez dira ezagutzen.
- Epe luzean, entitatearen plangintza egiteko beharra, plan estrategikoa bat sortzeko beharra, Badago arrantza-portuen LPS, eta zahartuta geratu da, jadanik.



## 2.- ENTITE bat sortzeko proposamena



### ARRISKUAK

- Entitatea privatizazio gisa sortzea interpreta daiteke (alderdi politikoak, sindikatuak...)
- "Beste entitate bat gehiago" sortzeko eta administrazioa lortzeko sentipena. (Benetan, ez da horrela. ZKPren (Zumaiako Kirol Portua) % 51 berreskuratzen saiatzen ari gara eta, horrela, Entitate berrira sartu.
- Boterea galtzea zenbait portu "göbernatzen" dituzten elkarteek, eta horrek ekar dezake kontra kokatzea.
- Entitateak horrenbeste arrakasta lortuz gero, gobernutik aldentzeko arriskua dago, eta, ondorioz, autonomoegia izatea. Gobernuak kontrolatu behar du Entitatea eta modu argian gainera. Bestela, iraganeko akats berdinak egiteko arriskua dago.



## 2.- ENTITE bat sortzeko proposamena



### INDARRAK

- Jardueraren beharrei egokitzeko malgutasuna eta gaitasuna, zerbitzuak emateari, ordutegiari eta erabilgarritasun geografikoari dagokienez.
- Amara-lekuak esleitzeko izapideak sinplifikatzea, egungo burokrazia saihestuz. (EKPK proposatzen du eta PZk baimena ematen du).
- Izapideak sinplifikatzea, tasen bilketaren eta sarären kudeaketarako.
- Aurrekontuen autonomia handiagoa, tasak zuzenean ingesatzeko eta baliabide propioak izateko orduan; horrek zerbitzu hobea dakar.
- Langileak elkartzeko aukera egonez gero Entitatean, aukera emango liguke orain estaltzen ez diren alderdiei aurre egiteko (kalitateak, adierazleak, merkataritza-kudeaketa...).







## 2.- ENTITE bat sortzeko proposamena



### AUKERAK

- Egitura politikoa sinplifikatzea (Zuzendaritza karguen egungo bikoiztasuna).
- Egoitzak sinplifikatzea eta ondoriozko kostu-aurrezkia.
- Giza-baliabideak optimizatzea; horretarako; edukia emango zaie eta kanpoko kostuak arrazionalizatuko dira (azpikontraten menpekotasun gutxiago).
- Organigrama berri antolatzea, eta eremu geografiko, sektore eta jardueren arabera egituratu.
- Bezeroarenganako orientazioa; baina, ez da izango soilik kirol-portuen erabiltzaileentzat; arrantza-portuen erabiltzaileentzat ere bai.
- EKP eta Eusko Jaurlaritzaren irudi korporatiboa bateratzea; gaur egun, bakoitzak du berea eta nahasketa sortzen da.
- Diru-sarreraren kontrol eta kudeaketa handiagoa (bereziki arrantza-portuetan). (Emaitzen kontua portu bakoitzean)
- Jarduerak erregulatzea eta erabiltzaile-elkarteak funtzionatzea (kudeaketa gardenagoa).
- Uretako sektorea eta arrantza-sektorea gehiago sustatzea, uretako turismoaren Europako gidalerroa jarraituz.
- EKP da gobernuá; portuak bakúnak dira, eta EKP eta portuak batera egotea bikoiztasun negatiboa da. Entitate bakarra sortzea positiboa izango litzateke. Baina, lehenengo hauxe pentsatu behar dugu: zertarako nahi dugu entitatea? Eta, zein portu mota nahi dugu? Kirol-portuak soilik? Edo, elkar bizitzea kirol- eta arrantza-portuak? Horri buruzko hausnarketa elkarrekin egiteko beharra dago.



## 2.- ENTITE bat sortzeko proposamena



### AUKERAK (Jarraipena)

- Portuen ikuspegi integrala; Ezin da banatu kirol- eta arrantza-portuen kudeaketa. Batu behar dira eta kudeatu Euskadi osoan.
  - Ur-oria optimizatzea, guneak berri antolatuz eta amarra-leku gehiago lortuz.
  - Ur-ori berean, gune hauek bateratzeko aukera: arrantza- eta kirol-guneak, eta turismo eta aisiarako jarduerak guneak.
- Portu guztien erabiltzaile guztiei ematea zerbitzu berdina, kalitateko estandar berdinekin (Arrantza-portuetara estrapola daitezkeen EKPk zerbitzu asko dago, PZK elkarte pribatuen eskuetan laga baitira gaur egun); horrela, plangintza zuzena eta helburu komunak ezarriko dira, baita haien lorpenaren kontrol gehiago ere.
- Kudeaketa eraginkorrago bat lortzea, emaitzen kontua eta onuren lorpena gainerako kirol-dartsenetara zabalduz (gaur egun, EKPk kirol-portuetan).
- Ohura sozial gehiago, portuei giro gehiago, aisialdirako lokalak; jolas-jarduerak eta abar emanez.
- Arrantza-jarduera birplanfatzeko aukera artisau-, kirol-, edo turismo-jarduera gisa (arrantza-eskola, arrantza egiteko txangoak; Adib.: Donibane Lohizuneko lonja).
- Portu guztiak kudeatzeko sistema integratua ezartzea:
  - Kalitate-kudeaketa (ISO 9.001).
  - Ingurumen-kudeaketa (ISO 14.001).
  - Arriskuei aurrea hartzeko kudeaketa (OHSAS 18.001).
  - Gizarte-erantzukizun korporatiboa eta Gobernu arduraduna.



## II. ERANSKINA

### EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRA IOAREN LEGE AURREPROIEKTUAREN MEMORIA EKONOMIKOA

#### Lau Urteko Plan Ekonomikoa

##### Sarrera

Dokumentuak KAIAK erakundearen lau urteko plan ekonomikoa egin nahi du, urriaren 31ko 464/1995 Dekretuaren 43. artikularekin bat. Hori lantzeko, 82/1992 Dekretuaren 3. artikulua eta 1992ko maiatzaren 12ko Aginduak eska tutako edukia hartu da erreferentziatzat. Horretarako, honako alderdi hauek hartu dira kontuan:

- Aurrekontua egiteko arau teknikoaren irizpideen arabera beteko diren Kapital- eta Ustiapen-aurrekontuak egin dira. Bertan, partidarik garrantzitsuak eta erabilitako kalkulu-oinarriak agertzen dira deskribatuta.
- Aurreikusitako egoera-orri finantzarioak egin dira: balantzeak, emaitza-kontuak eta jatorrizko egoerak eta funtsen aplikazioa. Ikusi “Balantzea, G eta I, eta jatorrizko egoerak eta funtsen aplikazioa” dokumentua.
- Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Publikoak aurreikusitako ekarpenak. Honako ekarpen hauen bidez finantzatu nahi dira inbertsioak:
  - - EKP: 400.000€/urte
  - - PORTUAK: inbertsioak, guztira= 53 milioi de euro

Gainera, Eusko Jaurlaritzak urteko 2,8 milioi euroko diru-laguntza ematea dago aurreikusita, gastu arruntak finantzatzeko, Zumaiako Udalari dagokion ZKPren zatia erositako eta emakida mantenduz gero (ZKP 1. kasua). Horretaz gain, Zumaiako Udalaren zatiaz gain, emakida ere erositako balantz (ZKP 2. kasua), urteko 2,5 milioi euroko diru-laguntza aurreikusten da.

2015-2018 aldia. Diru-laguntzak, GUZTIRA:

ZKP 1. kasua: 65.800.000 €

ZKP 2. kasua: 64.600.000€

- Inbertsio-proiektuak: Jasotako ibilgetu material, inmaterial eta finantzarioan jasotako proiektu bakoitzaren deskribapen xehatua eginda; gainera, exekuzio-epeak ere jasotzen dira. Informazioa “Balantze memoria eta aurreikusitako G eta I” atalean dago jasota (balantzea, aktiboa, ibilgetua).
- Aurreikusitako zorpetzea, amortizatzeko plana eta kostu finantzarioak barne: Ez da inolako zorpetzerik aurreikusten. Inbertsioak Eusko Jaurlaritzaren diru-laguntzen eta erakundeak izango duen diruzaintzaren bidez finantzatzea dago aurreikusita.
- Aurreikusitako emaitzak, transferentzia arruntak kontuan hartu gabe: “Balantzea eta aurreikusitako G eta I” dokumentuaren “G eta I” atalean jasota dago informazio hori. Emaitza horretatik, urtero 2,8 milioi euro kendu beharko lirateke, ZKP 1. kasuan; eta 2,5 milioi euro ZKP 2. kasuan, Eusko Jaurlaritzaren diru-laguntzari baitagozkie.
- Aurreikusitako Cash-flowa: amortizazio eta horniduratarako dotazio gordinengatik gastuak kontuan hartu gabeko emaitzat hartuta. Ikusi “Balantzea, G eta I, eta jatorrizko egoerak eta funtsen aplikazioa” dokumentua.

- Aurreikusitako marjina gordina: ez da etekinik aurr eikusten. Aurreikusitakoari jarraiki, baliteke erakunde osoaren jarduera defizitaria iza tea.

“Balantze memoria eta aurreikusitako G eta I” atale an, erakunde berria oinarritzen den proiektuaren hipotesia eta proiektua egiteko erabil i diren irizpide ekonomikoak (amortizazio, zerga eta antzekoen politika) jasotzen dira.

## **II. ERANSKINA**

KAIK ERAKUNDEAREN BALANTZEA, EMAITZEN KONTUA ETA FUNTSEN KONTUAK ETA FUNTSI

### **ZUMAIAKO KIROL PORTUAK S.A. ERAKUNDEA KUDEATZEKO DAUDEN AUKERA EZBERDINEN ARABERA**

- 1) Zumaiaiko Udalaren zatia 100.000 euroren truke erostea, kanonarengatik diru-sarrerak manten
- 2) Zumaiaiko Udalaren zatia 100.000 euroren truke erostea eta ustiapenaren emakida milioi bat eu

EN APLIKAZIOA

**IKO BI EGOERA**

duta.

iroren truke erreskatatzea. Horrela, salmentarengatik diru-sarrerak izango dira, gastuak mantenduta.

AKTIBOA	2013			2014			
	EKP	PORTUAK	ZKP	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
<b>AKTIBO EZ ARRUNTA</b>	<b>8.542.947</b>	<b>-</b>	<b>5.371.555</b>	<b>8.277.338</b>	<b>148.259.078</b>	<b>4.987.872</b>	<b>161.524.288</b>
<b>Ibilgetu ukiezina</b>	<b>48.759</b>		<b>5.371.555</b>	<b>11.782</b>		<b>4.987.872</b>	<b>4.999.654</b>
Aplikazio informatikoak	48.759			11.782			11.782
Aktibo ukiezina, emakida-akordioa			5.371.555			4.987.872	4.987.872
<b>Ibilgetu materiala</b>	<b>3.019.314</b>			<b>8.265.556</b>	<b>148.259.078</b>		<b>156.524.634</b>
Lursailak eta eraikuntzak	338.281						
Instalazio teknikoak eta bestelako ibilgetu materiala	1.176.049						
Ibilgetua bidean eta aurrerakinak	1.504.984						
<b>Ondasun higiezinetako inbertsioak</b>	<b>5.474.874</b>						
Eraikuntzak	5.474.874						
<b>AKTIBO ARRUNTA</b>	<b>12.872.145</b>	<b>-</b>	<b>1.584.427</b>	<b>14.029.099</b>	<b>-</b>	<b>1.611.371</b>	<b>15.640.470</b>
<b>Izakinak</b>	<b>62.368</b>			<b>62.368</b>			<b>62.368</b>
Komertzialak	62.368			62.368			62.368
<b>Zordun komertzialak eta kobratu beharreko bestelako kontuak</b>	<b>469.459</b>			<b>330.637</b>			<b>330.637</b>
Bezeroak, samenten eta zerbitzuen ondorioz	120.355						
Hainbat zordun	60.978						
Langileak	21.608						
Zerga korrientearen aktiboak	140.819						
Administrazio Publikoekin bestelako hartzekoak	125.699						
<b>Aldizkakotzeak epe laburrera</b>	<b>30.268</b>			<b>30.268</b>			<b>30.268</b>
<b>Finantza inbertsioak epe laburrera</b>			<b>1.271.872</b>			<b>1.271.872</b>	
Beste finantza-aktibo batzuk			1.271.872			1.271.872	
<b>Eskudirua eta beste aktibo likido baliokide batzuk</b>	<b>12.310.050</b>		<b>312.555</b>	<b>13.605.826</b>		<b>339.499</b>	<b>13.605.826</b>
Diruzaintza	12.310.050		312.555	13.605.826		339.499	13.605.826
<b>AKTIBOA GUZTIRA</b>	<b>21.415.092</b>	<b>-</b>	<b>6.955.982</b>	<b>22.306.437</b>	<b>148.259.078</b>	<b>6.599.243</b>	<b>177.164.758</b>

ONDARE GARBIA ETA PASIBOA	2013			2014			
	EKP	PORTUAK	ZKP	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
<b>ONDARE GARBIA</b>	<b>20.920.936</b>	<b>0</b>	<b>6.797.424</b>	<b>22.051.883</b>	<b>148.259.078</b>	<b>6.595.230</b>	<b>176.906.192</b>
<b>BEREZKO FUNTSAK</b>			<b>1.425.868</b>			<b>1.607.357</b>	
<b>Kapitala</b>	<b>20.130.714</b>	<b>0</b>	<b>60.101</b>	<b>20.130.714</b>	<b>148.259.078</b>	<b>60.101</b>	<b>168.449.893</b>
Eskrituran jasotako kapitala	20.130.714	0	60.101	20.130.714	148.259.078	60.101	168.449.893
<b>Erreserbak</b>	<b>1.227.709</b>		<b>1.229.870</b>	<b>790.222</b>		<b>1.365.767</b>	<b>2.155.989</b>
Lege- eta estatutu-erreserbak	129.979		12.020				
Bestelako erreserbak	1.097.730		1.217.850				
<b>Aurreko ekitaldietako emaitza negatiboak</b>							
<b>Ekitaldiaren emaitza</b>	<b>-437.487</b>		<b>135.897</b>	<b>737.614</b>		<b>181.489</b>	<b>919.103</b>
<b>Jasotako diru-laguntza, dohaintza eta legatuak</b>			<b>5.371.556</b>	<b>393.333</b>		<b>4.987.873</b>	<b>4.184.117</b>
<b>PASIBO EZ ARRUNTA</b>	<b>65.312</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Epe luzeko zorrak</b>	<b>65.312</b>			<b>-</b>			
Bestelako pasibo finantzarioak	65.312			-			
<b>PASIBO ARRUNTA</b>	<b>428.844</b>	<b>-</b>	<b>158.558</b>	<b>254.554</b>		<b>4.013</b>	<b>258.567</b>
<b>Epe laburreko zorrak</b>	<b>68.935</b>			<b>65.312</b>			<b>65.312</b>
Bestelako pasibo finantzarioak	68.935			65.312			65.312
<b>Zordun komertzialak eta kobratu beharreko bestelako kontuak</b>	<b>359.909</b>		<b>158.558</b>	<b>189.242</b>		<b>4.013</b>	<b>193.255</b>
Hornitzaileak	260.589		2.187				
Hainbat hartzekodun	70.597		7.994				
Zerga korrientearen pasiboak			38.120				
Administrazio Publikoekin bestelako zorrak	28.723		110.257				
<b>ONDARE GARBIA ETA PASIBOA GUZTIRA</b>	<b>21.415.092</b>	<b>0</b>	<b>6.955.982</b>	<b>22.306.437</b>	<b>148.259.078</b>	<b>6.599.243</b>	<b>177.164.758</b>

2015				2016				2017				
EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP
8.056.918	149.037.581	4.604.189	161.698.688	7.891.228	157.516.086	4.220.506	169.627.819	7.745.971	168.511.256	3.836.823	176.257.227	7.694.658
7.246		4.604.189	4.611.435	2.927		4.220.506	4.223.433	0		3.836.823	3.836.823	0
7.246			7.246	2.927			2.927	0				0
		4.604.189				4.220.506	4.220.506			3.836.823	3.836.823	
8.049.672	149.037.581		157.087.253	7.888.300	157.516.086		165.404.386	7.745.971	168.511.256		176.257.227	7.694.658
15.572.401	(1.194.407)	1.700.175	16.078.169	17.263.908	(3.032.603)	1.898.266	16.129.571	19.026.546	(4.963.583)	2.105.300	14.062.963	20.865.617
62.368			62.368	62.368			62.368	62.368			62.368	62.368
62.368			62.368	62.368			62.368	62.368			62.368	62.368
340.159	370.026		710.184	350.135	377.426		727.561	360.300	384.975		360.300	370.992
30.268			30.268	30.268			30.268	30.268			30.268	30.268
		1.271.872	1.271.872			1.271.872				1.271.872		
		1.271.872	1.271.872			1.271.872				1.271.872		
15.139.606	-1.564.433	428.303	14.003.476	16.821.137	-3.410.029	626.394	13.411.107	18.573.610	-5.348.558	833.428	13.225.052	20.401.990
15.139.606	-1.564.433	428.303	13.575.173	16.821.137	-3.410.029	626.394	13.411.107	18.573.610	-5.348.558	833.428	13.225.052	20.401.990
23.629.318	147.843.174	6.304.364	171.472.492	25.155.135	154.483.483	6.118.772	185.757.391	26.772.517	163.547.674	5.942.123	190.320.190	28.560.276



2015				2016				2017				
EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP	PUERTOS		GUZTIRA	EKP	PUERTOS	ZKP	GUZTIRA	EKP
23.449.658	147.279.295	6.300.681		24.971.962	153.908.326	6.115.015	184.995.303	26.585.759	162.961.013	5.938.291	189.546.772	28.369.862
		1.696.491				1.894.508	0			2.101.467		
20.130.714	148.259.078	60.101	168.389.792	20.130.714	148.259.078	60.101	168.389.792	20.130.714	148.259.078	60.101	168.449.893	20.130.714
20.130.714	148.259.078	60.101	168.389.792	20.130.714	148.259.078	60.101	168.389.792	20.130.714	148.259.078	60.101	168.449.893	20.130.714
1.527.836		1.447.256	1.527.836	2.545.611		1.636.390	2.545.611	3.701.248		1.834.407	5.535.655	4.961.712
					-5.896.449		-5.896.449			-11.884.085	-11.884.085	
1.017.775	-5.896.449	189.134	-4.878.675	1.155.637	-5.987.636	198.017	-4.831.999	1.260.464	-6.080.646	206.959	-4.613.223	1.444.103
773.333	4.916.667	4.604.190	5.690.000	1.140.000	17.533.333	4.220.507	18.673.333	1.493.333	32.666.667	3.836.824	37.075.987	1.833.333
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
179.660	563.879	3.684	743.539	183.174	575.156	3.757	762.087	186.757	586.659	3.832	777.249	190.413
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
179.660	563.879	3.684	743.539	183.174	575.156	3.757	762.087	186.757	586.659	3.832	777.249	190.413
23.629.318	147.843.174	6.304.364	171.472.492	25.155.135	154.483.482	6.118.772	185.757.390	26.772.517	163.547.672	5.942.123	190.320.189	28.560.276

2018		
PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
181.926.922	3.453.140	193.074.720
	3.453.140	3.453.140
	3.453.140	3.453.140
181.926.922		189.621.580

(6.989.205)	2.321.336	16.197.748
		62.368
		62.368
392.674		763.666

		30.268
	1.271.872	1.271.872
	1.271.872	1.271.872
-7.381.879	1.049.464	14.069.575
-7.381.879	1.049.464	14.069.575
174.937.717	5.774.476	209.272.469

0,00

2018		
PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
174.339.325	5.770.567	208.479.754
	2.317.426	
148.259.078	60.101	168.449.893
148.259.078	60.101	168.449.893
	2.041.366	7.003.078
-17.964.732		-17.964.732
-6.171.688	215.959	-4.511.626
50.216.667	3.453.141	54.674.388
-	-	-
-		-
-		-
598.393	3.909	792.715
-		-
-		-
598.393	3.909	792.715
174.937.717	5.774.476	209.272.469

## ERAGIKETA JARRAITUAK

2014

		EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
<b>Negozio-zifraren zenbateko garbia</b>	<b>(A1)</b>	<b>3.967.646</b>	<b>(A2)</b> <b>4.353.245</b>		<b>8.320.891</b>
Salmentak		3.967.646	4.353.245		8.320.891
<b>Hornidurak</b>		<b>(707.664)</b>	-		<b>(707.664)</b>
Salgaien kontsumoa		(707.664)	-		(707.664)
<b>Bestelako ustiaketa sarrerak</b>		<b>30.000</b>	-	<b>184.694</b>	<b>214.694</b>
Sarrera osagarriak eta gestio arrunteko beste batzuk		30.000	-		30.000
Ekitaldiaren emaitzan sartutako ustiapenerako diru-laguntzak		-			-
<b>Langile-gastuak</b>		<b>(380.186)</b>	<b>(E)</b> <b>(2.189.307)</b>		<b>(2.569.492)</b>
Soldatak, lansariak eta antzekoak		(290.852)	(1.724.515)		(2.015.367)
Gizarte-kargak		(89.334)	(464.792)		(554.125)
<b>Bestelako ustiaketa gastuak</b>		<b>(1.563.240)</b>	<b>(D)</b> <b>(7.370.964)</b>	<b>(48.151)</b>	<b>(8.982.355)</b>
Kanpoko zerbitzuak		(1.510.240)	(7.370.194)		(8.880.434)
Tributuak		(23.000)	(770)		(23.770)
Merkataritza-eragiketengatik galdu, hondatu edo aldatutako hornidurak		(30.000)			(30.000)
					-
<b>Ibilgetua amortizatzea</b>		<b>(658.942)</b>	<b>(4.091.543)</b>	<b>(383.683)</b>	<b>(5.134.168)</b>
<b>Ibilgetu ez finantzarioko diru-laguntzen eta bestelakoen egozpena</b>				<b>383.683</b>	<b>383.683</b>
<b>USTIAKETAREN EMAITZA</b>		<b>687.614</b>	<b>(9.298.569)</b>	<b>136.543</b>	<b>(8.474.411)</b>
<b>Sarrera finantzarioak;</b>		<b>50.000</b>	<b>1.042</b>	<b>50.998</b>	<b>102.040</b>
Balio negoziagarriak eta beste finantza-tresna batzuk					
Hirugarrenenak		50.000	1.042,22	50.998	102.040
<b>Gastu finantzarioak</b>		-	-	<b>(6.052)</b>	<b>(6.052)</b>
<b>EMAITZA FINANTZARIOA</b>		<b>50.000</b>	<b>1.042</b>	<b>44.946</b>	<b>95.988</b>
					-
<b>ZERGEN AURREKO EMAITZA</b>		<b>737.614</b>	<b>(9.297.526)</b>	<b>181.489</b>	<b>(8.378.423)</b>
Etekinen gaineko zergak	<b>1. oharra</b>	-	-		-
<b>ERAGIKETA JARRAITUEN BIDEZ EKITALDIAN LORTURIKO EMAITZAK</b>		<b>737.614</b>	<b>(9.297.526)</b>	<b>181.489</b>	<b>(8.378.423)</b>

EKITALDIAREN EMAITZA

737.614

(9.297.526)

181.489

(8.378.423)

Gastu guztiak urtez urteko KPlaren arabera eguneratzen ditugu

**1. oharra** Kontzeptu horrengatik ez dugu gasturik jaso, erakunde osoaren jarduera defizitarioa

2015				2016				2017		
EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP	PORTUAK	ZKP
4.081.902	4.440.309		8.522.212	4.201.621	4.529.116		8.730.736	4.323.600	4.619.698	
4.081.902	4.440.309		8.522.212	4.201.621	4.529.116		8.730.736	4.323.600	4.619.698	
<b>(721.818)</b>	-		<b>(721.818)</b>	<b>(736.254)</b>	-		<b>(736.254)</b>	<b>(750.979)</b>	-	
(721.818)	-		(721.818)	(736.254)	-		(736.254)	(750.979)	-	
30.000	2.800.000	188.388	3.018.388	30.000	2.800.000	192.56	3.022.156	30.000	2.800.000	195.999
30.000	-		30.000	30.000	-		30.000	30.000	-	
	2.800.000		2.800.000		2.800.000		2.800.000		2.800.000	
<b>(387.789)</b>	<b>(2.233.093)</b>		<b>(2.620.882)</b>	<b>(395.545)</b>	<b>(2.277.755)</b>		<b>(2.673.300)</b>	<b>(403.456)</b>	<b>(2.323.310)</b>	
(296.669)	(1.759.005)		(2.055.674)	(302.602)	(1.794.185)		(2.096.788)	(308.654)	(1.830.069)	
(91.120)	(474.087)		(565.208)	(92.943)	(483.569)		(576.512)	(94.802)	(493.241)	
<b>(1.434.100)</b>	<b>(6.766.545)</b>	<b>(44.203)</b>	<b>(8.244.848)</b>	<b>(1.461.828)</b>	<b>(6.901.876)</b>	<b>(45.087)</b>	<b>(8.408.791)</b>	<b>(1.490.110)</b>	<b>(7.039.98)</b>	<b>(45.989)</b>
<b>(620.420)</b>	<b>(4.221.497)</b>	<b>(383.683)</b>	<b>(5.225.600)</b>	<b>(565.690)</b>	<b>(4521.497)</b>	<b>(383.683)</b>	<b>(5.470.870)</b>	<b>(545.257)</b>	<b>(5.004.830)</b>	<b>(83.683)</b>
20.000,00	83.333,33	383.683	487.016	33.333,33	383.333,33	383.683	800.350	46.666,67	866.667	383.683
967.775	(5.897.492)	144.186	(4.785.531)	1.105.637	(5.988.678)	147.069	(4.735.972)	1.210.464	(6.081.688)	150.011
50.000	1.042	51.000	102.042	50.000	1.042	57.000	108.042	50.000	1.042	63.000
50.000	1.042	51.000	51.042	50.000	1.042,22	57.000	108.042	50.000	1.042,22	63.000
		<b>(6.052)</b>	<b>(6.052)</b>			<b>(6.052)</b>	<b>(6.052)</b>			<b>(6.052)</b>
50.000	1.042	44.948	95.990	50.000	1.042	50.948	101.990	50.000	1.042	56.948
			-							
1.017.775	(5.896.449)	189.134	(4.878.675)	1.155.637	(5.97.636)	198.017	(4.831.999)	1.260.464	(6.080.646)	206.99
-	-		-	-	-		-	-	-	
1.017.775	(5.896.449)	189.134	(4.878.675)	1.155.637	(5.97.636)	198.017	(4.831.999)	1.260.464	(6.080.646)	206.99

1.017.775	(5.896.449)	189.134	(4.878.675)	1.155.637	(5.877.636)	198.017	(4.831.999)	1.260.464	(6.080.646)	206.99
-----------	-------------	---------	-------------	-----------	-------------	---------	-------------	-----------	-------------	--------

ibaita.

## 2018

GUZTIRA	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
<b>8.943.298</b>	<b>4.451.898</b>	<b>4.712.092</b>		<b>9.163.990</b>
8.943.298	4.451.898	4.712.092		9.163.990
<b>(750.979)</b>	<b>(765.999)</b>	-		<b>(765.999)</b>
(750.979)	(765.999)	-		(765.999)
<b>3.025.999</b>	<b>30.000</b>	<b>2.800.000</b>	<b>199.919</b>	<b>3.029.919</b>
30.000	30.000	-		30.000
2.800.000		<b>2.800.000</b>		2.800.000
<b>(2.726.766)</b>	<b>(411.525)</b>	<b>(2.369.776)</b>		<b>(2.781.301)</b>
(2.138.724)	(314.828)	(1.866.671)		(2.181.498)
(588.042)	(96.698)	(503.105)		(599.803)
<b>(8.576.012)</b>	<b>(1.518.959)</b>	<b>(7.180.712)</b>	<b>(46.908)</b>	<b>(8.746.579)</b>
<b>(5.933.770)</b>	<b>(451.313)</b>	<b>(5.584.335)</b>	<b>(383.683)</b>	<b>(6.419.330)</b>
<b>1.297.016</b>	<b>60.000,00</b>	<b>1.450.000</b>	<b>383.683</b>	<b>1.893.683</b>
<b>(4.721.214)</b>	<b>1.394.103</b>	<b>(6.172.731)</b>	<b>153.011</b>	<b>(4.625.617)</b>
<b>114.042</b>	<b>50.000</b>	<b>1.042</b>	<b>69.000</b>	<b>120.042</b>
114.042	50.000	1.042,22	69.000	120.042
<b>(6.052)</b>			<b>(6.052)</b>	<b>(6.052)</b>
<b>107.990</b>	<b>50.000</b>	<b>1.042</b>	<b>62.948</b>	<b>113.990</b>
<b>(4.613.223)</b>	<b>1.444.103</b>	<b>(6.171.688)</b>	<b>215.959</b>	<b>(4.511.626)</b>
-	-	-		-
<b>(4.613.223)</b>	<b>1.444.103</b>	<b>(6.171.688)</b>	<b>215.959</b>	<b>(4.511.626)</b>



(4.613.223)

1.444.103

(6.171.688)

215.959

(4.511.626)

	2014			2015				2016				2017				EKP
	EKP	PORTUAK	ZKP	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	
<b>+/- BALANTZEA</b>																
Efektiboa X-1	12.310.050	-	1.584.427	13.605.826	-	1.611.371	<b>15.217.197</b>	15.139.606	<b>-1.564.433</b>	1.700.175	<b>15.275.348</b>	16.821.137	-3.410.029	1.898.266	<b>15.309.375</b>	18.573.610
/ Zordun komertzialak eta kobratzeko bestelako kontuak (X-1)	469.459	-	-	330.637	-	-	<b>330.637</b>	340.159	370.026	0	<b>710.184</b>	350.135	377.426	-	<b>727.561</b>	360.300
/ Hartzekodun komertzialak eta ordaintzeko bestelako kontuak (X-	-359.909	-	-158.558	-189.242	-	-4.013	<b>-193.255</b>	-179.660	-563.879	-3.684	<b>-747.222</b>	-183.174	-575.156	-3.757	<b>-762.087</b>	-186.757
/ Epe laburreko zorrak (X-1)	-68.935	-	-	-65.312	-	-	<b>-65.312</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>+/- G eta I</b>																
* Langile-gastuak	-380.186	-	-	-387.789	-2.233.093	-	<b>-2.620.882</b>	-395.545	-2.277.755	-	<b>-2.673.300</b>	-403.456	-2.323.310	-	<b>-2.726.766</b>	-411.525
* Sarrera/gastu finantzarioak	50.000	-	44.946	50.000	1.042	44.948	<b>95.990</b>	50.000	1.042	50.948	<b>101.990</b>	50.000	1.042	56.948	<b>107.990</b>	50.000
* Bestelako ustiaketa sarrerak	30.000	-	184.694	30.000	2.800.000	188.388	<b>3.018.388</b>	30.000	2.800.000	192.156	<b>3.022.156</b>	30.000	2.800.000	195.999	<b>3.025.999</b>	30.000
^ Negozio zifraren zenbateko garbia	3.637.009	-	-	3.741.744	4.070.284	-	<b>7.812.027</b>	3.851.486	4.151.689	-	<b>8.003.175</b>	3.963.300	4.234.723	-	<b>8.198.023</b>	4.080.907
^ Hornidurak	-648.692	-	-	-661.666	-	-	<b>-661.666</b>	-674.900	-	-	<b>-674.900</b>	-688.398	-	-	<b>-688.398</b>	-702.166
^ Bestelako ustiaketa gastuak	-1.432.970	-	-44.139	-1.314.592	-6.202.666	-40.519	<b>-7.557.777</b>	-1.340.009	-6.326.720	-41.330	<b>-7.708.058</b>	-1.365.935	-6.453.254	-42.156	<b>-7.861.345</b>	-1.392.379
<b>1. oharra</b> - Inbertsioak	-400.000	-	-	-400.000	-5.000.000	-100.000	<b>-5.500.000</b>	-400.000	-13.000.000	-	<b>-13.400.000</b>	-400.000	-16.000.000	-	<b>-16.400.000</b>	-400.000
+ Euren ekarpena	400.000	-	-	400.000	5.000.000		<b>5.400.000</b>	400.000	13.000.000	-	<b>13.400.000</b>	400.000	16.000.000	-	<b>16.400.000</b>	400.000
	<b>13.605.826</b>		<b>1.611.371</b>	<b>15.139.606</b>	<b>-1.564.433</b>	<b>1.700.175</b>	<b>15.275.348</b>	<b>16.821.137</b>	<b>-3.410.029</b>	<b>1.898.266</b>	<b>15.309.375</b>	<b>18.573.610</b>	<b>-5.348.557</b>	<b>2.105.300</b>	<b>15.330.353</b>	<b>20.401.990</b>

\* Ekitaldian zehar ordaintzen/kobratzen diren gastu/diru-sarrerak guztira

^ Ekitaldiaren 11 hilabetera ordaintzen/kobratzen diren gastu/diru-sarrerak

/ Aurreko ekitalditik ordaintzeko/kobratzeko diren gastu/diru-sarrerak

**1. oharra** Inbertsioak Eusko Jaurlaritzaren ekarpena baliatuta ordaintzen direla suposatzen dugu; beraz, garbia zero izango da eta efektua hutsa da.

2018

PORTUAK	ZKP
-5.348.557	2.105.300
384.975	-
-651.844	-3.832
-	-
-2.369.776	-
1.042	62.948
2.800.000	199.919
4.319.418	-
-	-
-6.582.319	-42.999
-19.000.000	-
19.000.000	-
<b>-7.447.061</b>	<b>2.321.336</b>

AKTIBOA	2013		
	EKP	PORTUAK	ZKP
<b>AKTIBOA EZ ARRUNTA</b>	<b>8.542.947</b>	<b>-</b>	<b>5.371.555</b>
<b>Ibilgetu ukiezina</b>	<b>48.759</b>		<b>5.371.555</b>
Aplikazio informatikoak	48.759		
Aktibo ukiezina, emakida-akordioa			5.371.555
<b>Ibilgetu materiala</b>	<b>3.019.314</b>		
Lursailak eta eraikuntzak	338.281		
Instalazio teknikoak eta bestelako ibilgetu materiala	1.176.049		
Ibilgetua bidean eta aurrerakinak	1.504.984		
Emakida erostea			
<b>Ondasun higiezineto inbertsioak</b>	<b>5.474.874</b>		
Eraikuntzak	5.474.874		
<b>Emakida erostea</b>			
<b>AKTIBO ARRUNTA</b>	<b>12.872.145</b>	<b>-</b>	<b>1.584.427</b>
<b>Izakinak</b>	<b>62.368</b>		
Komertzialak	62.368		
<b>Zordun komertzialak eta kobratu beharreko bestelako kontuak</b>	<b>469.459</b>		
Bezeroak, samenten eta zerbitzuen ondorioz	120.355		
Hainbat zordun	60.978		
Langileak	21.608		
Zerga korrientearen aktiboak	140.819		
Administrazio Publikoekin bestelako hartzeak	125.699		
<b>Aldizkakotzeak epe laburrera</b>	<b>30.268</b>		
<b>Finantza inbertsioak epe laburrera</b>			<b>1.271.872</b>
Beste finantza-aktibo batzuk			1.271.872
<b>Eskudirua eta beste aktibo likido baliokide batzuk</b>	<b>12.310.050</b>		<b>312.555</b>
Diruzaintza	12.310.050		312.555
<b>AKTIBOA GUZTIRA</b>	<b>21.415.092</b>	<b>-</b>	<b>6.955.982</b>

ONDARE GARBIA ETA PASIBOA	2013		
	EKP	PORTUAK	ZKP
<b>ONDARE GARBIA</b>	<b>20.920.936</b>	<b>0</b>	<b>6.797.424</b>
<b>BEREZKO FUNTSAK</b>			<b>1.425.868</b>
<b>Kapitala</b>	<b>20.130.714</b>	<b>0</b>	<b>60.101</b>
Eskrituran jasotako kapitala	20.130.714	0	60.101
<b>Erreserbak</b>	<b>1.227.709</b>		<b>1.229.870</b>
Lege- eta estatutu-erreserbak	129.979		12.020
Bestelako erreserbak	1.097.730		1.217.850
<b>Aurreko ekitaldietako emaitza negatiboak</b>			
<b>Ekitaldiaren emaitzak</b>	<b>-437.487</b>		<b>135.897</b>
<b>Jasotako diru-laguntza, dohaintza eta legatuak</b>			<b>5.371.556</b>
<b>PASIBO EZ ARRUNTA</b>	<b>65.312</b>	<b>-</b>	<b>0</b>
Epe luzeko zorrak	65.312		

Bestelako pasibo finantzarioak 65.312

<b>PASIBO ARRUNTA</b>	<b>428.844</b>	<b>-</b>	<b>158.558</b>
<b>Epe laburreko zorrak</b>	<b>68.935</b>		
Bestelako pasibo finantzarioak	68.935		
<b>Zordun komertzialak eta kobratu beharreko bestelako kontuak</b>	<b>359.909</b>		<b>158.558</b>
Hornitzaileak	260.589		2.187
Hainbat hartzekodun	70.597		7.994
Zerga korrientearen pasiboak			38.120
Administrazio Publikoekin bestelako zorrak	28.723		110.257
<b>ONDARE GARBIA ETA PASIBOA GUZTIRA</b>	<b>21.415.092</b>	<b>0</b>	<b>6.955.982</b>

2014			
EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
8.277.338	#jREF!	4.987.872	#jREF!
11.782		4.987.872	4.999.654
11.782			11.782
		4.987.872	4.987.872
8.243.055	#jREF!		#jREF!

2015			
EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
8.056.918	#jREF!	5.527.266	#jREF!
7.246		4.604.189	4.611.435
7.246			7.246
		4.604.189	4.604.189
8.027.171	#jREF!	923.077	#jREF!

923.077 923.077

14.029.099	-	1.611.371	15.640.470
62.368			62.368
62.368			62.368
330.637			330.637

15.572.401	(1.494.407)	1.074.001	15.151.995
62.368			62.368
62.368			62.368
340.159	370.026	48.601	758.786

30.268			30.268
		1.271.872	1.271.872
		1.271.872	1.271.872
13.605.826		339.499	13.945.325
13.605.826		339.499	13.605.826

30.268			30.268
15.139.606	-1.864.433	1.025.400	13.275.173
15.139.606	-1.864.433	1.025.400	13.275.173

22.306.437	#jREF!	6.599.243	#jREF!
------------	--------	-----------	--------

23.629.318	#jREF!	6.601.267	#jREF!
------------	--------	-----------	--------

2014			
EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
22.051.883	148.259.078	6.595.230	176.906.192
		1.607.357	
20.130.714	148.259.078	60.101	168.389.792
20.130.714	148.259.078	60.101	168.389.792
790.222		1.365.767	2.155.989
737.614		181.489	919.103
393.333		4.987.873	4.184.117

2015			
EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
23.449.658	146.979.295	6.597.584	177.026.537
20.130.714	148.259.078	60.101	168.449.893
20.130.714	148.259.078	60.101	168.389.792
1.527.836		1.447.256	2.975.092
1.017.775	-6.196.449	486.037	-4.692.638
773.333	4.916.667	4.604.190	9.189.185

-	-	-	-
---	---	---	---

-	-	-	-
---	---	---	---

-

-

-

-

<b>254.554</b>	<b>4.013</b>	<b>258.567</b>
65.312		65.312
65.312		65.312
<b>189.242</b>	<b>4.013</b>	<b>193.255</b>

<b>179.660</b>	<b>563.879</b>	<b>3.684</b>	<b>743.539</b>
-	-		-
-	-		-
<b>179.660</b>	<b>563.879</b>	<b>3.684</b>	<b>743.539</b>

<b>22.306.437</b>	<b>148.259.078</b>	<b>6.599.243</b>	<b>177.164.758</b>
-------------------	--------------------	------------------	--------------------

<b>23.629.318</b>	<b>147.543.174</b>	<b>6.601.267</b>	<b>177.773.760</b>
-------------------	--------------------	------------------	--------------------

2016			
EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
7.891.228	157.516.086	5.066.660	170.473.973
2.927		4.220.506	4.223.433
2.927			2.927
		4.220.506	4.220.506
7.865.800	157.516.086	846.154	166.228.039
		846.154	846.154

2017			
EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
7.745.971	168.511.256	4.606.054	180.863.281
0		3.836.823	3.836.823
		3.836.823	3.836.823
7.722.794	168.511.256	769.231	177.003.281
		769.231	769.231

17.263.908	(3.632.604)	1.657.815	15.289.119
62.368			62.368
62.368			62.368
350.135	377.426	49.573	777.135
30.268			30.268
16.821.137	-4.010.030	1.608.242	14.419.349
16.821.137	-4.010.030	1.608.242	14.419.349

19.026.546	(5.863.584)	2.262.626	15.425.588
62.368			62.368
62.368			62.368
360.300	384.975	50.565	795.840
30.268			30.268
18.573.610	-6.248.559	2.212.061	14.537.112
18.573.610	-6.248.559	2.212.061	14.537.112

25.155.135	153.883.482	6.724.475	185.763.092
------------	-------------	-----------	-------------

26.772.517	162.647.672	6.868.679	196.288.869
------------	-------------	-----------	-------------

2016			
EKP	PUERTOS	ZKP	GUZTIRA
24.971.962	153.308.326	6.720.718	185.001.005
		2.500.211	0
20.130.714	148.259.078	60.101	168.449.893
20.130.714	148.259.078	60.101	168.449.893
2.545.611		1.933.293	4.478.904
	-6.196.449		-6.196.449
1.155.637	-6.287.636	506.817	-4.625.182
1.140.000	17.533.333	4.220.507	21.880.919
-	-	-	-

2017			
EKP	PUERTOS	ZKP	GUZTIRA
26.585.759	162.061.013	6.864.847	195.511.619
		3.028.023	
20.130.714	148.259.078	60.101	168.449.893
20.130.714	148.259.078	60.101	168.389.792
3.701.248		2.440.110	6.141.357
	-12.484.085		-12.484.085
1.260.464	-6.380.646	527.813	-4.592.370
1.493.333	32.666.667	3.836.824	37.075.987
-	-	-	-



- - -

- - -

**183.174 575.156 3.757 762.087**

**186.757 586.659 3.832 777.249**

- - -

- - -

- - -

- - -

183.174 575.156 3.757 762.087

186.757 586.659 3.832 777.249

**25.155.135 153.883.482 6.724.475 185.763.092**

**26.772.517 162.647.672 6.868.679 196.288.869**

2018			
EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
7.694.658	181.926.922	4.145.448	193.767.028
0		3.453.140	3.453.140
		3.453.140	3.453.140
7.671.481	181.926.922	692.308	190.290.711
		692.308	692.308

20.865.617	(8.189.205)	2.883.654	15.560.066
62.368			62.368
62.368			62.368
370.992	392.674	51.576	815.242

30.268 30.268

20.401.990 -8.581.879 2.832.078 14.652.188  
20.401.990 -8.581.879 2.832.078 14.652.188

28.560.276	173.737.717	7.029.101	209.327.094
------------	-------------	-----------	-------------

2018			
EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA
28.369.862	173.139.325	7.025.192	208.534.379
		3.572.051	0
20.130.714	148.259.078	60.101	168.449.893
20.130.714	148.259.078	60.101	168.449.893
4.961.712		2.967.922	7.929.634
	-18.864.732		-18.864.732
1.444.103	-6.471.688	544.028	-4.483.557
1.833.333	50.216.667	3.453.141	54.674.388
-	-	-	-
-	-	-	-

- - -

190.413	598.393	3.909	792.715
---------	---------	-------	---------

- - -

- - -

190.413	598.393	3.909	792.715
---------	---------	-------	---------

28.560.276	173.737.717	7.029.101	209.327.094
------------	-------------	-----------	-------------

ERAGIKETA JARRAITUAK	2014	
	EKP	ZKP
<b>Negozio-zifraren zenbateko garbia</b>	<b>(A1)</b>	<b>3.967.646</b>
Salmentak		3.967.646
<b>Hornidurak</b>		<b>(707.664)</b>
Salgaien kontsumoa		(707.664)
<b>Bestelako ustiaketa sarrerak</b>		<b>30.000</b>
Sarrera osagarriak eta gestio arrunteko beste batzuk		30.000
Ekitaldiaren emaitzan sartutako ustiapenerako diru-laguntzak		-
<b>Langile-gastuak</b>		<b>(380.186)</b>
Soldatak, lansariak eta antzekoak		(290.852)
Gizarte-kargak		(89.334)
<b>Bestelako ustiaketa gastuak</b>		<b>(1.563.240)</b>
Kanpoko zerbitzuak	<b>1. oharra</b>	(1.510.240)
Tributuak		(23.000)
Merkataritza-eragiketengatik galdu, hondatu edo aldatutako hornidurak		(30.000)
<b>Ibilgetua amortizatzea</b>		<b>(658.942)</b>
<b>Ibilgetu ez finantzarioko diru-laguntzen eta bestelakoen egozpena</b>		<b>383.683</b>
<b>USTIAKETAREN EMAITZA</b>		<b>687.614</b>
<b>Sarrera finantzarioak;</b>		<b>50.000</b>
Balio negoziagarriak eta beste finantza-tresna batzuk		
Hirugarrenenak		50.000
<b>Gastu finantzarioak</b>		<b>-</b>
<b>EMAITZA FINANTZARIOA</b>		<b>44.946</b>
<b>ZERGEN AURREKO EMAITZA</b>		<b>737.614</b>
<b>Etekinen gaineko zergak</b>	<b>1. oharra</b>	<b>-</b>
<b>ERAGIKETA JARRAITUEN BIDEZ EKITALDIAN LORTURIKO EMAITZAK</b>		<b>737.614</b>
<b>EKITALDIAREN EMAITZA</b>		<b>737.614</b>

Gastu guztiak urtez urteko KPIaren arabera

**1. oharra** Kontzeptu horrengatik ez dugu gasturik j.

GUZTIRA	2015			GUZTIRA	2016	
	EKP	PORTUAK	ZKP		EKP	PORTUAK
<b>8.320.891</b>	<b>4.081.902</b>	<b>4.440.309</b>	<b>583.214</b>	<b>9.105.426</b>	<b>4.201.621</b>	<b>4.529.116</b>
8.320.891	4.081.902	4.440.309	583.214	9.105.426	4.201.621	4.529.116
<b>(707.664)</b>	<b>(721.818)</b>	-		<b>(721.818)</b>	<b>(736.254)</b>	-
(707.664)	(721.818)	-		(721.818)	(736.254)	-
<b>214.694</b>	<b>30.000</b>	<b>2.500.000</b>		<b>2.530.000</b>	<b>30.000</b>	<b>2.500.000</b>
30.000	30.000	-		30.000	30.000	-
-		2.500.000		2.500.000		<b>2.500.000</b>
<b>(2.569.492)</b>	<b>(387.789)</b>	<b>(2.233.093)</b>		<b>(2.620.882)</b>	<b>(395.545)</b>	<b>(2.277.755)</b>
(2.015.367)	(296.669)	(1.759.005)		(2.055.674)	(302.602)	(1.794.185)
(554.125)	(91.120)	(474.087)		(565.208)	(92.943)	(483.569)
<b>(8.982.355)</b>	<b>(1.434.100)</b>	<b>(6.766.545)</b>	<b>(44.203)</b>	<b>(8.244.843)</b>	<b>(1.461.828)</b>	<b>(6.901.876)</b>
(8.880.434)	(1.540.444)	(7.517.598)		(9.058.043)	(1.571.253)	(7.667.950)
(23.770)	(23.000)	(785)		(23.785)	(23.000)	(801)
(30.000)	(30.000)			(30.000)	(30.000)	
-						
<b>(5.134.168)</b>	<b>(620.420)</b>	<b>(4.221.497)</b>	<b>(460.606)</b>	<b>(5.302.523)</b>	<b>(565.690)</b>	<b>(4.521.497)</b>
<b>383.683</b>	<b>20.000,00</b>	<b>83.333,33</b>	<b>383.683</b>	<b>487.016</b>	<b>33.333,33</b>	<b>383333,33</b>
<b>(8.474.411)</b>	<b>967.775</b>	<b>(6.197.492)</b>	<b>462.089</b>	<b>(4.767.628)</b>	<b>1.105.637</b>	<b>(6.288.678)</b>
<b>102.040</b>	<b>50.000</b>	<b>1.042</b>	<b>30.000</b>	<b>81.042</b>	<b>50.000</b>	<b>1.042</b>
102.040	50.000	1.042	30.000	51.042	50.000	1.042,22
<b>(6.052)</b>			<b>(6.052)</b>	<b>(6.052)</b>		
<b>95.988</b>	<b>50.000</b>	<b>1.042</b>	<b>23.948</b>	<b>74.990</b>	<b>50.000</b>	<b>1.042</b>
-				-		
<b>(8.378.423)</b>	<b>1.017.775</b>	<b>(6.196.449)</b>	<b>486.037</b>	<b>(5.178.675)</b>	<b>1155.637</b>	<b>(6.287.636)</b>
-	-	-		-	-	-
<b>(8.378.423)</b>	<b>1.017.775</b>	<b>(6.196.449)</b>	<b>486.037</b>	<b>(5.178.675)</b>	<b>1155.637</b>	<b>(6.287.636)</b>
<b>(8.378.423)</b>	<b>1.017.775</b>	<b>(6.196.449)</b>	<b>486.037</b>	<b>(5.178.675)</b>	<b>1155.637</b>	<b>(6.287.636)</b>

era eguneratzen ditugu

aso, erakunde osoaren jarduera defizitarioa baita.

## 2017

ZKP	GUZTIRA	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP
594.879	9.325.615	4.323.600	4.619.698	606.776	9.550.074	4451.898
594.879	9.325.615	4.323.600	4.619.698	606.776	9.550.074	4.451.898
	<b>(736.254)</b>	<b>(750.979)</b>	-		<b>(750.979)</b>	<b>(765.999)</b>
	(736.254)	(750.979)	-		(750.979)	(765.999)
-	<b>2.530.000</b>	<b>30.000</b>	<b>2.500.000</b>	-	<b>2.530.000</b>	<b>30.000</b>
	30.000	30.000	-		30.000	30.000
	2.500.000		2.500.000		2.500.000	
	<b>(2.673.300)</b>	<b>(403.456)</b>	<b>(2.323.310)</b>		<b>(2.726.766)</b>	<b>(411.525)</b>
	(2.096.788)	(308.654)	(1.830.069)		(2.138.724)	(314.828)
	(576.512)	(94.802)	(493.241)		(588.042)	(96.698)
<b>(45.087)</b>	<b>(8.408.791)</b>	<b>(1.490.110)</b>	<b>(7.039.913)</b>	<b>(45.989)</b>	<b>(876.012)</b>	<b>(1.518.959)</b>
	(9.239.204)	(1.602.678)	(7.821.309)		(9.423.988)	(1.634.732)
	(23.801)	(23.000)	(817)		(23.817)	(23.000)
	(30.000)	(30.000)			(30.000)	(30.000)
<b>(460.606)</b>	<b>(5.547.793)</b>	<b>(545.257)</b>	<b>(5.004.830)</b>	<b>(460.606)</b>	<b>(810.693)</b>	<b>(451.313)</b>
<b>383.683</b>	<b>800.350</b>	<b>46.666,67</b>	<b>866.667</b>	<b>383.683</b>	<b>1.297.016</b>	<b>60.000,00</b>
<b>472.869</b>	<b>(4.710.172)</b>	<b>1.210.464</b>	<b>(6.381.688)</b>	<b>483.865</b>	<b>(4.687360)</b>	<b>1.394.103</b>
<b>40.000</b>	<b>91.042</b>	<b>50.000</b>	<b>1.042</b>	<b>50.000</b>	<b>101.042</b>	<b>50.000</b>
40.000	91.042	50.000	1.042,22	50.000	101.042	50.000
(6.052)	<b>(6.052)</b>			(6.052)	<b>(6.052)</b>	
<b>33.948</b>	<b>84.990</b>	<b>50.000</b>	<b>1.042</b>	<b>43.948</b>	<b>94.990</b>	<b>50.000</b>
<b>506.817</b>	<b>(5.131.999)</b>	<b>1.260.464</b>	<b>(6.380.646)</b>	<b>527.813</b>	<b>(4.592370)</b>	<b>1.444.103</b>
	-	-	-		-	-
<b>506.817</b>	<b>(5.131.999)</b>	<b>1.260.464</b>	<b>(6.380.646)</b>	<b>527.813</b>	<b>(4.592370)</b>	<b>1.444.103</b>
<b>506.817</b>	<b>(5.131.999)</b>	<b>1.260.464</b>	<b>(6.380.646)</b>	<b>527.813</b>	<b>(4.592370)</b>	<b>1.444.103</b>

## 2018

PORTUAK		GUZTIRA
<b>4.712.092</b>	<b>618.912</b>	<b>9.782.902</b>
4.712.092	618.912	9.782.902
-		<b>(765.999)</b>
-		(765.999)
<b>2.500.000</b>	-	<b>2.530.000</b>
-		30.000
2.500.000		2.500.000
<b>(2.369.776)</b>		<b>(2.781.301)</b>
(1.866.671)		(2.181.498)
(503.105)		(599.803)
<b>(7.180.712)</b>	<b>(46.908)</b>	<b>(8.746.579)</b>
(7.977.735)		(9.612.467)
(833)		(23.833)
		(30.000)
<b>(5.584.335)</b>	<b>(460.606)</b>	<b>(6.496.254)</b>
<b>1.450.000</b>	<b>383.683</b>	<b>1.893.683</b>
<b>(6.472.731)</b>	<b>495.080</b>	<b>(4.583.547)</b>
<b>1.042</b>	<b>55.000</b>	<b>106.042</b>
1.042,22	55.000	106.042
	(6.052)	<b>(6.052)</b>
<b>1.042</b>	<b>48.948</b>	<b>99.990</b>
<b>(6.471.688)</b>	<b>544.028</b>	<b>(4.483.557)</b>
-		-
<b>(6.471.688)</b>	<b>544.028</b>	<b>(4.483.557)</b>
<b>(6.471.688)</b>	<b>544.028</b>	<b>(4.483.557)</b>

	2014			2015				2016				2017				2018	
	EKP	PORTUAK	ZKP	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP	PORTUAK	ZKP	GUZTIRA	EKP	PORTUAK
<b>+/- BALANTZEA</b>																	
Efektiboa X-1	12.310.050		1.584.427	13.605.826	-	1.611.371	<b>15.217.197</b>	15.139.606	-1.864.433	1.025.400	<b>14.300.573</b>	16.821.137	-4.010.029	1.608.242	<b>14.419.349</b>	18.573.610	-6.248.558
/ Zordun komertzialak eta kobratzeko bestelako kontuak (X-1)	469.459		-	330.637	-	-	<b>330.637</b>	340.159	370.026	48.601	<b>758.786</b>	350.135	377.426	49.573	<b>777.135</b>	360.300	384.975
/ Hartzekodun komertzialak eta ordaintzeko bestelako kontua	-359.909		-158.558	-189.242	-	-4.013	<b>-193.255</b>	-179.660	-563.879	-3.684	<b>-747.223</b>	-183.174	-575.156	-3.757	<b>-762.087</b>	-186.757	-586.659
/ Epe laburreko zorrak (X-1)	-68.935		-	-65.312	-	-	<b>-65.312</b>	-	-	-	<b>-</b>	-	-	-	<b>-</b>	-	-
<b>+/- G eta I</b>																	
* Langile-gastuak	-380.186		-	-387.789	-2.233.093	-	<b>-2.620.882</b>	-395.545	-2.277.755	-	<b>-2.673.300</b>	-403.456	-2.323.310	-	<b>-2.726.766</b>	-411.525	-2.369.776
* Sarrera/gastu finantzarioak	50.000		44.946	50.000	1.042	23.948	<b>74.990</b>	50.000	1.042	33.948	<b>84.990</b>	50.000	1.042	43.948	<b>94.990</b>	50.000	1.042
* Bestelako ustiaketa sarrerak	30.000		184.694	30.000	2.500.000	-	<b>2.530.000</b>	30.000	2.500.000	-	<b>2.530.000</b>	30.000	2.500.000	-	<b>2.530.000</b>	30.000	2.500.000
^ Negozio zifraren zenbateko garbia	3.637.009		-	3.741.744	4.070.284	534.613	<b>8.346.641</b>	3.851.486	4.151.689	545.305	<b>8.548.480</b>	3.963.300	4.234.723	556.212	<b>8.754.235</b>	4.080.907	4.319.418
^ Hornidurak	-648.692		-	-661.666	-	-	<b>-661.666</b>	-674.900	-	-	<b>-674.900</b>	-688.398	-	-	<b>-688.398</b>	-702.166	-
^ Bestelako ustiaketa gastuak	-1.432.970		-44.139	-1.314.592	-6.202.666	-40.519	<b>-7.557.777</b>	-1.340.009	-6.326.720	-41.330	<b>-7.708.058</b>	-1.365.935	-6.453.254	-42.156	<b>-7.861.345</b>	-1.392.379	-6.582.319
1. oharra - Inbertsioak	-400.000		-	-400.000	-5.000.000	-1.100.000	<b>-6.500.000</b>	-400.000	-13.000.000	-	<b>-13.400.000</b>	-400.000	-16.000.000	-	<b>-16.400.000</b>	-400.000	-19.000.000
+ Euren ekarpena	400.000		-	400.000	5.000.000	-	<b>5.400.000</b>	400.000	13.000.000	-	<b>13.400.000</b>	400.000	16.000.000	-	<b>16.400.000</b>	400.000	19.000.000
	<b>13.605.826</b>		<b>1.611.371</b>	<b>15.139.606</b>	<b>-1.864.433</b>	<b>1.025.400</b>	<b>14.300.573</b>	<b>16.821.137</b>	<b>-4.010.029</b>	<b>1.608.242</b>	<b>14.419.349</b>	<b>18.573.610</b>	<b>-6.248.558</b>	<b>2.212.061</b>	<b>14.537.114</b>	<b>20.401.990</b>	<b>-8581.877</b>

\* Ekitaldian zehar ordaintzen/kobratzen diren gastu/dirurak guztira

^ Ekitaldiaren 11 hilabetera ordaintzen/kobratzen diren gastu/dirurak

/ Aurreko ekitalditik ordaintzeko/kobratzeko diren gastu/dirurak

1. oharra Inbertsioak Eusko Jaurlaritzaren ekarpena baliatuta ordaintzen direla suposatzen dugu; beraz, garbia zero izango da eta efektua hutsa da



**18**

ZKP

2.212.061

50.565

-3.832

-

-

48.948

0

567.336

-

-42.999

-

-

**2.832.078**

13 urteak  
1.000.000

2015		2016	
Dotazioa	KBH	Dotazioa	KBH
76.923	923.077	76.923	846.154

2017		2018		2019		2020
Dotazioa	KBH	Dotazioa	KBH	Dotazioa	KBH	
76.923	769.231	76.923	692.308	76.923	615.385	

**2021**

**2022**

**2023**

**2024**

**2025**

**2026**

**2027**











FITXATEGI ANALITIKOA EUSKADIKO KIROL PORTUA,S.A.

INBERTSIOAK 2001-2002

IZENBURUA	KONTUA	DESKRIBAPENA	KOKAPENA	DATA	KOSTUPTRA	KENGARRIAEZDENBI	GUZTIRA	%AMORT.	KONTUA	2.001	2.002	2.003	2.004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013 KBG	2014 dot.	2014 KBG	2015	2015 KBG	2016	2016 KBG	2017	2017 KBG	2018	2018 KBG
EAZEN-GASTUAK	20101	Gastezko bulegatik bermotzabaz	GASTEIZ	2001	60830,59	3893,16	64723,75	20%																									
EAZEN-GASTUAK	20102	Gastezko bulegatik sartzeak-alea	GASTEIZ	02/01/2002	9252,96	85,44	2910,5	20%		9.894,75	12944,75	12944,75	12944,75	12944,75	1050																		
EAZEN-GASTUAK	20102	Club Naukairekin irekia-akordioa			180303,63		180303,63	20%			952,1	36060,73	36060,73	36060,73	36060,73	36060,71																	
<b>EAZEN-GASTUAK GUZTIRA</b>							<b>247937,88</b>		<b>9894,75</b>	<b>49687,67</b>	<b>49687,68</b>	<b>49687,68</b>	<b>49687,676</b>	<b>49687,676</b>	<b>39693,16</b>																		
Aplikazio informatikak	21501	Nereida Poruak aplikazioa	GASTEIZ	13/08/01	11449,28	732,75	12182,03	25%	28101	1682,76	3045,51	3045,51	3045,51	1362,76																			
Aplikazio informatikak	21502	Panda bitarren kontrata izentzia	GASTEIZ-Hondarri	28/06/2002	817,54	24,85	842,39	25%	28102		105,3	210,60	210,60	210,60	105,3																		
<b>APLIKAZIOAK GUZTIRA</b>							<b>13024,42</b>		<b>1682,76</b>	<b>3150,81</b>	<b>3256,11</b>	<b>3256,11</b>	<b>3256,11</b>	<b>1573,34</b>	<b>105,3</b>																		
APLIKAZIO INFORMATIKOAK	21508	Software barrera	Hondarria	20/07/2003	2450		2450	25%	282103		255,21	612,5	612,5	612,5	357,29																		
APLIKAZIO INFORMATIKOAK	2150002			18/04/2004	613		613	25%			108,55	153,25	153,25				44,69																
APLIKAZIO INFORMATIKOAK	21500001	APLIKAZIOA NEREIDA		30/11/2005	13378,24		13378,24	25%					278,71	3344,56																			
APLIKAZIO INFORMATIKOAK	21500004	INTRANEITA		22/02/2005	4623		4623	25%					963,13	1153,75																			
APLIKAZIO INFORMATIKOAK	21500005	WEB ORRIA		12/07/2005	12651,87		12651,87	25%					1468,07	3162,9175																			
APLIKAZIO INFORMATIKOAK	21500002	NEREIDA BERMEC	20/02/2006	13384,65		13384,65	25%	2784,30																									
APLIKAZIO INFORMATIKOAK	21500005	WEB-ORRIA	29/05/2006	9110		9110	25%	1328,54								3341,16																	
APLIKAZIO INFORMATIKOAK	21500007	DONOSTIA	31/05/2006	5566,07		5566,07	25%	811,72								1391,52																	
APLIKAZIO INFORMATIKOAK	21500001	ORIO	08/02/2007	19181		19181	25%	4924,56								7010,18		7010,18		2065,62													
2008KO INBERTSIOAK	21500006	APLIKAZIO INFORMATIKOAK WIFI	HONDARRIBIA	30/12/2008	3101		3101	25%									4385,65	4785,25	4785,25	5194,85													
2005	WEB ORRIA	GASTEIZ	30/06/2010	5800		5800	25%																										
206.8	PANDORA PROGRAMA KUDEAKETA	GASTEIZ	24/05/2010	27230		27230	25%																										
206.09	APLIKAZIO TRANSISIOAK	HONDARRIBIA	13/06/2011	1.900		1.900	25%																										
206	Aplikazio informatikak		dio-12	1400		1400	25%																										
20600012	WEB-ORRIA	GASTEIZ	30/09/2013	14696,12		14696,12	25%															918,51	13777,61	3674,03	10103,58	3674,03	6429,55	3674,03	2756,52	2756,52	0,00		
20600002	Lizentziak		30/07/2013	1178		1178	25%															122,71	1055,29	294,5	789,79	294,5	469,29	294,5	171,79	171,79	0,00		
																						10848,72	19.412	7.630	11.782	4.536	7.246	4.319	2.927	2.927	0		



2005EKO INBERTSIOAK																					
MAKNAK	22310002	ESMERGA DONOSTIA	DONOSTIA	08/04/2005	32000	32000	10%	1650	2200												
MAKNAK GUZTIRA	22320006	MAKNA HIDROGARBITZALEA	HONDARRIBA	10/02/2005	7069,82	7069,82	10%	648,07	706,98												
						<b>20609,82</b>		<b>2298,07</b>	<b>2905,98</b>	<b>2905,98</b>	<b>2905,98</b>	<b>2905,98</b>	<b>2905,98</b>	<b>2905,98</b>	<b>2905,98</b>	<b>2905,98</b>	<b>2905,98</b>	<b>2905,98</b>	<b>2905,98</b>	<b>2905,98</b>	3119,81
BESTELAKO INSTALAZIOAK	22500011	KARENALJE ARIA ASTOAK	HONDARRIBA	30/05/2005	4145	4145	15%	3591,44	6156,75												
	22500027	PORTUAREN SERNALETZAPENA	HONDARRIBA	02/06/2005	5051,34	5051,34	15%	441,99	757,7												
	22500033	OLJO TANKEAK	HONDARRIBA	05/04/2005	8945,78	8945,78	15%	7589,29	1006,40	1341,87											
	22500039	MARHESINAK	HONDARRIBA	10/02/2005	32019,39	32019,39	15%	4402,67	4802,91												
	22500040	SEGURTASUN SISTEMA	HONDARRIBA	22/06/2005	40243,08	40243,08	15%	3019,25	6036,46												
						<b>72262,47</b>		<b>20029,02</b>	<b>19095,69</b>	<b>19095,69</b>	<b>19095,69</b>	<b>19095,69</b>	<b>19095,69</b>	<b>19095,69</b>	<b>19095,69</b>	<b>19095,69</b>	<b>19095,69</b>	<b>19095,69</b>	<b>19095,69</b>	<b>19095,69</b>	0
ALTZARIAK	22600007	ALDAGELAK	HONDARRIBA	13/04/2005	1300,76	1300,76	15%	146,34	199,14												
	22600008	ORDENAGAILU ARMAIRUA	HONDARRIBA	01/04/2005	1140,65	1140,65	15%	129,31	171,0835												
	22600009	BRISITA GELA ALTZARIAK	GASTEIZ	31/10/2005	2023	2023	15%	50,58	393,45												
	22610003	APALAK	DONOSTIA	17/05/2005	884,32	884,32	15%	62,28	147,848												
	22610005	BANANTZEKO MANPARAK	DONOSTIA	20/06/2005	5537	5537	15%	449,88	830,55												
	22610006	BULEGUA TXARLU	DONOSTIA	30/05/2005	4649,02	4649,02	15%	406,79	697,353												
						<b>16834,65</b>		<b>1274,17</b>	<b>2345,20</b>	<b>2345,2</b>	<b>2345,2</b>	<b>2345,2</b>	<b>2345,2</b>	<b>2345,2</b>	<b>2345,2</b>	<b>2634,48</b>					0
ALTZARIAK GUZTIRA	22700012	SERRIDOREA, ORDENAGAILUA	HONDARRIBA	31/03/2005	15346	15346	25%	2877,38	3836,5												
	22700013	EKIPOAK	DONOSTIA	11/07/2005	3196,46	3196,46	25%	369,26	799,115												
	22700014	EKIPOAK	GETARIA	26/07/2005	4223	4223	25%	439,90	1005,75												
	22700015	ORDENAGAILU ERAMANGARRIA	GASTEIZ	31/08/2005	1100	1100	25%	91,67	275												
						<b>23965,46</b>		<b>3775,20</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>	<b>9966,37</b>
EKIPO INFORMATIKOAK GUZTIRA	22100002	LOKAL TEKNIKOAK	HONDARRIBA	01/01/2005	1974184,83	1974184,83	3,33%	65740,35	65799,58	65740,35	65740,35	65740,35	65740,35	65740,35	65740,35	65740,35	65740,35	65740,35	65740,35	65740,35	65740,35
ERAKUNTZAK	22100001	KASETA	DONOSTIA	07/06/2006	167718,17	167718,17	3,33%	151694,97	2946,67												
	22100002	GETXOKO KAIA	GETXO	01/01/2006	12157427,8	12157427,8	3,33%	11903979,37	39640251,9												
						<b>12095974,34</b>		<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>	<b>12095974,34</b>
BESTELAKO INSTALAZIOAK	22500033		HONDARRIBA	23/03/2006	800	800	15%	90	120												
	22500041		HONDARRIBA	25/05/2006	3900	3900	15%	2692,5	5385												
	22500042	STAND ELUSKAOI		28/09/2006	29300	29300	15%	1098,75	4395												
	22500043	HABILATZEA		21/03/2006	7564,38	7564	15%	1512,8	1234,6												
	22520001	GETARIA		01/07/2006	8939	8939	15%	6745,43	13490,85												
	22520001	GETARIA CENTRA		02/11/2006	8650	8650	15%	216,25	1297,8												
	22520002	GETARIA		07/04/2006	1669,72	1669,72	15%	167,84	296,458												
						<b>173822,72</b>		<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>	<b>173822,72</b>
ALTZARIAK	22620006		DONOSTIA	07/06/2006	2332,01	2332,01	15%	204,05	349,80												
	22620007		DONOSTIA	12/06/2006	1572,67	1572,67	15%	117,95	235,90												
						<b>3904,68</b>		<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>	<b>3904,68</b>
EKIPO INFORMATIKOAK	22700016		BERMEO	27/02/2006	5200	5200	25%	1083,33	1300												
	22700018	TEL-FONOAK		27/02/2006	418	418	25%	87,08	104,2												
	22700019	INPRIMAGAILUA		15/02/2006	250	250	25%	52,08	62,5												
	22700020	TALKY		27/02/2006	190	190	25%	57	67,5												
	22700021	SERRIDOREA DOX		28/06/2006	2300	2300	25%	387,5	575												
						<b>8358</b>		<b>1567,00</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>	<b>2089,5</b>
GARRAIO ELEMENTUAK	22830001		BERMEO	26/10/2006	2873,64	2873,64	20%	95,79	574,73	574,73	574,73	574,73	574,73	574,73	574,73	574,73	574,73	574,73	574,73	574,73	574,73
						<b>2873,64</b>		<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>	<b>2873,64</b>
2006KO AMORTIZAZIOA								418802,11	446760,87	129732,46	41918,54	35426,98	32723,06	32244,13	10492,19						
2006KO AMORTIZAZIOA GUZTIRA								<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>	<b>595427,83</b>
2007KO INBERTSIOAK																					
APLIKAZIO INFORMATIKOAK	21500001		ORIO	08/02/2007	19181	19181	25%	4395,65	4795,25	4795,25	5194,85										
ERAKUNTZAK	22100004	HONDARRIBIKO ALDE KOMERTZIALA		01/07/2007	5095977,36	5095977,36	3,33%	80619,78	109696,04	109696,04	109696,04	109696,04	109696,04	109696,04	109696,04	109696,04	109696,04	109696,04	109696,04	109696,04	109696,04
INSTALAZIO TEKNIKOAK	22240000	BARRERIA	ORIO	11/06/2007	5343	5343	15%	467,51	801,45	801,45	801,45	801,45	801,45	801,45	801,45	801,45	801,45	801,45	801,45	801,45	801,45
BESTELAKO INSTALAZIOAK	22500004	BANDERAREN MASTA	HONDARRIBA	06/08/2007	2100	2100	15%	131,25	315												
	22500044	ARMAIRUDA	ORIO	30/06/2007	10057,8	10057,8	15%	880,06	1508,67												
	22500049	INADI ERAKUNTZAK	ORIO	17/10/2007	47150,41	47150,41	15%	1788,14	7072,56												
	22500047	PORTUAK ALTIKONDOR	ORIO	22/06/2007	150489	150489	15%	11436,68	22873,95												
	22500047	FAKTURA PROSUMON	ORIO	15/11/2007	19382	19382	15%	484,55	2907,3												
	22500047	PROSUMION	DONOSTIA	15/11/2007	4452,75	4452,75	15%	111,32	667,91												
	22500048	BULGAILLETARAKO ZOLADURA	DONOSTIA	10/10/2007	15746,29	15746,29	15%	590,49	2361,94												
	22520001	PANTALANA GETARIA	GETARIA	25/04/2007	67118,48	67118,48	15%	6711,85	10667,77												
	22520002	KAPAZITZA BIRKALDAZEA	GETARIA	14/05/2007	67045,85	67045,85	15%	8165,45	13026,72												
	22530001	BUIAK	BERMEO	15/03/2007	2200	2200	15%	261,25	330												
	22530001	BUIAK	BERMEO																		

01.02.03.04.05.06.07 URTEEN AMORTIZAZIOA GUZTIRA  
ITSASAR TEKON KAA AMORTIZAZIOA KENTZEA  
KONTABILIZATUTAKO AMORTIZAZIOA GUZTIRA

167920,29  
dt. 6636,34  
167798,54

167798,34  
801244,85  
676743,49

2008KO INBERTSIOAK

21500000	APLIKAZIO INFORMATIKOAK WIFI	HONDARRIBIA	30/12/2008	3101	3101	25%													
22100004	E. KOMERTZIALA	HONDARRIBIA	01/10/2008	41650	41650	3,33%													
22500010	BESTELAKO INSTALAZIOAK	HONDARRIBIA	23/12/2008	36392,98	36392,98	15%													
22500021	PANTALANAK BERMEO	BERMEO	01/10/2008	330021,72	216723,67	15%													
22500024	PANTALANAK BERMEO	BERMEO	12/12/2008	202760,15	202760,15	15%													
22500048	BESTELAKO INSTALAZIOAK	ORIO	23/12/2008	7995,85	7995,85	15%													
22500050	TABERNA INSTALATZEA	GETARIA	01/01/2008	21530,78	21530,78	15%													
22500001	TABERNA INSTALATZEA	GETARIA	05/03/2008	117531,04	117530,04	15%													
22500002	TABERNA INSTALATZEA	GETARIA	23/12/2008	25631,38	25631,38	15%													
22500004	TABERNAREN AURRERAPENA	HONDARRIBIA	23/04/2008	3000	3000	15%													

**628795,85**

2008KO AMORTIZAZIO GUZTIRA

563964,74

2008/12/31 METATUTAKO AMORTIZAZIOA

1440708,23

KAIA BAJA

92308,94

2009KO INBERTSIOAK

21100006	ZERBITZUEN ERAIKINA KASETA	DONOSTIA	30/04/2009	59957,2	59957,2	3,33%													
21500006	O. INSTALAZIOAK P.D.H.	HONDARRIBIA	10/09/2009	4500	4500	15%													
21500013	FINGERS PILOALEA	HONDARRIBIA	23/12/2009	98123,98	98123,98	15%													
21500018	SARBIDEKO SARBERRAK	HONDARRIBIA	11/12/2009	4311,63	4311,63	15%													
21500021	PANTALANAK	BERMEO	21/10/2009	13182,92	13182,92	15%													
21500022	KITEKO BARANDA	BERMEO	23/12/2009	69464,77	69464,77	15%													
21500022	KITEKO BARANDA	BERMEO	29/12/2009	52868	52868	15%													
21500022	PANTALANETAN SARTZEKO ATEA	BERMEO	01/05/2009	3975	3975	15%													
21500031	KARTEL. INOX.	ORIO	29/10/2009	11300	11300	15%													
21500031	KARTEL. INOX.	ORIO	30/09/2009	14090	14090	15%													
2150004	O. INSTALAZIOAK ORIO	ORIO	21/04/2009	15989,35	15989,35	15%													
21500001	PANTALANAK	GETARIA	22/01/2009	10675,11	10675,11	15%													
21500001	PANTALANAK	GETARIA	01/04/2009	2107,1	2107,1	15%													
21500001	PANTALANAK	GETARIA	21/12/2009	27316,17	27316,17	15%													
21500004	GASOLINDEGIA	GETARIA	20/08/2009	27705,25	27705,25	15%													
21500000	SURTIDOREAREN ESTALDURA	HONDARRIBIA	03/11/2009	2230	2230	15%													

**338620,28**

2009ko inbertsioen amortizazioa

7855,40

2009KO AMORTIZAZIOA GUZTIRA

546202,90

AMORTIZACIÓN APLICACIONES INFORMATICAS  
AMORTIZACIÓN ERARUNTZAK  
AMORTIZACIÓN INST. TÉCNICAS  
AMORTIZACIÓN MAQUINARIA  
AMORTIZACIÓN ALIZARIK  
AMORTIZACIÓN EKIPU INFORMATIKOAK  
AMORTIZACIÓN ELEM. TRANSPORTE  
AMORTIZACIÓN ACUMULADA 31/12/09

18524,83  
243719,06  
242952,93  
19992,1  
8210,14  
11005,87  
2378,38  
546202,90  
1893512,19

2010EKO INBERTSIOAK

206.5	Web-orria	GASTEIZ	30/06/2010	5800		25%													
206.8	PANDORA PROGRAMA KUIDAEKETA	GASTEIZ	24/05/2010	27230		25%													
211.7	TURISMO BULOIOA	HONDARRIBIA	06/10/2010	86681,22		3,33%													
211.8	KASETA ORIO	ORIO	16/08/2010	36662,26		3,33%													
211.9	KASETA GETARIA	GETARIA	30/09/2010	19913,06		3,33%													
211.10	GASOLINDEGIA HONDARRIBIA	HONDARRIBIA	13/08/2010	10927,23		3,33%													
				<b>166533,77</b>															
215.9	PASARLELAKETA ATEAKETARIA	GETARIA	10/11/2010	40303		15%													
215.10	PANTALAN ALDAPA PORTUJA HONDARRIBIA	HONDARRIBIA	30/06/2010	12360,71		15%													
215.10	PANTALAN BELAKITZAK	HONDARRIBIA	15/06/2010	22203,5		15%													
215.10	FINGERS BERRANTOLATZEA	HONDARRIBIA	01/06/2010	19537,57		15%													
215.13	DORRISAK LERIZ ALDATZEA	HONDARRIBIA	26/09/2010	16460		15%													
215.21	PANTALANAK BERMEO	BERMEO	23/09/2010	34381,22		15%													
215.22	BARANDAK HONDARRIBIA	HONDARRIBIA	24/02/2010	2212		15%													
215.22	BARANDAK HONDARRIBIA	HONDARRIBIA	30/06/2010	6669		15%													
215.24	ATEAK BERMEO	BERMEO	30/06/2010	16766		15%													
215.24	ITZERA DONOSTIA	DONOSTIA	29/07/2010	4775		15%													
215.24	SARBIDEKO ALUMINIOZKO ATEA HONDA.	HONDARRIBIA	19/11/2010	2007,85		15%													
215.24	PORTUKO ATE INDUSTRIALA HONDA.	HONDARRIBIA	27/12/2010	11255		15%													
215.44	ESKAILERAK A PANTALANA	ORIO	18/11/2010	3800		15%													
215.45	KRISTALAK HONDA.	HONDARRIBIA	27/12/2010	520		15%													
215.8	INSTALAZIO ELEKTRIKOA HONDA.	HONDARRIBIA	25/11/2010	23979		15%													
215.21	INSTALAZIO ELEKTRIKOA GETARIA.	GETARIA	16/12/2010	4560		15%													
215.23	TERMINALA GASOLINDEGIA GETARIA.	GETARIA	20/06/2010	3310		15%													
215.25	TERMINALA GASOLINDEGIA HONDA.	HONDARRIBIA	30/06/2010	59289,58		15%													
215.26	TERMINALA GASOLINDEGIA ORIO	ORIO	05/06/2010	13613,51		15%													
215.31	BIJAK BERMEO	BERMEO	09/09/2010	39204		15%													
				<b>337281,84</b>															
216.2	ARTIBIDA HONDARRIBIA	HONDARRIBIA	09/08/2010	2850		15%													
217.22	Ekipu Informatikoa	HONDA. GETA. OF	22/02/2010	2293		15%													
217.26	SARBIDOREA ORIO	ORIO	17/06/2010	979		25%													
				<b>3272</b>															

2010eko inbertsioen amortizazioa

23728,49

2010EKO AMORTIZAZIOA

59262,41

AMORTIZACIÓN APLICACIONES INFORMATICAS  
AMORTIZACIÓN ERARUNTZAK  
AMORTIZACIÓN INST. TÉCNICAS  
AMORTIZACIÓN MAQUINARIA  
AMORTIZACIÓN ALIZARIK  
AMORTIZACIÓN EKIPU INFORMATIKOAK  
AMORTIZACIÓN ELEM. TRANSPORTE  
AMORTIZACIÓN ACUMULADA A 31/12/2010

12791,76  
245918,68  
28345,73  
19992,1  
7473,33  
4052,79  
2378,38  
57613,75  
246825,95

2011KO AMORTIZAZIOA

206.09	TRANSITOAK APLIKAZIOA	HONDARRIBIA	13/06/2011	1.900		25%													
213.05	XUKATZEKO PONPAK	BERMEO	24 may	5.497,42		10%													
213.13	MOTORRA	BERMEO	06 jun	1.878,50		10%													
				<b>7.375,92</b>															

207,29

2011eko inbertsioen amortizazioa

207,29

2011EKO AMORTIZAZIOA

737,69

AMORTIZACIÓN APLICACIONES INFORMATICAS  
AMORTIZACIÓN ERARUNTZAK  
AMORTIZACIÓN INST. TÉCNICAS  
AMORTIZACIÓN MAQUINARIA  
AMORTIZACIÓN ALIZARIK  
AMORTIZACIÓN EKIPU INFORMATIKOAK  
AMORTIZACIÓN ELEM. TRANSPORTE  
AMORTIZACIÓN ACUMULADA A 31/12/2011

12791,76  
245918,68  
28345,73  
19992,1  
7473,33  
4052,79  
2378,38  
57613,75  
246825,95  
320,88  
549,74  
109,58  
187,85  
430,26  
737,69

2011KO AMORTIZAZIOA

207,29

2011eko inbertsioen amortizazioa

737,69

2011EKO AMORTIZAZIOA

1.762,53

346,74	775,25	<b>775,25</b>	428,51																	
346,74	<b>775,25</b>																			
1386,95	<b>1386,95</b>	1386,95	1																	



ERAKUNTZAK  
Inst. técnicas  
Madrugada  
ALZARAK  
Ekip. Informazioa  
Ekipementu transporte

252473,99  
393786,9  
9853,63  
7709,8  
7327,25  
4286,17  
686287,96



<b>Aktibo finkoa</b>	<b>zkia.</b>	<b>Aktibo finkoaren izena</b>
210000267	0	BERMEOKO PORTUA
210000269	0	ELANTXOBEKO PORTUA
210000270	0	ARMINTZAKO PORTUA
210000271	0	LEKEITIOKO PORTUA
210000272	0	MUTRIKUKO PORTUA
210000273	0	HONDARRIBIKO PORTUA
210000275	0	ZUMAIAKO PORTUA
210000276	0	GETARIAKO PORTUA
210000277	0	DONOSTIAKO PORTUA
2110000300	0	BERMEOKO PORTUA - FRANTXUAKO SOTOAK
2110000300	2	BERMEOKO PORTUA - FRANTXUAKO SOTOAK
2110000300	4	BERMEOKO PORTUA - FRANTXUAKO SOTOAK
2110000300	6	BERMEOKO PORTUA - GURDIEN KASETAK: 7 ETA 8
2110000300	7	BERMEOKO PORTUA - GURDIEN KASETAK: 1 ETA 2
2110000300	8	BERMEOKO PORTUA - GURDIEN KASETAK: 3 ETA 4
2110000300	9	BERMEOKO PORTUA - GURDIEN KASETAK: 5 ETA 6
2110000301	0	ONDARROAKO PORTUA - ARRANTZA-BILTEGIA
2110000301	4	ONDARROAKO PORTUA - AROTZERIA ETA PINTURA TAILERRA
2110000301	5	ONDARROAKO PORTUA - TRASTELEKUA
2110000302	1	ELANTXOBEKO PORTUA - PORTU BILTEGIA
2110000303	0	ARMINTZAKO PORTUA - BILTEGIA
2110000305	5	MUTRIKUKO PORTUA - BILTEGIA ETA MAKINA-GELA
2110000306	1	HONDARRIBIKO PORTUA - GASOLEO HORNIGAILUA
2110000306	2	HONDARRIBIKO PORTUA - TENPLU KATOLIKOA
2110000306	4	HONDARRIBIKO PORTUA - MAKINAK (ONTZITEGI-ORGA)
2110000307	0	ORIOKO PORTUA - IZOTZ BILTEGIA
2110000308	0	ZUMAIAKO PORTUA - ONTZIOLA
2110000310	0	DONOSTIAKO PORTUA - BILTEGIETARAKO ERAIKINA
2110000310	9	DONOSTIAKO PORTUA - ARRANTZALEENTZAKO BILTEGIA
2110000310	10	DONOSTIAKO PORTUA - KLUB NAUTIKOA
2110000667	0	DONOSTIAKO PORTUA - ZERBITZU PABILOIA
2110000702	0	BERMEOKO PORTUA - ITSASOKO GURUTZE GORRIA
2120000108	0	HONDARRIBIKO PORTUA
2120000111	0	DONOSTIAKO PORTUA
2120000121	0	ZUMAIAKO PORTUA
2120000127	0	ONDARROAKO PORTUA
2120000128	0	ONDARROAKO PORTUA
2120000132	0	LEKEITIOKO PORTUA
2120000133	0	LEKEITIOKO PORTUA
2120000138	0	ELANTXOBEKO PORTUA
2120000141	0	MUNDAKAKO PORTUA
2120000148	0	BERMEOKO PORTUA
2120000149	0	BERMEOKO PORTUA
2120000155	0	PLENTZIAKO PORTUA
2120000156	0	PLENTZIAKO PORTUA
2120000157	0	DEBAKO PORTUA
2120000158	0	DEBAKO PORTUA
2140000105	0	FUEL-OLIOA GARBITZEKO BARRERAK ETA EKIPO LAGUNTZAILEAK (PF
2150000426	0	EAKO PORTUETAKO ELEM. NEUR ETA KONTROL PARAM OZEAN.
2310000730	0	ONDARROAKO PORTUKO ARRRAIN LONJA
2310000736	0	BERMEOKO PORTUKO FRANTXUA LONJAK BERRERAIKI
2310000737	0	BERMEOKO PORTUKO ARRRAIN LONJA HANDITU
2320000188	0	BERMEOKO PORTUA - EREMU BATZ BABES MANT BERRERAIK
2320000189	0	DONOSTIAKO PORTUA - BOKALEAREN DIKE BERTIKALAK FINKA
2320000190	0	DONOSTIAKO PORTUA - HEGOALDEKO KAIA KONPONDU
2320000191	0	ORIOKO PORTUA - KONTRADIKEAREN PREMIAZKO OBRAK
2320000192	0	ZUMAIAKO PORTUA - DIKE BARRUKO BIDE ETA MANTUA BERREGIN

2320000193	0	MUTRIKUKO PORTUA - KANPOKO DIKEAREN SARBIDEA URBANIZ
9998000582	0	ARRANTZALEEN ERAIKINEKO LOKALAK
9998000638	0	ARRANTZALEEN ERAIKINEKO LOKALAK
9998000724	0	PORTUKO LURRALDE ZERBITZUAK
2110000302	2	ELANTXOBEKO PORTUA - PORTUKO ERABILERA ERAIKINA
2110000309	3	GETARIAKO PORTUA - IZOTZ LANTEGIA
2110000306	6	HONDARRIBIKO PORTUA - ARRAIN -LONJA
2100000417	0	GETARIAKO PORTUA - PORTUA EGOKITZEA
2110000309	2	GETARIAKO PORTUA- JATETXEA, TAILERRA ETA ARRANDEGIA
2110000305	6	MUTRIKUKO PORTUA - KOFRADIA
2111000133	0	PASAIKO GURUTZE GORRIAREN BASERAKO MODULU AURREFABRI
2110000306	3	HONDARRIBIKO PORTUA - KLUB NAUTIKOA
2150000423	0	.HONDARR. KIROL PORTUKO ERREGAIA HORNITZEKO UNITATEA
2150000441	0	NEURRI ZUZENTZAILEAK BERMEOKO PORTUA ISPS KODEA
2111000152	0	MODULU AURREFABRIKATUA. ONDARROAKO PORTUKO SAREAK KO
2110000300	1	BERMEOKO PORTUA- ARRANTZA ZAINTA ETA IKUSKARITZA
2110000301	2	ONDARROAKO PORTUA - ALTUERAKO FLOTA (BULEGOAK)
2110000668	0	MUTRIKUKO PORTUA - ARRANTZA TRESNETARAKO KASETA
2110000300	3	BERMEOKO PORTUA - ETXEBIZITZA
2120000106	2	HONDARRIBIKO PORTUA - "A" PANTALANA HANDITZEA
2110000301	1	ONDARROAKO PORTUA - ETXEBIZITZA, BULEGOA ETA BILTEGIA
2110000306	0	HONDARRIBIKO PORTUA - PORTUKO BULEGOA
2110000669	0	GETARIAKO PORTUA - ERABILERA ANITZEKO KASETAK
2120000137	0	ELANTXOBEKO PORTUA - PABIM. ILUM ETA ESTALD PARAMETROAK
2120000154	0	PLENTZIAKO PORTUA - HONDARTZAKO KAI-MUTUR BARATU ARRAP
2110000672	0	BERMEOKO PORTUA - ESPORTATZAILEEN NABEA
2120000134	0	ELANTXOBEKO PORTUA - ESPALDOIAREN SARBIDEA HOBETU
2120000109	0	DONOSTIAKO PORTUA - PANTALANAK HANDITZEA. II FASEA
2110000309	4	GETARIAKO PORTUA - TSAS ETXEA ETA JATETXEA
2120000120	2	ZUMAIAKO PORTUA - KAIAREN BABESAK
2120000118	0	GETARIAKO PORTUA - JAISTEKO ESKAILERA BIRMOLDATU
2120000105	0	HONDARRIBIKO PORTUA - AINGURALEKU ATERPE PORTUAN
2110000304	0	LEKEITIOKO PORTUA - KOFRADIA/ERRETIRATUAREN ETXEA
2120000112	1	ORIOKO PORTUA - ARRANTZA DARTSENAREN AINGURALEKU
2120000122	0	MUTRIKUKO PORTUA - ERDIKO KAIA FINKATU ETA EGOKITU
2120000114	1	ORIOKO PORTUA - ORIOKO PORTURAKO SARBIDE INTERS
2120000120	4	ZUMAIAKO PORTUA - KAIAREN ZORUA INDARTU
2120000130	1	LEKEITIOKO PORTUA - PANTALANAK KAIK KONTRAMAISL
2110000673	0	BERMEOKO PORTUA - IZOTZ LANTEGIA
2120000145	0	BERMEOKO PORTUA - ERROXAPE KAIA PABIM IRMOA
2110000659	0	DONOSTIAKO PORTUA -KAI-ARRIBA SOTOAK
2120000110	1	DONOSTIAKO PORTUA - ONTZI-MUSEO AURREKO ARRAPALA
2110000616	0	GETARIAKO PORTUA - ITSASOKO LAGUNTZA BASEA
2120000150	2	ARMINTZAKO PORTUA - BARRUKO DARTSENAKO PANTALANAK
2120000118	1	GETARIAKO PORTUA - KOFRADIA ZAHARREKO ZORUAN PABIM BERF
2120000110	0	DONOSTIAKO PORTUA - KAI-ARRIBA DIKEA INDARTU
2110000305	0	MUTRIKUKO PORTUA - JATETXE, MUSEOA, OSTATUA
2120000120	0	ZUMAIAKO PORTUA - KAI BERRIA EGOKITZEA
2110000715	0	DEBAKO KIROL DARTSENAKO ERAIKIN LAGUNTZAILEA
2120000117	0	GETARIAKO PORTUA - BELA-ARRAPALA BIRMOLDATU
2120000122	1	MUTRIKUKO PORTUA - DIKE ESPALDOIAK EGOKITU
2110000301	3	ONDARROAKO PORTUA - ERREKA TAILERRA
2110000305	4	MUTRIKUKO PORTUA - IZOTZ LANTEGIA
2110000652	0	BERMEOKO PORTUA - ARRAIN-LONJA ETA KOFRADIA
2120000129	0	LEKEITIOKO PORTUA - URBANIZAZIOA ETA ZOLADURA JARRI
2120000130	0	LEKEITIOKO PORTUA - URBANIZAZIOA ETA ZOLADURA JARRI
2120000131	0	LEKEITIOKO PORTUA - URBANIZAZIOA ETA ZOLADURA JARRI
2110000671	0	BERMEOKO PORTUA - ESPORTATZAILEENTZAKO LONJA
2120000134	1	ELANTXOBEKO PORTUA - DIKEAK FINKATU ETA OINARRIAK INDARTU



2120000137	1	ELANTXOBEKO PORTUA - DIKEAK FINKATU ETA OINARRIAK INDARTU
2120000105	2	HONDARRIBIKO PORTUA - BELA ESKOLAREN PLATAFORMA
2120000116	1	ORIOKO PORTUA - KONTRADIQUEAREN BESTELAKO KONPONKETAK
2120000146	0	BERMEOKO PORTUA - KOFRADIA ZAHARRAREN KAIA FINKATU
2120000147	0	BERMEOKO PORTUA - FRANTXUA KAIA URRATZE PLATAFORMA
2120000150	3	ARMINTZAKO PORTUA - ITSASERTZEKO PASEALEKUA KONPONDU, F
2120000151	0	ARMINTZAKO PORTUA - ITSASERTZEKO PASEALEKUA KONPONDU, F
2120000152	0	ARMINTZAKO PORTUA - ITSASERTZEKO PASEALEKUA KONPONDU, F
2120000109	2	DONOSTIAKO PORTUA - PHEGOALDEKO KAIAN ZOLADURA JARRI
2120000110	2	DONOSTIAKO PORTUA - KAI-ARRIBAN ZOLADURA JARRI
2120000140	0	MUNDAKAKO PORTUA - EGITURAK ETA ZERBITZUAK EGOKITU
2120000142	0	BERMEOKO PORTUA - KARABINEROEN KAIA BERRERAIKI
2110000658	0	DONOSTIAKO PORTUA - ITSASOKO LAGUNTZAREN BASEA
2120000109	1	DONOSTIAKO PORTUA - ERDIKO KAIAN ZOLADURA JARRI ETA EGOKI
2110000306	7	HONDARRIBIKO PORTUA - KIROL PORTUAREN KAPIZAINNTZA
2120000125	1	ONDARROAKO PORTUA - KAIA ETA PANT.M.EZK.ARTIB-KAI.M.DC
2120000150	0	ARMINTZAKO PORTUA -PORTUKO AINGURALEKUA ETA DRAGATZEA
2120000106	1	HONDARRIBIKO PORTUA - KIROL PORTUKO PANTALANAK
2120000150	1	ARMINTZAKO PORTUA - HONDORATZEN DEN ARRAPALA BERRIA
2120000124	0	ONDARROAKO PORTUA - AINGURALEKUAREN ERREFORMA OROKOI
2120000116	0	ORIOKO PORTUA -ORIO ITSASD ESK KONTRADIKE BIRMODATU
2120000124	2	ONDARROAKO PORTUA - KAIK KONPOND, FINKATU ETA HOBETL
2120000126	0	ONDARROAKO PORTUA - KAIK KONPOND, FINKATU ETA HOBETL
2120000131	1	LEKEITIOKO PORTUA - PARKEKO KAIA FINKATU
2110000650	0	BERMEOKO PORTUA - PORTU BULEGOA ETA BILTEGIA
2120000109	3	DONOSTIAKO PORTUA - DONOSTIAKO PORTUKO KAIAREN HARRI-LL
2120000113	1	ORIOKO PORTUA - KIROL PORTUKO KAIA INDARTU
2120000120	1	ZUMAIAKO PORTUA - JULIO BEOBIDE ITSASERTZEKO PASEALEKUA L
2120000135	0	ELANTXOBEKO PORTUA - OHOLTZA BIRMOLDATU ETA KAIA URBAN
2120000119	0	GETARIAKO PORTUA - GAZTETAPE BIRGAITU ETA SANEAM.
2120000153	0	PLENTZIAKO PORTUA - SAN VALENTIN DIKEA KONPONDU
2120000139	0	MUNDAKAKO PORTUA - AINGURAKEA PERIM.ETA DIKEKO MINTZA I
2110000306	5	HONDARRIBIKO PORTUA - ETXEBIZITZAK (LUR GORRI)
2120000105	1	HONDARRIBIKO PORTUA - ARRANTZA PORTUKO KONTRADIKEA
2110000695	0	ONDARROAKO PORTUA-ONTZI-ORGEN ONDOKO ERAIKINA
2120000145	1	BERMEOKO PORTUA - ERRODADURA AZPIEGITURA BIRGAITU
2120000112	0	ORIOKO PORTUA -RIBERA KAIAREN EGITURA BIRMOLDATU
2120000143	0	BERMEOKO PORTUA - ARTZAKO AINGURALEKUA
2120000142	2	BERMEOKO PORTUA - PORTU ZAHARREKO DARTSENA DRAGATZEA
2120000120	3	ZUMAIAKO PORTUA - BABES DIKEA BIRGAITZEA
2120000136	0	ELANTXOBEKO PORTUA - HONDORATZEN DEN ARRAPALA EREMUUK
2120000124	1	ONDARROAKO PORTUA - PORTUAN ZOLADURA BERRIA JARRI
2120000136	1	ELANTXOBEKO PORTUA - ENERGIA DESAGERTARAZTEKO ELEMENTU
2120000146	1	BERMEOKO PORTUA - BERMEOKO PORTUKO KOFRADIAREN KAIA BI
2110000665	0	HONDARRIBIKO PORTUA - ARRRAIN-LONJA BERRIA
2110000666	0	HONDARRIBIKO PORTUA - XAIK ETA SARE ERAIKINA
2110000802	0	ORIOKO KIROL PORTUAREN 3. ERAIK EROSI ETA AMAITU
2110000618	0	GETARIAKO PORTUA - TXORITONPE ERAIKIN INDUSTRIALA
2120000117	1	GETARIAKO PORTUA - IPARREKO DIKEAREN 2. LINEARI ATXIKITAKO I
2120000153	1	PLENTZIAKO PORTUA - BARRIKAN SAN VALENTIN DIKE KONPONKET
2120000125	0	ONDARROAKO PORTUA - KAIA ETA PANTALAN ATXI. ITSASD EZK ERT
2110000751	0	PUERTO ORIO - ORIO ITSASADARREKO SARE ERAIKIN ETA BILTEGIA
2120000115	0	ORIOKO PORTUA - BABES DIKEA KONPONDU
2120000142	1	BERMEOKO PORTUA - PORTU ZAHARRA EGOKITU ETA URBANI
2120000107	0	HONDARRIBIKO PORTUA - BETERANOEN DARTSENA BIRGAITU ETA /
2120000114	0	ORIOKO PORTUA - KAIA ETA ITSASD EZK ERTZ EGOKITU
2120000144	0	BERMEOKO PORTUA - BABES DIKEA KONPARATU
2120000113	0	ORIOKO PORTUA - ITSAS ARRANTZA-DARTSENA
2120000124	3	ONDARROAKO PORTUA - EGIDAZU DARTSENA HEGOALDEKO KAIA B

2120000106	0	HONDARRIBIKO PORTUA - KIROL PORTUAREN KAPIZAINZA
2120000123	0	MUTRIKUKO PORTUA -
2100000334	0	GETARIAKO PORTUA -SARBIDEA
2100000268	0	ONDARROAKO PORTUA
2320000187	0	ELANTXOBE PORTUKO BARRUKO DARTSEN AZALER HANDITU
2320000175	10	HONDARRIBIKO PORTUA - XAIK ERAIKINEKIN LOTZEKO ARRAPALA
2320000170	0	MUNDAKAKO PORTUA - GURDI BARATU BERRI AZPIEG INSTAL ALDA
2320000174	8	DONOSTIAKO PORTUA -DONOSTIAKO PORTUAN PANTALANAK INST
2100000274	0	ORIOKO PORTUA
2310000658	0	DONOSTIAKO PORTUAN ARRANTZALEEN KOFRADIA ERAIKINA BIRG
2320000169	10	BERMEOKO PORTUA - MAILU DARTSENA KAIK ITXI
2310000687	0	DONOSTIAKO PORTUKO ZERB ERAIKINA BERRERAIKI
2320000168	5	PLENTZIAKO PORTUA - SAN VALENTIN DIKEA INDARTU
2320000184	0	DONOSTIAKO PORTUA - LA JARANA KAIAN ZOLADURA JARR
2100000418	0	ORIOKO KIROL PORTUA



KANPOKO BABES DIKEA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KAIAREN PASEALEKUA, 23. HIGIEZINA -BEHEKO SOLAIRUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KAIAREN PASEALEKUA, 23. HIGIEZINA - BIGARREN SOLAIRUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ARRAUN KALEA HIGIEZIN 2 - BEHEA (PORTUA KALEA 2. HIGIEZINA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ELANTXOBEKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
GETARIAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
HONDARRIBIKO PORTUA (MARINA KAIA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
GETARIAKO PORTUA - KAI ZAHARRA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
GETARIAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
MUTRIKUKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KATUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
HONDARRIBIKO PORTUA (ATERPE PORTUAA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
HONDARRIBIKO KIROL PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
NPONDU	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BERMEOKO PORTUA - HIGIEZIN L.1-BE	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ONDARROAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
MUTRIKUKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BERMEOKO PORTUA - HIGIEZIN L.3-BE.2	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KIROL PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ONDARROAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
HONDARRIBIKO PORTUA (ATERPE PORTUA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
GETARIAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KONTRADIKEA (DIQUE SUR)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KONTRADIKEA (HONDORATZEN DEN ARRAPALA BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BERMEOKO PORTUA -ERROXAPE KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
IPARREKO BABES DIKEA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KIROL DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
GETARIAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
UROLA ITSASADARRA (RIBERA KAIK BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BARRUKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ATERPE PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
LEKEITIOKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ARRANTZA KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BARRUKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
TABLESTAKA KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
UROLA ITSASADARRA (RIBERA KAIK BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KONTRAMAISU KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BERMEOKO PORTUA - ERROXAPE KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
MUELLE ERROXAPE (EREMU KOMERTZIALA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
DONOSTIAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KAI-ARRIBA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
GETARIAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BARRUKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BARRUKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KAI-ARRIBA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
MUTRIKUKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
UROLA ITSASADARRA (RIBERA KAIK BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KANPOKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KANPOKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ONDARROAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
MUTRIKUKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BERMEOKO PORTUA - ERROXAPE KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
MUELLE COMERCIAL	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
MUELLE CONTRAMAESTRE	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
MUELLE PARQUE	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BERMEOKO PORTUA - ERROXAPE KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
IPARREKO BABES DIKEA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.

KONTRADIKEA (HEGOALDEKO DIKEA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ATERPE PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BIDERATZEKO DIKEA-KONTRADIKEA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KOFRADIAREN KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
FRANTXUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BARRUKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KANPOKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BABES DIKEA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KIROL DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KAI-ARRIBA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KANPOKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
PORTU ZAHARRA (KARABINEROEN KAIA BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
DONOSTIAKO PORTUA (KAI-ARRIBA DIKEA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KIROL DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
HONDARRIBIKO PORTUA (KIROL PORTUA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ARTIBAI ITSASADARRA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BARRUKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KIROL PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BARRUKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
EGIDAZU DARTSENA (BARRUKO DARTSENAK BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BIDERATZEKO DIKEA-KONTRADIKEA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
EGIDAZU DARTSENA (BARRUKO DARTSENAK BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
HONDARTZAKO KAI-MUTURRA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
PARKEAREN KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BERMEOKO PORTUA (ARRIEN PABILOI ZAHARRA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KIROL DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KIROL DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
UROLA ITSASADARRA (RIBERA KAIK BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
IPARREKO BABES DIKE ZAHARRA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
GAZTETAPE	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
SAN VALENTIN DIKEA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
DIKEA ETA KONTRADIKEA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
HONDARRIBIKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ATERPE PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ONDARROAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
MUELLE ERROXAPE (EREMU KOMERTZIALA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ARRANTZA KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ARTZA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
PORTU ZAHARRA (KARABINEROEN KAIA BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
UROLA ITSASADARRA (RIBERA KAIK BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KANPOKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
EGIDAZU DARTSENA (BARRUKO DARTSENAK BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KANPOKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KOFRADIAREN KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
HONDARRIBIKO PORTUA (ATERPE PORTUA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
HONDARRIBIKO PORTUA (ATERPE PORTUA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KIROL DARTSENA - ORIOKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
GETARIAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KANPOKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
SAN VALENTIN DIKEA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
RÍA ARTIBAI	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BABES DIKEA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
PORTU ZAHARRA (KARABINEROEN KAIA BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BETERANOEN DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
TABLESTAKA KAIA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BABES DIKEA (IZOTZ LANTEGI ETA MAILU KAIA BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KIROL DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
EGIDAZU DARTSENA (BARRUKO DARTSENAK BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.

KIROL PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
KANPOKO BABES DIKE BERRIA-UNDIMOTRIZ ZENTRALA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
GETARIAKO PORTUA - GETARIA-ZUMAYA ERREPIDEA (CAM	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ONDARROAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
DARSENIA INTERIOR PUERTO ELANTXOBEKO PORTUKO BAF	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ATERPE PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BARRUKO DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ARRANTZA DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ORIOKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
DONOSTIAKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
BABES DIKEA (IZOTZ LANTEGI ETA MAILU KAIA BARNE)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
DONOSTIAKO PORTUA (LA LASTA KAIA)	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
SAN VALENTIN DIKEA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ARRAIN DARTSENA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.
ORIOKO PORTUA	INGURUMENA ETA LURRALDE POLITIK.









AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	50
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	50
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0
AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	GARRAIO AZPIEGITUREN ZUZENDARITZA	0

30

30

30

30

30

<b>Kapit. Data</b>	<b>Erosketa balioa</b>	<b>\.A. ekital. Amaier/C ekitaldi. Amaiera</b>	<b>Dotazioa</b>
31/12/1986	0,00	0,00	0,00
31/12/1986	0,00	0,00	0,00
31/12/1986	0,00	0,00	0,00
31/12/1986	0,00	0,00	0,00
31/12/1986	0,00	0,00	0,00
31/12/1986	0,00	0,00	0,00
31/12/1986	0,00	0,00	0,00
31/12/1986	0,00	0,00	0,00
31/12/1986	0,00	0,00	0,00
31/12/1986	14.149,60	-14.149,60	0,00
31/12/1986	28.267,50	-28.267,50	0,00
31/12/1986	25.913,05	-25.913,05	0,00
31/12/1986	1.410,78	-1.410,78	0,00
31/12/1986	921,03	-921,03	0,00
31/12/1986	1.240,87	-1.240,87	0,00
31/12/1986	1.216,05	-1.216,05	0,00
31/12/1986	19.452,51	-19.452,51	0,00
31/12/1986	12.903,85	-12.903,85	0,00
31/12/1986	941,39	-941,39	0,00
31/12/1986	1.421,89	-1.421,89	0,00
31/12/1986	949,08	-949,08	0,00
31/12/1986	24.836,21	-24.836,21	0,00
31/12/1986	542,20	-542,20	0,00
31/12/1986	92.229,47	-92.229,47	0,00
31/12/1986	5.187,25	-5.187,25	0,00
31/12/1986	803,24	-803,24	0,00
31/12/1986	36.671,86	-36.671,86	0,00
31/12/1986	15.342,36	-15.342,36	0,00
31/12/1986	1.977,07	-1.977,07	0,00
31/12/1986	280.815,86	-280.815,86	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
30/12/2002	3.226.696,61	-3.226.696,61	0,00
11/12/2003	1.293.020,80	-1.293.020,80	0,00
02/04/2014	0,00	0,00	0,00
02/07/2014	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00
29/05/2014	0,00	0,00	0,00
05/06/2014	0,00	0,00	0,00
14/05/2014	0,00	0,00	0,00
05/06/2014	0,00	0,00	0,00
10/06/2014	0,00	0,00	0,00

03/06/2014	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/1998	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/1997	0,00	0,00	0,00	0,00
	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/1986	37.578,68	-36.236,59	1.342,09	1.342,09
31/12/1986	191.297,72	-184.465,66	6.832,06	6.832,06
31/12/1986	799.075,03	-770.536,64	28.538,39	28.538,39
30/07/1993	0,60	0,00	0,60	0,60
31/12/1986	78.877,52	-68.452,45	10.425,07	2.464,92
31/12/1986	11.303,96	-8.248,81	3.055,15	305,51
01/06/2008	9.049,02	-3.368,26	5.680,76	603,27
31/12/1986	24.184,33	-14.195,18	9.989,15	525,75
30/12/2002	256.720,12	-176.711,82	80.008,30	16.045,01
15/12/2008	205.457,08	-104.440,70	101.016,38	20.545,71
30/12/2012	35.798,87	-2.585,47	33.213,40	2.386,59
31/12/1986	70.520,50	-36.616,38	33.904,12	1.356,16
31/12/1986	71.894,28	-34.055,14	37.839,14	1.261,30
15/02/1993	108.216,32	-59.566,48	48.649,84	2.847,80
31/12/1986	76.304,67	-32.191,02	44.113,65	1.192,26
01/01/2003	181.178,12	-99.647,98	81.530,14	9.058,91
31/12/1986	99.444,65	-39.485,36	59.959,29	1.462,42
31/12/1986	131.261,53	-52.503,60	78.757,93	3.281,54
05/07/1995	167.771,56	-81.678,24	86.093,32	4.415,04
01/01/2002	167.234,35	-66.893,76	100.340,59	5.574,48
01/07/2011	93.507,55	-4.675,38	88.832,17	1.870,15
30/11/1994	217.380,72	-109.643,79	107.736,93	5.720,55
01/01/2002	182.346,67	-72.938,64	109.408,03	6.078,22
01/01/2002	426.721,63	-256.032,96	170.688,67	21.336,08
31/12/1986	302.836,70	-177.752,01	125.084,69	6.583,41
01/01/2005	140.432,00	-25.277,76	115.154,24	2.808,64
01/01/2005	190.809,30	-57.242,79	133.566,51	6.360,31
01/01/2002	161.173,30	-38.681,63	122.491,67	3.223,47
31/12/1986	253.478,41	-124.434,87	129.043,54	4.608,70
01/01/2007	159.549,33	-22.336,93	137.212,40	3.190,99
01/01/2004	178.213,55	-35.642,70	142.570,85	3.564,27
01/01/2009	185.522,64	-30.920,45	154.602,19	6.184,09
01/01/2010	178.156,77	-23.754,24	154.402,53	5.938,56
01/01/2010	236.442,11	-47.288,43	189.153,68	11.822,11
04/09/1998	297.370,34	-119.991,55	177.378,79	7.825,54
01/01/2002	313.243,26	-125.297,28	187.945,98	10.441,44
21/12/1992	390.734,12	-199.795,05	190.939,07	10.282,48
01/01/2006	251.791,57	-67.144,40	184.647,17	8.393,05
30/01/1992	378.035,46	-184.283,57	193.751,89	9.948,30
01/01/2010	279.989,27	-55.997,84	223.991,43	13.999,46
01/01/2006	285.187,08	-76.049,91	209.137,17	9.506,24
01/01/2002	252.524,46	-60.605,88	191.918,58	5.050,49
02/02/1996	308.338,90	-79.693,74	228.645,16	8.114,18
01/01/2002	292.016,61	-70.083,96	221.932,65	5.840,33
01/01/2009	243.564,34	-24.356,45	219.207,89	4.871,29
01/01/2004	308.582,04	-61.716,40	246.865,64	6.171,64
01/01/2004	309.177,18	-61.835,40	247.341,78	6.183,54
31/12/1986	325.917,20	-64.322,06	261.595,14	5.717,85
01/01/2005	327.275,44	-58.909,59	268.365,85	6.545,51
21/01/1991	857.933,00	-519.275,22	338.657,78	22.577,18
01/01/2004	471.562,47	-157.187,50	314.374,97	15.718,75
01/01/2004	471.562,47	-157.187,50	314.374,97	15.718,75
01/01/2004	471.562,47	-157.187,50	314.374,97	15.718,75
16/05/1996	593.131,19	-275.753,99	317.377,20	15.608,72
01/01/2006	342.303,46	-54.768,56	287.534,90	6.846,07

01/01/2006	342.303,46	-54.768,56	287.534,90	6.846,07
01/07/2013	345.404,27	-8.635,12	336.769,15	17.270,21
14/09/2011	311.487,36	-14.536,08	296.951,28	6.229,75
01/01/2002	426.283,14	-102.307,92	323.975,22	8.525,66
01/01/2002	434.480,93	-104.275,44	330.205,49	8.689,62
01/01/2006	512.695,85	-136.718,88	375.976,97	17.089,86
01/01/2006	512.695,85	-136.718,88	375.976,97	17.089,86
01/01/2006	512.695,85	-136.718,88	375.976,97	17.089,86
01/01/2007	492.200,17	-114.846,69	377.353,48	16.406,67
01/01/2007	492.200,17	-114.846,69	377.353,48	16.406,67
01/01/2002	464.852,71	-111.564,62	353.288,09	9.297,05
01/01/2002	487.345,27	-116.962,88	370.382,39	9.746,91
30/12/2006	441.185,34	-62.501,28	378.684,06	8.823,71
01/01/2006	575.115,57	-153.364,16	421.751,41	19.170,52
22/10/2001	525.633,52	-128.780,21	396.853,31	10.512,67
01/01/2009	443.752,71	-44.375,25	399.377,46	8.875,05
01/01/2002	577.506,45	-138.601,56	438.904,89	11.550,13
01/01/2002	1.995.241,17	-1.197.144,72	798.096,45	99.762,06
01/01/2002	639.778,27	-153.546,80	486.231,47	12.795,57
01/01/2004	642.862,69	-128.572,50	514.290,19	12.857,25
01/01/2009	568.267,29	-56.826,75	511.440,54	11.365,35
01/01/2009	576.864,40	-57.686,45	519.177,95	11.537,29
01/01/2009	576.864,40	-57.686,45	519.177,95	11.537,29
01/01/2006	696.697,62	-111.471,60	585.226,02	13.933,95
01/01/2006	725.793,33	-116.126,96	609.666,37	14.515,87
15/07/2011	696.353,90	-34.817,70	661.536,20	13.927,08
01/01/2011	704.463,48	-42.267,81	662.195,67	14.089,27
01/01/2004	1.178.504,90	-392.835,00	785.669,90	39.283,50
01/01/2005	1.133.738,65	-340.121,61	793.617,04	37.791,29
01/01/2009	945.284,91	-157.547,50	787.737,41	31.509,50
01/01/2002	1.037.686,31	-249.044,76	788.641,55	20.753,73
01/01/2010	851.310,34	-68.104,84	783.205,50	17.026,21
31/12/1986	1.410.572,57	-604.531,09	806.041,48	22.390,04
01/01/2008	910.016,21	-109.201,92	800.814,29	18.200,32
06/06/2003	1.041.820,95	-197.461,99	844.358,96	27.416,34
01/01/2005	1.302.925,03	-390.877,50	912.047,53	43.430,83
01/01/2008	1.023.929,77	-122.871,59	901.058,18	20.478,60
01/01/2005	1.118.864,99	-201.395,70	917.469,29	22.377,30
01/01/2003	1.237.952,43	-272.349,55	965.602,88	24.759,05
01/01/2008	1.180.461,18	-141.655,32	1.038.805,86	23.609,22
01/01/2007	1.639.371,47	-229.512,01	1.409.859,46	32.787,43
01/01/2004	2.654.095,98	-884.698,68	1.769.397,30	88.469,87
01/01/2010	1.706.961,69	-136.556,92	1.570.404,77	34.139,23
30/12/2013	1.628.109,76	-2.713,51	1.625.396,25	32.562,20
25/11/1997	3.423.613,67	-1.456.537,43	1.967.076,24	90.095,10
19/04/2004	2.665.729,30	-683.970,01	1.981.759,29	70.150,77
31/05/2012	2.400.073,19	-80.002,44	2.320.070,75	48.001,46
29/12/1994	5.080.432,66	-2.409.438,77	2.670.993,89	133.695,60
01/01/2010	3.178.162,11	-254.252,96	2.923.909,15	63.563,24
01/01/2011	3.113.135,31	-186.788,13	2.926.347,18	62.262,71
01/01/2011	4.388.244,37	-263.294,67	4.124.949,70	87.764,89
30/12/2010	4.538.513,49	-279.875,00	4.258.638,49	90.770,27
01/01/2010	4.705.455,99	-376.436,48	4.329.019,51	94.109,12
01/01/2007	7.463.923,40	-1.741.582,15	5.722.341,25	248.797,45
01/01/2011	6.618.951,52	-397.137,09	6.221.814,43	132.379,03
01/01/2005	7.707.056,97	-1.387.270,26	6.319.786,71	154.141,14
01/01/2010	6.957.525,94	-502.826,00	6.454.699,94	139.150,52
01/01/2011	7.959.434,82	-477.566,10	7.481.868,72	159.188,70
15/12/2011	8.587.171,49	-353.806,38	8.233.365,11	171.743,43

01/01/2002	11.678.880,46	-2.802.931,32	8.875.949,14	233.577,61
30/12/2011	32.774.169,05	-1.365.590,38	31.408.578,67	655.483,38
31/12/1993	2.704,55	0,00	2.704,55	0,00
31/12/1986	5.709,61	0,00	5.709,61	0,00
30/12/2012	7.080,00	0,00	7.080,00	0,00
30/12/2007	10.000,00	0,00	10.000,00	0,00
30/12/2000	10.344,83	0,00	10.344,83	0,00
30/12/2012	15.000,00	0,00	15.000,00	0,00
31/12/1986	24.040,48	0,00	24.040,48	0,00
11/11/2011	48.000,00	0,00	48.000,00	0,00
30/12/2004	59.882,72	0,00	59.882,72	0,00
21/05/2012	116.000,00	0,00	116.000,00	0,00
22/12/2008	181.000,00	0,00	181.000,00	0,00
02/11/2011	382.484,68	0,00	382.484,68	0,00
28/11/2006	811.126,25	0,00	811.126,25	0,00
	<b>181.124.931,62</b>	<b>-33.774.311,90</b>	<b>147.350.619,72</b>	<b>4.008.209,19</b>
30/06/2014	5.000.000,00			83.333,33
30/06/2015	5.000.000,00			
30/06/2016	13.000.000,00			
30/06/2017	16.000.000,00			
30/06/2018	19.000.000,00			

<b>TOTAL</b>	<b>4.091.542,52</b>
--------------	---------------------



0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
-37.578,68	0,00	0,00	-37.578,68	0,00
-191.297,72	0,00	0,00	-191.297,72	0,00
-799.075,03	0,00	0,00	-799.075,03	0,00
0,00	0,60	0,60	0,00	0,60
-70.917,37	7.960,15	2.464,92	-73.382,30	5.495,23
-8.554,32	2.749,64	305,51	-8.859,83	2.444,13
-3.971,53	5.077,49	603,27	-4.574,80	4.474,22
-14.720,93	9.463,40	525,75	-15.246,67	8.937,66
-192.756,83	63.963,29	16.045,01	-208.801,84	47.918,29
-124.986,41	80.470,67	20.545,71	-145.532,12	59.924,96
-4.972,06	30.826,81	2.386,59	-7.358,65	28.440,22
-37.972,54	32.547,96	1.356,16	-39.328,71	31.191,79
-35.316,44	36.577,84	1.261,30	-36.577,75	35.316,53
-62.414,28	45.802,04	2.847,80	-65.262,08	42.954,24
-33.383,28	42.921,39	1.192,26	-34.575,54	41.729,13
-108.706,89	72.471,23	9.058,91	-117.765,79	63.412,33
-40.947,78	58.496,87	1.462,42	-42.410,20	57.034,45
-55.785,14	75.476,39	3.281,54	-59.066,68	72.194,85
-86.093,28	81.678,28	4.415,04	-90.508,32	77.263,24
-72.468,24	94.766,11	5.574,48	-78.042,72	89.191,63
-6.545,53	86.962,02	1.870,15	-8.415,68	85.091,87
-115.364,34	102.016,38	5.720,55	-121.084,88	96.295,84
-79.016,86	103.329,81	6.078,22	-85.095,08	97.251,59
-277.369,04	149.352,59	21.336,08	-298.705,12	128.016,51
-184.335,42	118.501,28	6.583,41	-190.918,82	111.917,88
-28.086,40	112.345,60	2.808,64	-30.895,04	109.536,96
-63.603,10	127.206,20	6.360,31	-69.963,41	120.845,89
-41.905,10	119.268,20	3.223,47	-45.128,56	116.044,74
-129.043,57	124.434,84	4.608,70	-133.652,27	119.826,14
-25.527,92	134.021,41	3.190,99	-28.718,90	130.830,43
-39.206,97	139.006,58	3.564,27	-42.771,24	135.442,31
-37.104,54	148.418,10	6.184,09	-43.288,63	142.234,01
-29.692,80	148.463,97	5.938,56	-35.631,36	142.525,41
-59.110,54	177.331,57	11.822,11	-70.932,64	165.509,47
-127.817,09	169.553,25	7.825,54	-135.642,62	161.727,72
-135.738,72	177.504,54	10.441,44	-146.180,16	167.063,10
-210.077,53	180.656,59	10.282,48	-220.360,00	170.374,12
-75.537,45	176.254,12	8.393,05	-83.930,50	167.861,07
-194.231,87	183.803,59	9.948,30	-204.180,17	173.855,29
-69.997,30	209.991,97	13.999,46	-83.996,77	195.992,50
-85.556,15	199.630,93	9.506,24	-95.062,38	190.124,70
-65.656,37	186.868,09	5.050,49	-70.706,86	181.817,60
-87.807,92	220.530,98	8.114,18	-95.922,10	212.416,80
-75.924,29	216.092,32	5.840,33	-81.764,62	210.251,99
-29.227,74	214.336,60	4.871,29	-34.099,02	209.465,32
-67.888,04	240.694,00	6.171,64	-74.059,68	234.522,36
-68.018,94	241.158,24	6.183,54	-74.202,49	234.974,69
-70.039,91	255.877,29	5.717,85	-75.757,75	250.159,45
-65.455,10	261.820,34	6.545,51	-72.000,61	255.274,83
-541.852,40	316.080,60	22.577,18	-564.429,59	293.503,41
-172.906,25	298.656,22	15.718,75	-188.625,00	282.937,47
-172.906,25	298.656,22	15.718,75	-188.625,00	282.937,47
-172.906,25	298.656,22	15.718,75	-188.625,00	282.937,47
-291.362,71	301.768,48	15.608,72	-306.971,42	286.159,77
-61.614,63	280.688,83	6.846,07	-68.460,70	273.842,76



-61.614,63	280.688,83	6.846,07	-68.460,70	273.842,76
-25.905,33	319.498,94	17.270,21	-43.175,55	302.228,72
-20.765,83	290.721,53	6.229,75	-26.995,57	284.491,79
-110.833,58	315.449,56	8.525,66	-119.359,25	306.923,89
-112.965,06	321.515,87	8.689,62	-121.654,68	312.826,25
-153.808,74	358.887,11	17.089,86	-170.898,60	341.797,25
-153.808,74	358.887,11	17.089,86	-170.898,60	341.797,25
-153.808,74	358.887,11	17.089,86	-170.898,60	341.797,25
-131.253,36	360.946,81	16.406,67	-147.660,03	344.540,14
-131.253,36	360.946,81	16.406,67	-147.660,03	344.540,14
-120.861,67	343.991,04	9.297,05	-130.158,73	334.693,98
-126.709,79	360.635,48	9.746,91	-136.456,69	350.888,58
-71.324,99	369.860,35	8.823,71	-80.148,69	361.036,65
-172.534,68	402.580,89	19.170,52	-191.705,20	383.410,37
-139.292,88	386.340,64	10.512,67	-149.805,55	375.827,97
-53.250,30	390.502,41	8.875,05	-62.125,36	381.627,35
-150.151,69	427.354,76	11.550,13	-161.701,82	415.804,63
-1.296.906,78	698.334,39	99.762,06	-1.396.668,84	598.572,33
-166.342,37	473.435,90	12.795,57	-179.137,93	460.640,34
-141.429,75	501.432,94	12.857,25	-154.287,01	488.575,68
-68.192,10	500.075,19	11.365,35	-79.557,44	488.709,85
-69.223,74	507.640,66	11.537,29	-80.761,03	496.103,37
-69.223,74	507.640,66	11.537,29	-80.761,03	496.103,37
-125.405,55	571.292,07	13.933,95	-139.339,50	557.358,12
-130.642,83	595.150,50	14.515,87	-145.158,69	580.634,64
-48.744,78	647.609,12	13.927,08	-62.671,86	633.682,04
-56.357,08	648.106,40	14.089,27	-70.446,35	634.017,13
-432.118,50	746.386,40	39.283,50	-471.401,99	707.102,91
-377.912,90	755.825,75	37.791,29	-415.704,19	718.034,46
-189.057,00	756.227,91	31.509,50	-220.566,49	724.718,42
-269.798,49	767.887,82	20.753,73	-290.552,21	747.134,10
-85.131,05	766.179,29	17.026,21	-102.157,25	749.153,09
-626.921,13	783.651,44	22.390,04	-649.311,17	761.261,40
-127.402,24	782.613,97	18.200,32	-145.602,57	764.413,64
-224.878,33	816.942,62	27.416,34	-252.294,67	789.526,28
-434.308,33	868.616,70	43.430,83	-477.739,17	825.185,86
-143.350,19	880.579,58	20.478,60	-163.828,78	860.100,99
-223.773,00	895.091,99	22.377,30	-246.150,30	872.714,69
-297.108,60	940.843,83	24.759,05	-321.867,65	916.084,78
-165.264,54	1.015.196,64	23.609,22	-188.873,77	991.587,41
-262.299,44	1.377.072,03	32.787,43	-295.086,87	1.344.284,60
-973.168,55	1.680.927,43	88.469,87	-1.061.638,41	1.592.457,57
-170.696,15	1.536.265,54	34.139,23	-204.835,39	1.502.126,30
-35.275,71	1.592.834,05	32.562,20	-67.837,90	1.560.271,86
-1.546.632,53	1.876.981,14	90.095,10	-1.636.727,62	1.786.886,05
-754.120,78	1.911.608,52	70.150,77	-824.271,55	1.841.457,75
-128.003,90	2.272.069,29	48.001,46	-176.005,37	2.224.067,82
-2.543.134,37	2.537.298,29	133.695,60	-2.676.829,96	2.403.602,70
-317.816,20	2.860.345,91	63.563,24	-381.379,44	2.796.782,67
-249.050,84	2.864.084,47	62.262,71	-311.313,54	2.801.821,77
-351.059,56	4.037.184,81	87.764,89	-438.824,44	3.949.419,93
-370.645,27	4.167.868,22	90.770,27	-461.415,54	4.077.097,95
-470.545,60	4.234.910,39	94.109,12	-564.654,72	4.140.801,27
-1.990.379,60	5.473.543,80	248.797,45	-2.239.177,04	5.224.746,36
-529.516,12	6.089.435,40	132.379,03	-661.895,15	5.957.056,37
-1.541.411,40	6.165.645,57	154.141,14	-1.695.552,54	6.011.504,43
-641.976,52	6.315.549,42	139.150,52	-781.127,04	6.176.398,90
-636.754,80	7.322.680,02	159.188,70	-795.943,49	7.163.491,33
-525.549,81	8.061.621,68	171.743,43	-697.293,24	7.889.878,25

-3.036.508,93	8.642.371,53	233.577,61	-3.270.086,54	8.408.793,92
-2.021.073,76	30.753.095,29	655.483,38	-2.676.557,14	30.097.611,91
0,00	2.704,55	0,00	0,00	2.704,55
0,00	5.709,61	0,00	0,00	5.709,61
0,00	7.080,00	0,00	0,00	7.080,00
0,00	10.000,00	0,00	0,00	10.000,00
0,00	10.344,83	0,00	0,00	10.344,83
0,00	15.000,00	0,00	0,00	15.000,00
0,00	24.040,48	0,00	0,00	24.040,48
0,00	48.000,00	0,00	0,00	48.000,00
0,00	59.882,72	0,00	0,00	59.882,72
0,00	116.000,00	0,00	0,00	116.000,00
0,00	181.000,00	0,00	0,00	181.000,00
0,00	382.484,68	0,00	0,00	382.484,68
0,00	811.126,25	0,00	0,00	811.126,25
<b>-37.712.779,56</b>	<b>143.342.411,13</b>	<b>3.971.496,65</b>	<b>-41.754.016,53</b>	<b>139.370.915,09</b>
83.333,33	4.916.666,67	166.666,67	250.000,00	4.750.000,00
		83.333,33	83.333,33	4.916.666,67

---

<b>-37.796.112,89</b>	<b>148.259.077,80</b>	<b>4.221.496,65</b>	<b>-42.087.34987</b>	<b>149.037.581,75</b>
-----------------------	-----------------------	---------------------	----------------------	-----------------------

---



0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
0,00	-37.578,68	0,00	0,00	-37.578,68	0,00
0,00	-191.297,72	0,00	0,00	-191.297,72	0,00
0,00	-799.075,03	0,00	0,00	-799.075,03	0,00
0,60	0,00	0,60	0,60	0,00	0,60
2.464,92	-75.847,22	3.030,30	2.464,92	-78.312,14	565,38
305,51	-9.165,35	2.138,61	305,51	-9.470,86	1.833,10
603,27	-5.178,06	3.870,96	603,27	-5.781,33	3.267,69
525,75	-15.772,42	8.411,91	525,75	-16.298,17	7.886,16
16.045,01	-224.846,84	31.873,28	16.045,01	-240.891,85	15.828,27
20.545,71	-166.077,82	39.379,26	20.545,71	-186.623,53	18.833,55
2.386,59	-9.745,24	26.053,63	2.386,59	-12.131,84	23.667,03
1.356,16	-40.684,87	29.835,63	1.356,16	-42.041,03	28.479,47
1.261,30	-37.839,05	34.055,23	1.261,30	-39.100,35	32.793,93
2.847,80	-68.109,87	40.106,45	2.847,80	-70.957,67	37.258,65
1.192,26	-35.767,80	40.536,87	1.192,26	-36.960,06	39.344,61
9.058,91	-126.824,70	54.353,42	9.058,91	-135.883,60	45.294,52
1.462,42	-43.872,62	55.572,03	1.462,42	-45.335,05	54.109,60
3.281,54	-62.348,21	68.913,32	3.281,54	-65.629,75	65.631,78
4.415,04	-94.923,36	72.848,20	4.415,04	-99.338,40	68.433,16
5.574,48	-83.617,20	83.617,16	5.574,48	-89.191,67	78.042,68
1.870,15	-10.285,83	83.221,72	1.870,15	-12.155,98	81.351,57
5.720,55	-126.805,43	90.575,29	5.720,55	-132.525,97	84.854,75
6.078,22	-91.173,31	91.173,36	6.078,22	-97.251,53	85.095,14
21.336,08	-320.041,20	106.680,43	21.336,08	-341.377,29	85.344,34
6.583,41	-197.502,23	105.334,47	6.583,41	-204.085,64	98.751,06
2.808,64	-33.703,68	106.728,32	2.808,64	-36.512,32	103.919,68
6.360,31	-76.323,72	114.485,58	6.360,31	-82.684,03	108.125,27
3.223,47	-48.352,03	112.821,27	3.223,47	-51.575,49	109.597,81
4.608,70	-138.260,97	115.217,44	4.608,70	-142.869,66	110.608,75
3.190,99	-31.909,89	127.639,44	3.190,99	-35.100,88	124.448,45
3.564,27	-46.335,51	131.878,04	3.564,27	-49.899,78	128.313,77
6.184,09	-49.472,71	136.049,93	6.184,09	-55.656,80	129.865,84
5.938,56	-41.569,92	136.586,85	5.938,56	-47.508,48	130.648,29
11.822,11	-82.754,75	153.687,36	11.822,11	-94.576,85	141.865,26
7.825,54	-143.468,16	153.902,18	7.825,54	-151.293,69	146.076,65
10.441,44	-156.621,61	156.621,65	10.441,44	-167.063,05	146.180,21
10.282,48	-230.642,48	160.091,64	10.282,48	-240.924,96	149.809,16
8.393,05	-92.323,56	159.468,01	8.393,05	-100.716,61	151.074,96
9.948,30	-214.128,47	163.906,99	9.948,30	-224.076,78	153.958,68
13.999,46	-97.996,23	181.993,04	13.999,46	-111.995,69	167.993,58
9.506,24	-104.568,62	180.618,46	9.506,24	-114.074,85	171.112,23
5.050,49	-75.757,35	176.767,11	5.050,49	-80.807,84	171.716,62
8.114,18	-104.036,28	204.302,62	8.114,18	-112.150,47	196.188,43
5.840,33	-87.604,96	204.411,65	5.840,33	-93.445,29	198.571,32
4.871,29	-38.970,31	204.594,03	4.871,29	-43.841,60	199.722,74
6.171,64	-80.231,32	228.350,72	6.171,64	-86.402,96	222.179,08
6.183,54	-80.386,03	228.791,15	6.183,54	-86.569,57	222.607,61
5.717,85	-81.475,60	244.441,60	5.717,85	-87.193,44	238.723,76
6.545,51	-78.546,12	248.729,32	6.545,51	-85.091,63	242.183,81
22.577,18	-587.006,77	270.926,23	22.577,18	-609.583,96	248.349,04
15.718,75	-204.343,75	267.218,72	15.718,75	-220.062,50	251.499,97
15.718,75	-204.343,75	267.218,72	15.718,75	-220.062,50	251.499,97
15.718,75	-204.343,75	267.218,72	15.718,75	-220.062,50	251.499,97
15.608,72	-322.580,14	270.551,05	15.608,72	-338.188,85	254.942,34
6.846,07	-75.306,77	266.996,69	6.846,07	-82.152,84	260.150,62

6.846,07	-75.306,77	266.996,69	6.846,07	-82.152,84	260.150,62
17.270,21	-60.445,76	284.958,51	17.270,21	-77.715,97	267.688,30
6.229,75	-33.225,32	278.262,04	6.229,75	-39.455,07	272.032,29
8.525,66	-127.884,91	298.398,23	8.525,66	-136.410,57	289.872,57
8.689,62	-130.344,30	304.136,63	8.689,62	-139.033,91	295.447,02
17.089,86	-187.988,47	324.707,39	17.089,86	-205.078,33	307.617,52
17.089,86	-187.988,47	324.707,39	17.089,86	-205.078,33	307.617,52
17.089,86	-187.988,47	324.707,39	17.089,86	-205.078,33	307.617,52
16.406,67	-164.066,71	328.133,46	16.406,67	-180.473,38	311.726,79
16.406,67	-164.066,71	328.133,46	16.406,67	-180.473,38	311.726,79
9.297,05	-139.455,78	325.396,93	9.297,05	-148.752,84	316.099,87
9.746,91	-146.203,60	341.141,67	9.746,91	-155.950,50	331.394,77
8.823,71	-88.972,40	352.212,94	8.823,71	-97.796,11	343.389,23
19.170,52	-210.875,72	364.239,85	19.170,52	-230.046,24	345.069,33
10.512,67	-160.318,22	365.315,30	10.512,67	-170.830,89	354.802,63
8.875,05	-71.000,41	372.752,30	8.875,05	-79.875,47	363.877,24
11.550,13	-173.251,95	404.254,50	11.550,13	-184.802,08	392.704,37
99.762,06	-1.496.430,90	498.810,27	99.762,06	-1.596.192,95	399.048,22
12.795,57	-191.933,50	447.844,77	12.795,57	-204.729,06	435.049,21
12.857,25	-167.144,26	475.718,43	12.857,25	-180.001,52	462.861,17
11.365,35	-90.922,79	477.344,50	11.365,35	-102.288,13	465.979,16
11.537,29	-92.298,31	484.566,09	11.537,29	-103.835,60	473.028,80
11.537,29	-92.298,31	484.566,09	11.537,29	-103.835,60	473.028,80
13.933,95	-153.273,46	543.424,16	13.933,95	-167.207,41	529.490,21
14.515,87	-159.674,56	566.118,77	14.515,87	-174.190,43	551.602,90
13.927,08	-76.598,93	619.754,97	13.927,08	-90.526,01	605.827,89
14.089,27	-84.535,62	619.927,86	14.089,27	-98.624,89	605.838,59
39.283,50	-510.685,49	667.819,41	39.283,50	-549.968,99	628.535,91
37.791,29	-453.495,48	680.243,18	37.791,29	-491.286,76	642.451,89
31.509,50	-252.075,99	693.208,92	31.509,50	-283.585,49	661.699,42
20.753,73	-311.305,94	726.380,37	20.753,73	-332.059,66	705.626,65
17.026,21	-119.183,46	732.126,88	17.026,21	-136.209,67	715.100,67
22.390,04	-671.701,21	738.871,36	22.390,04	-694.091,25	716.481,32
18.200,32	-163.802,89	746.213,32	18.200,32	-182.003,22	728.012,99
27.416,34	-279.711,01	762.109,94	27.416,34	-307.127,35	734.693,60
43.430,83	-521.170,00	781.755,03	43.430,83	-564.600,84	738.324,19
20.478,60	-184.307,38	839.622,39	20.478,60	-204.785,97	819.143,80
22.377,30	-268.527,60	850.337,39	22.377,30	-290.904,90	827.960,09
24.759,05	-346.626,70	891.325,73	24.759,05	-371.385,74	866.566,69
23.609,22	-212.482,99	967.978,19	23.609,22	-236.092,21	944.368,97
32.787,43	-327.874,30	1.311.497,17	32.787,43	-360.661,73	1.278.709,74
88.469,87	-1.150.108,28	1.503.987,70	88.469,87	-1.238.578,14	1.415.517,84
34.139,23	-238.974,62	1.467.987,07	34.139,23	-273.113,86	1.433.847,83
32.562,20	-100.400,10	1.527.709,66	32.562,20	-132.962,29	1.495.147,47
90.095,10	-1.726.822,72	1.696.790,95	90.095,10	-1.816.917,82	1.606.695,85
70.150,77	-894.422,32	1.771.306,98	70.150,77	-964.573,09	1.701.156,21
48.001,46	-224.006,83	2.176.066,36	48.001,46	-272.008,30	2.128.064,89
133.695,60	-2.810.525,56	2.269.907,10	133.695,60	-2.944.221,16	2.136.211,50
63.563,24	-444.942,69	2.733.219,42	63.563,24	-508.505,93	2.669.656,18
62.262,71	-373.576,25	2.739.559,06	62.262,71	-435.838,95	2.677.296,36
87.764,89	-526.589,33	3.861.655,04	87.764,89	-614.354,22	3.773.890,15
90.770,27	-552.185,81	3.986.327,68	90.770,27	-642.956,08	3.895.557,41
94.109,12	-658.763,84	4.046.692,15	94.109,12	-752.872,96	3.952.583,03
248.797,45	-2.487.974,49	4.975.948,91	248.797,45	-2.736.771,94	4.727.151,46
132.379,03	-794.274,18	5.824.677,34	132.379,03	-926.653,21	5.692.298,31
154.141,14	-1.849.693,68	5.857.363,29	154.141,14	-2.003.834,82	5.703.222,15
139.150,52	-920.277,56	6.037.248,38	139.150,52	-1.059.428,08	5.898.097,86
159.188,70	-955.132,19	7.004.302,63	159.188,70	-1.114.320,89	6.845.113,93
171.743,43	-869.036,67	7.718.134,82	171.743,43	-1.040.780,10	7.546.391,39

233.577,61	-3.503.664,15	8.175.216,31	233.577,61	-3.737.241,76	7.941.638,70
655.483,38	-3.332.040,52	29.442.128,53	655.483,38	-3.987.523,90	28.786.645,15
0,00	0,00	2.704,55	0,00	0,00	2.704,55
0,00	0,00	5.709,61	0,00	0,00	5.709,61
0,00	0,00	7.080,00	0,00	0,00	7.080,00
0,00	0,00	10.000,00	0,00	0,00	10.000,00
0,00	0,00	10.344,83	0,00	0,00	10.344,83
0,00	0,00	15.000,00	0,00	0,00	15.000,00
0,00	0,00	24.040,48	0,00	0,00	24.040,48
0,00	0,00	48.000,00	0,00	0,00	48.000,00
0,00	0,00	59.882,72	0,00	0,00	59.882,72
0,00	0,00	116.000,00	0,00	0,00	116.000,00
0,00	0,00	181.000,00	0,00	0,00	181.000,00
0,00	0,00	382.484,68	0,00	0,00	382.484,68
0,00	0,00	811.126,25	0,00	0,00	811.126,25
<b>3.971.496,65</b>	<b>-45.725.512,58</b>	<b>135.399.419,04</b>	<b>3.971.496,65</b>	<b>-49.697.008,63</b>	<b>131.427.922,99</b>
166.666,67	416.666,67	4.583.333,33	166.666,67	583.333,33	4.416.666,67
166.666,67	250.000,00	4.750.000,00	166.666,67	416.666,67	4.583.333,33
216.666,67	216.666,67	12.783.333,33	433.333,33	650.000,00	12.350.000,00
			266.666,67	266.666,67	15.733.333,33
<b>4.521.496,65</b>	<b>-46.608.845,91</b>	<b>157.516.085,71</b>	<b>5.004.829,98</b>	<b>-51.613.675,29</b>	<b>168.511.256,33</b>



0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00
0,00	0,00	0,00
0,00	-37.578,68	0,00
0,00	-191.297,72	0,00
0,00	-799.075,03	0,00
0,60	0,00	0,60
565,38	-78.877,52	0,00
305,5124324	-9.776,37	1.527,59
603,268	-6.384,60	2.664,42
525,7463043	-16.823,91	7.360,42
15828,27	-256.720,12	0,00
18833,548	-205.457,08	0,00
2386,591333	-14.518,43	21.280,44
1356,163462	-43.397,20	27.123,30
1261,303158	-40.361,66	31.532,62
2847,797895	-73.805,47	34.410,85
1192,260469	-38.152,32	38.152,35
9058,906	-144.942,51	36.235,61
1462,421324	-46.797,47	52.647,18
3281,53825	-68.911,29	62.350,24
4415,041053	-103.753,45	64.018,11
5574,478333	-94.766,15	72.468,20
1870,151	-14.026,14	79.481,42
5720,545263	-138.246,52	79.134,20
6078,222333	-103.329,75	79.016,92
21336,0815	-362.713,37	64.008,26
6583,406522	-210.669,04	92.167,66
2808,64	-39.320,96	101.111,04
6360,31	-89.044,34	101.764,96
3223,466	-54.798,96	106.374,34
4608,698364	-147.478,36	106.000,05
3190,9866	-38.291,86	121.257,47
3564,271	-53.464,06	124.749,50
6184,088	-61.840,89	123.681,75
5938,559	-53.447,04	124.709,74
11822,1055	-106.398,96	130.043,15
7825,535263	-159.119,23	138.251,11
10441,442	-177.504,49	135.738,77
10282,47684	-251.207,43	139.526,69
8393,052333	-109.109,66	142.681,91
9948,301579	-234.025,08	144.010,38
13999,4635	-125.995,16	153.994,11
9506,236	-123.581,09	161.605,99
5050,4892	-85.858,33	166.666,13
8114,181579	-120.264,65	188.074,25
5840,3322	-99.285,62	192.730,99
4871,2868	-48.712,88	194.851,46
6171,6408	-92.574,60	216.007,44
6183,5436	-92.753,12	216.424,06
5717,845614	-92.911,29	233.005,91
6545,5088	-91.637,13	235.638,31
22577,18421	-632.161,14	225.771,86
15718,749	-235.781,25	235.781,23
15718,749	-235.781,25	235.781,23
15718,749	-235.781,25	235.781,23
15608,71553	-353.797,57	239.333,62
6846,0692	-88.998,91	253.304,55



6846,0692	-88.998,91	253.304,55
17270,2135	-94.986,19	250.418,08
6229,7472	-45.684,82	265.802,54
8525,6628	-144.936,23	281.346,91
8689,6186	-147.723,53	286.757,40
17089,86167	-222.168,19	290.527,66
17089,86167	-222.168,19	290.527,66
17089,86167	-222.168,19	290.527,66
16406,67233	-196.880,05	295.320,12
16406,67233	-196.880,05	295.320,12
9297,0542	-158.049,89	306.802,82
9746,9054	-165.697,41	321.647,86
8823,7068	-106.619,81	334.565,53
19170,519	-249.216,76	325.898,82
10512,6704	-181.343,56	344.289,96
8875,0542	-88.750,52	355.002,19
11550,129	-196.352,21	381.154,25
99762,0585	-1.695.955,01	299.286,16
12795,5654	-217.524,63	422.253,64
12857,2538	-192.858,77	450.003,92
11365,3458	-113.653,48	454.613,81
11537,288	-115.372,89	461.491,51
11537,288	-115.372,89	461.491,51
13933,9524	-181.141,36	515.556,26
14515,8666	-188.706,29	537.087,04
13927,078	-104.453,09	591.900,81
14089,2696	-112.714,16	591.749,32
39283,49667	-589.252,48	589.252,42
37791,28833	-529.078,05	604.660,60
31509,497	-315.094,99	630.189,93
20753,7262	-352.813,39	684.872,92
17026,2068	-153.235,87	698.074,47
22390,04079	-716.481,29	694.091,28
18200,3242	-200.203,54	709.812,67
27416,34079	-334.543,69	707.277,26
43430,83433	-608.031,67	694.893,36
20478,5954	-225.264,57	798.665,20
22377,2998	-313.282,20	805.582,79
24759,0486	-396.144,79	841.807,64
23609,2236	-259.701,44	920.759,74
32787,4294	-393.449,16	1.245.922,31
88469,866	-1.327.048,01	1.327.047,97
34139,2338	-307.253,09	1.399.708,60
32562,1952	-165.524,49	1.462.585,27
90095,09658	-1.907.012,91	1.516.600,76
70150,77105	-1.034.723,87	1.631.005,43
48001,4638	-320.009,76	2.080.063,43
133695,5963	-3.077.916,75	2.002.515,91
63563,2422	-572.069,17	2.606.092,94
62262,7062	-498.101,66	2.615.033,65
87764,8874	-702.119,11	3.686.125,26
90770,2698	-733.726,35	3.804.787,14
94109,1198	-846.982,08	3.858.473,91
248797,4467	-2.985.569,38	4.478.354,02
132379,0304	-1.059.032,24	5.559.919,28
154141,1394	-2.157.975,96	5.549.081,01
139150,5188	-1.198.578,59	5.758.947,35
159188,6964	-1.273.509,58	6.685.925,24
171743,4298	-1.212.523,53	7.374.647,96

233577,6092	-3.970.819,37	7.708.061,09
655483,381	-4.643.007,29	28.131.161,77
0,00	0,00	2.704,55
0,00	0,00	5.709,61
0,00	0,00	7.080,00
0,00	0,00	10.000,00
0,00	0,00	10.344,83
0,00	0,00	15.000,00
0,00	0,00	24.040,48
0,00	0,00	48.000,00
0,00	0,00	59.882,72
0,00	0,00	116.000,00
0,00	0,00	181.000,00
0,00	0,00	382.484,68
0,00	0,00	811.126,25
<b>3.967.668,21</b>	<b>-53.664.676,23</b>	<b>127.460.255,39</b>
166.666,67	750.000,00	4.250.000,00
166.666,67	583.333,33	4.416.666,67
433.333,33	1.083.333,33	11.916.666,67
533.333,33	800.000,00	15.200.000,00
316.666,67	316.666,67	18.683.333,33
<b>5.584.334,87</b>	<b>-57.198.009,57</b>	<b>181.926.922,05</b>

## Negozio zifraren zenbateko garbia

(Euros)	2013		2014
<b>Jarduera kategorien araberako bereizketa</b>			
Amarralekuen alokairua	2.079.655	(B)	2.662.213
Lokalen alokairua	336.993		343.733
Erregaiaren salmenta	709.255		723.440
Transitoak eta bestelakoak	272.996		238.260
	<b>3.398.899</b>		<b>3.967.646</b>

(B)

TASA FAKTURAZIOAREN KALKULU ESTIMATUA 2014 s/EKF				
PORTUA	OKUPA'	T-5	T-8	T-9
HONDARRIBIA	648	1.025.589,00	55.010,00	64.005,00
DONOSTIA	402	219.187,00	15.351,00	5.418,00
ORIO	290	357.811,00	19.192,00	21.250,00
GETARIA	256	357.811,00	18.315,00	16.073,00
MUTRIKU	220	152.431,00	11.407,00	9.030,00
BERMEO	362	272.621,00	20.926,00	
<b>GUZTIRA</b>		<b>2.385.450,00</b>	<b>140.201,00</b>	<b>115.776,00</b>

(B/1) Mutrikuko portua da; beraz, uste dugu urtez urte okupatuko diren amarralekuak gero eta gehiago izango direla (

2015	2016	2017	2018
2.726.058	2.791.392	2.854.573	2.919.164
350.608	357.620	364.772	372.068
737.909	752.667	767.720	783.075
267.328	299.942	336.535	377.592
<b>4.081.902</b>	<b>4.201.621</b>	<b>4.323.600</b>	<b>4.451.898</b>

GUZTIRA	2014			GUZTIRA
	T-5	T-8	T-9	
<b>1.144.604,00</b>	1.025.589,00	55.010,00	64.005,00	1.144.604,00
<b>239.956,00</b>	219.187,00	15.351,00	5.418,00	239.956,00
<b>398.253,00</b>	357.811,00	19.192,00	21.250,00	398.253,00
<b>392.199,00</b>	357.811,00	18.315,00	16.073,00	392.199,00
<b>172.868,00</b>	(B/1) 173.217,05	11.407,00	9.030,00	193.654,05
<b>293.547,00</b>	272.621,00	20.926,00	0,00	293.547,00
<b>2.641.427,00</b>	2.406.236,05	140.201,00	115.776,00	2.662.213,05

(guztira, 301 daude)

2019

2.977.547

379.509

798.736

423.658

**4.579.451**

2015

2

T-5	T-8	T-9	GUZTIRA	T-5	T-8
1.046.100,78	56.110,20	65.285,10	1.167.496,08	1.067.022,80	57.232,40
223.570,74	15.658,02	5.526,36	244.755,12	228.042,15	15.971,18
364.967,22	19.575,84	21.675,00	406.218,06	372.266,56	19.967,36
364.967,22	18.681,30	16.394,46	400.042,98	372.266,56	19.054,93
187.282,27	11.635,14	9.210,60	208.128,01	201.840,82	11.867,84
278.073,42	21.344,52	0,00	299.417,94	283.634,89	21.771,41
2.464.961,65	143.005,02	118.091,52	2.726.058,19	2.525.073,78	145.865,12

**2016****2017**

<b>T-9</b>	<b>GUZTIRA</b>	<b>T-5</b>	<b>T-8</b>	<b>T-9</b>	<b>GUZTIRA</b>
66.590,80	1.190.846,00	1.088.363,25	58.377,05	67.922,62	1.214.662,92
5.636,89	249.650,22	232.603,00	16.290,60	5.749,62	254.643,23
22.108,50	414.342,42	379.711,90	20.366,70	22.550,67	422.629,27
16.722,35	408.043,84	379.711,90	19.436,02	17.056,80	416.204,72
9.394,81	223.103,47	213.230,40	12.105,20	9.582,71	234.918,31
0,00	305.406,30	289.307,59	22.206,84	0,00	311.514,42
120.453,35	2.791.392,25	2.582.928,03	148.782,42	122.862,42	2.854.572,87

**2018**

<b>T-5</b>	<b>T-8</b>	<b>T-9</b>	<b>GUZTIRA</b>	<b>T-5</b>	<b>T-8</b>
1.110.130,52	59.544,59	69.281,07	1.238.956,18	1.132.333,13	60.735,48
237.255,06	16.616,42	5.864,62	259.736,09	242.000,16	16.948,74
387.306,13	20.774,04	23.001,68	431.081,86	395.052,26	21.189,52
387.306,13	19.824,75	17.397,93	424.528,81	395.052,26	20.221,24
224.994,84	12.347,30	9.774,36	247.116,51	229.494,74	12.594,25
295.093,74	22.650,98	0,00	317.744,71	300.995,61	23.103,99
1.110.130,52	59.544,59	69.281,07	2.919.164,16	1.132.333,13	60.735,48

**2019**

---

<b>T-9</b>	<b>GUZTIRA</b>
70.666,69	1.263.735,30
5.981,91	264.930,81
23.461,72	439.703,49
17.745,89	433.019,39
9.969,85	252.058,84
0,00	324.099,61
70.666,69	2.977.547,44



## DIRU-SARRERAK 2013 "PORTUAK"

AZALPEA	AITORTUA	
	BOLUNTARIOA	PREMIAMENDUA
Herri lanak zuzentzeko eta ikuskatzeko lan fakultatiboak egitearen tasak		
Gipuzkoako Portuen diru-sarreraren likidazioa	37.539,33	
Bizkaiko portuen diru-sarrerak	47.744,87	
T-1 Ontziak		
Gipuzkoako Portuen diru-sarreraren likidazioa	47.789,85	
Bizkaiko Portuen diru-sarreraren likidazioa	139.570,96	
T-2 Bidaiariak		
Gipuzkoako Portuen diru-sarreraren likidazioa	6.331,53	
T-3 Salgaiak		
Gipuzkoako Portuen diru-sarreraren likidazioa	3.275,53	
Bizkaiko Portuen diru-sarreraren likidazioa	289.579,13	
T-4 Arrantza freskoa		
Gipuzkoako Portuen diru-sarreraren likidazioa	314.796,15	
Bizkaiko Portuen diru-sarreraren likidazioa	629.690,59	
T-5 aisia-ontziak		
Gipuzkoako Portuen diru-sarreraren likidazioa	136.909,79	2.268,10
Bizkaiko Portuen diru-sarreraren likidazioa	561.796,47	
T-6 Portiko-garabiak		
Gipuzkoako portuetako garraioak	3.446,68	
Bizkaiko Portuen diru-sarreraren likidazioa	10.885,72	
T-7 Lokal eta eraikuntzen biltegitratzea		
Gipuzkoako Portuen diru-sarreraren likidazioa	16.777,23	
Bizkaiko Portuen diru-sarreraren likidazioa	11.303,07	
T-8 Produktu eta energiaren hornidura		
Gipuzkoako Portuen diru-sarreraren likidazioa		
Bizkaiko Portuen diru-sarreraren likidazioa		
T-9 Hainbat zerbitzu		
Gipuzkoako Portuen diru-sarreraren likidazioa	88.668,21	
Bizkaiko Portuen diru-sarreraren likidazioa	84.963,18	
C-1 Emakidak		
Gipuzkoako Portuen diru-sarreraren likidazioa	565.596,33	
Bizkaiko Portuen diru-sarreraren likidazioa	316.602,94	
A-1 Baimenak		
Gipuzkoako Portuen diru-sarreraren likidazioa	112.132,95	
Bizkaiko Portuen diru-sarrerak	9.347,56	
Argitalpen edo material didaktikoaren salmenta		
Mintegi, kongresu, jardunaldi eta ikastaroen matrikulak (IAE)		
Likidazioen emisioa	84.140,83	
Atzerapen interesak		
Atzerapen interesak	0,00	13,66
Bestelako errekarguak		

(C)

(C)

Gipuzkoako portuen bestelako diru-sarrerak			
Gipuzkoako portuetako diru-sarrerak, gehiegi ingresatuta		10,84	
Bizkaiko portuen bestelako diru-sarrerak			
Gipuzkoako portuetako diru-sarrerak, gehiegi ingresatuta		493,77	
<b>GUZTIRA</b>		<b>3.519.393,51</b>	<b>2.281,76</b>
Bankuko kontu korrenteen interesak			
Gipuzkoako Portuen diru-sarrearen kontuaren interesen likidazioa		222,65	
Gipuzkoako portuen depositoen kontuaren interesak		63,24	
Bizkaiko Portuen diru-sarrearen kontuaren interesen likidazioa		482,52	
Bizkaiko portuen depositoen kontuaren interesak		16,45	
Bizkaiko portuen FOA kontuaren interesak		10,22	
Bizkaiko portuen FOA kontuaren interesak		6,63	
Kalteak ordaintzea			
<b>GUZTIRA</b>		<b>801,71</b>	<b>0,00</b>
<b>GUZTIRA</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
		<b>3.520.195,22</b>	<b>2.281,76</b>

- (C) T-5 eta T-8 Mutrikuko tasak baliatuta kalkulatu ditugu, kontuan hartuta b atez besteko 12 metro karratu (Pantalanak eta buiak bereizten ditugu, bien arteko prezioak desberdinak baitira.

	<b>T-5</b>	
Gipuzkoa		
	<b>Pantalanak</b>	254.741,90
	<b>Buia</b>	0,00
	<b>GUZTIRA GIPUZKOA</b>	<b>254.741,90</b>
Bizkaia		
	<b>Pantalanak</b>	145.175,49
	<b>Buia</b>	238.411,15
	<b>GUZTIRA BIZKAIA</b>	<b>383.586,64</b>

Uste dugu 2014an gainontzeko diru-sarrerak % 30 handituko direla eta urtez urte KPIren arabera (uste d

2014	2015	2016	2017	2018
<b>110.869,46</b>	<b>113.086,85</b>	<b>115.348,59</b>	<b>117.655,56</b>	<b>120.008,67</b>
48.801,13	49.777,15	50.772,69	51.788,15	52.823,91
62.068,33	63.309,70	64.575,89	65.867,41	67.184,76
<b>243.569,05</b>	<b>248.440,43</b>	<b>253.409,24</b>	<b>258.477,43</b>	<b>263.646,98</b>
62.126,81	63.369,34	64.636,73	65.929,46	67.248,05
181.442,25	185.071,09	188.772,51	192.547,97	196.398,92
<b>8.230,99</b>	<b>8.395,61</b>	<b>8.563,52</b>	<b>8.734,79</b>	<b>8.909,49</b>
8.230,99	8.395,61	8.563,52	8.734,79	8.909,49
<b>380.711,06</b>	<b>388.325,28</b>	<b>396.091,78</b>	<b>404.013,62</b>	<b>412.093,89</b>
4.258,19	4.343,35	4.430,22	4.518,82	4.609,20
376.452,87	383.981,93	391.661,56	399.494,80	407.484,69
<b>1.227.832,76</b>	<b>1.252.389,42</b>	<b>1.277.437,21</b>	<b>1.302.985,95</b>	<b>1.329.045,67</b>
409.235,00	417.419,69	425.768,09	434.283,45	442.969,12
818.597,77	834.969,72	851.669,12	868.702,50	886.076,55
<b>638.328,54</b>	<b>651.095,11</b>	<b>664.117,01</b>	<b>677.399,35</b>	<b>690.947,34</b>
254.741,90	259.836,74	265.033,47	270.334,14	275.740,82
383.586,64	391.258,37	399.083,54	407.065,21	415.206,52
<b>18.632,12</b>	<b>19.004,76</b>	<b>19.384,86</b>	<b>19.772,55</b>	<b>20.168,01</b>
4.480,68	4.570,30	4.661,70	4.754,94	4.850,04
14.151,44	14.434,46	14.723,15	15.017,62	15.317,97
<b>36.504,39</b>	<b>37.234,48</b>	<b>37.979,17</b>	<b>38.738,75</b>	<b>39.513,53</b>
21.810,40	22.246,61	22.691,54	23.145,37	23.608,28
14.693,99	14.987,87	15.287,63	15.593,38	15.905,25
<b>48.004,80</b>	<b>48.964,90</b>	<b>49.944,19</b>	<b>50.943,08</b>	<b>51.961,94</b>
16.293,60	16.619,47	16.951,86	17.290,90	17.636,72
31.711,20	32.345,42	32.992,33	33.652,18	34.325,22
<b>225.720,81</b>	<b>230.235,22</b>	<b>234.839,93</b>	<b>239.536,73</b>	<b>244.327,46</b>
115.268,67	117.574,05	119.925,53	122.324,04	124.770,52
110.452,13	112.661,18	114.914,40	117.212,69	119.556,94
<b>1.146.859,05</b>	<b>1.169.796,23</b>	<b>1.193.192,16</b>	<b>1.217.056,00</b>	<b>1.241.397,12</b>
735.275,23	749.980,73	764.980,35	780.279,96	795.885,55
411.583,82	419.815,50	428.211,81	436.776,04	445.511,57
<b>157.924,66</b>	<b>161.083,16</b>	<b>164.304,82</b>	<b>167.590,92</b>	<b>170.942,73</b>
145.772,84	148.688,29	151.662,06	154.695,30	157.789,20
12.151,83	12.394,86	12.642,76	12.895,62	13.153,53
-	-	-	-	-
<b>109.383,08</b>	<b>111.570,74</b>	<b>113.802,16</b>	<b>116.078,20</b>	<b>118.399,76 ###</b>
109.383,08	111.570,74	113.802,16	116.078,20	118.399,76
<b>17,758</b>	<b>18,11316</b>	<b>18,4754232</b>	<b>18,84493166</b>	<b>19,2218303</b>
17,758	18,11316	18,4754232	18,84493166	19,2218303
			0,00	0,00
			0,00	0,00

<b>14,092</b>	<b>14,37384</b>	<b>14,6613168</b>	<b>14,95454314</b>	<b>15,253634</b>
14,092	14,37	14,66	14,95	15,25
<b>641,901</b>	<b>654,73902</b>	<b>667,8338004</b>	<b>681,1904764</b>	<b>694,8142859</b>
641,901	654,74	667,83	681,19	694,81
<b>4.353.244,52</b>	<b>4.440.309,41</b>	<b>4.529.115,60</b>	<b>4.619.697,91</b>	<b>4.72.091,87</b>
289,445	295,23	301,14	307,16	313,30
82,212	83,86	85,53	87,24	88,99
627,276	639,82	652,62	665,67	678,98
21,385	21,81	22,25	22,69	23,15
13,286	13,55	13,82	14,10	14,38
8,619	8,79	8,97	9,15	9,33
<b>1.042,22</b>	<b>1.063,07</b>	<b>1.084,33</b>	<b>1.106,02</b>	<b>1.128,14</b>
<b>4.354.286,75</b>	<b>4.441.372,48</b>	<b>4.530.199,93</b>	<b>4.620.803,93</b>	<b>4.713.220,01</b>

eta % 17ko igoera, tasa horrek jasotzen dituen kontzeptu berriengatik.

**T-8**

**16.293,60**

**31.711,20**

ugu % 2)

**2019**

**122.408,84**

53.880,39

68.528,45

**268.919,92**

68.593,01

200.326,90

**9.087,68**

9.087,68

**420.335,77**

4.701,38

415.634,39

**1.355.626,58**

451.828,50

903.798,08

**704.766,29**

281.255,64

423.510,65

**20.571,37**

4.947,04

15.624,33

**40.303,80**

24.080,44

16.223,35

**53.001,18**

17.989,45

35.011,73

**249.214,01**

127.265,93

121.948,08

**1.266.225,06**

811.803,27

454.421,80

**174.361,59**

160.944,99

13.416,60

-

**120.767,76**

120.767,76

**19,6062669**

19,6062669

0,00

0,00

**15,55870668**

15,56

**708,7105717**

708,71

**4.806.333,71**

319,57

90,77

692,56

23,61

14,67

9,52

**1.150,70**

**4.807.484,41**

**GASTU ARRUNTAK 2013 "PORTUAK"**

CAC	SC	PROGRAMA	P	KONTZEPTUA	"O"
213		GUZTIRA		Makinak	2.080,65
222		GUZTIRA		Eraikuntzak	2.318.495,30
223		GUZTIRA		Instalazio teknikoak	74.235,55
224		GUZTIRA		Altzariak	1.845,12
226		GUZTIRA		Garraio-elementuak	5.883,79
237		GUZTIRA		Hornidurak	142.142,95
238		GUZTIRA		Bestelako zerbitzuak	4.480.997,46
		GUZTIRA		Gastu arrunten transf. eta diru-lag	200.000,00
281		GUZTIRA		Bestelako zergak	754,52
282		GASTU ARRUNTAK GUZTIRA			7.226.435,34

## "PORTUAK" LANGILEEN GASTUAK 2013

FUNTZIONARIOAK      LABORALAK  
120                      130

### GARRAIO AZPIEGITURAREN ZUZENDARITZA

(Lehengo Portu eta Aireportuen Zuzendaritza)

13.0.1.09.31.0100.1.120.00.51511.000/P                      456.844,00

A TALDEA	6	
B TALDEA	1	
C TALDEA	2	
D TALDEA	1	

13.0.1.09.31.0100.1.160.00.51511.000/T

### GIPUZKOAKO PORTUETAKO LURRALDE ZERBITZUA

13.0.1.09.31.0102.2.120.00.51511.000/J                      328.497,00

A TALDEA	1	
B TALDEA	2	
C TALDEA	4	
D TALDEA	1	

13.0.1.09.31.0102.2.130.00.51511.000/N                      8                      210.397,00

13.0.1.09.31.0102.2.160.00.51511.000/N

### BIZKAIKO PORTUETAKO LURRALDE ZERBITZUA

13.0.1.09.31.0103.3.120.00.51511.000/H                      267.575,00

A TALDEA	1	
B TALDEA	2	
C TALDEA	3	

13.0.1.09.31.0103.3.130.00.51511.000/L                      12                      343.268,00

13.0.1.09.31.0103.3.160.00.51511.000/L

### ITSAS ADMINISTRAZIOKO ESKOLA

13.0.1.09.31.0104.3.120.00.51511.000/E                      84.120,00

A TALDEA	1	
C TALDEA	1	

13.0.1.09.31.0104.3.160.00.51511.000/I

---

**1.690.701,00**

**GUZTIRA                      2.146.379,00**

KPI % 2



S.S.  
160

115.089,00

149.842,00

172.575,00

18.172,00

---

**455.678,00**

**2.189.306,58**

# VII

## **INFORME DE ASESORÍA JURÍDICA / AHOLKULARITZA JURIDIKOAREN TXOSTENA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE PROIEKTUA**



INGURUMEN ETA LURRALDE  
POLITIKA SAILA

Administrazio eta Lurralde Plagintzaren  
Sailburuordetza

Zerbitzu Zuzendaritza


DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE Y  
POLÍTICA TERRITORIAL

Viceconsejería de Administración y  
Planificación Territorial

Dirección de Servicios

#### FIRMADO DIGITALMENTE POR:


Firmante: **MARIA JESUS URKIOLA MENDIBIL**  
Fecha de la firma: **07/10/2014 10:57:27**

Validación de la firma:  **Correcta**

---

Firmante: **JOSE IGNACIO BAIÑUELOS IBAÑEZ**

Fecha de la firma: **08/10/2014 10:20:35**

Validación de la firma:  **Correcta**

## INFORME JURÍDICO RELATIVO AL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.

### I.- INTRODUCCIÓN

Por la Dirección de Infraestructuras del Transporte se remite, a efectos de su tramitación, el Anteproyecto de Ley de referencia.

Por el Servicio de Asesoría Jurídica se emite el presente informe de conformidad con las funciones atribuidas a la Dirección de Servicios en el artículo 8 del Decreto 196/2013, de 9 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, así como en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7.3 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del procedimiento de elaboración de las Disposiciones de Carácter General.

El objeto del informe consiste en analizar la adecuación del "Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte marítimo del País Vasco" a la ley y al derecho. En dicho análisis se tendrá también en cuenta el cumplimiento de las directrices de técnica normativa, y en particular la Orden de 6 de abril de 1993, del Consejero de Presidencia, Régimen Jurídico y Desarrollo Autonómico, por la que se dispone la publicación del Acuerdo de Consejo de Gobierno de 23 de marzo de 1993, por el que se aprueban las directrices para la elaboración de Proyectos de Ley, Decretos, Ordenes y Resoluciones; también se valorará el cumplimiento del artículo 18.4 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres, que exige la realización de un uso no sexista del lenguaje. Se determinará asimismo la posterior tramitación que debe seguir la iniciativa.

### II.- CONSIDERACIONES PREVIAS

a) Contenido del expediente

El expediente consta de la siguiente documentación:

- Orden de la Consejera de inicio del expediente
- Orden de la Consejera de aprobación previa, que adjunta el texto del Anteproyecto de Ley
- Memoria justificativa
- Informe de Impacto en función del género

La Orden que da inicio a la tramitación del Anteproyecto de ley justifica la iniciativa en la existencia de competencia legislativa y ejecutiva plena en materia de puertos que no sean de interés general, competencia que no ha venido acompañada, a pesar de los intentos habidos en legislaturas anteriores, de la aprobación de una norma con rango de ley que regule la materia. Dicha Orden también identifica cual debe ser el contenido de la misma.

Por su parte, la Memoria justificativa desarrolla la exposición de motivos del Anteproyecto, ampliando en ocasiones la justificación relativa a las opciones adoptadas en la elaboración del texto normativo.

El Informe de Impacto en función del género analiza la distribución entre mujeres y hombres de recursos tales como formación académica, situación laboral y utilización de la zona de servicio de los puertos de titularidad vasca y de los servicios portuarios que se prestan en los mismos y aporta datos sobre la participación social y laboral de mujeres y hombres en órganos, entidades y empresas del ámbito.

Por otra parte, como medidas que el Anteproyecto recoge para eliminar las desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres, identifica el informe el principio de actuación recogido en el artículo 6.3, que establece que *“el respeto a los principios de protección de los intereses de la ciudadanía en su condición de personas usuarias de los puertos, especialmente en el caso de personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando su derecho al acceso a los servicios de los puertos en adecuadas condiciones de calidad, y el respeto a los principios de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres deberán guiar la gestión de los puertos de Euskadi”*.

b) Competencia

Tal y como pone de manifiesto la Memoria justificativa del Anteproyecto, no es ésta la primera vez que se pretende la aprobación de una Ley de Puertos y, en las ocasiones

anteriores, la tramitación alcanzó hasta la aprobación del Proyecto de Ley por parte del Consejo de Gobierno.

Ello implica que los aspectos relativos a la competencia que la Comunidad autónoma ostenta en la materia y su delimitación, tanto con respecto al Estado como con respecto a los Territorios históricos y los municipios, han sido objeto de informes de los correspondientes servicios jurídicos del Departamento correspondiente y de Dictámenes por parte de la Comisión Jurídica Asesora.

Los últimos informes, a los que, en estos aspectos relativos a la competencia me remito plenamente, son los del Servicio de Asesoría Jurídica del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, de 24 de junio de 2011 y el Dictamen nº 69/202, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi.

Partimos de la competencia exclusiva de la CAPV en la materia de puertos, conforme al art. 10.32 EAPV, sin perjuicio de las competencias que corresponden al Estado en materia de puertos de interés general y marina mercante (art. 149.1.20 CE) y partimos también del marco normativo de referencia considerado en dichos informes, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto legislativo 2/2011 (LPMM), de 5 de septiembre, que, si bien ha sufrido modificaciones desde entonces, las mismas no afectan a cuestiones relacionadas con el reparto competencial.

Partimos asimismo de la interpretación que debe darse a la competencia que la Comunidad Autónoma ostenta en materia de ordenación del territorio y del litoral y de la forma en que el ejercicio de dicha competencia puede incidir en el ejercicio por parte del Estado de la competencia que ostenta en los puertos de interés general, interpretación realizada por la STC 40/1998.

El texto del Anteproyecto resulta respetuoso con esta interpretación pues deja claro al dictaminar sobre su objeto que se aplica a los puertos e instalaciones portuarias y marítimas “de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco”.

Y partimos también de la titularidad estatal del dominio público portuario y marítimo terrestre (art. 132 CE), titularidad que no imposibilita el ejercicio de la competencia autonómica en materia de puertos, tal y como reconoce la STC 149/1991 y a la que responde el artículo 7 del Anteproyecto.

Junto a estas cuestiones que ya habían sido analizadas en informes anteriores, procede asimismo analizar la materia relativa al transporte marítimo en la medida en que el Anteproyecto regula también esta materia.

En este sentido, el Estatuto de Autonomía para el País Vasco dispone en el mismo artículo 10.32 que la Comunidad Autónoma del País Vasco tiene competencia exclusiva en materia de transportes marítimos, sin perjuicio también aquí de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> CE, que ya hemos dicho deja a salvo la competencia del Estado en materia de puertos de interés general y marina mercante.

Con este punto de partida, debe tenerse en cuenta la propia definición del concepto de marina mercante recogido en el art. 6 LPMM, que considera marina mercante la actividad de transporte marítimo, pero añade, *“exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales”*.

Así, mediante Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias de 22 de junio de 2011 aprobado por el Real Decreto 900/2011, de 24 de junio, se procedió al traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de transporte marítimo.

La regulación contenida en el Anteproyecto respeta la competencia estatal por cuanto que su ámbito de aplicación se limita expresamente a la actividad de transporte marítimo *“de pasajeros, de mercancías, o mixtos, en embarcaciones debidamente registradas, que se produzca entre puertos o puntos situados exclusivamente en el litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco”*.

Por último, en cuanto la iniciativa conlleva la creación de una nueva persona jurídica pública de la Administración Institucional de la CAPV, la iniciativa supone también el ejercicio de la competencia que reconoce el artículo 10.2 EAPV y que es expresión de las facultades de autoorganización que ostenta la Comunidad Autónoma para el adecuado ejercicio de sus competencias. Dicho ejercicio ha de tener en cuenta las bases del régimen jurídico de las Administraciones públicas y legislación básica sobre contratos administrativos (artículo 149.1.18<sup>a</sup> CE).

### **III.- ANÁLISIS DEL ANTEPROYECTO**

#### **a) Valoración del contenido del Anteproyecto de Ley**

En relación con los artículos iniciales de la ley, se parte de un concepto amplio del término “puerto” que incluiría en principio cualquier estructura, siempre que la misma permita la realización de las actividades de tráfico portuario y la prestación de los servicios correspondientes. Si tenemos en cuenta que el tráfico portuario, tal y como también está definido en la propia ley, abarca las operaciones de entrada, salida, atraque, estancia y reparación de embarcaciones en puerto, está claro que, si bien no

se exigen unas específicas características en cuanto a dimensión, infraestructuras, calado y medios organizativos, tal y como realiza la regulación estatal<sup>1</sup>, se está pensando en infraestructuras de una cierta entidad, que permita embarcar y desembarcar mercancías y pasajeros que han de transportarse por mar.

Por otra parte, puede entenderse que la Ley también recoge en su ámbito de aplicación, además de los puertos así entendidos, las “instalaciones marítimas”, definidas como aquellas que no exigen la realización de obras de abrigo o atraque físico y no suponen alteración sustancial del medio físico donde se emplazan. Y decimos que puede entenderse porque el artículo 1 establece que es objeto de la ley establecer el régimen jurídico también de las instalaciones marítimas, aunque las mismas no aparecen expresamente recogidas en el artículo 2.1, cuando indica el ámbito de aplicación de la norma.

Se aconseja por ello, en aras a una mayor coherencia del texto normativo, recoger expresamente en el artículo 2.1 que la ley se aplica “a los puertos marítimos del litoral vasco....., así como a las obras e instalaciones portuarias e instalaciones marítimas competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.”

En relación a las instalaciones marítimas, ya se ha indicado al analizar los aspectos competenciales, que el ámbito del anteproyecto es plenamente respetuoso con la competencia estatal y que se aplica a los puertos e instalaciones portuarias y marítimas “de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco”.

Resulta evidente por tanto que respecto a las instalaciones marítimas a las que alude el artículo 3.4, se ha debido producir la necesaria adscripción de espacios de dominio público marítimo-terrestre prevista en el art. 49.1 de la Ley de Costas y en el art. 16 LPMM, para que entren dentro del ámbito de aplicación de la norma. La jurisprudencia del TC resulta clara en este aspecto y así, en el recurso planteado contra la ley andaluza de puertos deportivos –STC 193/1998- estableció:

*El art. 110, b) de la Ley de Costas dispone que corresponde a la Administración del Estado «la gestión del dominio público marítimo-terrestre... y en todo caso las concesiones de obras fijas en el mar, así como las de instalaciones marítimas menores, tales como embarcaderos, pantalanes, varaderos y otras análogas que no formen parte de un puerto o estén adscritas al mismo». Pues bien, la STC 149/1991, fundamento jurídico 7.º, A), b), consideró plenamente constitucional el citado precepto, por lo que no resulta aceptable que la LPDA pretenda extender el ámbito de la competencia autonómica en materia de puertos deportivos a cualquier varadero o pantalán por el hecho de que los mismos puedan ser susceptibles de algún tipo de utilización náutico-deportiva, pues es claro que no se trata de verdaderos puertos. Con independencia de ello, es obvio que **si en determinados supuestos concretos las instalaciones marítimas menores, por la entidad***

<sup>1</sup> Art. 2 LPMM

***de las mismas o por la relevancia de la utilización náutico-deportiva que en ella se realizare, fueran susceptibles, fácticamente de asimilarse a un puerto deportivo siempre será posible iniciar las actuaciones de cooperación interadministrativa que, en su caso, pudieran conducir al cambio de calificación de las instalaciones correspondientes, con el consiguiente cambio de titularidad de las mismas, tras su calificación como puerto deportivo.***

*En la misma orientación insistió también la STC 40/1998, fundamento jurídico 9.º, la cual tras declarar la inconstitucionalidad del art. 4 de la Ley de Puertos del Estado, relativo a las «instalaciones marítimas», precisó que ello «en nada afecta a la competencia del Estado sobre las instalaciones menores a que se refiere el art. 110, b), in fine, de la Ley de Costas, así como a la posibilidad de controlar, mediante la adscripción de espacios de dominio público marítimo-terrestre prevista en el art. 49.1 de la misma Ley y en el art. 16 LPMM que lo que por las Comunidades Autónomas se denomina puerto reúne las características propias de éstos y no se trata de simples instalaciones marítimas menores de competencia estatal» (STC 40/1998, fundamento jurídico 9.º).*

En relación con el artículo 7, que delimita el dominio portuario de la CAPV, incluyendo dentro del mismo, *“los derechos y los bienes, muebles e inmuebles, que siendo de titularidad pública, se encuentren afectos al uso general o al servicio público portuario de competencia autonómica”*, resulta conveniente hacer referencia a la STC 149/1991, por la que se resolvieron los recursos de inconstitucionalidad interpuestos frente a la Ley 22/1988, de Costas. Dicha sentencia aclara cual es el alcance de la titularidad autonómica sobre el dominio público portuario, que deja siempre a salvo, la titularidad originaria del Estado. Establece así la sentencia: *“la competencia autonómica abarca a todos los servicios portuarios, tanto los generales como los específicos, así como todos los servicios y actividades anejos e inherentes que no sean de competencia estatal. De ahí se sigue que las obras e instalaciones del puerto son creadas y gestionadas por la Comunidad Autónoma, que ostenta sobre ellas una titularidad plena, o diferida a la reversión tras la extinción de la concesión que pudiera existir sobre la obra o instalación. Ahora bien, la indudable titularidad autonómica de las obras e instalaciones portuarias no conlleva la plena titularidad demanial de aquella franja de terreno que es de titularidad estatal, por mandato expreso de la Constitución».*

En relación con el artículo 8, relativo a la zona de servicios de los puertos, debe tenerse en cuenta la modificación realizada en la Ley de Costas. El párrafo 4 del artículo 49 modificado, atribuye al Estado la capacidad de definir, mediante reglamento, los criterios para la distribución de los distintos usos que pueden desarrollarse en el dominio público marítimo-terrestre

*«4. En la zona de servicio portuaria de los bienes de dominio público marítimo-terrestre adscritos, que no reúnan las características del artículo 3, además de los usos necesarios para el desarrollo de la actividad portuaria, se podrán permitir usos comerciales y de restauración, siempre que no se perjudique el dominio público marítimo-terrestre, ni la*



*actividad portuaria y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. En todo caso, se prohíben las edificaciones destinadas a residencia o habitación.*

*Reglamentariamente se fijarán los criterios de asignación de superficie máxima para los usos previstos en el párrafo anterior, teniendo en cuenta el número de amarres del puerto y los demás requisitos necesarios para no perjudicar el dominio público marítimo-terrestre, ni la actividad portuaria.»*

La delimitación de usos que realice la administración portuaria deberá por tanto respetar las limitaciones que establezca el Estado. Ya se apuntó, cuando por parte de esta Asesoría se procedió a analizar la incidencia de la modificación de la Ley de Costas en el ámbito competencial del Departamento, que habrá que esperar al desarrollo reglamentario previsto puesto que el mismo puede ser genérico y compatible por tanto con el ámbito competencial de la comunidad autónoma, pero *“también puede resultar tan exhaustivo que vacíe de contenido la competencia autonómica y las previsiones de la futura Ley de Puertos”*.

En relación con el capítulo II, relativo a la planificación, construcción y mantenimiento de los puertos, convendría aclarar en primer lugar cuál es el concepto de “puerto” e “instalación portuaria” a que se hace referencia en los distintos artículos, dado que si bien el artículo 3 de definiciones no recoge la definición de infraestructura portuaria, este concepto se utiliza en el artículo 9.

Al respecto, teniendo en cuenta que estos artículos hacen referencia a la planificación, ordenación urbanística, construcción y mantenimiento de los puertos, parece lógico pensar que con el concepto de infraestructura portuaria se quiere utilizar un concepto genérico que abarque tanto a los puertos, como a las obras e instalaciones portuarias y a las instalaciones marítimas. Este parece ser también el alcance que al mismo concepto se le da en la Exposición de Motivos de la Ley y en otros artículos relativos a las competencias del ente que se crea. Resultaría por tanto aconsejable recoger en el artículo 3 una definición de “infraestructura portuaria”.

Por otra parte, en relación con la tramitación de los planes especiales, el anteproyecto implica una modificación del criterio seguido en la legislatura pasada y la recuperación de la voluntad de los proyectos iniciales anteriormente tramitados. Se atribuye así la competencia para la aprobación inicial, provisional y definitiva de los planes especiales de ordenación portuaria al departamento competente en materia de puertos.

Al respecto, conviene tener en cuenta que la competencia para la formulación, tramitación y aprobación de estos planes en la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo se realiza en el artículo 97 de la misma, que atribuye la competencia al “órgano del Gobierno Vasco... competente al efecto”, sin que esta delimitación permita saber con certeza si la atribución pretendía ser realizada al departamento competente

en materia de urbanismo o al competente en la materia sectorial que justifica la aprobación del plan.

Por otra parte, tampoco el análisis de los planes especiales aprobados hasta la fecha nos da una solución concluyente pues en el ámbito portuario se han aprobado planes especiales tanto por departamentos competentes en materia de urbanismo –Mutriku, Bermeo, Ondarroa-, como por departamentos competentes en materia de puertos –Hondarribia, Getaria, Zumaia-. En materias distintas a la portuaria han sido pocos los planes especiales aprobados por el Gobierno Vasco y estos lo han sido en materias competencia bien de medio ambiente y protección de la naturaleza -Txingudi-, bien de urbanismo y ordenación del territorio –parque lineal del Nervión-, pero siempre en ámbitos materiales atribuidos en el momento de su aprobación al departamento que era asimismo competente en materia de urbanismo por lo que la aprobación de los mismos no resulta aclaratoria.

No obstante, no conviene olvidar que, con independencia de quien sea el departamento competente para la formulación, tramitación y aprobación de los planes especiales, el anteproyecto se remite en cuanto al procedimiento de aprobación de estos planes a lo establecido en la ley del suelo y por tanto, serán sometidos a informe de la Comisión de Ordenación del Territorio, órgano quien en última instancia garantiza la correcta incardinación del plan en el resto de instrumentos urbanísticos y de ordenación del territorio.

Relacionado con este tema, la Disposición Transitoria Primera establece un régimen transitorio para los Planes especiales portuarios “*que se hallen en tramitación a su entrada en vigor*”. No se alcanza a entender el sentido de dicho régimen transitorio, pues tal y como se ha dicho no queda claro realmente que la ley implique una modificación en cuanto al procedimiento de aprobación de estos planes o la atribución de competencias para ello. Deberá por tanto valorarse su mantenimiento, teniendo en cuenta para ello si existen o no en estos momentos planes especiales en tramitación y la fase en la que los mismos se encuentran, además del órgano que haya realizado las aprobaciones iniciales y provisionales.

En cuanto a la Delimitación de los espacios y usos portuarios, regulada en la sección segunda, el artículo 13 remite a un posterior desarrollo reglamentario que establecerá el procedimiento a seguir para su aprobación, si bien el propio artículo garantiza unos mínimos que esta regulación debe cumplir. En relación con éstos, se aconseja valorar la conveniencia de recoger, junto a la participación en el procedimiento de las administraciones locales y sectoriales afectadas, la participación asimismo de los sectores económicos y sociales afectados. No cabe olvidar que siendo la finalidad de este instrumento la distribución de los distintos usos comerciales, pesqueros y náutico-recreativos, las distintas empresas, asociaciones profesionales o clubes deportivos tendrán un interés fundamental en dicha distribución.

En relación con ambas figuras de delimitación de usos y a falta de una explicación en el expediente que justifique las diferencias entre ambas, conviene tener en cuenta el aparente distinto ámbito de los mismos dado que, mientras los planes especiales recogen la ordenación urbanística de la totalidad de la “zona portuaria”, la delimitación de espacios y usos portuarios se limita a ordenar “la zona de servicio de los puertos”. Conforme a las definiciones de los artículos 7 y 8 del anteproyecto ambos conceptos no son coincidentes por lo que tampoco el ámbito al que afectan ambas figuras de ordenación lo será.

El artículo 14 regula la construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos y plantea con carácter general la necesidad de que las actuaciones se acomoden a lo previsto en los planes especiales portuarios. El apartado 3 de dicho artículo admite la posibilidad de acometer actuaciones no previstas en dichos planes “en casos de urgencia acreditada o interés público excepcional”. Exige en estos casos que dichas circunstancias sean apreciadas por el Consejo de Gobierno.

Con relación a esta regulación, nos parece necesario llamar la atención sobre las consecuencias prácticas de esta necesaria participación del Consejo de Gobierno en los supuestos de “urgencia acreditada”. El carácter de urgencia que parece motivar en estos casos la actuación en contra de lo previsto en el plan especial resulta difícilmente compatible con la necesidad de que dicha urgencia sea apreciada por el Consejo de Gobierno o por lo menos que –como parece lógico si no se dice lo contrario- lo sea con carácter previo.

A este respecto, la regulación de la legislación de contratos en materia de actuaciones de emergencia es mucho más permisiva y más coherente con la supuesta urgencia acreditada que debe justificar una actuación de este tipo; el artículo 113 LCSP permite la actuación inmediata del órgano de contratación, si bien exige comunicación al Consejo de Ministros en el plazo de 60 días. Se aconseja valorar la conveniencia de adoptar este modelo u otro similar en el que la comunicación al Consejo de Gobierno sea posterior a la actuación y se inicie por otra parte de forma inmediata la modificación del plan especial, si se trata de una actuación permanente.

La sección 4ª de este capítulo regula el régimen de conservación del dominio público portuario y en el mismo se establece una prohibición de vertidos, coherente con los principios establecidos en la normativa ambiental, tanto en cuanto a la prohibición de eliminación incontrolada de residuos como en cuanto a la protección del dominio público marítimo terrestre. No obstante, conviene tener en cuenta que esta prohibición tiene un alcance limitado probablemente no querido por cuanto que se prohíben los vertidos procedentes de las “actividades desarrolladas en la zona de servicio”, cuando lo correcto sería que dicha prohibición afectase a las actividades desarrolladas en la totalidad del dominio público portuario.

Por otra parte, en relación con esta materia, deberá tenerse en cuenta que, dado que la actividad de gestión de los residuos incluye –según definición del artículo 3 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos contaminados- las tareas de recogida de los residuos, la administración portuaria, en cuanto que debe facilitar dichos servicios en los puertos, deberá contar con la preceptiva autorización.

El capítulo III del Anteproyecto crea KAIK como ente público de derecho privado. Dicha decisión es manifestación de la competencia relativa a la libre organización de la propia Administración Autónoma, artículo 10.2 EAPV; de la potestad para crear, modificar y suprimir los órganos, unidades administrativas o entidades que configuran las respectivas Administraciones autonómicas o dependen de ellas (SSTC 35/1982, 165/1986, 13/1988, 227/1988 y 50/1999).

Se ha optado al hacerlo por una de las formas de personificación jurídica independiente previstas, a falta de una ley de organización y funcionamiento de la Administración General de la Comunidad Autónoma, en el Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes sobre Principios Ordenadoras de la Hacienda General del País Vasco, Decreto Legislativo 1/1997, de 11 de noviembre (LPOHG): los entes públicos de derecho privado, definidos por dicha ley como aquellos entes de naturaleza pública cuyo objeto es realizar, en régimen de descentralización, actividades de competencia de la misma y que se rigen fundamentalmente por el derecho privado.

Las razones apuntadas en la memoria justificativa del anteproyecto para la creación de un ente público de derecho privado apuntan al establecimiento de un modelo de gestión uniforme para la distinta tipología de infraestructuras portuarias y a la obtención de una mayor eficacia en la gestión, lo que resulta conforme con lo establecido en la ley de principios ordenadores, que contempla la utilización instrumental del derecho privado *"con la finalidad de que la conjunción derecho público-derecho privado constituya también otro medio apropiado para el logro de una mayor eficacia"* (Exposición de Motivos).

Los entes públicos de Derecho privado, tienen una naturaleza "híbrida" -pública y privada- y son sus leyes de creación las que delimitan en qué medida se someten al Derecho público y al privado. Claro que esa decisión no es incondicionada sino que cuando se establece su estatuto singular la ley ha de tener en cuenta, cuando desarrollan potestades públicas, las garantías y controles que rodean la actividad de las Administraciones. Así el artículo 22 del anteproyecto ya delimita las actuaciones del ente que se someten al derecho público: los de ordenación y gestión del dominio público, los derivados del ejercicio de la potestad sancionadora y los de gestión, liquidación, inspección y recaudación de tributos, además de todos aquellos que impliquen el ejercicio de potestades públicas.

El Tribunal Constitucional ha reconocido que *“la instrumentalidad de los entes que se personifican o que funcionan de acuerdo con el Derecho Privado, remiten su titularidad final a una instancia administrativa inequívocamente pública, como público es también el ámbito interno de las relaciones que conexonan dichos entes con la Administración de la que dependen, tratándose en definitiva de la utilización por la Administración de técnicas ofrecidas por el Derecho Privado, como un medio práctico de ampliar su acción social y económica”* (STC 14/1986, de 31 de enero).

La opción por la naturaleza de ente público de derecho privado a la hora de crear el nuevo ente habrá estado posiblemente condicionada por los pronunciamientos jurisprudenciales relativos a la actuación de la sociedad pública Euskadiko Kirol Portua en Bermeo, la sentencia del Tribunal Supremo de 17 de mayo de 2012, dictada en el recurso de casación 2616/2009 (procedimiento ordinario 1356/2006 ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco).

Esta sentencia recoge la doctrina del Tribunal Constitucional en sus Sentencias 102/2005 y 121/2005, que, estimando diversas cuestiones de inconstitucionalidad, declara inconstitucionales y nulos los apartados 1 y 2 del art. 70 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en la medida en que calificaban como "precios privados" contraprestaciones por servicios portuarios que, en realidad, constituyen prestaciones patrimoniales de carácter público, concretamente tasas, y, por tanto, sometidas al principio de reserva de ley.

Así, el Tribunal Supremo afirma que también en este caso resulta innegable que estamos ante una prestación de servicios o realización de actividades en régimen de Derecho público, pues tales servicios o actividades son de solicitud o recepción obligatoria para los interesados y no son prestados o realizados por el sector privado. Se devengan así contraprestaciones que deben enmarcarse en el amplio concepto de prestación patrimonial de carácter público (art. 31.3 de la CE).

Determinada por tanto la naturaleza de tasas de las contraprestaciones a abonar por la utilización del dominio público portuario, la gestión de estos ingresos no podía encomendarse a una sociedad pública, dado que, de conformidad con el artículo 18.1 de la Ley de Tasas y Precios públicos, texto refundido aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, *“la gestión y liquidación de las tasas corresponde a los departamentos, organismos autónomos y entes públicos de derecho privado que presten el servicio o realicen la actividad que determine el devengo de la tasa”*.

En este sentido, la naturaleza jurídica de ente público de derecho privado que se atribuye al ente que se crea permite atribuirle la gestión del dominio público portuario y el consiguiente cobro de las tasas derivadas de la utilización del mismo.

El régimen jurídico de tales entes, tal y como la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi ha recogido en sus dictámenes –entre otros 56/2003, 69/2006 y 160/2007-, es el siguiente:

- están dotados de personalidad jurídica propia y diferente de la que tengan las demás integrantes de la Comunidad Autónoma (artículo 7.3.b LPOHG);
- se rigen, en relación con las materias propias de la Hacienda General del País Vasco, por las disposiciones referentes a las mismas que les sean de expresa aplicación y, en lo que no las contradigan, por el derecho privado (artículo 18 LPOHG);
- se encuentran disposiciones, en materias propias de la Hacienda General del País Vasco, de expresa aplicación a los entes públicos de derecho privado en la LPOHG (artículo 29.2 sobre elaboración de anteproyecto de su presupuesto y 48.5 sobre actividad subvencional); en la Ley 8/1996, de 8 de noviembre, de Finanzas de la Comunidad Autónoma de Euskadi (artículos 35, sobre endeudamiento, y 51, sobre prestación de garantías); en el texto refundido de la Ley de Régimen Presupuestario de Euskadi, aprobado por Decreto Legislativo 1/2011, de 24 de mayo, (artículos 21, 39 y relacionados-); en la Ley 14/1994, de 30 de junio, de control económico y contabilidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco (artículos 1.4 y 6.3 y Disposición Adicional Tercera, entre otros); en el texto refundido de la Ley del Patrimonio de Euskadi, aprobado por Decreto Legislativo 2/2007, de 6 de noviembre (artículo 1.1.a) y concordantes); y en el texto refundido de la Ley de tasas y precios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de (artículo 1.1 y relacionados).
- a falta de una regulación general de la Administración Institucional de la Comunidad Autónoma, más allá de las materias propias de la Hacienda General del País Vasco, son aplicables a los entes públicos de derecho privado disposiciones autonómicas, o estatales, según las funciones o prerrogativas que se trate de ejercer en cada caso (así, artículo 2.2 de la Ley 30/1992, y ello respecto a los contenidos de dicha Ley que resulten básicos distinguidos por STC 50/1999) o las condiciones en que funciona o es financiado el ente (por ejemplo, artículo 3 del texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSF), aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

El anteproyecto no recoge con carácter general referencia expresa a estos aspectos, por lo que la regulación general referida resulta de aplicación supletoria a falta de previsión específica. No obstante, conviene detenerse en la única previsión específica

recogida en el anteproyecto –art. 26- y relativa a la aprobación de los presupuestos, que atribuye a KAIK facultades para la elaboración y aprobación de su propio anteproyecto de presupuesto.

Al respecto, la legislación aplicable en materia de hacienda, tanto la Ley de Régimen Presupuestario de Euskadi –art. 59- como la LPOHG -art. 29-, reconocen la competencia de los entes integrantes de la administración institucional para la elaboración de sus propios anteproyectos de presupuesto, pero no aluden a su aprobación, más que cuando atribuyen al acuerdo del Gobierno, como no podía ser de otro modo, la aprobación de los distintos anteproyectos de presupuestos para su remisión al Parlamento. De todos modos, si bien no hay una atribución expresa de competencia para la aprobación de los distintos anteproyectos de presupuestos, la Ley de Régimen Presupuestario atribuye al departamento competente en materia de presupuestos la competencia para el sometimiento de los mismos a la aprobación del gobierno, e incluso para elaborarlos –art. 60-, con lo que indirectamente le está atribuyendo una función intermedia entre la que corresponde a los departamentos y entes integrantes de la administración institucional y sector público y el propio gobierno, a quien corresponde aprobar el proyecto de ley de presupuestos.

Desde luego, está en manos del Parlamento Vasco excepcionar el régimen general de competencias presupuestarias y otorgar una especial autonomía a determinadas personificaciones. Pero no cabe deducir del expediente que esa es la voluntad subyacente al anteproyecto, ni se explican qué razones fundamentan la separación del régimen general. Se sugiere por tanto reflexionar sobre el verdadero sentido que se quiere dar al precepto y, según el mismo, revisar la redacción proyectada.

En cuanto al personal, el anteproyecto establece que los puestos de trabajo serán desempeñados por *“personal contratado al efecto y por personal de la Administración General del País Vasco, según la naturaleza de las funciones asignadas a cada puesto de trabajo”* (art. 24). Establece también que *“los puestos de trabajo que comporten el ejercicio de potestades públicas estarán reservados a personal funcionario, que estará sometido a la normativa reguladora de la función pública de la Administración general de la Comunidad Autónoma”*.

Al respecto, conviene tener en cuenta que, tal y como ha dicho el Tribunal Constitucional, la distinción entre el personal funcionario y el personal laboral es básica en la legislación vigente. Mientras que el primero se gobierna en relación a las condiciones de empleo y trabajo por normas legales y reglamentarias dictadas por los órganos competentes de los diversos poderes públicos, como producto de una relación estatutaria, las condiciones de trabajo del personal laboral al servicio de las diferentes Administraciones Públicas vienen establecidas en parte por las leyes o reglamentos y en parte, también, por Convenios Colectivos y/o contratos individuales

entre el trabajador y el Ente Público, al igual que ocurre entre particulares (STC 57/1982).

Admitida esta distinción fundamental, también conviene tener en cuenta que en el ámbito autonómico, ni la Ley 6/1989, de 6 de Julio, de la Función Pública Vasca, ni la Ley 1/2004, de 25 de febrero, de Ordenación de los Cuerpos y Escalas de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi y sus Organismos Autónomos incluyen dentro de su ámbito de aplicación al personal funcionario de los entes públicos de derecho privado, si bien establece la primera su carácter supletorio para todo el personal al servicio de las Administraciones Públicas vascas.

Este régimen propio que puede tener el personal funcionario de los entes públicos de derecho privado resulta determinante a la hora de interpretar lo que el anteproyecto recoge en su artículo 24 pues por una parte, en sus 2 primeros párrafos, alude a que los puestos de trabajo del ente se cubrirán por personal de la “Administración general del País Vasco”, mientras que el párrafo tercero atribuye al ente funciones que, respecto del personal funcionario de la Administración general corresponden al Departamento competente en materia de función pública o al propio Gobierno en la medida en que se aprueban por decreto.

Deberá por tanto aclararse cuál es la voluntad del anteproyecto si la de contar con personal funcionario propio y ejercer respecto al mismo las competencias relativas a determinación del régimen de acceso y procedimientos de provisión y promoción profesional que se recogen en el párrafo tercero del artículo 24 o proveer los puestos reservados de personal funcionario del ente con personal de la Administración general de la CAPV, con lo que dichas funciones serán ejercidas por los órganos competentes en materia de función pública.

Para finalizar con el análisis del capítulo relativo a KAIK, procede llamar la atención sobre el principio de reserva de ley que rige en materia de designación de sedes, conforme al artículo 4 EAPV. Es evidente que la previsión estatutaria no se encuentra agotada por la Ley 1/1980, de 23 de mayo, de Sede de las Instituciones de la Comunidad Autónoma del País Vasco, habiendo lugar a sedes diferentes a la de Vitoria-Gasteiz que allí se establece, pero el texto estatutario es claro al exigir para ello precisamente Ley del Parlamento Vasco, por lo que el silencio de la Ley supondría la imposibilidad de fijar luego una sede distinta.

En este sentido si bien es cierto que debe existir una justificación suficiente para separarse de lo establecido en la Ley de Sedes la proximidad a las infraestructuras portuarias podría ser argumento suficiente a favor de la elección de una sede en lugar diferente a Vitoria-Gasteiz.



De todos modos, atendiendo a las necesidades reales que se encomiendan a la persona diferenciada, resulta también evidente en este caso que el mantenimiento de la sede en Vitoria-Gasteiz permite la dimensión orgánica precisa en cada Territorio Histórico y la ubicación de órganos y servicios técnicos desconcentrados donde proceda.

El Capítulo IV de la Ley regula el régimen jurídico de los puertos y se estructura en dos secciones, la primera relativa a los Servicios portuarios y la segunda relativa a la gestión del dominio público portuario.

La regulación de los servicios portuarios, incorpora una clasificación ya conocida que distingue entre servicios generales, cuya titularidad y prestación se reserva con carácter general la Administración, admitiendo, en todo caso, su gestión indirecta; y servicios especiales, que son aquellos en los que, por darse las condiciones de mercado que garantizan una concurrencia suficiente entre los prestadores, su prestación corresponde al sector privado en régimen de competencia

En relación a los servicios de practicaje y remolque portuario, deberá tenerse en cuenta que, conforme al art. 6 LPMM, la habilitación para el ejercicio del servicio de practicaje y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario se incluyen en el concepto de seguridad marítima, que se considera marina mercante y respecto de la cual el Estado dispone de competencia exclusiva. La prestación de estos servicios por parte de la administración portuaria deberá respetar dicha distribución comepencial.

Por otra parte, merece también destacar que, tal y como expresamente recoge el artículo, los servicios de balizamiento y otras ayudas a la navegación no condicionan las competencias en materia de servicio de señalización marítima que corresponde a la Administración del Estado (art. 137 LPMM).

En cuanto al régimen de prestación de los servicios, el anteproyecto opta por la prestación de los mismos por parte de la administración portuaria para los servicios generales y por la prestación por particulares en régimen de concurrencia para los servicios especiales. Se establece además una prohibición de prestación mediante gestión indirecta para aquellos servicios que impliquen ejercicio de autoridad, coherente con la limitación establecida en cuanto al personal que exige que estas tareas sean desempeñadas por personal funcionario.

En el mismo apartado se añade no obstante que la citada prohibición se aplicará asimismo “cuando, por otras circunstancias, se considere conveniente la gestión directa”. En relación a esta última frase, se considera que la misma no respeta el principio de seguridad jurídica (artículo 9.3 CE), entendido como la expectativa razonablemente fundada del ciudadano en cuál ha de ser la actuación del poder en la

aplicación del Derecho (STC 36/1991, de 14 de febrero, F. 5), por lo que se aconseja su supresión.

Por otra parte, en cuanto al artículo 31, relativo al régimen de utilización de la zona de servicio, se aconseja su revisión por resultar en ocasiones reiterativo.

La sección segunda regula la gestión de dominio público portuario, con un desarrollo de su articulado más escueto que el recogido en anteproyectos anteriores. En este ámbito, en el que incide tanto la competencia exclusiva sobre legislación básica en materia de contratos y concesiones administrativas, que corresponde al Estado, según dispone el art. 149.1.18 CE, como la regulación autonómica recogida en la Ley de Patrimonio de Euskadi, la opción de la Dirección proponente de no realizar un desarrollo exhaustivo en esta materia se considera adecuada.

Partiendo del carácter demanial del dominio público portuario (art. 132 CE), se establece una dualidad de títulos que habilitan para la ocupación privativa del dominio público portuario, en función del plazo de dicha ocupación -hasta 3 años la ocupación estaría sujeta a autorización y a concesión a partir de ese plazo- y un plazo específico para las autorizaciones amare en las que no regiría el plazo general de 3 años, sino el de 5.

En relación al artículo 37, que regula la caducidad de la concesión administrativa, la regulación relativa al procedimiento se remite aun posterior desarrollo reglamentario, si bien se establecen dos aspectos de cumplimiento obligatorio en la propia ley: la necesidad de dar audiencia al interesado y el sometimiento a dictamen de la Comisión Jurídica Asesora “cuando ello sea preceptivo de acuerdo a su normativa reguladora”. Se considera conveniente reflexionar sobre esta remisión a la normativa reguladora por cuanto que la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, establece el sometimiento de los expedientes de extinción de concesiones “en los casos en los que así lo exijan las normas de aplicación”.

Si fuera voluntad de la Dirección promotora sujetar a dictamen de la Comisión Jurídica Asesora estos expedientes cuando exista oposición del concesionario, tal y como lo establece la regulación relativa al Consejo de Estado, debiera recogerse así expresamente.

En relación al mismo artículo, teniendo en cuenta que conforme al artículo 38.2 también la transmisión de capital social está sujeta a autorización, se considera que debiera recogerse también este supuesto en la letra l) del artículo 37.1. Del mismo modo, se debiera recoger en la letra m) la falta de comunicación del fallecimiento de la persona titular de la autorización, conforme a la obligación de comunicar establecida en el artículo 41.5.

El artículo 40 del anteproyecto regula el rescate de las concesiones y exige “*la previa declaración del interés portuario de las obras o actividades y el acuerdo de la necesidad de ocupación de los bienes y derechos*”. A este respecto, se debe tener en cuenta que conforme al artículo 16 del mismo anteproyecto dichas declaraciones van implícitas en las aprobaciones de proyectos de construcción, ampliación y reforma de los puertos, por lo que no resultaría necesario realizar una declaración independiente.

En relación con la regulación relativa a las autorizaciones, recogida en el artículo 41, el apartado 3 establece el procedimiento de concurso para el otorgamiento de las autorizaciones, como procedimiento prioritario, pudiendo acudir al sorteo en determinadas condiciones. En ambos casos, se deberán respetar los principios de publicidad, objetividad, imparcialidad y transparencia (art. 75 Ley 22/1988, de 28 de julio).

Este mismo artículo establece para estos procedimientos el silencio administrativo negativo por transcurso del plazo de resolución, que se fija en 6 meses. Este carácter negativo del silencio, contrario en principio al principio general establecido en la LRJAPAC, encontraría amparo en dicha norma general por cuanto que afecta a facultades relativas al dominio público (art. 43.2 LRJAPAC).

El Capítulo V del Anteproyecto regula el Registro de empresas operadoras de transporte marítimo. En relación con esta materia, resulta de aplicación el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), conforme al cual los Estados miembros no pueden supeditar dicha libertad a ninguna restricción, salvo en casos debidamente justificados, por lo que no pueden introducir ningún sistema de autorización previa.

De conformidad con ello, el Anteproyecto establece tan sólo una obligación de inscripción de las empresas operadoras, recorridos, horarios, características de las embarcaciones, tarifas, etc.

Esta obligación de inscripción se considera compatible con el respeto al principio de libre prestación de servicios. Así lo recoge expresamente la Comunicación de la Comisión relativa a la interpretación del citado Reglamento -COM(2014) 232 final, Bruselas, 22.4.2014-, según la cual los Estados miembros pueden pedir a los armadores que faciliten información anticipada sobre los servicios que tengan intención de prestar. Justifica la Comisión esta facultad en la conveniencia de los Estados miembros para disponer de información que les permita evaluar mejor las necesidades de transporte reales.

El Capítulo VI del Anteproyecto regula el Régimen de policía y sancionador en dos secciones diferenciadas, referida cada una de ellas a ambas materias.

En relación con la Sección primera, relativa al régimen de policía, procede realizar las siguientes consideraciones:

El artículo 43 regula el ejercicio de las potestades de vigilancia, inspección y control, estableciendo que las mismas se llevarán a cabo por personal de la administración portuaria, que tendrá a estos efectos condición de agente de la autoridad, teniendo valor probatorio los hechos constatados por los mismos. A este respecto, conviene tener en cuenta que la presunción de veracidad de las actas administrativas, recogida en este artículo deriva de la genérica recogida en la LRJAPAC –art. 137.3-.

Puesto esto en relación con lo establecido en el artículo 22 del Anteproyecto, relativo al régimen jurídico de la actuación de KAIK, está claro el sometimiento al Derecho administrativo de este tipo de actuaciones y consecuentemente la necesaria naturaleza funcional de quien realice estas actuaciones inspectoras.

En relación con el artículo 44, relativo a la preservación de la actividad de los puertos, deberá tenerse en cuenta, en el desarrollo reglamentario previsto en el apartado 2, que el mismo deberá respetar las competencias de capitanía marítima relativas a la seguridad marítima, dado que tanto en las operaciones de desguace como en las de hundimiento se debe requerir el pronunciamiento previo de Capitanía marítima, conforme a los artículos 303 y 304 LPMM.

En relación con el artículo 45, relativo a la recuperación posesoria y el desahucio administrativo, debemos partir del régimen general establecido en la Ley de Patrimonio de Euskadi<sup>2</sup>, cuyo artículo 19 limita el ejercicio de las potestades de desahucio y recuperación posesoria de los entes públicos de derecho privado “para la defensa de los bienes que tengan el carácter de demaniales”. Dado el carácter demanial de los bienes de dominio público portuario, está clara la competencia del ente que la ley crea para el ejercicio de estas potestades y la cláusula residual de atribución de competencias recogida en el artículo 21.k) del texto implica que la competencia corresponde al ente público y no a la Administración general.

La Sección segunda es la relativa al régimen sancionador propiamente dicho y recoge, junto a la tipificación de las infracciones y las sanciones, aspectos relativos al establecimiento de medidas cautelares y procedimiento.

Antes de proceder al análisis de la regulación recogida en el anteproyecto, conviene hacer referencia a la diferencia existente entre medidas de policía y medidas sancionadoras propiamente dichas. Tal y como establece el Tribunal Constitucional “*para determinar si una consecuencia jurídica tiene o no carácter punitivo habrá que*

---

<sup>2</sup> Texto Refundido aprobado por Decreto Legislativo 2/2007, de 6 de noviembre

*atender, ante todo, a la función que tiene encomendada en el sistema jurídico. De modo que si tiene una función represiva y con ella se restringen derechos como consecuencia de un ilícito, habremos de entender que se trata de una pena en sentido material; pero si en lugar de la represión concurren otras finalidades justificativas deberá descartarse la existencia de una pena, por más que se trate de una consecuencia gravosa. .... No basta, pues, la sola pretensión de constreñir al cumplimiento de un deber jurídico (como ocurre con las multas coercitivas) o de restablecer la legalidad conculcada frente a quien se desenvuelve sin observar las condiciones establecidas por el ordenamiento para el ejercicio de una determinada actividad. Es preciso que, de manera autónoma o en concurrencia con esas pretensiones, el perjuicio causado responda a un sentido retributivo, que se traduce en la irrogación de un mal añadido al que de suyo implica el cumplimiento forzoso de una obligación ya debida o la imposibilidad de seguir desarrollando una actividad a la que no se tenía derecho. El restablecimiento de la legalidad infringida deriva siempre en el perjuicio de quien, con su infracción, quiso obtener un beneficio ilícito, del que se ve privado. El carácter de castigo criminal o administrativo de la reacción del ordenamiento sólo aparece cuando, al margen de la voluntad reparadora, se inflige un perjuicio añadido con el que se afecta al infractor en el círculo de los bienes y derechos de los que disfrutaba lícitamente” (STC 48/2003)*

Con base a esta diferenciación vemos que el anteproyecto recoge ambos tipos de medidas:

- Medidas de policía, tales como la caducidad de las concesiones y autorizaciones (art. 37) o la regulación relativa a la preservación de la actividad de los puertos (art. 44).
- Medidas sancionadoras, recogidas en la sección segunda del capítulo VI.

Conviene tener en cuenta que ambos tipos de medidas son compatibles y que la aplicación de los principios y garantías de procedimiento administrativo sancionador rigen con todo su rigor tan solo para las medidas propiamente sancionadoras, no para las medidas de policía.

Centrándonos ahora en la regulación relativa al régimen sancionador propiamente dicho, conviene recordar la doctrina constitucional sobre los parámetros que deben ser observados en su diseño. En este sentido, conforme a una línea constitucional que cabe calificar de constante, *“los principios inspiradores del orden penal son de aplicación, con ciertos matices, al derecho administrativo sancionador, ya que ambos son manifestaciones del ordenamiento punitivo del Estado”* (STC 18/1981).

Dentro de estos principios, el de tipicidad exige que la norma describa de forma precisa todos los elementos de la conducta infractora. En palabras del TC, *“la garantía*

*material lleva consigo la exigencia de que la norma punitiva permita predecir con suficiente grado de certeza las conductas que constituyen infracción y el tipo y grado de sanción del que puede hacerse merecedor quien lo s cometa” (STC 116/1993).*

Atendiendo a este principio se aconseja revisar la tipificación de las sanciones relativas a vertidos de sustancias en los puertos, pues no parece que la descripción de los ilícitos administrativos recogidos tanto como infracciones leves como graves y muy graves permitan discernir con el suficiente grado de certeza la correcta ubicación de los mismos.

Se aconseja también utilizar una formulación equivalente para las infracciones recogidas en los artículos 47.d), 48.a) y 49.a) porque si bien parece que en todas ellas se exige la existencia de daños y perjuicios causados al dominio público portuario, tan solo se recoge de forma expresa en la tipificación de la infracción leve. Del mismo modo, tampoco la formulación de las infracciones recogidas en los arts. 47.f) y 48.b) son coincidentes, cuando también en este caso las conductas ilícitas parecen obedecer a un mismo supuesto de hecho del que tan sólo se derivarían sanciones distintas en función del grado de afección de las mismas en la actividad portuaria.

Por otra parte, en relación con los importes de las sanciones y en ausencia de justificación alguna en el expediente, llama la atención la escasa cuantía de las sanciones previstas, si las comparamos con las establecidas por la legislación estatal, en la que las sanciones pueden alcanzar los 3.000.000€ o con la recientemente aprobada Ley 2/2014, de 13 de junio, de puertos de la Comunidad valenciana, conforme a la cual las sanciones pueden llegar a los 10.000.000€.

El artículo 52 por su parte regula la responsabilidad y establece que *“Son autoras las personas físicas o jurídicas que realicen las actuaciones tipificadas como infracciones por sí solas, conjuntamente o por medio de otra de la que se sirvan como instrumento”*. Además añade *“Cuando la responsable de una infracción sea una persona jurídica el juicio de culpabilidad se hará respecto de la persona o personas físicas que hayan formado la voluntad de aquélla. En estos casos no se podrá sancionar, por la misma infracción, a dichas personas físicas”*.

Ambas formulaciones, que responden a lo establecido con carácter general en la Ley 2/1998, de 20 de febrero, de la Potestad sancionadora de las Administraciones públicas de la CAPV (LPS), se contradicen no obstante con los criterios de determinación de autoría recogidos en el apartado 3 del mismo artículo, por lo que se aconseja su revisión.

En este sentido conviene reiterar lo establecido por la Comisión jurídica Asesora en el dictamen emitido sobre el anterior anteproyecto de ley de puertos:

*“Los apartados anteriores resultan confusos y contradictorios, pues si, contrariamente a lo que ocurre en el derecho penal, en el derecho administrativo las personas jurídicas pueden ser responsables de infracciones, es porque es a ellas a las que se imputa la comisión, y no a las personas que hayan formado la voluntad de aquella, o los empleados o terceros que actúan por cuenta de ella, razón que subyace en el tenor del artículo 9.3 de la LPS y en el párrafo cuarto del artículo 62 del proyecto.*

*Otra cosa es que un mismo hecho sea constitutivo de varias infracciones, por afectar negativamente a otros tantos valores jurídicos (artículo 18.2, a LPS), en cuyo caso podrían distinguirse diversas responsabilidades en relación con el mismo hecho, pero en la forma en que están redactados los apartados a), d) y f) del artículo 62.3 citados, en conexión con lo dispuesto en el apartado 5 no contemplan la afección de una pluralidad de valores jurídicos, sino solamente de uno, por lo que la responsabilidad por la infracción administrativa debe recaer únicamente en la persona jurídica, y no en quienes hayan conformado la voluntad de aquella, o sus empleados o terceros que actúen por cuenta de aquella. Cuando no existe persona jurídica, la responsabilidad corresponderá únicamente a quien corresponda el dominio de la acción, esto es, a quien ordene la acción, que será el empresario, constructor, etc., y no a quienes cumplen las órdenes de aquellos.”*

En relación con la regulación de las medidas cautelares, recogida en el art. 53, conviene llamar la atención sobre el carácter aparentemente limitativo de la regulación propuesta. Si conforme a la regulación contenida en la LPS, el órgano competente podrá *“adoptar las medidas cautelares que sean necesarias para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer o impedir la obstrucción del procedimiento, o para evitar la continuación o repetición de los hechos enjuiciados u otros de similar significación o el mantenimiento de los daños que a aquéllos hayan ocasionado o para mitigarlos”*, (art. 31), no se entienden los motivos del listado cerrado de posibles medidas cautelares a adoptar en el marco de procedimiento sancionador, por lo que se aconseja, para el caso de que no se quiera un listado cerrado, aclararlo así en el articulado.

El artículo 54 por su parte, si bien está recogido dentro de la sección relativa al procedimiento sancionador, está en realidad relacionado con las medidas de policía a las que antes hemos aludido, destinadas a restituir la situación alterada y que no tienen propiamente carácter sancionador. A estas mismas medidas reparadoras se refiere el apartado 4 del art. 50, por lo que podría resultar oportuno recoger estos aspectos de forma conjunta.

En cuanto a la concreta regulación contenida en el anteproyecto, procede recordar la necesidad de establecer en la norma, según exige la LRJAPAC –art. 99- la cuantía de las multas coercitivas que aquí se recogen.

b) Cuestiones de técnica legislativa

Cabe afirmar que el anteproyecto se ajusta en líneas generales a las Directrices para la elaboración de proyectos de ley, decretos, órdenes y resoluciones, aprobadas por el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 23 de marzo de 1993, aplicables en virtud de la disposición adicional tercera de la LPEDG.

Ello no obstante se formulan las siguientes observaciones a fin de mejorar la calidad de la futura ley:

- El art. 35, cuando enumera los supuestos de extinción del derecho a la ocupación del dominio público portuario, recoge la caducidad y la revocación en este orden y luego en el articulado se sigue el orden contrario. Se aconseja mantener el mismo orden.
- La última frase del art. 39.3 está también recogida en el art. 40.2, al regular los rescates de las concesiones y probablemente sea este último el lugar correcto, sin que sea necesario reiterarlo en ambos artículos.
- Deben unificarse las referencias a la Comunidad Autónoma, puesto que se alude a la misma tanto como Comunidad Autónoma del País Vasco como Comunidad Autónoma de Euskadi.
- Sucede lo mismo con los conceptos de pasajeros y viajeros, que parecen utilizarse de forma indistinta por lo que resulta aconsejable que se utilice un único término. Sea cual sea la opción elegida, deberá recogerse en las acepciones tanto masculina como femenina.
- En la regulación relativa al transporte marítimo se utiliza en ocasiones una referencia a la ley como si se tratara de una ley con un contenido limitado a la regulación del transporte marítimo, cuando no es así. Se aconseja modificar en el art. 42.2 la referencia “servicios de transporte marítimo reglados en esta ley” y concretar por una parte en el art. 47.n) que se trata del registro de empresas operadoras de transporte marítimo y, por otra parte, en el art. 49.d) que se trata de los servicios de transporte marítimo.
- Se deberá revisar el texto para evitar referencias incorrectas al Departamento competente en materia de puertos, cuando la competencia corresponde al nuevo ente que se crea. Esto sucede por ejemplo en la regulación relativa a la tasa T-3. Mercancías.

Por otra parte, en cuanto a la correcta utilización del lenguaje desde el punto de vista de su uso no sexista, a que obliga el art. 18.4 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la igualdad de mujeres y hombres, el texto el respetuoso con dicha obligación, si bien



en la exposición de motivos de la ley aparece el concepto de “los prestadores”, además de lo ya referido a “pasajeros” y “viajeros”, que deberá ser corregido.

c) Tramitación posterior del Anteproyecto de Ley

En relación con la tramitación procede apuntar en primer lugar los reiterados pronunciamientos de la Comisión Jurídica Asesora (por todos, DCJA 213/2011) que viene señalando que, *“al abordar el examen del procedimiento de elaboración de los anteproyectos de Ley en el seno del ejecutivo, hay que tener en cuenta que “el legislador no ejecuta la Constitución, sino que crea derecho en libertad dentro del marco que ésta ofrece, en tanto que en el ejercicio de la potestad reglamentaria se opera de acuerdo con la Constitución y las Leyes (art. 97 CE)” (entre otras, STC 209/1987, de 22 de diciembre), por lo que, salvo los casos en que la Constitución, el Estatuto de Autonomía del País Vasco (EAPV) o, en ocasiones, las leyes orgánicas prevean algún trámite específico —supuestos ciertamente excepcionales en nuestro ordenamiento—, aquel examen es esencialmente un instrumento para estudiar la racionalidad de la regulación proyectada, esto es, su utilidad (con el concreto contenido propuesto) para alcanzar los objetivos que persigue su dictado”*.

No obstante, también añade la CJA que *“contamos con un importante instrumento de referencia como es la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general (en adelante LPEDG), la cual, sin ignorar las mencionadas circunstancias, pretende orientar la actividad del Gobierno a fin de que procure seguir en la redacción de los proyectos de Ley la misma metodología que emplea para elaborar las disposiciones generales. De ese modo, señala su Exposición de Motivos, se contribuye muy positivamente a facilitar la labor del titular de la potestad legislativa, pues se le presentan para su discusión y decisión unos proyectos mejor fundados y articulados, con una técnica jurídica más depurada y apropiada para alcanzar los objetivos que se proponen”*.

Realizadas estas observaciones, la tramitación del proyecto se analizará a la luz de dicha norma.

La tramitación se ha iniciado por Orden de Inicio de 31 de julio de 2013, tal y como recoge el artículo 4 de la Ley 8/2003 y, con fecha 2 de julio, se ha procedido a la aprobación previa del texto elaborado.

La mencionada Orden de inicio recoge los documentos que deben obrar en el expediente, los trámites de participación y consulta que se prevé realizar, así como los informes que procede recabar. Establece así que la propuesta normativa se acompañará de las siguientes Memorias: Justificativa, Económica, de Evaluación de

Impacto en Función del Género, de Reducción de Cargas Administrativas y de Impacto de empresa.

La memoria justificativa y la de evaluación de impacto de género ya han sido elaboradas, con lo que quedarían pendientes de elaborar la memoria económica y las de Reducción de Cargas Administrativas y de Impacto de empresa, que pueden integrarse en un mismo documento. Dicha memoria además, en la medida en que el anteproyecto prevé la creación de un nuevo ente de derecho privado y también da una nueva regulación a las tasas portuarias deberá dar respuesta a los contenidos exigidos tanto por la regulación aplicable en materia de control económico normativo en su variante organizativa, como a la aplicable en materia de tasas.

Se deberá cumplir con los trámites de audiencia y consultas que garanticen la participación de las administraciones y de los sectores económicos y sociales principalmente afectados por la regulación.

La Orden de inicio establecía además la realización de los siguientes trámites de informe:

- Consejo Económico y Social Vasco (artículo 3.1 a) de la Ley 8/2012, de 17 de mayo).
- Dirección de Relaciones con las Administraciones Locales [Consejo Municipal de Euskadi. (artículo 2.1 a) del Decreto 326/1994, de 28 de julio)].
- EMAKUNDE (artículos 18 a 22 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres).
- Dirección de Administración Tributaria del Departamento de Hacienda y Finanzas (artículo 17 del Decreto 192/2013, de 9 de abril, de estructura orgánica del citado Departamento).
- Dirección de Patrimonio y Contratación del Departamento de Economía y Hacienda (artículo 8.1 del Texto Refundido de la Ley del Patrimonio de Euskadi, aprobado por Decreto Legislativo 2/2007, de 6 de noviembre).
- Informe del Departamento de Cultura sobre la incidencia de las disposiciones de carácter general en la normalización del uso del euskera y su adecuación a la normativa vigente en materia lingüística (artículo 2 del Decreto 128/2007, de 31 de agosto).
- Informe de la Dirección de Atención a la Ciudadanía e Innovación y Mejora de la Administración (artículo 18 c) del Decreto 188/2013, de 9 de abril, de estructura orgánica del Departamento de Administración Pública y Justicia).
- Informe de control económico-normativo de Oficina de Control Económico del Departamento de Economía y Hacienda (Capítulo IV del Título III de la Ley 14/1994, de 30 de junio, de control económico y contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi, y Sección 3a del Capítulo III del Decreto 464/1995, de

31 de octubre), a quien deberá remitirse el expediente completo, incluyendo la Memoria Económica.

- Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (remisión del expediente completo: artículo 3.1 de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi).

Junto a estos informes, en la medida en que el anteproyecto recoge regulación relativa al transporte marítimo, en aplicación del Reglamento (CEE) N° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), se deberá consultar a la Comisión Europea.

#### **IV.- CONCLUSIÓN**

A la vista de lo desarrollado en el presente informe, el Anteproyecto de Ley objeto del mismo se informa favorablemente, si bien se aconseja valorar las observaciones realizadas en los apartados precedentes.

En Vitoria-Gasteiz,

POR EL SERVICIO DE ASESORÍA  
JURÍDICA

Vº Bº

Fdo.: Maria Jesús Urkiola Mendibil

Jose Ignacio Bañuelos Ibañez  
DIRECTOR DE SERVICIOS



## EUSKAL AUTONOMIA-ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE-AURREPROIEKTUARI BURUZKO TXOSTEN JURIDIKOA

### I.- SARRERA

Garraio Azpiegituraren Zuzendaritzak erreferentziazko lege-aurreproiektua igorri du, izapidetzeko.

Aholkularitza Juridikoko Zerbitzuak Ingurumen eta Lurralde Politika Sailaren egitura organiko eta funtzionala ezartzen duen apirilaren 9ko 196/2013 Dekretuaren 8. artikuluan Zerbitzu Zuzendaritzari esleitutako funtzioei jarraiki eta Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 7.3 artikuluan xedatutakoa betez igorri du txosten hau.

Txostenaren xedea "Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege-aurreproiektua" legearekin eta zuzenbidearekin bat datorren aztertzea da. Azterketa horretan, halaber, kontuan hartuko da araudi-teknikako jarraibideen betetzea, eta, bereziki, lege-proiektuak, dekretuak, aginduak eta ebazpenak lantzeko jarraibideak onartzen dituen 1993ko martxoaren 23ko Gobernu Kontseiluaren Erabakia argitaratzea xedatzen duen Lehendakaritza, Araubide Juridiko eta Autonomiaren Garapeneko sailburuaren 1993ko apirilaren 6ko Aginduaren betetzea. Halaber, Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legearen 18.4 artikulua betetzea balioetsiko da (hizkuntzaren erabilera ez-sexista eskatzen du artikulua horrek). Halaber, ekimenaren ondorengo izaipideak finkatuko dira.

### II.- ALDEZ AURREKO KONTSIDERAZIOAK

#### a) Espedientearen edukia

Espedientearen, honako dokumentazio hau dago bilduta:

- Espedientearen hasierari buruzko sailburuaren Agindua
- Aldez aurreko onarpenari buruzko sailburuaren Agindua, Lege Aurreproiektuaren testua erantsita duena.
- Justifikazio-memoria
- Generoaren araberako eraginari buruzko txostena

Lege Aurreproiektuaren izapideei hasiera ematen die n Aginduan, interes orokorrekoak ez diren portuen arloan legeak egiteko eta betearazteko erabateko eskumena dagoelako justifikatzen da ekimena. Dena dela, aurreko legegintzaldietan egindako ahaleginak gorabehera, eskumen horrekin batera ez da onartu arlo hori arautuko duen lege-mailako araurik. Agindu horretan, halaber, ekimenaren edukia zehazten da.

Bestalde, justifikazio-memorian Aurreproiektuaren zioen azalpena garatzen da, eta, zenbaitetan, testu arauemailea lantzean egindako aukeren justifikazioa zabaltzen da.

Generoaren araberako eraginari buruzko txostenean, hainbat baliabide (hala nola prestakuntza akademikoa, lan-egoera eta euskal titulartasuneko portuetako zerbitzu-eremuaren eta portu horietan ematen diren portu-zerbitzuen erabilera) emakumeen eta gizonen artean nola banatuta dauden aztertzen da, eta emakumeek eta gizonek eremuko organo, erakunde eta enpresetan duten gizarte- eta lan-arloko parte-hartzeari buruzko datuak ematen dira.

Bestalde, Aurreproiektuak gizonen eta emakumeen arteko desberdintasunak desagerrarazteko eta berdintasuna sustatzeko biltzen dituen neurrien artean, 6.3 artikuluan bildutako jardun-printzipioa identifikatzen du txostenak. Artikulu horrek ezartzen duenez, *“Euskal Autonomia Erkidegoko portuen kudeaketa hauek bideratuko dute: batetik, portuen erabiltzaile gisa, herritarren interesak babesteko printzipioei errespetua izateak, bereziki ezintasuna duten edo mugikortasuna mugaturik duten pertsonen kasuan, portuetako zerbitzuak kalitate-baldintzetan eskuratzeko eskubidea bermatuz; bestetik, gizonen eta emakumeen arteko aukera berdinak emateko printzipioei errespetua izateak”*.

## b) Eskumena

Aurreproiektuaren justifikazio-memoriak agerian uzten duenez, ez da portuen lege bat onartu nahi den lehen aldia, eta, aurreko aldietan, Gobernu Kontseiluak Lege Proiektua onartzeraino iritsi ziren izapideak.

Horrela, beraz, Autonomia Erkidegoak arlo horretan duen eskumenari eta horren mugaketari (Estatuarekiko, lurralde historikoekiko eta udalerriekiko) lotutako alderdiei buruzko txostenak egin dituzte dagokion Saileko zerbitzu juridikoek, eta, era berean, irizpenak egin ditu Aholku Batzorde Juridikoak.

Eskumenari lotutako alderdi hauetan, Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Sailaren Aholkularitza Juridikoko Zerbitzuaren 2011ko ekainaren 24ko txostenei eta Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren 69/202 Irizpenari jarr aituko diet erabat.

EAEk portuen arloan duen eskumen eskusiboa dugu abiapuntu batetik, Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutuaren 10.32 artikuluari jarraiki, Estatuari interes orokorreko portuen eta merkataritza-nabigazioaren arloan dagozkion eskumenak aparte utzi gabe (Espainiako Konstituzioaren 149.1.20 artikulua), eta txosten horietan kontuan hartutako erreferentziazko arau-esparrua eta irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onartutako Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen Testu Bategina bestetik (lege horrek harrez geroztik aldaketak izan baditu ere, ez dute eskumen-banaketari lotutako alderdirik eraginpean hartzen).

Halaber, Autonomia Erkidegoak lurraldearen eta itsa sertzaren antolamenduaren arloan duen eskumenaz egin beharreko interpretazioa eta eskumen hori baliatzeak Estatuak interes orokorreko portuetan duen eskumenaren baliatzean izan dezakeen eragina ditugu abiapuntu (Konstituzio Auzitegiaren 40/1998 Epaiak egindako interpretazioa).

Aurreproiektuaren testuak interpretazio hori errespetatzen du, xedearen inguruko irizpena ematean argi eta garbi adierazten baitu "Euskal Autonomia Erkidegoko eskumeneko" portuei eta portu-instalazio eta itsas instalazioei aplikatzen zaiela.

Eta, halaber, portuetako eta itsas-lehorreko jabari publikoaren Estatuko titulartasuna dugu abiapuntu (Espainiako Konstituzioaren 132. artikulua). Nolanahi ere, titulartasun horrek ez du eragozten Autonomia Erkidegoak portuen arloan duen eskumena baliatzeko aukera, Konstituzio-azuzitegiaren 149/1991 Epaiak onartzen duenez (Aurreproiektuaren 7. artikulua epai horri erantzuten dio).

Aurreko txosten batzuetan aztertu ziren alderdi horiez gain, itsas garraioaren arloa ere aztertu beharra dago, Aurreproiektuak arlo hori ere arautzen baitu.

Ildo horretan, Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutuaren 10.32 artikuluan bertan xedatzen den bezala, Euskal Autonomia Erkidegoak eskumen eskusiboa du itsas garraioaren arloan, Espainiako Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan xedatutakoa aparte utzi gabe (adierazi dugunez, Estatuak interes orokorreko portuen eta merkataritza-nabigazioaren arloan duen eskumena errespetatzen du).

Abiapuntu honekin, kontuan hartu behar da "merkataritza-nabigazio" kontzeptuaren definizioa bera. Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen 6. artikuluan, itsas garraioko jardura hartzen da merkataritza-nabigaziotzat, baina honako hau gaineratzen da: *"arlotan eskumenak dituen Autonomia Erkidego bereko portu edo puntuen artean soilik eta beste lurralde-eremu batzuetako portu edo puntuekiko loturarik gabe egiten dena salbuetsita"*.

Ildo horretan, Transferentzien Batzorde Mistoak 2011ko ekainaren 22an hartutako eta ekainaren 24ko 900/2011 Errege Dekretuak onartutako Erabaki bidez, Estatuko

Administrazio Orokorrek itsas garraioaren arloan zituen funtzioak eta zerbitzuak Euskal Autonomia Erkidegora lekualdatu ziren.

Aurreproiektuan bildutako erregulazioak Estatuko eskumena errespetatzen du, aplikazio-eremua *“Euskal Autonomia Erkidegoko itsasertzean soilik kokatutako portu edo puntuen artean eta behar bezala erregistratutako itsasontzietan egiten den bidaiarien, salgaien edo bien”* itsas garraioko jarduerara mugatzen baitu esanbidez.

Azkenik, ekimenak EAEko Administrazio Instituzionalaren pertsona juridiko publiko berri bat sortzea eta, beraz, Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutuaren 10.2 artikulua aitortzen duen eta Autonomia Erkidegoak bere eskumenak behar bezala baliatzeko dituen autoantolaketa-ahalmenen isla den eskumena baliatzea dakar. Eskumen hori baliatzeko, administrazio publikoen erregimen juridikoaren oinarriak eta administrazio-kontratuen oinarrizko legeria hartu behar ditu kontuan (Espainiako Konstituzioaren 149.1.18 artikulua).

### III.- AURREPROIEKTUAREN AZTERKETA

#### a) Lege Aurreproiektuaren edukiaren balioespena

Legearen hasierako artikuluei dagokienez, "portu" terminoaren kontzeptu zabala erabiltzen da. Funtsean, edozein egitura sar liteke kontzeptu horren barruan, betiere portuko trafikoko jarduerak egitea eta bidezko zerbitzuak ematea ahalbidetzen badu. Portuko trafikoak –legean bertan zehazten denez– itsasontziak sartu, irten, porturatu, egon eta portuan konpontzeko jarduerak biltzen dituela kontuan hartuta, garbi dago dimentsioari, azpiegiturei, zingoari eta antolamendu-baliabideei dagokienez ezaugarri espezifikorik eskatzen ez bada ere (Estatuko erregulazioan eskatzen dira<sup>1</sup>), itsasoz garraiatu beharreko salgai eta bidaiariak ontziratu eta lehorreratzeko aukera emango duten azpiegiturretan pentsatu dela.

Bestalde, Legeak bere aplikazio-eremuan horrela ulertutako portuak ez ezik "itsas instalazioak" ere biltzen dituela uler daiteke (baber es edo porturatze fisikoko obrak egitea eskatzen ez dutenak eta kokatuta dauden ingurune fisikoaren funtsezko aldaketarik ez dakartenak dira itsas instalazioak). Eta uler daitekeela diogu, 1. artikuluan ezartzen delako legearen xedea dela itsas instalazioen erregimen juridikoa ezartzea, 2.1 artikuluan –arauaren aplikazio-eremua adierazten de nean– instalazio horiek esanbidez jasota ez badaude ere.

Hori dela-eta, arau-testuak koherentzia handiagoa izan dezan, 2.1 artikuluan legea “Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumenekoak diren euskal itsasertzeko portuei ez

<sup>1</sup> Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen 2. artikulua.

ezik portuko obra eta instalazioei eta itsas instalazioei ere" aplikatzen zaiela esanbidez jasotzea aholkatzen da.

Itsas instalazioei dagokienez, dagoeneko –eskumen-alderrdiak aztertzean– adierazi da aurreproiektuaren eremuak erabat errespetatzen duela Estatuko eskumena, eta "Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumenekoak diren" portu-instalazioei eta itsas instalazioei aplikatzen zaiela.

Nabarmena da, beraz, 3.4 artikuluan aipatzen diren itsas instalazioen kasuan itsas-lehorreko jabari publikoko guneak atxiki behar direla, Kostaldeei buruzko Legearen 49.1 artikuluan eta Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen 16. artikuluan aurreikusi bezala, arauaren aplikazio-eremuan sar daitezten. Alderdi horretan, Konstituzio Auzitegiaren jurisprudentzia argia da. Andaluziako kirol-portuei buruzko legearen aurka jarritako errekurtsioan honako hau ezarri zuen (Konstituzio Auzitegiaren 193/1998 Epaia):

*Kostaldeei buruzko Legearen 110. artikulua xedatzen duenez, Estatuko Administrazioari dagokio «itsas-lehorreko jabari publikoaren kudeaketa... eta, nolahi ere, itsasoko obra finkoen emakidak eta itsas instalazio txikiak, hala nola ontzirela, pantalan eta baratokiak eta portu baten parte ez diren edo portuari atxikita dauden beste antzeko batzuenak». Konstituzio-azitegiaren 149/1991 Epaia (7.A), b) funts juridikoan, erabat konstituzionaltzat hartu zuen adierazitako agindua, eta, beraz, ez da onargarria Andaluziako kirol-portuei buruzko legeak zabaldu nahi izatea Autonomia Erkidegoak kirol-portuen arloan duen eskumena edozein baratoki edo pantalanetara (kirol-nabigazioko erabileraren bat izan dezaketelako), garbi baitago ez direla benetako portuak. Hori guztia aparte utzi gabe, nabarmena da **kasu jakin batzuetan itsas instalazio txikiak kirol-portu batekin parekatzeko modukoak badira (instalazio horien garrantziagatik edota bertan egiten den kirol-nabigazioko erabileraren garrantziagatik), instalazioen kalifikazioaren aldaketa eragin dezaketen administrazio arteko lankidetzak hasi ahal izango direla. Horrekin batera, instalazioen titulertasuna ere aldatu egingo litzateke kirol-portuaren kalifikazioa eman ondoren.***

*Ilde beretik jo zuen Konstituzio Auzitegiaren 40/1998 Epaia bere 9. funts juridikoan. Izan ere, Estatuko Portuei buruzko Legearen 4. artikulua («itsas instalazioei» buruzkoa) konstituzio-kontraktatzat hartu ondoren, zehaztu zuen horrek «ez duela inolako eraginik Estatuak Kostaldeei buruzko Legearen 110.b) artikulua amaieran adierazitako instalazio txikietan duen eskumenean, ezta lege beraren 49.1 artikuluan eta Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen 16. artikuluan aurreikusitako itsas-lehorreko jabari publikoko guneak atxikitzearen bidez autonomia-erkidegoetan portu deitzen denak portuen berezko ezaugarriak biltzen dituztela eta Estatuaren eskumeneko itsas instalazio txikiak ez direla kontrolatzeko aukeran» (Konstituzio Auzitegiaren 40/1998 Epaia 9. funts juridikoa).*



EAEko portu-jabaria mugatzen duen eta jabari horren barruan “*titulartasun publikokoak diren eta erabilera orokorrari edota Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portu-zerbitzu publikoari lotuta dauden eskubide eta onda sunak (higigarriak eta higiezinak)*” biltzen dituen 7. artikuluari dagokionez, Kostaldee i buruzko 22/1988 Legearen aurka jarritako konstituzio-kontrakotasuneko errekurtsioak ebatzi zituen Konstituzio-auzitegiaren 149/1991 Epaia aipatu beharra dago. Epai horrek argitu egiten du Autonomia Erkidegoaren titulartasunaren norainokoa portuko jabari publikoari dagokionez. Nolanahi ere, errespetatu egiten du Estatuaren hasierako titulartasuna. Honako hau dio epaiak: “*Autonomia Erkidegoaren eskumenak portu-zerbitzu guztiak hartzen ditu eraginpean (orokorrak zein espezifikokoak), baita Autonomia Erkidegoari datzekion eta Estatuaren eskumenekoak ez diren zerbitzu eta jarduera erantsi guztiak ere. Hortaz, portuko obra eta instalazioak Autonomia Erkidegoak sortu eta kudeatzen ditu. Izan ere, Autonomia Erkidegoak obra eta instalazio horien erabateko titulartasuna du, edota itzuli arte geroratua, obra edo instalazioaren emakida amaitu ondoren. Dena dela, portuetako obrak eta instalazioak autonomia-erkidegoen titulartasunpekoak izateak ez dakar Europar Batasunaren esanbidezko aginduz Estatuaren titulartasunpekoa den lursailaren jabari publikoaren erabateko titulartasuna*».

Portuetako zerbitzuguneari buruzko 8. artikuluari dagokionez, Kostaldee i buruzko Legean egindako aldaketa hartu behar da kontuan. Aldatutako 49. artikulua ren 4. paragrafoak Estatuari esleitzen dio itsas-lehorreko jabari publikoan gara daitezkeen erabilerak banatzeko irizpideak erregelamendu bidez zehazteko ahalmena.

*«4. 3. artikuluko ezaugarriak ez dituzten itsas-lehorreko jabari publikoko ondasun atxiki en zerbitzugunean, portu-jarduera garatzeko beharrezkoak diren erabilerez gain merkataritz a-erabilerak eta jatetxe-erabilerak baimendu ahal izango dira, betiere itsas-lehorreko jabari publikoa eta portu-jarduera kaltetzen ez badituzte eta hirigintza-plangintzan ezarritakora egokitzen badira. Nolanahi ere, bizitzeko eraikinak debekatuta daude. Erregelamendu bidez, aurreko paragrafoan aurreikusitako erabileretarako gehieneko azalera esleitzeko irizpideak finkatuko dira, portuko amarratzeen kopurua eta itsas-lehorreko jabari publikoa eta portu-jarduera ez kaltetzeko beharrezkoak diren gainerako baldintzak kontuan hartuta*».

Portuko administrazioak egiten duen erabilera-mugak etak, beraz, Estatuak ezartzen dituen mugak bete beharko ditu. Aholkularitza-bulego honek Kostaldee i buruzko Legearen aldaketak Sailaren eskumen-eremuan duen eragina aztertu zuenean adierazi zenez, aurreikusitako arau-garapenaren zain egon beharra dago. Izan ere, garapen hori generikoa eta, beraz, Autonomia Erkidegoaren eskumen-eremuarekin bateragarria izan daiteke, baina, “*halaber, oso zorrotza izan daiteke eta Autonomia Erkidegoaren eskumena eta etorkizuneko Portuen Legearen aurreikuspenak edukirik gabe utz ditzake*”.

Portuen plangintza, eraikuntza eta mantentzeari buruzko II. kapituluari dagokionez, artikuluetan aipatzen diren "portu" eta "portu-instalazio" kontzeptuak argitu behar dira

lehenik eta behin. Izan ere, definizioei buruzko 3. artikulua portu-azpiegituraren definizioa jasotzen ez badu ere, 9. artikuluan erabiltzen da kontzeptu hori.

Horri dagokionez, artikulua horiek portuen plangintzari, hirigintza-antolamenduari, eraikuntzari eta mantentzeari buruzkoak direla kontuan hartuta, logikoa dirudi pentsatzea "portu-azpiegitura" kontzeptuarekin portuak, portuetako obra eta instalazioak zein itsas instalazioak biltzen dituen kontzeptu generiko bat erabili nahi dela. Dirudenez, norainoko hori ematen zaio kontzeptu berari Legearen zioen azalpenean eta sortzen den entitatearen eskumenei buruzko beste artikulua batzuetan. Beraz, komenigarria izango litzateke 3. artikuluan "portu-azpiegituraren" definizioa barnean hartzea".

Bestalde, plan berezien izapideei dagokionez, aurreko legegintzaldian jarraitutako irizpidea aldatzea eta lehenago izapidetutako hasierako proiektuetako borondatea berreskuratzea dakar aurreproiektuak. Horrela, beraz, portuen arloan eskumena duen sailari esleitzen zaio portu-antolamenduko plan berezietan hasierako, behin-behineko eta behin-betiko onarpena emateko eskumena.

Horri dagokionez, kontuan hartu beharra dago plan horiek formulatu, izapidetu eta onartzeko eskumena Lurzoruari eta Hirigintzari buruzko ekainaren 30eko 2/2006 Legearen 97. artikuluan ezartzen dela. Izan ere, artikulua horretan, "horretarako eskumena duen ... Eusko Jaurlaritzaren organoari" esleitzen zaio eskumena, baina mugaketa horrekin ezin da zehatz-mehatz jakin esleipena hirigintza-arloan eskumena duen sailari ala planaren onarpena justifikatzen duen arlo sektorialean eskumena duen sailari egiten zaion.

Bestalde, orain arte onartu diren plan berezien analisiak ere ez digu soluzio biribilik ematen, hirigintza-arloan eskumena duten sailek –Mutriku, Bermeo eta Ondarroan, adibidez– zein portuen arloan eskumena duten sailek –Hondarribia, Getaria eta Zumaian, adibidez– onartu baitituzte plan bereziak portu-eremuan. Portuekin zerikusirik ez duten arloetan, plan berezi gutxi onartu ditu Eusko Jaurlaritzak. Hain zuzen ere, ingurumenari eta naturaren babesari lotutako arloetan (Txingudi) edota hirigintzari eta lurralde-antolamenduari lotutako arloetan (Nerbioiko parke lineala) onartu dira, baina onartzeko unean hirigintza-arloan ere eskumena zuen sailari esleitutako eremu materialetan beti. Hortaz, horien onarpena ere ez da argigarria.

Dena dela, ez da ahaztu behar, plan bereziak formulatu, izapidetu eta onartzeko eskumena duen saila edozein izanik ere, aurreproiektuak lurzoruaren legean ezarritakoari jarraitzen diola plan horiek onartzeko prozedurari dagokionez. Beraz, Lurraldearen Antolamendurako Batzordearen txostena beharko dute plan horiek. Izan ere, organo horrek bermatzen du, azken batean, plana gainerako hirigintza-tresnetan eta lurraldea antolatzeko tresnetan behar bezala txertatuta dagoela.

Gai horren harira, Lehen Xedapen Iragankorrak erregimen iragankor bat ezartzen du *“Lege hau indarrean sartzean izapidetzen ari diren”* portuko plan berezietarako. Ez da ongi ulertzen erregimen iragankor horren zentzua, ez baitago garbi, arestian esan dugunez, legeak aldaketa bat dakarrenik plan horiek onartzeko prozedurari edota horretarako eskumenen esleipenari dagokionez. Horrela, beraz, horren mantentzea balioetsi beharko da, eta, horretarako, une honetan izapidetzen ari den plan berezirik ba ote dagoen eta, egonez gero, zer fasetan dauden eta hasierako eta behin-behineko onarpenak zer organok eman dituen hartu beharko da kontuan.

Bigarren atalean araututako portuetako espazio eta erabileren mugaketari dagokionez, onartzeko jarraitu beharreko prozedura ezarriko duen ondorengo arau-garapen bat aipatzen du 13. artikulua. Edonola ere, erregulazio horrek bete beharreko gutxieneko batzuk bermatzen ditu artikulua horrek berak. Gutxieneko horiei dagokionez, eraginpean hartutako toki-administrazioek eta administrazio sektorialek prozeduran parte hartzeko aukerarekin batera, eraginpean hartutako sektore ekonomiko eta sozialen parte-hartzea ere biltzeko aukera balioestea gomendatzen da. Ez da ahaztu behar, tresna horren helburua merkataritza, arrantza eta aisialdi-nabigazioko erabileren banaketa dela kontuan hartuta, enpresek, profesionalen elkarteek edo kirol-klubek berebiziko interesa izango dutela banaketa horretan.

Erabileren mugaketari lotutako bi figura horiei dagokionez, eta espedientean bien arteko aldeak justifikatzen dituen azalpenik ematen ez dela kontuan hartuta, komeni da kontuan hartzea bi figura horiek eremu desberdinekoak diruditela. Izan ere, plan bereziek "portu-eremu" osoaren hirigintza-antolamen dua biltzen dute, eta portuetako espazio eta erabileren mugaketa, berriz, "portuetako zerbitzugunea" antolatzera mugatzen da. Aurreproiektuaren 7. eta 8. artikuluetan jasotako definizioei jarraiki, bi kontzeptu horiek ez datoz bat, eta, beraz, bi figura horien eremuak ere ez dira bat etorriko.

Bestalde, 14. artikulua portuen eraikuntza, zabalkuntza, erreforma eta mantentzea arautzen du, eta, oro har, jardunak portuen plan berezietan aurreikusitakora egokitzeko beharra planteatzen du. Artikulu horren 3. puntuak plan horietan aurreikusi gabeko jardunak egiteko aukera onartzen du, betiere "egiaztatutako larrialdietan edo salbuespeneko interes publikoko kasuetan". Kasu horietan, Gobernu Kontseiluak gorabehera horiek kontuan har ditzan eskatzen du puntu horrek.

Erregulazio horri dagokionez, beharrezkotzat hartzen dugu Gobernu Kontseiluak "egiaztatutako larrialdietan" parte hartzeak izan ditzakeen ondorio praktikoen inguruan ohartaraztea. Kasu horietan planean aurreikusitakoaren aurka jardutea dakarren larrialdi-izaera hori nekez etor daiteke bat larrialdi hori Gobernu Kontseiluak kontuan hartzeko beharrezkin edo, gutxienez, aurkakoa esan ezean logikoa dirudenez, alde zuzenetik kontuan hartzearekin.

Horri dagokionez, larrialdietako jardunen arloko kontratuen erregulazioa askoz permisiboagoa eta koherenteagoa da horrelako jardun bat justifikatu behar duen ustezko larrialdi egiaztatuarekin. Sektore Publikoko Kontratuei buruzko Legearen 113. artikulua kontratazio-organoaren berehalako jardun ahalbidetzen du, 60 eguneko epean Ministroen Kontseiluari jakinarazteko eskatzen badu ere. Eredu hori edo beste antzeko bat hartzearen komenigarritasuna balioestea gomendatzen da, Gobernu Kontseiluari jardunaren ondoren jakinaraz dakion eta, bestalde, jardun iraunkorra izanez gero, plan bereziaren aldaketa berehala has dadin.

Kapitulu honen 4. atalak portuko jabari publikoaren kontserbazio-erregimena arautzen du, eta isurketen debeku bat ezartzen du. Debeku hori bat dator ingurumen-araudian ezarritako printzipioekin, hondakinak kontrolik gabe desagerrarazteko debekuari zein itsas-lehorreko jabari publikoaren babesari dagokionez. Dena dela, kontuan hartu beharra dago debeku horrek norainoko mugatua duela (nahi ez bezala, seguruenik). Izan ere, "zerbitzuguneetan garatutako jardueretatik" datozen isurketak debekatzen dira, baina debeku horrek portuko jabari publiko osoan egindako jarduerak hartu beharko lituzke eraginpean.

Bestalde, arlo horri dagokionez, kontuan hartu beharko da hondakinak kudeatzeko jardueraren barruan, Hondakinei eta Lurzoru Kutsatuei buruzko uztailaren 28ko 22/2011 Legearen 3. artikulua definituaren arabera, hondakinak biltzeko zereginak sartzen direnez gero, portuko administrazioak, portuetan zerbitzu horiek eskaini behar dituen neurrian, aginduzko baimena lortu beharko duela.

Aurreproiektuaren III. kapituluan, zuzenbide pribatuko KAIK entitate publikoa sortzen da. Erabaki hori Autonomia Erkidegoko administrazioaren antolamendu libreari lotutako eskumenaren (Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutuaren 10.2 artikulua) eta autonomia-erkidegoetako administrazioak osatzen dituzten edo horien mende dauden organo, administrazio-unitate edo entitateak sortu, aldatu eta bertan behera uzteko ahalmenaren isla da (Konstituzio Auzitegiaren 35/1982, 165/1986, 13/1988, 227/1988 eta 50/1999 epaiak).

Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren antolamenduari eta funtzionamenduari buruzko legerik ez dagoenez gero Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren antolarauerei buruz indarrean dauden lege-xedapenen (azaroaren 11ko 1/1997 Legegintzako Dekretua) Testu Bateginean aurreikusita dauden pertsonifikazio juridiko independenteetako bat aukeratu da: zuzenbide pribatuko entitate publikoak, hots, lege horretan ogasunaren eskumeneko jarduerak deszentralizazio-erregimenean egiteko helburua duten eta funtsean zuzenbide pribatuari jarraitzen dioten entitate publiko gisa definituta daudenak.

Aurreproiektuaren justifikazio-memorian zuzenbide pribatuko entitate publiko bat sortzeko aipatzen diren arrazoiak portu-azpiegitura desberdinetarako kudeaketa-eredu

uniforme baten ezarpenari eta kudeaketan eraginkortasun handiagoa lortzeari lotuta daude, eta hori bat dator antolaraueri buruzko legean ezarritakoarekin. Izan ere, zuzenbide pribatuaren erabilera instrumentala hartzen da kontuan lege horretan, *"horrela, zuzenbide publikoa eta pribatua batera erabilita, eraginkortasun handiagoa lortzeko beste baliabide bat izan dezagun"* (Zioen Azalpena).

Zuzenbide pribatuko entitate publikoak "hibridoak" dira –publikoak eta pribatuak–, eta sortzen dituzten legeek zehazten dute zer neurritan dauden zuzenbide publikoan eta zuzenbide pribatuean. Jakina, erabaki horrek badu bere baldintza. Izan ere, estatutu berezia ezartzean, legeak kontuan hartu behar ditu, ahalmen publikoak garatzean, administrazioen jardueraren inguruko bermeak eta kontrolak. Ildo horretan, aurreproiektuaren 22. artikulua zuzenbide publikoaren mende dauden entitatearen jardunak mugatzen ditu: jabari publikoa antolatu eta kudeatzeko jardunak, zehapen-ahalmena baliatzeko aukerari lotutakoak, zergak kudeatu, likidatu, ikuskatu eta biltzeko jardunak eta ahalmen publikoak baliatzea dakarten guztiak.

Konstituzio Auzitegiak onartu duenez, *"Zuzenbide Pribatuari jarraiki pertsonifikatzen diren edo funtzionatzen duten erakundeen instrumentaltasunak administrazio-erakunde batean kokatzen du haien azken titulartasuna, eta erakunde horrek publikoa izan behar du argi eta garbi; publikoa da, halaber, erakunde horiek eta gainera duten Administrazioa lotzen dituzten harremanen barne-eremua; azken batean, Zuzenbide Pribatuak eskainitako teknikak erabiltzen ditu Administrazioak, bere ekintza sozial eta ekonomikoa zabaltzeko baliabide praktiko gisa"* (Konstituzio Auzitegiaren 14/1986 Epaia, urtarrilaren 31koa).

Entitate berria sortzeko garaian zuzenbide pribatuko entitate publikoa aukeratzeko erabakia Bermeoko Euskadiko Kirol Portua sozietate publikoaren jardunari lotutako jurisprudentzia-erabakiek, hots, Auzitegi Gorenak 2616/2009 kasazio-errekurtsioan emandako 2012ko maiatzaren 17ko epaiak (1356/2006 prozedura arrunta, EAEko Auzitegi Nagusiaren Administrazioarekiko Auzietako Salan) baldintzatuta egongo zen seguruenik.

Epai horrek Konstituzio Auzitegiak 102/2005 eta 121/2005 epaietan ezarritako doktrina jasotzen du. Zehazki, epai horietan, konstituzio-kontrakotasuneko hainbat gairen inguruan, konstituzio-kontrakotzat eta baliogabetzat hartu zituen Estatuko Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko azaroaren 24ko 27/1992 Legearen 70. artikulua 1. eta 2. puntuak, "prezio pribatutzat" hartzen baitzituen azken batean ondare-prestazio publikoak (tasak, zehazki) ziren eta, beraz, lege-erreserbaren printzipioan zeuden portu-zerbitzuengatik kontraprestazioak.

Auzitegi Gorenak dioenez, kasu honetan ere ukaezina da zuzenbide publikoko erregimenean egindako zerbitzu edo jarduera batzuen aurrean gaudela. Izan ere, zerbitzu edo jarduera horiek interesdunek nahitaez eskatu edo jaso beharrekoak dira,

eta ez ditu sektore pribatuak ematen edo egiten. Horrela, beraz, "ondare-prestazio publiko" kontzeptu zabalean kokatu beharreko kontraprestazioak sortzen dira (Espainiako Konstituzioaren 31.3 artikulua).

Hortaz, portuko jabari publikoa erabiltzeagatik ordaindu beharreko kontraprestazioen tasa-izaera finkatu ondoren, diru-sarrera horien kudeaketaren ardura ezin zitzaion sozietate publiko bati eman. Izan ere, Tasa eta Prezio Publikoei buruzko Legearen 18.1 artikuluari jarraiki (irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretu bidez onartutako testu bategina), *"tasen kudeaketa eta likidazioa tasaren sortzapena eragiten duen zerbitzua ematen edo jarduera egiten duten zuzenbide pribatuko sail, erakunde autonomo eta entitate publikoei dagokie"*.

Ildo horretan, sortzen den entitateari esleitzen zaion zuzenbide pribatuko entitate publikoaren izaera juridikoa dela-eta, portuko jabari publikoaren kudeaketa eta jabari horren erabileraren ondoriozko tasen kobrantza esle i dakizkioke entitate horri.

Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak bere irizpenetan –56/2003, 69/2006 eta 160/2007 irizpenetan, besteak beste– jaso duenez, honako hau da entitate horien erregimen juridikoa:

- Autonomia Erkidegoko gainerakoek dutenaz bestelako nortasun juridiko propioa dute (Euskadiko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legearen 7.3.b artikulua).
- Euskadiko Ogasun Nagusiaren berezko arloei dagokie nez, esanbidez aplikagarriak zaizkien xedapenei jarraitzen diete, eta kontrajartzen ez zaizkien alderdietan, berriz, zuzenbide pribatuari (Euskadiko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legearen 18. artikulua);
- Euskadiko Ogasun Nagusiaren berezko arloetan, zuzenbide pribatuko entitate publikoei esanbidez aplikatu beharreko xedapenak daude Euskadiko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legean (aurrekontuaren aurreproiektua lantzeari buruzko 29.2 artikulua eta diru-laguntzen inguruko jarduerari buruzko 48.5 artikulua), Euskal Autonomia Erkidegoko Finantzei buruzko azaroaren 8ko 8/1996 Legean (zorpetzeari buruzko 35. artikulua, eta bermeen prestazioari buruzko 51. artikulua), maiatzaren 24ko 1/2011 Legegintzak Dekretu bidez onartutako Euskadiko Aurrekontu Erregimenari buruzko Legearen testu bateginean (21. eta 39. artikulua eta lotutakoak), Euskal Autonomia Erkidegoko ekonomia-kontrolari eta kontabilitateari buruzko ekainaren 30eko 14/1994 Legean (1.4 eta 6.3 artikulua eta Hirugarren Xedapen Gehigarria, besteak beste), azaroaren 6ko 2/2007 Legegintzako Dekretu bidez onartutako Euskadiko Ondareari buruzko Legearen testu bateginean (1.1.a artikulua eta

bat datozenak), eta irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretu bidez onartutako Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasa eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginean (1.1 artikulua eta lotutakoak).

- Euskadiko Ogasun Nagusiaren berezko arloetatik kanpo Autonomia Erkidegoko erakunde-administrazioaren erregulazio orokorrik ez dagoela kontuan hartuta, Autonomia Erkidegoko edo Estatuko xedapenak aplikatu behar zaizkie zuzenbide pribatuko entitate publikoei, kasu bakoitzean baliatu nahi diren funtzio edo prerrogatiben arabera (30/1992 Legearen 2.2 artikulua, Konstituzio Auzitegiaren 50/1999 Epaiak lege horretan bereizita ko oinarrizko edukiei dagokienez), eta entitatearen funtzionamendu- edo finantzaketa-baldintzen arabera (adibidez, azaroaren 14ko 3/2011 Legegintza ko Errege Dekretu bidez onartutako Sektore Publikoko Kontratuei buruzko Legearen testu bateginaren 3. artikulua).

Aurreproiektuak, oro har, ez ditu alderdi horiek esanbidez aipatzen. Hori dela-eta, adierazitako erregulazio orokorra era osagarrian aplikatuko da aurreikuspen espezifikorik izan ezean. Dena dela, aipatu beharra dago aurreproiektuan (26. artikuluan) jasota dagoen aurreikuspen espezifiko bakarra, aurrekontuen onarpenari buruzkoa. Aurreikuspen horrek bere aurrekontu-aurreproiektua landu eta onartzeko ahalmenak esleitzen dizkio KAIK entitateari.

Horri dagokionez, ogasunaren arloan aplikatu beharreko legeriak (hots, Euskadiko Aurrekontu Erregimenari buruzko Legeak –59. artikulua– eta Euskadiko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legeak –29. artikulua–) erakunde-administrazioa osatzen duten entitateek beren aurrekontu-aurreproiektuak lantzeko duten eskumena onartzen du, baina ez du horien onarpena aipatzen (aurrekontu-aurreproiektuen onarpena –ondoren Legebiltzarrera igortzeko– Jaurlaritzak erabaki behar duela dioenean izan ezik). Dena dela, aurrekontu-aurreproiektuak onartzeko esanbidezko eskumen-esleipenik ez badago ere, Aurrekontu Erregimenari buruzko Legeak aurrekontuen arloan eskumena duen sailari esleitzen dio aurrekontuak Jaurlaritzaren onarpenera jartzeko eskumena, baita aurrekontu horiek lantzeko eskumena ere (60. artikulua). Beraz, zeharka bada ere, bitarteko funtzio bat esleitzen dio, erakunde-administrazioa eta sektore publikoa osatzen duten entitate eta sailei dagokienaren eta aurrekontuen lege-proiektua onartu behar duen Jaurlaritzari berari dagokionaren artean.

Jakina, Eusko Legebiltzarraren esku dago aurrekontu-eskumenen erregimen orokorrari salbuespenak jartzea eta pertsonifikazio jakin batzuei autonomia berezi bat ematea. Edonola ere, espedientetik ezin da ondorioztatu aurreproiektuaren azpiko borondatea hori denik, eta ez dago jakiterik zein diren erregimen orokorretik bereizteko arrazoiak. Hortaz, aginduari eman nahi zaion benetako zentzuari buruzko gogoeta egitea eta, horren arabera, proiektatutako idazkuntza berrikustea iradokitzen dugu.

Langileei dagokienez, aurreproiektuak honako hau ez artzen du: *“lanpostuak beteko dituzte horretarako kontratatutako langileek eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko langileek, betiere lanpostu bakoitzak izango dituen eginkizunen izaeraren arabera”* (24. artikulua). 2.- *Ahal publikoak baliatzea dakarten lanpostuak funtzionarioek bete beharko dituzte, eta langile horiek Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko funtzio publikoa arautzen duten arauak bete beharko dituzte.*

Horri dagokionez, kontuan hartu behar da, Konstituzio Auzitegiak esandakoari jarraiki, funtzionarioen eta lan-kontratadun langileen arteko bereizketa oinarrikoa dela indarrean dagoen legerian. enplegu- eta lan-baldintzei dagokienez, funtzionarioak botere publikoen organo eskudunek agindutako legezk o eta erregelamenduzko arauen bidez gobernatzen dira, estatutu-harremanaren ondorioz; herri-administrazioen zerbitzura dauden langileen lan-baldintzak, aldiz, legeek eta araudiek ezartzen dituzte batetik, eta hitzarmen kolektiboek eta/edo langilearen eta erakunde publikoaren arteko banakako kontratuak bestetik, partikularren artean gertatzen den moduan (Konstituzio Auzitegiaren 57/1982 Epaia).

Funtsezko bereizketa hori onartuta, komeni da kontuan hartzea, halaber, Autonomia Erkidegoaren eremuan Euskal Funtzio Publikoari buruzko uztailaren 6ko 6/1989 Legeak eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko eta honen Erakunde Autonomiadunetako Kidegoak eta Eskalak Antolatzeko otsailaren 25eko 1/2004 Legeak ez dituztela beren aplikazio-eremuan zuzenbide pribatuko entitate publikoetako funtzionarioak biltzen. Hala ere, adierazitako lehen legeak izaera osagarria ezartzen du euskal administrazio publikoen zerbitzura diharduten langile guztientzat.

Zuzenbide pribatuko entitate publikoetako funtzionarioek izan dezaketen erregimen propio hori erabakigarria da aurreproiektuak bere 24. artikuluan jasotzen duena interpretatzeko. Izan ere, lehen 2 paragrafoetan adierazten denez, entitateko lanpostuak “Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko” langileek beteko dituzte, eta hirugarren paragrafoan, berriz, Administrazio Orokorreko funtzionarioei dagokienez funtzio publikoaren arloan eskumena duen Sailari edo, dekretu bidez onartzen diren heinean, Jaurlearitari berari dagozkion funtzioak esleitzen zaizkio entitateari.

Hortaz, argitu egin beharko da zein den aurreproiektuaren borondatea: funtzionario propioak izatea eta horiei dagokienez lanpostuak betetzeko erregimena eta lanbide-sustapeneko prozedurak finkatzeko eskumenak (24. artikularen hirugarren paragrafoan biltzen direnak) baliatzea, ala entitateko funtzionarioentzat erreserbatutako lanpostuak EAEko Administrazio Orokorreko langileekin betetzea (funtzio horiek funtzio publikoaren arloan eskumena duten organoek beteko dituzte).



Amaitzeko, KAIKAK entitateari buruzko kapituluaren azterketarekin amaitzeko, azpimarratu beharra dago egoitzak izendatzearen arloan jarraitu beharreko lege-erreserbaren printzipioa (Euskadiko Autonomia Estatutuaren 4. artikuluari jarraiki). Nabaria denez, Euskal Autonomia Erkidegoko Erakundeen Egoitzari buruzko maiatzaren 23ko 1/1980 Legeak ez du Estatutuaren aurreikuspena agortzen, eta lege horretan ezarritako Gasteizkoaz bestelako egoitzak egon daitezke. Estatutuaren testuak, ordea, argi eta garbi eskatzen du Eusko Legebiltzarraren Legea horretarako. Hortaz, Legearen isiltasunak geroago beste egoitza bat finkatzeko ezintasuna dakar.

Ildo horretan, egoitzei buruzko legean ezarritakotik bereizteko justifikazio nahikoa behar bada ere, portu-azpiegiturekiko hurbiltasuna argudio nahikoa izan liteke egoitza bat Gasteiz ez den leku batean kokatzearen alde.

Dena dela, bereizitako pertsonaren premia errealak kontuan hartuta, kasu honetan nabaria da, halaber, egoitza Gasteizen edukitzeak Lurralde Historiko bakoitzean beharrezkoa den dimentsio organikoa eta deskontzentratutako organo eta zerbitzu teknikoak bidezkoa den lekuan kokatzeko aukera ahalbidetzen dituela.

Legearen IV. Kapitulua portuen erregimen juridikoa arautzen du, eta bi ataletan egituratuta dago. Lehena portu-zerbitzuei buruzkoa da, eta bigarrena, berriz, portuko jabari publikoaren kudeaketari buruzkoa.

Portu-zerbitzuen erregulazioak egiten duen sailkapen ezagunean, bi zerbitzu mota bereizten dira: zerbitzu orokorrak (horien titulartasuna eta prestazioa Administrazioaren esku geratzen da, eta, nolana ere, horien zeharkako kudeaketa onartzen da) eta zerbitzu bereziak (zerbitzu-emaileen arteko lehia nahikoa bermatzen duten merkatu-baldintzak betetzen direnez gero, zerbitzu horien prestazioa sektore pribatuari dagokio, lehia-erregimenean).

Portuko pilotaje- eta atoi-zerbitzuei dagokienez, kontuan hartu behar da Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen 6. artikuluari jarraiki pilotaje-zerbitzua emateko gaikuntza eta beharrezkoak diren portuko atoi-zerbitzuen finkapena merkataritza-nabigaziotzat hartzen den "itsas segurtasun" kontzeptuaren barruan daudela eta horren eskumen eskusiboa Estatuarena dela. Portuko administrazioak eskumen-banaketa hori bete behar du zerbitzu horiek ematean.

Bestalde, azpimarratu beharra dago 137. artikulua esanbidez jasotzen duenez, balizamendu-zerbitzuek eta nabigaziorako beste laguntza batzuek ez dituztela baldintzatzen Estatuko Administrazioari dagokion itsas seinaleztapeneko zerbitzuaren arloko eskumenak (Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen 137. artikulua).

Zerbitzu-prestazioaren erregimenari dagokionez, aurreproiektuaren arabera portuko administrazioak emango ditu zerbitzu orokorrak, eta partikularrek zerbitzu bereziak, lehia-erregimenean. Gainera, zerbitzuak zeharkako kudeaketa bidez emateko debekua ezartzen da aginpidea baliatzea dakarten zerbitzuen kasuan, eta hori bat dator langileen inguruan ezarritako mugarekin (horren arabera, funtzionarioek bete behar dituzte zeregin horiek).

Dena dela, puntu berean gaineratzen denez, debeku hori aplikatuko da, halaber, "beste edozein arrazoi dela medio zuzeneko kudeaketa egokitzat jotzen bada". Azken esaldi horrek ez du segurtasun juridikoaren printzipioa betetzen (Espainiako Konstituzioaren 9.3 artikulua), printzipio hori botereak Zuzenbidea aplikatzean nola jokatu behar duen galderaren inguruan herritarrek egiten duten aurreikuspena dela ulertuta (Konstituzio Auzitegiaren otsailaren 14ko 36/1991 Epaia, F.5). Hori dela-eta, esaldi hori kentzea gomendatzen da.

Bestalde, zerbitzugunea erabiltzeko erregimenari buruzko 31. artikuluari dagokionez, berrikustea gomendatzen da, errepikakorra baita zen baitetan.

Bigarren atalak portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzen du, eta artikuluen garapena aurreko aurreproiektuetakoa baino laburragoa da. Eremu horretan, kontratu eta emakida administratiboaren arloko oinarritzko legeriaren gaineko eskumen eskusiboak (Estatuaren eskumenekoa denak, Espainiako Konstituzioaren 149.1.18 artikuluan xedatutakoaren arabera) zein Euskadiko Ondareari buruzko Legean jasotako Autonomia Erkidegoko erregulazioak eragiten dute. Hori kontuan hartuta, arlo horretan garapen zorrotzik ez egitea proposatzen duen Zuzendaritzaren aukera ez da egokitzat hartzen.

Portuko jabari publikoaren izaera abiapuntutzat hartuta (Espainiako Konstituzioaren 132. artikulua), portuko jabari publikoaren okupazio pribatiborako gaitzen duten tituluen dualtasuna ezartzen da okupazio horren epearen arabera (3 urtera arte, okupazioak baimena eta emakida beharko lituzke; epe horretatik aurrera, berriz, emakida baino ez), eta epe espezifiko bat amarratzeko baimenetarako (kasu horretan, bete beharreko epea ez litzateke izango 3 urteko epe orokorra, 5 urtekoa baizik).

Administrazio-emakidaren iraungipena arautzen duen 37. artikuluari dagokionez, prozedurari buruzko erregulazioa ondorengo arau-garapenari lotzen zaio, baina nahitaez bete beharreko bi alderdi ezartzen dira legean bertan: interesdunari entzutea eta Aholku Batzorde Juridikoaren irizpena jartzea "araudi erregulatzailaren arabera nahitaezkoa bada". Komenigarritzat jotzen da araudi erregulatzailerari jotzeari buruzko gogoeta egitea, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzko azaroaren 24ko 9/2004 Legeak emakiden iraungipenari buruzko espedienteak horren mende jartzeko ezartzen baitu, "aplikazio-arauek horrela eskatzen dutenean".

Zuzendaritza sustatzailearen borondatea espediente horiek Aholku Batzorde Juridikoaren irizpenera jartzea balitz (emakidaduna aurka dagoenean, Estatu Kontseiluari buruzko erregulazioak ezartzen duen bezala), hori jaso beharko litzateke esanbidez.

Artikulu berari dagokionez, 38.2 artikuluari jarraiki kapital sozialaren transmisioak ere baimena behar duela kontuan hartuta, kasu hori ere jaso beharko litzateke 37.1 artikulua 1) letran. Era berean, baimenaren titularraren heriotzaren jakinarazpenik eza jaso beharko litzateke m) letran, 41.5 artikuluan ezarritako jakinarazteko betebeharrari jarraiki.

Aurreproiektuaren 40. artikulua emakiden erreskatea arautzen du, eta honako hau eskatzen du: *“Erreskatea egin aurretik obren edo jardueren portu-interesa deklaratu beharko da, eta obrek edo jarduerak ukitutako ondasunak eta eskubideak okupatu beharra dagoela dioen erabakia hartu beharko da”*. Horri dagokionez, kontuan hartu behar da aurreproiektuaren 16. artikuluari jarraiki deklarazio horiek inplizituki ezarrita daudela portuak eraiki, zabaldu eta erreformatzeko proiektuen onarpenetan. Hori dela-eta, ez litzateke beharrezkoa izango deklarazio independente bat egitea.

Baimenei buruzko erregulazioari dagokionez (41. artikulua), 3. puntuak lehiaketa-prozedura ezartzen du baimenak emateko lehentasunezko prozedura gisa. Nolanahi ere, zozketa ere erabili ahal izango da baldintza jakin batzuetan. Bi kasuetan, publizitatearen, objektibotasunaren, inpartzialtasunaren eta gardentasunaren printzipioak bete beharko dira (uztailaren 28ko 22/1988 Legearen 75. artikulua).

Artikulu horretan bertan, ebazpena emateko epea (6 hilabetetan finkatua) igaro ondorengo administrazioaren isiltasun negatiboa eza rtzen da prozedura horietarako. Isiltasunaren izaera negatibo hori Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen Legean ezarritako printzipio orokorraren aurkakoa da funtsean, baina arau orokor horrek babesten du, jabari publikoari lotutako ahalmenak hartzen baititu eraginpean (Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen Legearen 43.2 artikulua).

Aurreproiektuaren V. Kapitulua itsas garraioko enpresa operadoreen erregistroa arautzen du. Arlo horri dagokionez, estatu kideen barruko itsas garraioetan (itsasoko kabotajea) zerbitzuen prestazio librearen printzipioa aplikatzen duen Kontseiluaren 3577/92 zenbakiko Erregelamendua (EEE) aplikatu behar da. Erregelamendu horri jarraiki, estatu kideek ezin dute askatasun hori ezein mugaren baldintzapean jarri, behar bezala justifikatutako kasuetan izan ezik. Hortaz, estatu kideek ezin dute alde zuzeneko ezin baimen-sistematik sartu.

Horri jarraiki, enpresa operadoreak, ibilbideak, ordutegiak, ontzien ezaugarriak, tarifak eta abar inskribatzeko betebeharra baino ez du ezartzen Aurreproiektuak.

Inskribatzeko betebeharrak hori zerbitzuen prestazio librearen printzipioaren errespetuarekin bateragarritzat hartzen da. Batzordeak adierazitako Erregelamenduaren interpretazioaren inguruan eginda ko Komunikazioak (COM(2014) 232 final, Brusela, 2014.4.22) esanbidez jasotzen du hori. Komunikazio horren arabera, eman nahi dituzten zerbitzuei buruzko aurretiazko informazioa emateko eskatu ahal izango diete estatu kideek armadoreei. Estatu kideei garraio-premia errealak hobeto ebaluatzeko aukera emango dien informazioa edukitzea komeni zaiela aipatu du Batzordeak ahalmen hori justifikatzeko.

Aurreproiektuaren VI. Kapitulua polizia- eta zehapen-erregimena arautzen du bi atal bereizitan (bakoitzak arlo bat hartuta).

Polizia-erregimenari buruzko lehen atalari dagokion ez, honako kontsiderazio hauek egin behar dira:

43. artikulua zaindu, ikuskatu eta kontrolatzeko ahalmenak arautzen ditu, eta ahalmen horiek portuko administrazio langileek baliatuko dituztela ezartzen du. Ondorio horietarako, langile horiek agintaritzaren agenteak izango dira, eta froga-balioa izango dute haiek egiaztatutako gertakariak. Horri dagokionez, kontuan hartu behar da artikulua horretan jasota dagoen administrazio-akten egiazotasun-presuntzioa Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen Legean (137.3 artikuluan) jasotako presuntzio generikoaren ondoriozkoa dela.

Hori guztia Aurreproiektuaren 22. artikuluan (KAIK erakundearen jardunaren erregimen juridikoari buruzkoan) ezarritakoarekin lotuta, garbi dago horrelako jardunak administrazio-zuzenbidearen mende daudela eta, horren ondorioz, ikuskapen-jardun horiek funtzionarioek egin behar dituztela.

Portuetako jardueren babesari buruzko 44. artikuluari dagokionez, 2. puntuan aurreikusitako arau-garapenean kontuan hartu behar da garapen horrek itsas segurtasunaren inguruko itsas kapitaintzako eskumenak errespetatu behar dituela, zatikatzeko zein hondoratzeko eragiketetan Itsas Kapitaintzaren alde aurreko erabakia eskatu behar baita, Portuei eta Merkataritza Nabigazioari buruzko Legearen 303. eta 304. artikuluei jarraiki.

Jabetza berreskuratzeari eta utzarazpen administratiboari buruzko 45. artikuluari dagokionez, Euskadiko Ondareari buruzko Legean<sup>2</sup> ezarritako erregimen orokorretik abiatu behar dugu. Lege horren 19. artikulua zuzenbide pribatuko entitate publikoen utzarazteko eta jabetza berreskuratzeko ahalmenak mugatzen ditu, "jabari publikoko ondasunak babesteko". Portuko jabari publikoko ondasunen izaera kontuan hartuta,

<sup>2</sup> Azaroaren 6ko 2/2007 Legegintzako Dekretu bidez onartutako Testu Bategina

garbi dago legeak sortzen duen entitatearen eskumena ahalmen horiek baliatzeko, eta testuaren 21.k) artikulua eskumenen esleipenari dagokionez biltzen duen hondar-klausulari jarraiki, eskumena ez dagokio Administrazio Orokorrari, entitate publikoari baizik.

Bigarren Atala zehapen-erregimenari buruzkoa da, eta, arau-hausteen eta zehapenen tipifikazioarekin batera, kautelazko neurrien ezarpenari eta prozedurari lotutako alderdiak jasotzen ditu.

Aurreproiektuan jasotako erregulazioa aztertu aurretik, polizia-neurrien eta zentzu hertsian hartutako zehapen-neurrien artean dagoen aldea azpimarratu behar dugu. Konstituzio Auzitegiak ezarri duenez, *“ondorio juridiko batek zigor-izaera duen ala ez finkatzeko, sistema juridikoan bete behar duen funtzioa hartu beharko da kontuan lehenik eta behin. Horrela, beraz, errepresio-funtzioa betetzen badu eta legez kontrako ekintza baten ondorioz eskubideak murrizten baditu, zentzu materialeko zigorra dela ulertu beharko dugu; errepresioaren ordezkari beste justifikazio-helburu batzuk baldin badaude, berriz, zigorraren aukera baztertu egin beharko da, ondorioa kaltegarria bada ere. .... Horrela, beraz, ez da nahikoa ordenamenduak jarduera jakin bat egiteko ezarritako baldintzak betetzen ez dituztenak betebeharrak juridiko bat betetzera behartzeko (isun hertsagarriekin gertatzen den bezala) edota urratutako legeria berrezartzeko asmo hutsarekin. Beharrezkoa da eragindako kalteak, era autonomoan edo asmo horiekin batera, ordainsari-zentzu bati erantzutea, hots, betebeharrak nahitaez bete beharrik dakarrenari erantsitako kalte bat eragitea edota eskubiderik gabe egin den jarduera bat garatzen jarraitu ezin izatea. Urratutako legeria berrezartzeak arau-haustearekin legez kanpoko onura bat (kendu zaiona) lortu nahi izan duenaren kalte dakar beti. Ordenamenduak ezarritako zigor kriminala edo administratiboa, nolana ere, ordaintzeko borondatek kanpo erantsitako kalte bat (arau-hauslea legez baliatzen zituen ondasun eta eskubideetan kaltetzen duena) eragiten denean baino ez da agertzen”* (Konstituzio Auzitegiaren 48/2003 Epaia).

Bereizketa horretan oinarrituta, aurreproiektuak bi neurri mota horiek biltzen dituela ikus daiteke:

- Polizia-neurriak, hala nola emakida eta baimenen iraungipena (37. artikulua) edota portuetako jardueraren babesari buruzko erregulazioa (44. artikulua).
- Zehapen-neurriak, VI. kapituluaren bigarren atalean jasota daudenak.

Kontuan hartu behar da bi neurri mota horiek bateragarriak direla eta zehatzeko administrazio-prozeduraren printzipio eta bermeen aplikazioak zehapen-izaera hutseko neurrietarako baino ez direla zorrotz jarraitu behar, polizia-neurriak alde batera utzita.

Zehapen-erregimenari berari buruzko erregulazioari dagokionez, gogorarazi beharra dago erregimen hori diseinatzean bete beharreko par ametroyen inguruan Konstituzioak ezarritako doktrina. Ildo horretan, iraunkortzat kalifika daitekeen konstituzio-ildo bati jarraiki, *“zigor-arloaren oinarrizko printzipioak, ñabardura batzuekin, zigor-arloko administrazio-zuzenbidean aplikatu behar dira, biak Estatuko zigor-ordenamenduaren adierazpenak baitira”* (Konstituzio Auzitegiaren 18/1981 Epaia).

Printzipio horien barruan, tipikotasunaren printzipioak eskatzen du arauak urraketa-jokabidearen elementu guztiak zehatz-mehatz deskribatzeko. Konstituzio Auzitegiaren arabera, *“berme materialak eskakizun bat dakar; horren arabera, arau-hauste diren jokabideak eta arau-hausteak egiten dituztenek jaso beharreko zigorraren mota eta maila behar bezalako ziurtasun-mailarekin aurreikus teko aukera eman behar du zigor-arauak”* (Konstituzio Auzitegiaren 116/1993 Epaia).

Printzipio horri jarraiki, portuetan substantziak isurtzeagatiko zehapenen tipifikazioa berrikustea gomendatzen da, ez baitirudi arau-hauste arin zein arau-hauste larri eta oso larri gisa jasotako administrazio-uraketaren deskribapenak aukera ematen duenik isurketen kokapena behar bezalako ziurtasun-mailarekin zehazteko.

Halaber, 47.d), 48.a) eta 49.a) artikuluetan jasotako arau-hausteetarako formulazio baliokide bat erabiltzea gomendatzen da, arau-hauste horietan guztietan portuko jabari publikoan eragindako kalte-galerak izatea eskatzen dela badirudi ere, baina arau-hauste arinaren tipifikazioan baino ez da esanbidez jasotzen. Era berean, 47.f) eta 48.b) artikuluetan jasotako arau-hausteen formulazioak ere ez datoz bat, kasu horretan ere urraketa-jokabideak gertakari berari lotuta daudela eta gertakari horrek zehapen desberdinak portu-jardueran eragindako afekzio-mailaren arabera soilik sortuko lituzkeela baitirudi. \$\$

Bestalde, zehapenen zenbatekoei dagokienez eta espedientean inolako justifikaziorik ematen ez dela kontuan hartuta, oso deigarriak dira aurreikusitako zehapenen zenbateko txikiak, Estatuko legerian ezarritakoekin alderatzen baditugu bederen. Izan ere, Estatuko legerian zehapenen zenbatekoak 3.000.000 €-ra irits daitezke, edota, Valentziako Erkidegoan duela gutxi onartutako portuei buruzko ekainaren 13ko 2/2014 Legearen kasuan, 10.000.000 €-ra.

52. artikulua, bestalde, erantzukizuna arautzen du, eta, ezartzen duenez, *Legian tipifikatutako gertakariak beren kasa, beste norbaitekin batera edo beste norbaitez baliatuz burutzen dituzten pertsona fisikoak edo juridikoak dira arau-hausteen egileak*. Eta, gaineratzen duenez, *“Arau-hauste baten erantzulea pertsona juridiko bat denean, erruduntasun-judizioa haren borondatea osatu duten pertsona fisikoei buruzkoa izango da. “Kasu horietan, ez da egongo arau-hauste beragatik pertsona fisiko horiei zehapena jartzerik”*.

Bi formulazio horiek EAEko herri-administrazioen zigortzeko ahalmenari buruzko otsailaren 20ko 2/1998 Legean oro har ezarritakoari erantzuten diote, eta kontraesanean daude artikulua beraren 3. puntuak egiletza finkatzeko jasotzen dituen irizpideekin. Hori dela-eta, berrikustea gomendatzen da.

Ilido horretan, komeni da Aholku Batzorde Juridikoak portuei buruzko aurreko lege-aurreproiektuaren inguruan emandako irizpenean ezarritakoa errepikatzea:

*“Aurreko puntuak ilunak eta kontraesankorrak dira. Izan ere, zigor-zuzenbidean ez bezala, administrazio-zuzenbidean pertsona juridikoak arau-hausteen erantzuleak izan daitezke, eta egiletza pertsona juridikoen borondatea gauzatu duten pertsonen edota haien kontura diharduten hirugarrenei egotzi ordez pertsona juridikoei berei egotzen zaielako gertatzen da hori. Hain zuzen ere, arrazoi hori dago Zigortzeko Ahalmenari buruzko Legearen 9.3 artikulua eta proiektuaren 62. artikulua laugarren paragrafoaren azpian.*

*Beste kontu bat da gertakari berak hainbat arau-hauste eragiten dituenean, beste hainbeste balio juridikotan eragin negatiboa izatea gatik (Zigortzeko Ahalmenari buruzko Legearen 18.2 artikulua). Kasu horretan, hainbat erantzukizun bereizi ahal izango dira gertakari beraren inguruan. Edonola ere, 62.3 artikulua a), d) eta f) letrak idatzita dauden moduan, 5. puntuan xedatutakoarekin lotuta, ez da kontuan hartzen hainbat balio juridikoren afekzioa, bakar batena baizik. Hortaz, administrazio-arloko arau-haustearen erantzukizuna pertsona juridikoarena baino ez da izango (alegia, ez da izango pertsona juridikoen borondatea gauzatu duten pertsonen edota haien kontura diharduten hirugarrenena). Pertsona juridikorik ez dagoenean, erantzukizuna ekintza kontrolatu duenari, hau da, ekintza agintzen duenari baino ez dagokio, eta ez dira izango aginduak betetzen dituztenak, enpresaburua, eraikitzailea eta abar baizik”.*

Kautelazko neurrien erregulazioari dagokionez (53. artikulua), azpimarratu beharra dago proposatutako erregulazioaren itxurazko izaera mugatzailea. Zigortzeko Ahalmenari buruzko Legean jasotako erregulazioari jarraiki organo eskudunak “prozeduraren oztopatzea eragotz dezakeen ebazpenaren eraginkortasuna ziurtatzeko, epaitutako gertakarien edo antzeko beste batzuen jarraipena edo errepikapena saihesteko, edota gertakari horiek eragindako kalteak saihestu edo arintzeko beharrezkoak diren kautelazko neurriak hartu”, ahal izango baditu (31. artikulua), ez dira ulertzen zehapen-prozeduraren esparruan hartu beharreko kautelazko neurrien zerrenda itxiaren arrazoiak. Hortaz, zerrenda itxirik nahi ez bada, artikuluetan hori argitzea gomendatzen da.

Bestalde, 54. artikulua zehapen-prozedurari buruzko atalean jasota badago ere, kontuan hartu behar da arestian adierazi ditugun polizia-neurriei lotuta dagoela, eta neurri horiek aldatutako egoera berrezartzera bideratuta daudela eta zehapen-izaerarik ez dutela. Ordain-izaerako neurri horiei buruzkoa da, hain zuzen ere, 50. artikulua 4. puntua, eta, beraz, egokia izan liteke alderdi horiek batera jasotzea.

Aurreproiektuan bildutako erregulazioari dagokionez, gogorarazi beharra dago arauan hertsapen-isunen zenbatekoa ezartzeko beharra, Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkidearen Legeak eskatzen duenari jarraiki (99. artikulua).

b) Legegintza-teknikako alderdiak

Esan daiteke aurreproiektua, oro har, bat datorrela 1993ko martxoaren 23ko Gobernu Kontseiluaren Erabaki bidez onartutako lege-proiektuak, dekretuak, aginduak eta ebazpenak lantzeko jarraibideekin (Xedapen Orokorra k Lantzeko Prozedurari buruzko Legearen hirugarren xedapen gehigarriari jarraiki a plika daitezke jarraibide horiek).

Edonola ere, honako ohar hauek egingo ditugu, etorkizuneko legearen kalitatea hobetzeko:

- 35. artikuluan, portuko jabari publikoa okupatzeko eskubidea amaitzeko kasuak zerrendatzen direnean, iraungipena eta errebokatzea jasotzen dira, ordena horretan, eta horiei buruzko artikulua, berriz, alderantzizko ordenan. Ordena berean agertzea gomendatzen da.
- 39.3 artikulua azken esaldia 40.2 artikuluan ere jasota dago (emakiden erreskateak arautzen direnean), eta baliteke bigarren artikulua izatea leku egokia, bi artikuluetan errepikatu behar izan gabe.
- Autonomia Erkidegoaren aipamenak bateratu egin behar dira gaztelaniaz, "Comunidad Autónoma del País Vasco" zein "Comunidad Autónoma de Euskadi" terminoak erabiltzen baitira.
- Eta gauza bera gertatzen da "pasajeros" eta "viajeros" kontzeptuekin. Bata zein bestea erabiltzen denez gero, termino bakarra erabiltzea gomendatzen da. Egindako aukera edozein izanik ere, adiera maskulinoan eta femeninoan jaso beharko da.
- Itsas garraioari buruzko erregulazioan, erregulazio horretara mugatutako edukia duen lege bat balitz bezala aipatzen da legea zenbaitetan, baina hori ez da egia. 42.2 artikuluan "lege honetan arautzen diren itsas garraioko zerbitzuak" aipamena aldatzea eta, alde batetik, 47.n) artikuluan itsas garraioko enpresa operadoreen erregistroa dela eta, bestetik, 49.d) artikuluan itsas garraioko zerbitzuak direla zehaztea gomendatzen da.
- Testua berrikusi egin beharko da, portuen arloan eskumena duen Sailaren okerreko aipamenak saihesteko (eskumena sortutako entitate berriari



dagokionean). Adibidez, T-3 tasari (Salgaiak) buruzko erregulazioan gertatzen da hori. \$\$

Bestalde, emakumeen eta gizonen berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legearen 18.4 artikulua behartzen duen erabilera ez-sexistaren ikuspuntutik hizkuntza zuzen erabiltzeari dagokionez, testuak bete egiten du betebehar hori, baina, gaztelaniazko bertsioan, "pasajeros" eta "viajeros" terminoei buruz adierazitakoaz gain, "los prestadores" kontzeptua agertzen da legearen zioen azalpenean, eta zuzendu egin beharko litzateke.

c) Lege Aurreproiektuaren ondorengo izapidetzea

Izapidetzeari dagokionez, lehenik eta behin Aholku Batzorde Juridikoaren behin eta berrizko adierazpenak aipatu behar dira (guztien ordez, Aholku Batzorde Juridikoaren 213/2011 Irizpena), honako hau esan baitu: *“Gobernuak lege-aurreproiektuak egiteko erabiltzen duen prozedura aztertzean, hau kontuan hartu behar da: “legegileak ez du betearazten Konstituzioa, baizik eta zuzenbidea sortzen du askatasunez, hark ematen duen esparruaren barruan, arauzko ahalmenaren erabilera Konstituzioaren eta Legeen arabera egiten baita (Espainiako Konstituzioaren 97. artikulua)” (besteak beste, Konstituzio Auzitegiaren 209/1987 Epaia, abenduaren 22koa); horregatik, Konstituzioak, Euskal Autonomia Erkidegoko Estatutuak edo, batzuetan, lege organikoek izapide espezifikoren bat aurreikusi ezean —kasu egiazki ezohikoa gure ordenamenduan—, azterketa hura, funtsean, tresna bat da proiektatutako arauaren zentzuzkotasuna ikertzeko, hau da, ikusteko baliagarria den (proposatutako eduki zehatzarekin) egin denean xede dituen helburuak lortzeko.*

Hala ere, Aholku Batzorde Juridikoak honako hau ere gehitzen du: *“erreferentziazko tresna garrantzitsu bat dugu: 8/2003 Legea, abenduaren 22koa, xedapen orokorrak egiteko prozedurari buruzkoa; lege horrek, aipatutako kontuak baztertu gabe, Gobernuaren jardura bideratu nahi du, lege-proiektuak idaztean xedapen orokorrak egiteko erabiltzen duen metodologia bera baliatzeko ahalegina egin dezan. Hala, esaten du zioen azalpenean, oso ekarpen ona egiten dela legegintza-ahalmena duenaren lana errazteko, hobeto oinarritutako eta antolatutako proiektuak aurkezten baitzaizkio, nahi diren helburuak lortzeko teknika juridiko txukunago eta xede dituen helburuak lortzeko egokiago batekin”.*

Ohar horiek egin ondoren, proiektuaren izapidetzea arau horren arabera aztertuko da.

Izapidetzeari 2013ko uztailaren 31ko Aginduz eman zaio hasiera, 8/2003 Legearen 4. artikulua jasotzen duen bezala, eta uztailaren 2an, berriz, alde zuzeneko onarpena eman zaio landutako testuari.

Aipatutako Aginduak espedientean egon beharreko dokumentuak, aurreikusitakoaren arabera parte-hartzeko eta kontsultatzeko egingo diren izapideak eta bidezki eska daitezkeen txostenak jasotzen ditu. Horrela, beraz, arau-proposamenarekin batera honako memoria hauek aurkeztuko direla ezartzen du: Justifikazio Memoria, Memoria Ekonomikoa, Generoaren Araberako Eragina Ebaluatzeko Memoria, Administrazio Kargen Murrizketaren Memoria eta Enpresa Eraginaren Memoria.

Justifikazio-memoria eta generoaren araberako eragina ebaluatzeko memoria landu dira dagoeneko. Hortaz, dokumentu berean bil daitezkeen memoria ekonomikoa, administrazio-kargen murrizketaren memoria eta enpresa-eraginaren memoria geratzen dira lantzeko. Memoria horrek, gainera, aurreproiektuak zuzenbide pribatuko entitate publiko berri baten sorkuntza aurreikusten duen eta portuko tasei erregulazio berria ematen dien heinean, ekonomia- eta arau-kontrolaren arloan (antolamendu-aldaeran) aplikatu beharreko erregulazioak zein tasen arloan aplikatu beharrekoak eskatutako edukiei erantzun beharko die.

Erregulazioak nagusiki eraginpean hartutako administrazioen eta sektore ekonomiko eta sozialen parte-hartzea bermatuko duten entzunaldi- eta kontsulta-izapideak bete beharko dira.

Aginduak, gainera, honako txosten-izapide hauek egi teko beharra ezartzen zuen:

- EAEko Ekonomia eta Gizarte Kontseilua (ekainaren 27ko 8/2012 Legearen 3.1 a) artikulua).
- Toki Administrazioekiko Harremanetarako Zuzendaritza [Euskadiko Udal Kontseilua. (uztailaren 28ko 326/1994 Dekretuaren 2.1.a) artikulua)].
- EMAKUNDE (Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legearen 18.-22. artikulua).
- Ekonomia eta Ogasun Saileko Zerga Administrazioeko Zuzendaritza (Sail horren egitura organikoari buruzko apirilaren 9ko 192/2013 Dekretuaren 17. artikulua).
- Ekonomia eta Ogasun Sailaren Ondare eta Kontratazio Zuzendaritza (azaroaren 6ko 2/2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onartutako Euskadiko Ondareari buruzko Legearen Testu Bateginaren 8.1 artikulua).
- Kultura Sailaren txostena, xedapen orokorrek euskararen erabileraren normalizazioan duten eraginari buruzkoa, baita hizkuntza-esparruan indarrean dagoen araudira egokituta dauden erari buruzkoa ere (abuztuaren 31ko 128/2007 Dekretuko 2. artikulua).
- Herritarrak Hartzeko eta Administrazioa Berritzeko eta Hobetzeko Zuzendaritzaren txostena (18 c artikulua), Herri Administrazio eta Justizia Sailaren egitura organikoari buruzko apirilaren 9ko 188/2013 Dekretuari buruzkoa.
- Ekonomia eta Ogasun Saileko Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren ekonomia- eta araudi-kontrolari buruzko txostena (Euskal Autonomia Erkidegoko ekonomia-

kontrolari eta kontabilizatzeari buruzko ekainaren 30eko 14/1994 Legearen III. Tituluaren IV. Kapitulua, eta urriaren 31ko 464/1995 Dekretuaren III. Kapituluko 3. puntua). Organo horri espediente osoa igorri beharko zaio, memoria ekonomikoa barne.

- Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpena (espediente osoa igorri da: Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzko azaroaren 24ko 9/2004 Legearen 3.1 artikulua).

Txosten horiekin batera, aurreproiektuak itsas garraioari buruzko erregulazioa jasotzen duen heinean, estatu kideen barruko itsas garraioetan (itsasoko kabotajea) zerbitzuen prestazio librearen printzipioa aplikatzen duen Konseiluaren 1992ko abenduaren 7ko 3577/92 zenbakiko Erregelamendua (EEE) aplikatuz, kontsulta egin beharko zaio Europako Batzordeari.

#### **IV.- ONDORIOA**

Txosten honetan garatutakoa azertu ondoren, txostenaren xede den Lege Aurreproiektuaren aldeko irizpena ematen da. Hala ere, aurreko ataletan egindako oharrek balioestea aholkatzen da.

Vitoria-Gasteiz,

AHOLKULARITZA JURIDIKOKO  
ZERBITZUA

O. E.

Sin.: María Jesús Urkiola Mendibil

Jose Ignacio Bañuelos Ibañez  
ZERBITZUETAKO ZUZENDARIA

# VIII

## **INFORME DE LA DIRECCIÓN DE ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA E INNOVACIÓN Y MEJORA DE LA ADMINISTRACIÓN**

## **HERRITARRAK HARTZEKO ETA ADMINISTRAZIOA BERRITZEKO ETA HOBETZEKO ZUZENDARITZAREN TXOSTENA.**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN**

**LEGE PROIEKTUA**

**INFORME DE ORGANIZACIÓN**

<b>Documento:</b>	IO-2014-034
<b>Denominación:</b>	Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.

**Elaborado:**

Fdo.: J.I. Osaba Urrutia

Responsable de Proyectos

Fecha: 27-10-2014

**Aprobado:**

Fdo.: Javier Bikandi Irazabal

Director de Atención a la Ciudadanía e  
Innovación y Mejora de la Administración

Fecha: 27-10-2014

**INFORME DE ORGANIZACIÓN**

Documento: IO-2014-034

Página: 2/7

**Propuesta:**

La Dirección de Servicios del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, mediante transmisión telemática con entrada de 17 de octubre de 2014 en la Dirección de Atención a la Ciudadanía e Innovación y Mejora de la Administración, solicita Informe del Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco (versión octubre 2014).

Este Anteproyecto de Ley tiene por Objeto:

- Establecer el Régimen Jurídico aplicable a los Puertos e Instalaciones Portuarias y Marítimas de competencia de la CAPV.
- Establecer los Regímenes de Planificación, Ordenación, Explotación, Construcción, Ampliación, Reforma y Mantenimiento de los Puertos, así como de Prestación de los Servicios Portuarios y el Acceso y Uso de los mismos.
- Regular la Gestión del Dominio Público Portuario competencia de la CAPV, estableciendo su Régimen de Uso.
- Crear KAIK como Ente Público responsable de la Gestión de los Puertos de Euskadi y parte integrante de la Administración Portuaria de la CAPV.
- Regular el Régimen Económico-Financiero derivado de la utilización del Dominio Público Portuario y de la Prestación de Servicios Portuarios.
- Regular la Actividad de Transporte Marítimo de Viajeros y Viajeras, de Mercancías y Mixto de competencia de la CAPV.
- Establecer el Régimen Sancionador en el Dominio Público Portuario Autónomo, así como las Potestades de Vigilancia, Inspección y Control correspondientes a la Administración Portuaria de la CAPV.

Y consta de:

- Una Parte Expositiva.
- Una Parte Dispositiva con 54 Artículos, que se engloban en 6 Capítulos (1.Disposiciones Generales-2.Planificación, Ordenación, Construcción y Mantenimiento de Puertos-3.Ente Público KAIK-4.Régimen Jurídico de los Puertos de Euskadi-5.Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo-6.Régimen de Policía y Sancionador).
- Una Parte Final con 4 Disposiciones Adicionales, 5 Disposiciones Transitorias (en la Memoria Justificativa y en la Exposición de Motivos, se indica que son 4), 1 Disposición Derogatoria y 3 Disposiciones Finales.

**INFORME DE ORGANIZACIÓN**

Documento: IO-2014-034

Página: 3/7

**Valoración:**

Analizado el Anteproyecto de Ley motivo del presente Informe, procede señalar lo siguiente:

A) En cuanto a Aspectos Estructurales y Organizativos, resulta de interés mencionar:

- El Capítulo III, Artículos 19 a 26, relativo al Ente Público KAIK, que se crea como Ente Público de Derecho Privado, con Personalidad Jurídica Propia y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus funciones, adscrito al Departamento competente en materia de Puertos y que, desde el punto de vista de su Organización, contará con una Dirección como Órgano de Gestión y con unos Puestos de Trabajo desempeñados por Personal Contratado y por Personal Funcionario de la Administración General del País Vasco.
- La Disposición Adicional 2ª, que señala que el Personal Laboral que preste servicios en la Administración General de la CAE o en Euskadiko Kirol Portua SA, que cumpla funciones que de acuerdo con la presente Ley sean asumidas por KAIK, se integrará en dicho Ente y, de igual modo, para el Personal Funcionario que preste servicios en la Administración General de la CAE. Asimismo que, mediante Decreto del Consejo de Gobierno, se aprobará la adecuación de las Estructuras Orgánicas de los Departamentos de la Administración General que sean convenientes para asignar a KAIK los Medios Personales necesarios.

A este respecto, se considera que procede tener en cuenta y asegurar, previamente, el cumplimiento de lo previsto en la Ley de la Administración Pública Vasca, aprobada por Consejo de Gobierno de 16.09.2014, y, más concretamente, de lo recogido en:

- Su Título II-De la Composición y Coherencia del Sector Público de la CAE.
  - o Capítulo Primero-Clasificación y Principios.
    - Artículo 33-Tipología, *que contempla, entre otros, a los Entes Públicos de Derecho Privado.*
    - Artículo 34-Principios Generales de Actuación como Sujetos Integrantes del Sector Público: *de Servicio, de Legalidad y de Coherencia.*
    - Artículo 35-Principios Aplicables para la Creación de Nuevas Entidades o Participación en Otras ya Existentes:

**INFORME DE ORGANIZACIÓN**

Documento: IO-2014-034

Página: 4/7

1.- Los sujetos integrantes del Sector Público de la Comunidad Autónoma de Euskadi observarán los siguientes principios específicos:

a) De prevalencia de la unidad de la personalidad jurídica de la Administración, conforme al cual la constitución de entidades con personalidad jurídica propia sólo procederá cuando el interés general a satisfacer o el servicio a prestar no pueda lograrse desde los órganos y servicios administrativos de la Administración en sentido estricto.

b) De subsidiariedad, por el que la constitución de entidades que actúen sometidas al Derecho privado sólo puede llevarse a cabo cuando la iniciativa privada no garantice suficientemente el acceso a un servicio o prestación determinada.

2.- La Administración general y las entidades que integran el Sector Público de la Comunidad Autónoma de Euskadi solamente constituirán nuevas entidades o participarán en otras ya existentes cuando el interés general no pueda satisfacerse eficaz y eficientemente a través de los recursos humanos, materiales y organizativos que en ese momento compongan el Sector Público de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

3.- La creación de entidades a las que se atribuya funciones desempeñadas hasta ese momento por otros órganos de la Administración o entidades del sector público preexistentes, implicará la necesaria reordenación de medios, reduciendo, suprimiendo o transfiriendo aquellos que venían implicados en las funciones o competencias concernidas.

4.- Las entidades de nueva constitución adoptarán la forma jurídica que resulte más adecuada a la actividad y funciones que justifiquen su existencia, conforme a los criterios regulados para cada una de ellas en esta Ley.

○ Capítulo Segundo-Régimen Jurídico y Constitución.

▪ Artículo 36-Procedimiento General para la Constitución de Entidades:

1.- La constitución de entidades distintas de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Euskadi requerirá la aprobación de una ley del Parlamento Vasco o de un decreto del Gobierno Vasco conforme a lo establecido en los artículos siguientes para cada tipo de entidad, que será en cada caso promovido como de tramitación



**INFORME DE ORGANIZACIÓN**

Documento: IO-2014-034

Página: 5/7

*conjunta entre el departamento de la Administración general al que se prevea su adscripción y el departamento competente en materia de Hacienda.*

*2.- En el procedimiento de tramitación del proyecto de ley o de decreto será imprescindible acreditar:*

*a) La necesidad de constituir un nuevo ente para el cumplimiento de las finalidades públicas pretendidas.*

*b) La adecuación del nuevo ente desde la perspectiva de la organización institucional del conjunto del Sector Público de la Comunidad Autónoma de Euskadi, garantizando la inexistencia de reiteraciones orgánicas o funcionales así como, en su caso, la adopción de las medidas de reestructuración y extinción de entidades preexistentes.*

*c) La idoneidad de la forma de personificación jurídica elegida de entre la tipología establecida en esta ley, a la luz de las funciones o actividad que vaya a desarrollar la nueva entidad y, de conformidad con los criterios establecidos en esta ley para cada una de ellas.*

*d) El procedimiento y las técnicas de control que ejecutará la Administración general de la Comunidad Autónoma de Euskadi sobre la nueva entidad.*

- Artículo 38-Entes Públicos de Derecho Privado.
- Artículo 39-Constitución de Entidades pertenecientes a la Administración Institucional.

B) En cuanto a Aspectos Procedimentales, resulta de interés mencionar:

- El Artículo 13.1, relativo a la Tramitación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.
- Los Artículos 14, 15 y 16, relativos a la Construcción, Ampliación, Reforma y Mantenimiento de Puertos.
- El Artículo 18, relativo a Autorizaciones de Dragado.
- El Artículo 21.e, relativo a Concesiones y Autorizaciones Administrativas por parte de KAIK.
- El Artículo 21.h, relativo a Emisión de Informe de los Instrumentos de Planeamiento Urbanístico o Territorial que afecten a Zonas Portuarias, por parte de KAIK.
- El Artículo 21.j, relativo a la Concesión de Subvenciones, por parte de KAIK.

**INFORME DE ORGANIZACIÓN**

Documento: IO-2014-034

Página: 6/7

- Los Artículos 33, 34, 35, 36 y 37, relativos a Autorizaciones y Concesiones Demaniales, su Tramitación, su Extinción, su Revocación y su Caducidad.
- Los Artículos 38, 39 y 40, relativos a Actos de Disposición o de Gravamen de las Concesiones, Modificación y Revisión de las Concesiones y a Rescate de las Concesiones, respectivamente.
- El Artículo 41, relativo a Autorizaciones.
- El Artículo 42, relativo al Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo, a su Creación y a la Obligatoriedad de Inscripción en el mismo.

Por tanto, a la vista de lo mencionado en cuanto a Aspectos Procedimentales, y dado que no se hace alusión alguna en el texto del Anteproyecto de Ley que nos ocupa a la posibilidad de la Tramitación Electrónica de los distintos Procedimientos Administrativos que se recogen en el mismo, decir también que se considera obligatorio recordar la necesidad de que tal extremo sea tenido en cuenta en las posteriores Disposiciones de Desarrollo.

En consecuencia, en lo referente a Aspectos Procedimentales, decir que la Dirección de Atención a la Ciudadanía e Innovación y Mejora de la Administración facilitará el asesoramiento e información que el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial y el Ente KAIK precisen para la regulación, la organización y la implementación de la Tramitación Electrónica de los Procedimientos mencionados en el Anteproyecto de Ley precitada (y que se expliciten con mayor detalle en la posterior Normativa de Desarrollo) y, asimismo, para la Reducción de Cargas Administrativas.

**Conclusiones:**

---

Por tanto y de acuerdo con las funciones asignadas a través del artículo 18 del Decreto 188/2013, de 9 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Administración Pública y Justicia, éstas son las consideraciones que, desde el punto de vista del diseño organizativo y procedimental, se formulan por parte de la Dirección de Atención a la Ciudadanía e Innovación y Mejora de la Administración al Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco (versión octubre 2014).

**INFORME DE ORGANIZACIÓN**

Documento: IO-2014-034

Página: 7/7

**Firmantes del documento electrónico**

Nombre	Departamento	Cargo	Fecha de la firma	Estado
JOSE IGNACIO	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	RESPONSABLE	27/10/2015	Firmado
OSABA URRUTIA	Y JUSTICIA	PROYECTOS		
JAVIER BIKANDI	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	DIRECTOR/A	27/10/2015	Firmado
IRAZABAL	Y JUSTICIA			

**ANTOLAKETA TXOSTENA**

<b>Dokumentua:</b>	IO-2014-034
<b>Izena:</b>	Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas-garraioaren Lege Aurreproiektua

**Egilea:**

Sinadura: J.I. Osaba Urrutia

Proiektuen arduraduna

Data: 2014-10-27

**Onartua:**

Sinadura: Javier Bikandi Irazabal

Herritarrak Hartzeko eta Administrazioa  
Berritzeko eta Hobetzeko zuzendaria

Data: 2014-10-27

<b>ANTOLAKETA TXOSTENA</b>	
<b>Dokumentua:</b> IO-2014-034	<b>Orrialdea:</b> 2/6

**Proposamena:**

Ingurumen eta Lurralde Politika Saileko Zerbitzu Zuzendaritzak Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas-garraioaren Lege Aurreproiektuaren txostena eskatu zuen (2014ko urriko bertsioa), transmisio telematikoz. Transmisio hori 2014ko urriaren 17an sartu zen Herritarrentzako Arreta eta Administrazioaren Berrikuntza eta Hobekuntzako Zuzendaritzan.

Lege-aurreproiektuaren xedea hau da:

- EAEren eskumenekoak diren portuei eta portu- eta itsas-instalazioei aplikatu behar zaien araubide juridikoa ezartzea.
- Portuen plangintza-, antolamendu-, ustiaketa-, eraikuntza-, zabalkuntza-, erreforma- eta mantentze-araubidea ezartzea, bai eta portuetako zerbitzuak ematekoa eta portuetara sartu eta horiek erabiltzekoa ere.
- EAEren eskumeneko portuetako jabari publikoaren kudeaketa arautzea eta haren Erabilera Araubidea ezartzea.
- KAIAK sortzea: erakunde publikoa izango da, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuak Kudeatzeaz arduratuko da eta EAEko Portu Administrazioari kide izango da.
- Portuetako jabari publikoa erabiltzearen eta portu-zerbitzuak ematearen ondoriozko Araubide Ekonomiko Finantzarioa arautzea.
- EAEren eskumeneko Bidaiarien Itsas-garraioaren, Salgaien Itsas-garraioaren eta Itsas-garraio Mistoaren Jarduera arautzea.
- Autonomiako Portuen Jabari Publikoaren zehapen-araubidea ezartzea eta EAEko Portu Administrazioari dagozkion zaintze-, ikuskatze- eta kontrol-ahalak ezartzea.

Legeak zati hauek ditu:

- Azalpen-zatia.
- Xedapen zati bat: 54 artikulua daude, 6 kapitulutan sartuta (1. Xedapen Orokorrak-2. Portuen Plangintza, Antolamendua, Eraikuntza eta Mantentzea-3. KAIAK erakunde publikoa-4. Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen Araubide Juridikoa-5. Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroa-6. Polizia eta Zehapen Araubidea).
- Azken zatia: 4 xedapen gehigarri, 5 xedapen iragankor (justifikazio-memorian eta zioen azalpenean 4 direla esaten da), xedapen indargabetz aile 1 eta 3 azken xedapen.

<b>ANTOLAKETA TXOSTENA</b>	
<b>Dokumentua:</b> IO-2014-034	<b>Orrialdea:</b> 3/6

**Balioespena:**

Txostenaren arrazoi den lege-aurreproiektua aztertu ondoren, hau adierazi behar da:

- A) Egiturari eta antolamenduari buruzko alderdiei dagokienez, interesgarria da hau aipatzea:
- III. kapitulua, KAIK erakunde publikoari buruzkoa (19. artikulutik 26. artikulura bitarte): zuzenbide pribatuko erakunde publiko gisa eratzeko, nortasun juridiko propioa du eta jarduteko gaitasun osoa du bere helburuak betetzeko; portuen arloan eskudun den sailari atxikita dago; eta, antolamenduari dagokionez, zuzendaritza bat izango du kudeaketa-organo gisa, eta, lanpostuetan, kontratatutako langileak eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko funtzionarioak arituko dira.
  - 2. xedapen gehigarria: EAEko Administrazio Orokorrean edo Euskadiko Kirol Portua SAn lanean dabiltzan lan-kontratuko langileak, lege honen arabera KAIK hartuko dituen funtzioak betetzen dituztenak, erakunde horretan sartuko dira, bai eta EAEko Administrazio Orokorrean diharduten funtzionarioak ere. Halaber, Gobernu Kontseiluaren dekretuz, Administrazio Orokorreko sailtako egitura organikoak egokitzea onartuko da: KAIK erakundeari behar diren langileak izendatzeko komenigarri direnak egokituko dira, hain zuzen ere.

Horri dagokionez, kontuan hartu eta ziurtatu egin behar da, aldezturik, Euskal Administrazio Publikoaren Legean aurreikusitakoa betetzea (2014ko irailaren 16an Gobernu Kontseiluak onartutako Legea); zehazki, honako hauetan jasotakoa:

- II. TITULUA- EAEko Sektore Publikoaren osaera eta koherentzia.
  - o Lehen kapitulua-Sailkapena eta printzipioak.
    - 33. artikulua.- Tipologia; *besteak beste, zuzenbide pribatuko erakunde publikoak hartzen ditu.*
    - 34. artikulua.- Jarduteko printzipio orokorrak, Sektore Publikoaren Subjektu diren aldetik: *Zerbitzu emateari, Legezketasunari eta Koherentziari buruzko printzipioak.*
    - 35. artikulua-Erakunde berriak sortzeko eta sortuta dauden beste batzuetan parte hartzeko printzipioak.
 

*1.- Euskal Autonomia Erkidegoko Sektore Publikoa osatzen duten subjektuek printzipio espezifiko hauek bete beharko dituzte:*

**ANTOLAKETA TXOSTENA**

Dokumentua: IO-2014-034

Orrialdea: 4/6

a) *Administrazioaren nortasun juridikoaren batasunari lehentasuna emateko printzipioa. Horren arabera, kasu honetan baino ez dira sortuko nortasun juridiko propioa duten erakundeak: Administrazio Orokorreko organo eta administrazio-zerbitzuen bidez ezin denean lortu bete beharreko interes orokorra edo eman beharreko zerbitzua.*

b) *Subsidiaritasun-printzipioa. Horren arabera, zu zenbide pribatuaren mendeko erakundeak kasu honetan baino ez dira eratuko: ekimen pribatuak ez duenean behar bezala bermatzen zerbitzu edo prestazio jakin batera iristeko bidea.*

2.- *Administrazio Orokorrek eta Euskal Autonomia Erkidegoko Sektore Publikoa osatzen duten erakundeek kasu hauetan baino ez dituzte sortuko erakundeak edo kasu hauetan baino ez dute parte hartuko lehendik dauden beste erakunde batzuetan: interes orokorra ezin denean efikaziaz eta efizientziaz bete Euskal Autonomia Erkidegoko sektore publikoak une horretan dituen giza-baliabideekin, baliabide materialekin eta antolamendu-baliabideekin.*

3.- *Baliabideak berrantolatu beharko dira, baldin eta erakundeak sortzean, erakunde horiei orain arte Administraziooko beste organo batzuek edo sektore publikoko erakundeek betetzen zituen funtzioak esleitzen bazaizkie; horrelakorik gertatuz gero, murriztu, kendu edo transferitu egingo dira dagozkion funtzioetan edo eskumenetan baliatzen ziren baliabideak.*

4.- *Sortzen diren erakundeek, bestalde, beren jarduerarako eta funtzioetarako egokiena den forma juridikoa hartuko dute, lege honetan erakunde bakoitzarentzat arautzen diren irizpideen arabera.*

- Bigarren kapitulua-Araubide Juridikoa eta Eraketa.
  - 36. artikulua-Erakundeak eratzeko prozedura orokorra:
    - 1.- *Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraz besteko erakundeak eratzeko, Eusko Legebiltzarraren lege bat edo Eusko Jaurlaritzaren dekretu bat onartu beharko da, hurrengo artikuluetan erakunde-mota bakoitzerako ezartzen denaren arabera. Dekretu horrek, bestalde, baterako izapidetzea behar du, hau da, Administrazio Orokorrean ogasun-gaien eskumenak dituen sailak eta erakundearentzat aurreikusten den Administrazio Orokorreko atxikipen-sailak batera izapidetu beharko dute kasu bakoitzean.*

**ANTOLAKETA TXOSTENA**

Dokumentua: IO-2014-034

Orrialdea: 5/6

2.- *Lege-proiektua edo dekretu-proiektua izapidetzeko prozeduran, nahitaez egiaztatu beharko dira honako hauek:*

a) *Beharrezkoa dela beste erakunde bat eratzea lortu nahi diren helburu publikoak lortzeko.*

b) *Erakunde berri hori nola egokitzen den Euskal Autonomia Erkidegoko sektore publiko osoaren antolamendu instituzionalaren ikuspegitik. Bermatu egin beharko da ez dela errepikatzen organorik edo funtziorik, eta, hala badagokio, zer neurri hartzen den lehendik dauden erakundeak berregituratu edo desegiteko.*

c) *Lege honetan pertsonifikazio juridikorako ezartzen diren tipologiaen artean aukeratu dena egokia dela erakunde berriak bete behar dituen funtzioetarako edo jarduerarako, eta bat datorrela lege honek forma bakoitzerako ezartzen dituen printzipioekin.*

d) *Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak zer prozedura eta teknika erabiliko dituen erakunde berria kontrolatzeko.*

- 38. artikulua.- Zuzenbide pribatuko erakunde publikoak.
- 39. artikulua.- Administrazio Instituzionalaren menpeko erakundeak eratzea.

B) Prozedura-alderdiei dagokienez, interesgarria da hau aipatzea:

- 13.1 artikulua: Portuko Espazioak eta Erabilerak Mugatzearen Tramitazioa.
- 14., 15. eta 16. artikulua: portuak eraiki, zabaldu, erreformatu eta mantentzea.
- 18. artikulua: dragatze-baimenak.
- 21.e artikulua: KAIK erakundeak administrazio- emakidak eta -baimenak ematea.
- 21.h artikulua: KAIK erakundeak txostena egitea, portu-eremuei eragiten dieten hirigintza antolamenduko edo lurralde-antolamenduko tresnei buruz.
- 21.j artikulua: KAIK erakundeak diru-laguntzak ematea.
- 33., 34., 35., 36. eta 37. artikulua: herri-jabariaren gaineko baimenak eta emakidak; horiek tramitatzea, amaitzea, errebokatzea eta iraungitzea.
- 38., 39. eta 40. artikulua: emakidak xedatzeko egintzak edo kargak ezartzen dituzten egintzak, emakidak aldatzea eta berrikustea, eta emakidak erreskatatzea, hurrenez hurren.
- 41. artikulua: baimenak.
- 42. artikulua: Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroa, erregistroaren sorrera eta enpresak erregistroan inskribatzeko derrigortasuna.



**ANTOLAKETA TXOSTENA**

Dokumentua: IO-2014-034

Orrialdea: 6/6

Beraz, prozedura-alderdien gainean aipatutakoa kontuan hartuta, eskuartean dugun legeaurreproiektuaren testuan ez denez ezer aipatzen testuan jasotzen diren administrazio-prozedurak elektronikoki tramitatzeko aukerari buruz, esan behar da nahitaezkoa dela gogoraraztea gai hori kontuan hartu beharrekoa dela ondoren egiten diren garapen-xedapenetan.

Ondorioz, prozedura-alderdiei dagokienez, hau esan behar da: Herritarrak Hartzeko eta Administrazioa Berritzeko eta Hobetzeko Zuzendaritzak Ingurumen eta Lurralde Politika Sailari eta KAIK erakundeari behar beste aholku eta informazio emango die legeaurreproiektu horretan aipatutako prozeduren tramitazio elektronikoa arautzeko, antolatzeko eta ezartzeko (ondorengo garapen-araudian zehatzago azalduko dira) eta administrazio-kargak murrizteko.

**Ondorioak:**

Ondorioz, Herri Administrazio eta Justizia Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen dituen apirilaren 9ko 188/2013 Dekretuaren 18. artikularen bitartez esleitutako eginkizunen arabera, Herritarrak Hartzeko eta Administrazioa Berritzeko eta Hobetzeko Zuzendaritzak, antolamendu- eta prozedura-diseinuari dagokionez, o har horiek egin ditu Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas-garraioaren Lege Aurreproiektuaren gainean (2014ko urriko bertsioa).

# IX

## **INFORME DE FUNCIÓN PÚBLICA / FUNTZIO PUBLIKOAREN TXOSTENA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN**

**LEGE PROIEKTUA**

**INFORME SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARITIMO DEL PAIS VASCO.****I**

El Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial ha solicitado informe sobre la cuestión arriba transcrita.

El presente informe se emite en el ejercicio de la atribución efectuada a la Dirección de Función Pública por el art. 6.1.a) de la ley 6/1989, de 6 de julio, de la Función Pública vasca, en relación con el art. 16 f) del Decreto 188/2013, de 9 de abril, por el que se establece la estructura y funciones del Departamento de Administración Pública y Justicia, para informar, con carácter preceptivo, los anteproyectos de ley y disposiciones generales en los aspectos que afecten a materias de función pública.

El marco legal de referencia a la hora de emitir el presente informe está constituido básicamente por la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público, la Ley 6/1989, de 6 de julio, de la Función Pública Vasca, la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común y el Decreto 339/2001, de 11 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de situaciones administrativas del personal funcionario de las Administraciones Públicas Vascas.

**II**

El presente informe se centra exclusivamente en aquellas cuestiones que de forma expresa o derivada afectan a la materia de función pública, quedando el resto de los asuntos no sometidos a la consideración de esta Dirección.

La idoneidad o no de la creación de un ente público de derecho privado, en este caso para prestar los servicios que menciona el borrador presentado, pertenecientes en gran medida al ámbito de ejercicio de las potestades públicas, deberá ser analizada de manera pormenorizada por los Organos de la Administración competentes en dicha materia.

Y lo anterior, a los efectos de evitar consecuencias indeseadas que pueden llegar a producirse cuando se ejercen funciones públicas a través de procedimientos jurídico-privados sin someterse a los criterios del derecho administrativo.



Resulta de interés a este respecto la jurisprudencia existente sobre KIROL PORTUA S.A. en materia de tasas y servicios prestados por dicha empresa pública y la Agencia Vasca del Agua, URA, en materia de personal y clasificación de puestos.

### **1.- Competencia Departamental**

El proyecto presentado crea un nuevo ente público de derecho privado al que denomina KAIK, adscrito al Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos, a quien atribuye una serie de competencias que se listan en el artículo 20 de la misma y que se incluyen dentro del área de actuación del Departamento citado tal como se recoge en el Decreto 196/2013, de 9 de abril, de estructura del Departamento de Empleo y Asuntos sociales.

### **2.- Personal de KAIK**

Con relación al personal que va a formar parte del citado Ente el artículo 24 reza lo que sigue:

“1.- Los puestos de trabajo de KAIK serán desempeñados por personal contratado al efecto y por personal de la Administración General del País Vasco, según la naturaleza de las funciones asignadas a cada puesto de trabajo.

2.- Los puestos de trabajo que comporten el ejercicio de potestades públicas estarán reservados a personal funcionario, que estará sometido a la normativa reguladora de la función pública de la Administración General de la Comunidad Autónoma.

3.- Corresponde a KAIK determinar el régimen de acceso a sus puestos de trabajo, los procedimientos de provisión de puestos de trabajo y promoción profesional, y en lo relativo al personal laboral, los requisitos y las características de las pruebas de selección, así como la convocatoria, gestión y resolución de los procesos de acceso de acuerdo con los principios de mérito y capacidad.”

Por su parte, la Disposición Adicional Segunda establece que:

“1.- El personal laboral que preste servicios en la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi o en Euskadiko Kirol Portua SA que cumpla funciones que de acuerdo con la presente ley sean asumidas por Kaiak se integrará en dicho ente por aplicación del mecanismo de sucesión de empresa previsto en la normativa laboral.



2.- El personal funcionario que preste servicios en la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi y que cumpla funciones que de acuerdo con la presente sean asumidas por Kaiak, se integrará en el mismo manteniendo la situación administrativa en la que se encontraba en el momento de su adscripción y conservando la totalidad de derechos que tuviera reconocidos, entre ellos la antigüedad.

3.- El Consejo de Gobierno, mediante Decreto, aprobará la adecuación de las estructuras orgánicas de los Departamentos de la Administración General que sean convenientes para asignar al ente público Kaiak los medios personales necesarios para llevar a cabo los fines que la presente ley y, en su caso, su normativa de desarrollo, le encomiendan.”

En relación con lo anterior resulta oportuno efectuar las citadas consideraciones:

1.- El anteproyecto presentado no concreta a que Dirección/Direcciones y puestos se encuentra adscrito el personal funcionario o laboral que se integrará en KAIK con lo que entendemos se difiere al desarrollo reglamentario posterior.

2.- De acuerdo a la normativa existente y a las competencias del Departamento de Administración Pública y Justicia en materia de función pública corresponde a dicho Departamento la inspección del cumplimiento de las normas de general aplicación en dicha materia, debiendo cada Departamento asumir la gestión directa.

El caso concreto planteado supone readscribir unos puestos de trabajo a un ente público de derecho privado, perteneciente a la Administración Institucional, y adscrito al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial.

El artículo 18.2 de la Ley 6/1989, de Función Pública Vasca, expresamente recoge el supuesto de adscripción de puestos de trabajo, que es la figura que nos ocupa, en la que claramente el papel que otorga a la Dirección de Función Pública es la de emisor de informe favorable:

*“La readscripción de puestos de trabajo requerirá memoria motivada en la que deberán acreditarse las razones en que se justifique la conveniencia de la medida e informe favorable del órgano competente en materia de función pública sobre el cumplimiento de los requisitos exigidos en el párrafo anterior.”*

3.- La adscripción a este Ente público se sustenta en la potestad de auto-organización de la Administración, quien puede decidir la manera de configurar su organización, siendo su límite el respeto a los principios constitucionales – art. 103 - de eficacia y eficiencia.



administrativa y en la utilización racional de los medios materiales y personales de tal modo que se garantice la continuidad del correcto funcionamiento de los servicios que se prestan.

4.- En lo referido al personal que se adscribe como funcionario de carrera, continuaría en situación administrativa de servicio activo, según recoge el artículo 3.1.d) del reglamento de situaciones administrativas con todos los derechos que esta situación conlleva.

5.- El Departamento afectado debería proceder a la publicación de su Relación de puestos de Trabajo y del Decreto de inicio de actividad y adscripción de personal del nuevo ente.

En relación con esto, existen una serie de cuestiones que se pueden llegar a plantear relacionadas con la situación del personal funcionario tanto interino como de carrera que puede llegar a integrarse en el nuevo Ente.

A este respecto, hay que decir que los tipos de puestos que pueden reflejarse en una RPT de un ente público de derecho privado son los reservados a personal funcionario de carrera y los laborales.

Los puestos solo pueden ser ocupados en un principio por el personal para el que ha sido reservado por lo que no cabe que un laboral ocupe un puesto reservado a personal funcionario de carrera o que un funcionario desempeñe las funciones de un puesto reservado a personal laboral.

5.1 A modo de resumen, el personal funcionario de carrera en KAIK, mientras mantenga dicha condición, no podrá ocupar otro puesto que el reservado a personal funcionario de carrera o en sustitución temporal del titular de dichos puestos.

A continuación referimos alguno de los supuestos que pueden producirse.

5.1.1 Exceptuando lo mencionado en el punto anterior, el personal funcionario de carrera cuyo puesto figure como laboral podrá optar por integrarse como personal laboral propio de KAIK quedando en situación de excedencia voluntaria o bien optar por mantener su condición como funcionario de carrera prestando servicios en el Ente en dicho puesto de trabajo.

5.1.2 En lo referido al personal funcionario de carrera adscrito con carácter provisional o en comisión de servicios que ocupara puestos vacantes que fueran clasificados como



laborales hay que decir que en el primero de los casos deberán ser readscritos a un puesto de los reservados a personal funcionario de carrera de KAIK y en el segundo de los casos, deberán incorporarse a su puesto de titularidad.

No obstante, en ambos casos podrían continuar en el Ente como contratados laborales temporales quedando como funcionarios de carrera en situación administrativa de excedencia voluntaria.

5.1.3 El personal funcionario de carrera titular del puesto pero ausente, bien por estar desempeñando algún-otro puesto de la Administración de la Comunidad Autónoma o bien por encontrarse en alguna otra situación que genere derecho a reserva de puesto, podrá seguir en la situación en la que se encuentra, debiendo reincorporarse al puesto ahora ubicado en KAIK en cuanto cese en dicha situación.

5.2 En lo que respecta al personal funcionario interino mantendrá su actual vinculación hasta que se produjera una de las causas de cese de este personal con reincorporación a bolsas y cómputo de servicios prestados.

En el caso de que ocupara puestos vacantes que fueran clasificados como laborales se les formalizaría un contrato laboral temporal por parte del Ente para el desempeño de las mismas funciones que realizaban como interinos y en la misma localidad hasta que sobrevenga la condición para la finalización de la prestación de sus servicios con reincorporación a las bolsas de trabajo. Y ello es así por que por causas organizativas es el puesto el que ha sufrido una modificación en su vinculación pero las funciones y tareas siguen siendo las mismas.

La no aceptación del contrato laboral temporal ofertado por el EPDP supondría ser borrado de las bolsas de la Administración General.

En el caso de que aceptara la propuesta efectuada, se produciría la finalización del nombramiento como funcionario interino, los servicios prestados en la Administración se le computarían como antigüedad en KAIK y los servicios prestados en esta se computarían a efectos de baremación de bolsas.

### **3.- Carrera profesional**

Se plantea la cuestión de cuáles son las consecuencias derivadas de una situación administrativa de servicio activo en un ente público de derecho privado, en relación con la carrera administrativa, que se instrumenta a través del grado personal y de la posibilidad de acceder a otros puestos de trabajo mediante concurso, libre designación o promoción interna.



Teniendo en cuenta que la adquisición del grado personal está directamente relacionada con los niveles en que se clasifican los puestos de trabajo, a los efectos de la consolidación del grado personal se tomará como referencia el nivel del puesto de trabajo al que actualmente está adscrito el funcionario de carrera, siempre y cuando lo tuviera con carácter definitivo.

Por otra parte, el artículo 44 de la Ley 6/1989, estructura la carrera administrativa de los funcionarios de carrera a través del grado personal, la participación en convocatorias de promoción interna en procesos convocados por la administración, la posibilidad de participar en los concursos de traslados y en las convocatorias de provisión por libre designación para puestos de la administración.

Cabe la participación de este personal en los procesos de provisión de puestos de la administración de origen tanto con carácter definitivo, los concursos de traslados y la libre designación, como con carácter provisional.

En relación con lo anterior, el artículo 6 a) de la Orden de 30 de mayo de 2006 de la Consejera de Hacienda y Administración Pública que regula el procedimiento para la provisión en comisión de servicios de puestos de trabajo de la Administración, especifica los requisitos exigidos para tomar parte en el mismo: *"encontrarse en situación de servicio activo o en alguna de las situaciones administrativas que conllevan reserva de puesto excepto la suspensión de funciones."*

Este personal, al mantener su condición de funcionario de carrera de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi en situación administrativa de servicio activo, cumple los requisitos para participar en estos procesos de provisión.

#### **4.- Relación de puestos de trabajo e integración de plantilla**

En los entes públicos de derecho privado es el órgano colegiado rector quien aprueba la Relación de Puestos de Trabajo, que deberá publicarse en el Boletín Oficial del País Vasco y respetar los criterios aprobados con carácter general para la Administración General de la Comunidad Autónoma y sus Organismos Autónomos. Dicha RPT requerirá informe preceptivo previo de la Dirección de Función Pública.

Una vez entre en vigor la nueva RPT del Ente Público se procederá a la integración de personal en los puestos del EPDP y a la cobertura definitiva de dichas plazas.





## 5.- Acceso, promoción y provisión de puestos

5.1 Es competencia del Departamento competente en materia de función pública la convocatoria, gestión y resolución de los procesos de acceso, provisión y promoción profesional de los puestos que comportan ejercicio de potestades públicas, atendiendo a los principios de publicidad, igualdad, mérito y capacidad, y todo lo referido a este personal con carácter general exceptuando los actos de gestión ordinaria.

Por tanto, se aplicará la normativa reguladora de Función Pública lo que incluye el Decreto 190/2004 de 13 de octubre por el que se aprueba el Reglamento de provisión de puestos de trabajo del personal funcionario de las Administraciones Públicas Vascas o normativa que le sustituya y la Orden de 30 de mayo de 2006, de la Consejera de Hacienda y Administración Pública, mencionada con anterioridad.

No obstante lo anterior, en lo que respecta al personal funcionario, el anteproyecto presentado atribuye a KAIK la determinación del régimen de acceso a sus puestos de trabajo, los procedimientos de provisión de puestos de trabajo y promoción profesional.

A este respecto, resulta necesario tomar en consideración el hecho de que los entes públicos de derecho privado carecen de personal funcionario de carrera propio, que este personal que proviene de la Administración General ejerce potestades públicas y que el propio anteproyecto recoge que estará sometido a la normativa reguladora de la función pública de la Administración General de la Comunidad Autónoma.

Una fragmentación en la gestión de este personal solo se podría llegar a entender en ámbitos o Entes a los que se pretende otorgar una especial independencia por las funciones desarrolladas.

En este sentido, la documentación adjunta al borrador presentado no justifica debidamente que se otorguen estas facultades al nuevo Ente Público.

A modo de conclusión, entendemos que debería modificarse el anteproyecto en el sentido apuntado.

5.2 En relación a los puestos reservados a personal laboral, el régimen de acceso, requisitos, características de las pruebas de selección, convocatoria, gestión y resolución de los procedimientos se llevará a cabo por la propia KAIK observando los requisitos de igualdad, mérito y publicidad.

Si desea cubrir temporalmente esos puestos podrá solicitar a la Dirección de Función Pública que realice el llamamiento desde sus bolsas. Los servicios prestados en el Ente serán baremados por la Administración, hasta que el ente público de derecho privado realice procesos selectivos propios, siempre que sean exclusivamente los servicios para



los que fueron llamados y que se presten según los criterios recogidos en el artículo 1 del Acuerdo de Consejo de Gobierno de 30 de mayo de 2006 sobre selección de personal para la prestación de servicios de carácter temporal en la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y sus organismos Autónomos, modificado por Orden de 30 de diciembre de 2008 de la Consejera de Hacienda y Administración Pública (BOPV de 27 de enero de 2009).

5.3 El personal funcionario de carrera que con posterioridad al inicio de actividad del EPDP se incorpore a un puesto reservado a personal funcionario de KAIK, mantendrá una situación de servicio activo en su cuerpo de origen.

Si accede a un puesto laboral lo hará mediante el oportuno procedimiento selectivo vinculándose por medio de un contrato laboral y pasando a la situación de excedencia voluntaria.

## 6.- Régimen retributivo

Con relación al régimen retributivo del personal del nuevo Ente Público hay que decir por una parte que no cabe la aprobación unilateral por parte del empresario del régimen retributivo del personal, máxime cuando pueden existir diferentes convenios colectivos o acuerdos de condiciones de trabajo, como consecuencia del diferente carácter del personal (funcionario o laboral) y, por otra que la Ley de Presupuestos Generales de la CAE, concreta que los convenios colectivos del personal laboral dependiente de los entes públicos de derecho privado de la Administración Institucional de la Comunidad autónoma, con carácter previo a su formación, requieren el informe favorable del Departamento competente.

El régimen retributivo tanto del personal laboral como del personal funcionario será el establecido con carácter general para el personal al servicio de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi y se someterá al artículo 22 b) de la Ley de régimen presupuestario de Euskadi y a las Directrices Económicas y Presupuestarias emanadas del departamento competente en materia de control económico y presupuestario.

## 7.- Condiciones de Trabajo

7.1 En lo referido a las condiciones de trabajo aplicables al personal funcionario de carrera adscrito a KAIK, éstas son las propias del acuerdo de condiciones de trabajo para el personal funcionario de carrera de la Administración territorial, debido a dos características; primero, que los entes públicos de derecho privado carecen de personal funcionario de carrera propio y segundo, porque el personal funcionario en su adscripción a KAIK mantiene su condición y la situación de servicio activo en el cuerpo de procedencia.



El artículo 103.3 de la Constitución establece la regulación del estatuto de los funcionarios públicos y el acceso a la función pública mediante norma de rango legal.

Por su parte, el artículo 9º del Estatuto Básico del Empleado Público determina el concepto y las clases de empleados públicos y define a los funcionarios de carrera:

*“1. Son funcionarios de carrera quienes, en virtud de nombramiento legal, están vinculados a una Administración Pública por una relación estatutaria regulada por el Derecho Administrativo para el desempeño de servicios profesionales retribuidos de carácter permanente.”*

Y el acceso a la Administración Pública lo es a los entes jurídico-públicos territoriales, reconocidos en el artículo 137 de la Constitución: el Estado, las Comunidades Autónomas, la Provincia y los Municipios.

Precisamente es competente para proceder al nombramiento la persona titular del Departamento competente en materia de Función Pública – art. 6.i) de la Ley 6/1989 de 6 de julio de la Función Pública Vasca.

En consecuencia KAIK no puede nombrar y dar posesión a funcionarios de carrera.

7.2 En cuanto al personal laboral, el Ente Público respetará las condiciones de los contratos laborales en los que se subroga, lo que significa que se subroga en los contratos laborales fijos y temporales, en sus mismos términos y en este último supuesto, hasta su finalización. Es obligación de KAIK respetar el grupo y categoría profesional, así como la clasificación de procedencia y los derechos retributivos consolidados entre los que se incluye la antigüedad.

El personal subrogado, en aplicación del artículo 44.4 y, no existiendo pacto en contrario, seguirá rigiéndose, no integrándose en el mismo, por el convenio colectivo que en el momento de la transmisión fuera de aplicación en la empresa de origen, en este caso la Administración General de la CAE o Kirol Portuak, hasta la extinción o aprobación de otro nuevo.

## 8.- Régimen Jurídico

Los afectados por este proceso, tienen derecho a ser informados y presentar alegaciones en aplicación del artículo 84, trámite de audiencia de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

Es preciso en consecuencia, realizar el trámite de audiencia a los interesados entregando a los mismos la propuesta de la situación en la que quedarían debiendo remitirse acreditación de la notificación efectuada a la representación sindical.



Se deberá igualmente adjuntar a Función Pública para su incorporación en el expediente un informe del cumplimiento de estas actuaciones así como de las alegaciones presentadas por el personal afectado y de la contestación realizada por el Departamento.

Llegados a este punto, resulta necesario recordar que las materias que afecten a las condiciones de trabajo de los empleados públicos o de los puestos deben ser objeto de negociación colectiva por su propio contenido.

Cuestión diferente es el momento en el que se deban de efectuar los trámites mencionados.

En relación con esto último, siendo exigible y predecible un desarrollo reglamentario de esta Ley que recoja el inicio de actividades y regule de manera pormenorizada todo lo referido a la integración del personal del nuevo Ente, resulta lógico deducir que será en ese momento concreto cuando deban de materializarse.

Este es el informe que emito y que someto a cualquier otro mejor fundamentado en Derecho.

En Vitoria-Gasteiz, a 26 de enero de 2015

Asesor Jurídico. Dirección de Función Pública

  
 EUSKO JAURLARITZA  
 GOBIERNO VASCO  
 HERRI ADMINISTRAZIO  
 ETA JUSTIZIA SAILA  
 Funtzio Publikoaren Zuzendaritza  
 DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN  
 PÚBLICA Y JUSTICIA  
 Fdo.: Asier Undabarrena Ibarquengoitia

En relación al presente informe, elaborado por los servicios jurídicos de esta Dirección y referido al anteproyecto de ley de puertos y transporte marítimo del País Vasco, el abajo firmante muestra su conformidad en todas sus consideraciones.

En Vitoria-Gasteiz, a 26 de enero de 2015

EL DIRECTOR DE FUNCIÓN PÚBLICA

  
 EUSKO JAURLARITZA  
 GOBIERNO VASCO  
 HERRI ADMINISTRAZIO  
 ETA JUSTIZIA SAILA  
 Funtzio Publikoaren Zuzendaritza  
 DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN  
 PÚBLICA Y JUSTICIA  
 Fdo: Juan Mª BARASORDA GOICOECHEA

**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE-AURREPROIEKTUARI BURUZKO TXOSTENA.****I**

Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak txostena egiteko eskatu digu goian adierazitako gaiari buruz.

Euskal Funtzio Publikoari buruzko uztailaren 6ko 6/1989 Legeko 6.1.a) artikulua, Justizia eta Herri Administrazio Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen apirilaren 9ko 188/2013 Dekretuaren 16.f) artikuluari dagokionez, Funtzio Publikoaren Zuzendaritzari ematen dio funtzio publikoari eragiten dioten lege-egitasmoen eta xedapen orokorren aginduzko legezkotasun-txostenak egiteko eskudantzia, eta eskudantzia hori erabiliz egin dugu txosten hau.

Honako hauek osatzen dute, funtsean, txosten hau egiteko erreferentziatzko lege-esparrua: Enplegatu Publikoaren Oinarrizko Estatutuari buruzko apirilaren 12ko 7/2007 Legeak, Euskal Funtzio Publikoari buruzko uztailaren 6ko 6/1989 Legeak, Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko azaroaren 26ko 30/1992 Legeak, eta azaroaren 11ko 339/2001 Dekretuak, euskal herri-administrazioetako funtzionarioen administrazio-egocerei buruzko araudia onartzeko denak.

**II**

Txosten honek funtzio publikoari berariaz edo ondoño gisa eragiten dioten alderdietan baino ez du jarri arreta, eta, beraz, Zuzendaritza honek ez ditu gainerako gaiak kontuan hartuko.

Aurkeztutako zirriborroan aipatzen diren zerbitzuak ahal publikoak baliatzeari lotuta daude, eta zerbitzu horiek emate aldera zuzenbide pribatuko erakunde publiko bat sortzea egokia den edo ez aztertu, arlo horretan eskumena duten administrazio-organismoek aztertu beharko dute, xehe-xehe aztertu ere,

funtzio publikoak administrazio-zuzenbidearen irizpideak kontuan hartzen ez dituzten prozedura juridiko pribatuen bidez egiten direnean gerta daitezkeen ondoño deitoragarriak ez gertatzeko.



Alde horretatik, interesgarria da KIROL PORTUA SARI buruzko jurisprudentzia, enpresa publiko horrek ematen dituen taseen eta zerbitzuen arloan, eta URA - Uraren Euskal Agentziari buruzkoa, langileen eta lanpostuen sailkapenaren arloan.

## 1.- Sailaren eskumena

Aurkeztutako proiektuaren bidez, KAIKAK zuzenbide pribatuko erakunde publikoa sortuko da. Erakunde hori portuen arloko eskumenak dituen Eusko Jaurlaritzako Sailari atxikita egongo da, eta, proiektuaren 20. artikuluan, zenbait eskumen ematen zaizkio. Eskumen horiek, hain zuzen ere, aipatutako sailaren jardueraren eremuan sartzen dira, apirilaren 9ko 191/2013 Dekretuak, Enplegu eta Gizarte Politiketako Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duenak, jasotzen duenarekin bat.

## 2.- KAIKAK erakundeko langileak

Erakunde horretako langile izango direnei dagokienez, 24. artikulua hauxe dio:

"1.- KAIKAKeko lanpostuak beteko dituzte horretarako kontratatutako langileek eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko langileek, betiere lanpostu bakoitzak izango dituen eginkizunen izaeraren arabera.

2.- Ahal publikoak baliatzea dakarten lanpostuak funtzionarioek bete beharko dituzte, eta langile horiek Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko funtzio publikoa arautzen duten arauak bete beharko dituzte.

3.- KAIKAK erakundearen esku dago lanpostuak betetzeko sistema erabakitzea, lanpostuak betetzeko eta lanbide-sustapena arautzeko prozedurak; eta, lan-kontratuko langileei dagokionez, hautespen-proben baldintzak eta ezaugarriak erabakitzea, baita sartzeko prozesuen deiak egitea, kudeatzea eta ebaztea ere, betiere meritu- eta gaitasun-printzipioekin bat."

Bigarren xedapen gehigarriak, berriz, hauxe ezartzen du:

"1.- Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazio Orokorrean edo Euskadiko Kirol Portuak SA entitatean lanean diharduten lan-kontratuko langileak, lege honen arabera KAIKAK erakundeak bere gain hartzen dituen zereginetan ari badira, KAIKAK erakundearen integratuko dira, lan arloko araudian aurreikusiriko enpresaren ondorengotza-mekanismoa aplikatuz.



2.- Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean lanean diharduten langile funtzionarioak, lege honen arabera KAIK erakundeak bere gain hartzen dituen zereginetan ari badira, erakunde horretan integratuko dira, atxikipenaren unean zuten administrazio-egoerari eutsita eta aitorturik zeuzkaten eskubide guzti-guztiak gordez, besteak beste antzintasuna.

3.- Gobernu Kontseiluak, dekretu bidez, komenigarriak diren aldaketak egingo ditu Administrazio Orokorreko sailen egitura organikoetan, lege honek eta legea garatzen duten arauak KAIK erakunde publikoari esleitzen dizkieten helburuak betetzeko beharrezkoak diren giza baliabideak eskuratzeko bidean."

Horri dagokionez, egoki deritzogu gogoeta hauek egitea:

1.- Aurkeztutako aurreproiektuan ez da zehazten KAIK erakundearen integratuko diren funtzionarioak eta lan-kontratudun langileak zer zuzendaritzari edo posturi atxikiko zaizkion; hortaz, gero erregelamendu bidez garatu beharreko alderdietako bat dela jotzen dugu.

2.- Gaur egungo arauen eta Herri Administrazio eta Justizia Sailak funtzio publikoaren arloan dituen eskumenen arabera, sail horri dagokio ikuskatzea arlo horretan aplikatu beharreko arau orokorrak betetzen direla, eta sail bakoitzak bere gain hartu behar du zuzeneko kudeaketa.

Proposatutako kasuak berekin dakar lanpostu batzuk zuzenbide pribatuko erakunde publiko bati atxikitzea. Erakunde hori Administrazio Institutuzionalarena da, eta Ingurumen eta Lurralde Politika Sailari atxikita dago.

Euskal Funtzio Publikoari buruzko 6/1989 Legeko 182 artikulua berariaz jasotzen du lanpostuen atxikipena —gai hori dugu, hain zuzen, hizpide—, eta, bertan, argi eta garbi dago zer eginkizun ematen dion Funtzio Publikoko Zuzendaritzari, hots, aldeko txostena egitea:

*"Lanpostuak berriz atxikitzeke, beharrezkoa da arrazoiak jasoko dituen memoria aurkeztea. Memoria horretan, hartzen den neurriaren egokitasuna justifikatuko duten arrazoiak egiaztatu beharko dira. Enplegu publikoaren alorrean eskumena duen organoak emandako aldeko txostena ere beharko da, aurreko paragrafoan adierazitako eskakizunak betetzeari buruzkoa."*

3.- Langileak Erakunde publiko horri atxikitzeke ahala, hain zuzen ere, Administrazioak bere burua antolatzeke duen ahalean oinarritzen da. Administrazioak bere burua nola antolatu erabaki dezake, betiere muga hauek kontuan hartuta: eraginkortasun eta efizientzia administratiboaren printzipio konstituzionalak —103. artikulua— errespetatu behar ditu, eta baliabide materialak eta langileak zentzuz erabili, ematen dituen zerbitzuak behar bezala ematen jarraituko duela bematze aldera.



&&&

4.- Erakunde horri karrerako funtzionario gisa atxikiko zaizkion langileei dagokienez, langile horiek zerbitzu aktiboan jarraituko dute, administrazio-egoerari dagokionez, administrazio-egoerei buruzko araudiaren 3.1.d) artikulua araberan, eta egoera horrek berekin dakartzan eskubide guztiak izango dituzte.

5.- Eraginpeko sailak bere lanpostuen zerrenda argitaratu beharko luke, bai eta jarduera hasteko eta erakunde berriko langileak atxikitzeko dekretua ere.

Horri dagokionez, zenbait kontu mahaigaineratu ditzakegu, Erakunde berrian integratzen diren bitarteko eta karrerako funtzionarioen egoerari buruz.

Horren harira, esan beharra dago zuzenbide pribatuko erakunde publiko baten lanpostuen zerrendan jaso daitezkeen lanpostuak karrerako funtzionarioei eta lan-kontratadun langileei dagozkiela.

Lanpostuak norentzat gordetzen diren, printzipioz, langile horiek soilik bete ditzakete lanpostu horiek; hortaz, lan-kontratadun langile batek ezin du bete karrerako funtzionario batentzat gordetako lanpostu bat, eta funtzionario batek ezin ditu egin lan-kontratadun langileentzat gordetako lanpostu bati dagozkion eginkizunak.

5.1 Laburbilduz, KAIK erakundeko karrerako funtzionarioek, karrerako funtzionario diren bitartean, karrerako funtzionarioentzat gordetako lanpostuak soilik bete ahalko dituzte, edo lanpostu horien titularra ordezkatu ahalko dute aldi batez.

Gerta daitezkeen egoera batzuk aipatuko ditugu jarraian.

5.1.1 Aurreko puntuan aipatutakoa salbuetsita, karrerako funtzionarioek, lan-kontratadun langileen postua badute, KAIK erakundeko lan-kontratadun langile egitea erabaki ahalko dute, eta borondatezko eszedentzia-egoeran geldituko dira, edo karrerako funtzionario izaten jarraitu ahalko dute, eta Erakundearen zerbitzuak eman lanpostu horretan.

5.1.2 Lan-kontratadun langileen postu gisa sailkatutako lanpostu hutsak betetze aldera aldi batez edo zerbitzu-eginkizunetarako atxikiko diren karrerako funtzionarioei dagokienez, esan beharra dago lehenengo kasuan KAIK erakundeko karrerako funtzionarioei gordetako postuetako bati atxikiko zaizkiola eta bigarren kasuan beren titulartasuneko postuan hasiko direla lanean.





&&&

Edonola ere, bi kasuetan, Erakundeak jarraitu ahalko dute lanean, aldi baterako kontratatutako lan-kontratadun langile gisa, eta, administrazio-egoerari dagokionez, borondatezko eszedentzian dauden karrerako funtzionarioak izango dira.

5.1.3 Postuen titularrak diren karrerako funtzionarioak ez badaude lanpostu horiek betetzen, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioan beste lanpostu bat betetzen ari direlako edo lanpostua gordetzeko eskubidea sortzen duen beste egoera batean daudelako, dauden-daudenean jarraitu ahalko dute, eta egoera hori amaitu bezain laster KAIK erakundeak izango duten lanpostuan hasi beharko dute lanean.

5.2 Bitarteko funtzionarioei dagokienez, dauden-daudenean jarraituko dute, harik eta langile horiek kargua uzteko arrazoietako bat gertatzen den arte; orduan, lan-poltsetan sartuko dira berriro, eta emandako zerbitzuak kalkulatu.

Lan-kontratadun langileen postutzat sailkatutako postu huts bat betetzen badute, Erakundeak aldi baterako lan-kontratu bat egingo die, postu berean jarrai dezaten bitarteko gisa egiten zituzten eginkizunak egiten, harik eta zerbitzuak emateari uzteko egoera gertatzen den arte; orduan, lan-poltsetan sartuko dira berriro. Hori gertatzen da, hain zuzen ere, antolaketa-arrazoiak direla-eta postuaren lotura aldatu egiten delako baina eginkizunak eta atazak berberak direlako.

Zuzenbide pribatuko erakunde publikoak eskaintzen duen aldi baterako lan-kontratua ez onartzeak berekin dakar Administrazio Orokorraren lan-poltsetatik ezabatzea.

Egiten den proposamena onartuz gero, bitarteko funtzionarioaren izendapena bertan behera geldituko da, Administrazioan emandako zerbitzuak antzintasun gisa konputatuko dira KAIK erakundeak, eta erakunde horretan ematen dituen zerbitzuak lan-poltsen baremoa ezartzeko konputatuko dira.

### **3.- Karrera profesionala**

Aztertu beharko litzateke ea zer ondorio dituen administrazio-egoerari dagokionez zerbitzu aktiboan egoteak zuzenbide pribatuko erakunde pribatu batean, karrera administratiboaren ikuspuntutik, kontuan hartuta karrera administratiboa gradu pertsonalaren bidez bideratzen dela, bai eta lehiaketaren, izendapen askearen edo barne-sustapenaren bitartez beste postu batzuk eskuratzeko aukeraren bidez ere.



Gradu pertsonala eskuratzea zuzenean dago lotuta lanpostuen sailkapen-mailekin. Hori kontuan izanda, gradu pertsonala finkatze aldera, karrerako funtzionarioa gaur egun zer lanposturi atxikita dagoen, lanpostu horren maila hartuko da erreferentziatzat, baldin eta maila hori behin betiko badu.

Bestalde, 6/1989 Legearen 44. artikulua karrerako funtzionarioen karrera administratiboa egituratzen du, honen guztiaren bidez: gradu pertsonala, administrazioak deitzen dituen barne-sustapeneko deialdietan parte hartzeko aukera, lekualdatze-lehiaketetan parte hartzeko aukera, bai eta izendapen aske bidez administrazioko postuak betetzeko deialdietan parte hartzeko aukera ere.

Langile horiek parte har dezakete jatorrizko administrazioaren postuak behin betiko betetzeko prozesuetan, eta behin-behineko lekualdatze-prozesuetan eta izendapen askeko prozesuetan.

Horri dagokionez, Ogasun eta Herri Administrazio sailburuaren 2006ko maiatzaren 30eko Aginduak, Administrazioaren lanpostuak zerbitzu-eginkizunen bitartez betetzeko prozedura arautzen duenak, prozedura horretan parte hartzeko berariazko betekizunak zein diren zehazten du: *"Zerbitzu aktiboan egotea, edo lanpostua gordetzea dakarten egoera administratiboetako batean, funtzioak kenduta izan ezik."*

Langile horiek, zerbitzu aktiboan dauden Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko karrerako funtzionario izaten jarraituko dutenez, lanpostuak betetzeko prozesu horietan parte har dezakete.

#### **4.- Lanpostuen zerrenda eta plantillan integratzea**

Zuzenbide pribatuko erakunde publikoetan, zuzendaritza-organo kolegiatuak onartzen du lanpostuen zerrenda. Zerrenda hori Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu behar da, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko eta haren erakunde autonomoetarako onartutako irizpideak bete behar ditu. Lanpostuen zerrenda hori argitaratu aurretik, nahitaezkoa da Funtzio Publikoko Zuzendaritzak txosten bat egitea.

Erakunde publikoaren lanpostuen zerrenda indarrean sartzen denean, langileak zuzenbide pribatuko erakunde publikoaren lanpostuetan integratuko dira, eta lanpostu horiek behin betiko beteko dituzte.



## 5.- Lanpostuetan sartzeara, eta lanpostuak sustatzea eta betetzea

5.1. Funtzio publikoaren arloan eskudun den sailari dagokio ahal publikoak baliatzea dakarten postuetan sartzeko eta lanpostu horiek betetzeko eta profesionalki sustatzeko prozesuen deiak egitea, kudeatzea eta ebatzea, kontuan hartuta publizitatearen, berdintasunaren, merituen eta gaitasunaren printzipioak, bai eta oro har langile horiei erreferentzia egiten dien oro ere, kudeaketa-ekintza arruntak salbu.

Hortaz, Funtzio Publikoa arautzen duten arauak aplikatuko dira; zehazki, urriaren 13ko 190/2004 Dekretua, Euskal Herri Administrazioetako Funtzionarioen Lanpostuak Betetzeko Araudia Onartzekoa, edo hura ordezkatzeko duen araudia, eta lehen aipatu dugun 2006ko maiatzaren 30eko Agindua, Ogasun eta Herri Administrazio sailburuarena.

Hori gorabehera, funtzionarioei dagokienez, aurkeztutako aurreproiektuak KAIK erakundeari ematen dio hau guztia zehazteko ahala: bere lanpostuetara sartzeko araubidea, lanpostuak betetzeko prozedurak eta sustapen profesionala.

Horri dagokionez, kontuan hartu beharra dago zuzenbide pribatuko erakunde publikoek ez dutela karrerako funtzionario propiorik, Administrazio Orokorretik etortzen diren langile horiek ahal publikoak baliatzen dituztela eta, aurreproiektuan bertan jasotzen denez, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorren funtzio publikoa arautzen duten arauen mende egongo direla.

Egiten dituzten funtzioak direla-eta independentzia berezia eman nahi zaien arloetan edo erakundeetan soil-soilik uler daiteke langile horien kudeaketa zatikatzea.

Alde horretatik, aurkeztutako aurreproiektuari erantsitako dokumentuetan ez da behar bezala justifikatzen zergatik ematen zaizkion ahalhoriek Erakunde publiko berriari.

Hitz batean, gure ustez, aurreproiektua aldatu egin beharko litzateke, aipatu dugun alderdiari dagokionez.

5.2 Lan-kontratudun langileentzat gordetako postuei dagokienez, sartzeko araubidea, betekizunak, hautespen-proben ezaugarriak, deialdia, kudeaketa eta prozeduren ebatzpena KAIK erakundeak berak egingo du, betiere berdintasunaren, merituen eta publizitatearen betekizunak errespetatuz.

Lanpostu horiek aldi batez bete nahi izanez gero, Funtzio Publikoko Zuzendaritzari eskatu ahalko dio deialdia egiteko, zuzendaritza horren lan-poltsak baliatze aldera. Administrazioak baremoa ezarriko die Erakundearen ematen diren zerbitzuei, harik eta zuzenbide pribatuko erakunde publikoak bere hautespen-prozesuak egiten dituen arte, baldin eta deialdia egin zeneko zerbitzuak badira eta erabaki honen 1. artikuluan jasotako irizpideen arabera ematen badira: 2006ko maiatzaren 30eko Erabakia, Gobernu Kontseiluarena, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrean eta bere



erakunde autonomoetan aldi baterako zerbitzuak eskaintzeko langileak hautatzeari buruzkoa, Ogasun eta Herri Administrazio sailburuaren 2008ko abenduaren 30eko Aginduaren bidez aldatua (2009ko urtarrilaren 27ko EHAA).  
&&&

5.3 Zuzenbide pribatuko erakunde publikoan lanean hasi ondoren KAIK erakundearen funtzionarioentzat gordetako postu batean lanean hasten diren karrerako funtzionarioen egoerari dagokionez, zerbitzu aktiboan egongo dira jatorrizko kidegoan.

Lan-kontratudun langileen postu batean sartzeko, dagokion hautespen-prozedura egin beharko dute, eta lan-kontratu baten bidez lotetsiko dira, eta borondatezko eszedentziaren egoerara pasatuko.

## 6.- Lansarien araubidea

Erakunde publiko berriko langileen lansarien araubideari dagokionez, esan beharra dago, batetik, enpresariak ezin duela alde bakarretik onartu, batez ere hainbat hitzarmen kolektibo edo lan-baldintzen akordio baldin badaude, mota bateko eta besteko langileak (funtzionarioak eta lan-kontratudun langileak) daudelako, eta, bestetik, EAEko Aurrekontu Orokorren Legean zehazten denez, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Institutuzionalaren zuzenbide pribatuko erakunde publikoen mendeko lan-kontratudun langileen hitzarmen kolektiboak egin aurretik sail eskudunak aldeko txostena eman behar duela.

Lan-kontratudun langileen zein funtzionarioen lansarien araubidea da Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren zerbitzura dauden langileei oro har ezarritakoa, eta Euskadiko diru-egitamiaren jaurpideari buruzko Legeko 22.b) artikuluaekin eta ekonomiaren eta aurrekontuaren kontrolaren gaineko eskumenak dituen sailak ekonomia- eta aurrekontu-gaiei buruz emandako arauekin bat etorri behar du.

## 7.- Lan-baldintzak

7.1 KAIK erakundeari atxikitako karrerako funtzionarioei aplikatu beharreko lan-baldintzak, hain zuzen ere, lurralde-administrazio karrerako funtzionarioentzako lan-baldintzen akordioan jasotakoak dira, bi arrazoi hauengatik: batetik, zuzenbide pribatuko erakunde publikoek ez dutelako karrerako funtzionario propiorik, eta, bestetik, funtzionarioak KAIK erakundeari atxikitzen zaizkionean funtzionario izaten jarraitzen dutelako eta zerbitzu aktiboko egoeran jarraitzen dutelako jatorrizko kidegoan.

Espainiako Konstituzioaren 103.3. artikulua funtzionario publikoen estatutua eta funtzio publikoan sartzeari buruzko lege-mailako arau baten bidez.



Enplegatu Publikoaren Oinarrizko Estatutuaren 9. artikulua, berriz, enplegatu publikoaren kontzeptua eta motak xedatzen ditu, eta karrerako funtzionarioak definitzen:

*"1. Karrerako funtzionario dira, legezko izendapen bati esker, ordainsari baten truke eta behin betiko izaeraz zerbitzu profesionalak betetzeko, Administrazio Zuzenbideaz araututako estatutupeko harreman baten bitartez Herri Administrazio bati lotuta daudenak."*

Eta Herri Administrazioan sartzea lurraldeko erakunde juridiko publikoetan sartzea da. Erakunde horiek Konstituzioaren 137. artikuluan aitortzen dira: estatua, autonomia-erkidegoak, probintzia eta udalerriak.

Izendapena egiteko eskuduna da, hain zuzen, Funtzio Publikoaren arloan eskumena duen saileko titularra (Funtzio Publikoari buruzko uztailaren 6ko 6/89 Legearen 6.1i) artikulua).

Hortaz, KAIK erakundeak ezin ditu karrerako funtzionarioak izendatu, ez eta horiei lanpostuen jabetza eman ere.

7.2 Lan-kontratudun langileei dagokienez, zer lan-kontratutan subrogatzen diren, Erakunde publikoak behar bezala errespetatu beharko ditu lan-kontratu horiek. Horrek esan nahi du behin betiko eta behin-behineko lan-kontratuetan subrogatzen direla, horien baldintza berberetan, eta, azkeneko kasuan, kontratua amaitu arte. KAIK erakundeak ezinbestean errespetatu behar du talde eta kategoria profesionala, bai eta jatorrizko sailkapena eta finkatutako lansari-eskubideak ere, hala nola antzintasuna.

Langile subrogatuei, 44.4 artikulua aplikatuz eta aurkako hitzarmenik ez dagoenez, lekualdaketa unean jatorrizko enpresan, kasu honetan EAeko Administrazio Orokorrean edo Kirol Portuak entitatean, aplikatu beharreko hitzarmen kolektiboa aplikatuko zaie, bertan integratuko ez badira ere, harik eta hitzarmena azkendu edo beste bat onartu arte.

## **8.- Araubide juridikoa**

Prozesu honen eraginpean dauden pertsonen eskubidea dute informazioa jasotzeko eta alegazioak aurkezteko, azaroaren 26ko 30/1992 Legeak, Herri Administrazioen Araubide Juridikoari eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzkoak, entzunaldiaren izapideari buruzko 84. artikuluan ezarritakoari jarraituz.

Hortaz, interesdunei entzunaldiaren izapidea egin behar zaie, eta proposamen bat eman, zer egoeratan geldituko diren azaltzeko. Halaber, egindako jakinarazpenaren egiaztatzea igorri beharko zaie sindikatu-ordezkaiei.



Egiaztagiri hori orobat igorri beharko zaio Funtzio Publikoari, espedientean hau guztia sar dezan: ekintza horiek bete direla adierazten duen txosten bat, eraginpeko langileek aurkeztutako alegazioak eta sailak emandako erantzuna.

Hona iritsita, gogora ekarri behar dugu enplegatu publikoen edo postuen lan-baldintzei eragiten dieten gaiak negoziaketa kolektiboaren bidez bideratu behar direla, gai horien edukia dela eta.

Beste kontu bat da izapide horiek noiz egingo diren

Horri dagokionez, eskatzeko eta aurreikusteko modukoa da lege hori erregelamendu bidez garatzea, jardueren hasiera arautzeko, bai eta xehe-xehe arautzeko ere Erakunde berriko langileen integrazioari lotutako alderdi or. Pentsatzekoa da, beraz, izapide horiek une horretan zertuko direla.

Hau da egindako txostena, eta zuzenbidean hobeto oinarrituriko beste edozeinen mende dago.

Gasteizen, 2015eko urtarrilaren 26an.

Lege-aholkularia: Funtzio Publikoko Zuzendaritza

Izpta.: Asier Undabarrena Ibarguengoitia

Txosten hau Zuzendaritza honetako zerbitzu juridikoei egin dute, eta Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsas garraioaren lege-aurreproiektuari buruzkoa da. Behean izenpetu duena ados dago txosten honetan jasotako gogoeta guztiekin.

Gasteizen, 2015eko urtarrilaren 26an.

FUNTZIO PUBLIKOKO ZUZENDARIA

Izpta.: Juan María BARASORDA GOICOECHEA

X

**INFORME DE LA JUNTA ASESORA DE LA CONTRATACIÓN  
ADMINISTRATIVA /  
KONTRATAZIO ADMINISTRATIBOKO AHOAKU  
BATZORDEAREN TXOSTENA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE PROIEKTUA**

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **III.1. Artículo 14.**

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

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

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

### III.2. Artículo 20

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

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

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

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

*./...*

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

*./..."*

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

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

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

### III.3. Artículo 22

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

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

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

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

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

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

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

#### III.4. Artículo 25

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

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

#### III.5. Artículos 27, 28 y 29.



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

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

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

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

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

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

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

### III.6. Artículo 30.

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

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

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

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

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

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

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

### III.8. Disposición Final Primera

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **CONCLUSIONES**

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

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

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



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

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

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

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

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

  
Vº Bº LA PRESIDENTA

Nerea K. Lopez-Uribarri Goicolea.

DIRECTORA DE PATRIMONIO Y CONTRATACIÓN



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

### **CORRECCIÓN DE ERRORES**

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



*3/2015 TXOSTENA, OTSAILAREN 23koa, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO  
PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE AURREPROIEKTUARI BURUZKOA.*

Txosten hau Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta itsas garraioaren legearen aurreproiektuari buruzkoa da. Txostena egiteko, Xedapen orokorrak egiteko prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 7.3 atikulan eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren kontratazio araubideari buruzko ekainaren 5eko 136/1996 Dekretuaren 21.2.a).4) artikuluan xedatutakoa aplikatu da. Izan ere, azken horrek dio Administrazio Kontratazioko Aholku Batzordeari dagkiola derrigortasunez informatzea kontratazio alorrean eragiten duten araugintza-proiektuak.

Espediente elektronikoari atxikitako dokumentuen atean, arauaren proiektua aurki dezakegu (2014ko urriko bertsioa); guztira 54 artikulua dira, 6 kapitulutan banatuta:

- **I. kapitulua, Xedapen Orokorrak;** oinarrizko kontzeptuak eta eskumen objektiboaren eremua zehaztu dira, eta horrek EAERen eskumenak argi mugatzeko balio du.
- **II. kapitulua, Portuen plangintza, antolamendua, eraikuntza eta mantentze-lanak;** portuko eremuaren hirigintza-antolamendua eta euskal titulartasuna duten portuen eraikuntza dira aztergai.
- **III. kapitulua, KAIK erakunde publikoa;** zuzenbide pribatuko erakunde publiko moduan sortu zen, tresna nagusi gisa, portuen politika Euskal Autonomia Erkidegoan gauzatzeko.
- **IV. kapitulua,** portuen **arubide juridikoari** buruzkoa; portu-zerbitzuak eta portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzen ditu.
- **V. kapitulua, Itsas Garraioaren Enpresa Operadoreen Erregistroa;** itsas garraioari buruzkoa da, eta artikulua bakar batean itsas garraioan jarduten duten enpresa operadoreen erregistroa sortzen du.
- **VI. kapitulua, polizia- eta zehapen-arubidea;** polizia-jarduera eta zehapen-arubidea arautzen dira.



- Legearen azken zatian **lau Xedapen Gehigarri, bost Xedapen Iragankor, Xedapen Indargabetzaile bat eta hiru Azken Xedapen** biltzen dira, eta Azken xedapenetatik lehenengoan portu-tasak berrikusten dira; beraz, Tasa eta Prezio Publikoei Buruzko Legearen testu bategira aldatu behar da (1/2007 Legegintzako Dekretua, irailaren 11koa).

Arauaren edukia aztertu dugu eta egiaztatu dugu zer bait xedapenek eragina izan badutela, zuzenean edo zeharka, sektore publikoko kontratuei buruzko legearen berezko esparru juridiko materialean; beraz, Kontsulta Organo honek aipatu beharreko oharrak honako puntu hauetan bilduko ditugu:

- PORTUKO ADMINISTRAZIOAREN ERAKETA.
- «KAIK» ZUZENBIDE PRIBATUKO ERAKUNDE PUBLIKO BERRIA
- LEGE AURREPROIEKTUKO AGINDUEI BURUZKO OHARRAK, KONTRATAZIO PUBLIKOAREKIN ZUZENEKO EDO ZEHARKAKO LOTURA DUTEN AGINDUEI DAGOKIENEZ.

## **I. PORTUKO ADMINISTRAZIOAREN ERAKETA.**

Legearen aurreproiektuaren 4. artikuluan –Portuko Administrazioa– xedatzen denez, portuen arloko eskumen autonomikoa Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioari eta KAIK erakunde publikoari dagokie, lege honek jasotzen dituen eginkizun-banaketan oinarrituta eta erakundearen estatutuarekin ezarritakoarekin bat. Dagozkien eremu funtzionaletan, Portuko Administraziozat hartuko zaie.

Portuko Administrazioa, beraz, nortasun juridiko propioa duten bi erakunderen batura moduan eratu da, eta eskumenak erakunde bakoitzaren batura edo esleituko zaizkion argi eta garbi zehaztu behar da aztergai dugun auzigintza-proiektuan, baina ezin izango da erakundearen estatutuarekin xedatutakora mugatu; izan ere, estatutu horiek Dekretu bihurtuko dira eta, horren ondorioz, legearen arau bidezko garapen.

Legearen artikuluetan aldeztu aurretik zehaztutako hori egitea oso garrantzitsua da, kontuan izaten badugu kapitulu guztietako xedapenetan «Portuko Administrazioa», oro

har, aipatzen dela, administrazio hori osatzen duten bi erakundeetako zeini buruz ari den zehaztu gabe.

Horregatik, araugintza-proiektuaren 5. artikuluan Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren eskumenak finkatzen dira, portuko administrazio den aldetik bere eginkizunak betetzean. Hona hemen eskumen horèk:

- A) Erregelamendu-izaera duten xedapen orokorrak eta portuko politika-arloan goragoko mailako planifikazio-tresnak onartzea.
- B) Portu bakoitzaren kudeatzeko edo handitzeko modua mugatzea.
- C) Portu-antolamendurako Plan Bereziak onartzea.
- D) Zehatzeko ahalaz baliatzea 50. artikuluan ezarritako moduan.

Bestalde, 21. artikuluan, KAIK erakundeari –portuko administrazioaren partaide den aldetik– esleitu zaizkion eginkizunen zerrenda luzea biltzen da; izan ere, Legean bertan sortu da KAIK erakundea, «zuzenbide pribatuko erakunde publikoaren» forma juridikoa duela, eta 19. artikulutik 26. artikulura bitarte arauaren III. kapitulua osatzen duten erakundea arautu da.

Bi agindu horiek (5. eta 21. artikulua) uztartuta, sortzen den erakunde publikoari (KAIK) portuko administrazio bati dagozkion eskumenetan biltzen diren eginkizun guztiak esleitzen zaizkio, berariaz Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrari esleitzen zaizkionak izan ezik. Ondorio hori atera behar da 21. artikulua azken k) letran jasotako klausula irakurrita: «Portuetan eta itsas gaietan edozein eskumen, baldin eta espresuki ez badaude atxikita beste administrazio-organo bati».

Horren ondorioz, «Portuko administrazioa» kontzeptua mugatzen duen 4. artikulua aldatu egin behar da: KAIK erakunde publikoaren estatutuen aipamen oro ezabatu egin behar da, ez baitira erakundearen eskumenak zehazten dituen tresna. Erakundearen eskumen eta/edo eginkizunak, Portuko administrazioa osatzen duen erakunde den aldetik, aztergai dugun lege honetan finkatu behar dira; horrela, bada, erakunde instrumentalak jarraitu beharreko estatutuetan xedatzen dituen dokumentuari ez dagokio eremu hori.

## II. KAIK, PORTUKO ADMINISTRAZIOA OSATZEN DUEN ERAKUNDEA.

Erakunde berria «zuzenbide pribatuko erakunde publikoa» izango da, eta haren araubide juridikoa xedatzen duen 22. artikuluan, KAIK erakundeari dagozkion egintzetatik zuzenbide publikoaren mende geratzen direnak zerrendatu dira, baina ezein lege-aurreikuspenetan ez da aipatu ere egin haren kontra-jarduera zer nolako izaeraz jartzen den Sektore Publikoko Kontratuen Legearen Testu Bateginaren xedapenen mende; Sektore Publikoko Kontratuen Legearen Testu Bategin (SPKLTB) hori azaroaren 14ko 3/2011 Legegintza Dekretuaren bidez onartu zen

SPKLTBaren 3. artikuluko 1. paragrafoan sektore publikotzat zer ente, organismo eta erakunde hartu behar diren xedatzen da, betiere lege-testu horri dagokionez eta euren forma juridikoa alde batera utzita; 2. paragrafoaren arabera, Sektore publikoaren barruan, legearen beraren ondorioetarako, herri-administrazioetatik joko diren ente, organismo eta erakundeak zehazten dira: besteak beste, b) letran aipatzen direnak – Organismo Autonomoak – eta d) eta e) letretan aipatzen direnak, hau da:

*«d) Independentzia funtzionala edo legez aitortutako autonomia berezia duten zuzenbide publikoko erakundeak, jardun edo sektore jakin bati buruz kanpoko erregulazio- edo kontrol-eginkizunak esleituta dituztenak. Eta*

*e) Herri-administrazio batekin edo zenbaitekin lotura- edo mendekotasun-harremana duten zuzenbide publikoko erakundeak, baldin eta ezugarri hauetakoren bat badute:*

*1.- Jarduera nagusia ez izatea merkatu-legearen arabera kontsumo indibidual edo kolektiborako ondasunak eta zerbitzuak ekoiztea; edo, bestela...*

*2.- Finantzaketaren zati handiena ez izatea ondasunak ematearen edo zerbitzuak eskaintzearen ordainetan eskuratutako diru-sarrerak edozein dela ere diru-sarrera horien izaera».*

Zalantzarik gabe, aurreko I. paragrafoan aipatutakoa aintzat hartuta eta transkribatu dugun aginduaren arabera interpretatuta, KAIK erakundeak sektore publikoko kontratuen arloan indarrean dauden xedapenak bete behar ditu Administrazio Publikotzat hartuta, zeren ez haren xedean, ez haren helburuetan ez baita sartzen merkatu-legearen arabera kontsumo indibidual edo kolektiborako ondasunak eta zerbitzuak ekoiztea; eta haren finantzaketaren zati handiena ez da ondasunak ematearen edo zerbitzuak

eskaintzearen ordainetan eskuratutako diru-sarrerara. Hortaz, erakunde berriaren jardueran eginkizun publikoak eta administrazio-ahadak baliatzeari lehentasuna eman zaienez portuen kudeaketari dagokionez, eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrarekin batera portuko administrazioa osatzen duenez, KAIK erakundea Administrazio Orokorraren tresna nagusia da, tresna nagusia Euskal Autonomia Erkidegoko portuen arloko politika gauzatzeko; horren ondorioz, erakundearen kontratu-jarduera, hartzen duen forma juridikoa hartzen duela, SPKLTBaren xedapenei jarraiki gauzatu behar da, Administrazio Publiko den aldetik

Administrazio honetan bada horren antzeko adibiderk; esate baterako:

- Uraren Euskal Agentzia (URA), zuzenbide pribatuko erakunde publikotzat sortu zen, baina hirugarrenetik kontratuen eremuan SPKLTBaren xedapenak bete behar ditu, «Administrazio Publiko» den aldetik.
- Lanbide Euskal Enplegu Zerbitzua, zuzenbide pribatuko erakunde publikotzat sortu zen hasieran, baina kontratazioetan «Administrazio Publikotzat» jotzen da. Eta gerora, Organismo edo Erakunde Autonomo bihurtu zen forma juridiko hori erakundearen xede eta helburuetara hobeto egokitzen zela iritzita. Organismo edo Erakunde Autonomoak «Administrazio Publikotzat» hartu behar dira, lege-xedapen bidez.
- OSAKIDETZA eta ETS ere zuzenbide pribatuko erakunde publikoaren forma juridikotzat eratu ziren, baina kontratu-jarduera Administrazio publikoei dagozkien xedapenen arabera egin behar dute.

KAIK erakundearen kasuan, eta esleitzen zaizkion eginkizunak –guztiak ere izaera publikokoak dira eta aginpideaz jardutea dakarte, lasu gehienetan– biltzen dituen 21. artikulua edukia ikusita, guk gomendatuko genuke hasiera-hasieratik Erakunde Autonomoaren forma izatea, baina ente instituzionalak hartu beharreko forma juridikoa egokia ote den adieraztea ez denez Administrazio Kontratazioko Aholku Batzorde honen eskumen, eta are gehiago Euskal Autonomia Erkidegoko Herriogasuntza Nagusiaren antolarauei buruzko Legearen Testu Bateginaren xedapen garrantzitsuetan –sektore publikoaren definizioari dagokionez– gai hori ez dela ebazten kontuan hartuta, guk honako hau xedatu baino ez dugu egingo: KAIK erakundeak egingo dituen kontratuak Sektore Publikoko Kontratuen Legearen Testu Bateginaren xedapen jakin batzuei atxiki behar zaizkie nahitaez; hain zuzen ere, Sektore Publikoko Kontratuen Legeari

dagokionez, Administrazio Publikotzat jotzen diren botere esleitzailen kasurako xedatutako xedapenei.

### **III. LEGEAREN AURREPROIEKTUKO AGINDUEN ARTETIK, SEKTORE PUBLIKOKO KONTRATUEN LEGEAREN TESTU BATEGINAREKIN ZUZENKO LOTURA DUTEN AGINDUEI EGINDAKO OHARRAK.**

#### III.1. 14. artikulua.

Artikulu honen bitartez portuak egiteko, zabaltzeko, berritzeko eta mantentzeko lanak arautu nahi dira eta, oro har, Portuko administrazioari dagokiola aipatzen da, baina ez dugu ahaztu behar zeregin horietarako eskumena KAIK erakundeari esleitu zaiola 21.d) artikuluan; hortaz, aztergai dugun aurreproiektuaren xede den Legearen 1. paragrafoan aipatzen erreferentziaz gain, SPKLTBaren xedapenei atxikitzen zaiola esanbidez ezarri behar da.

Artikulu honen 4. paragrafoaren arabera, Portuak eraikitzea edo handitzea xede duten obrak Portuko Administrazioak (alegia, KAIK erakundeak) gauzatu ahalko ditu, portuko obra publikoen emakida-kontratuen bidez. Aurreproiektuan hautatutako aukera balekoa den arren, egia esan sdik kontratu-figura hori onartzen duela ematen du, baina kontratu publikoen araudi orokorrean bestelako figura batzuk ere arautzen dira, eta etorkizunean interesgarri izan daitezke. Are gehiago, kontratu-figura horren alde egiten delarik horren ondorioz, sortzen den zuzenbide pribatuko erakunde publikoak, hein batean, EAEko portuen arloko tresna nagusiaren izaera galtzen duela ematen du; izan ere, ez dezagun ahaztu obraren emakidadunari emango zaion eskubidea, batik bat, eraikitzen duen portuko obra ustiatzekoa izango dela, eta, beraz, KAIK erakundearen eginkizunak nabarmen murriztuta geratuko dira.

4. paragrafoari buruzko azken gogoeta bat egin nahidugu; izan ere, gure ustez ez da egokia portuko obraren emakiden kontratua aztergai dugun araua garatzeko erregelamenduen bidez arautzea, Aurreproiektuan betan ez baita xedatu aurreragoko garapena zer lege-erregulaziok ahalbidetuko duen.

### III.2. 20. artikulua

Aurreproiektuan KAIK erakundea zuzenbide pribatuko erakunde publikotzat sortzen da, eta 20. artikuluan erakundearen xedea finkatzen da:

*«a) Euskal Autonomia Erkidegoko portuen kudeaketa integrala, baita portuko zerbitzuen plangintza eta programazioa ere, zerbitzu publikoaren printzipioen arabera, Euskal Autonomia Erkidegoko garapen iraunkorreko eta gizarte- eta ekonomia-kohesioaren eskakizunekin bat etorri».*

Beraz, zerbitzuaren zuzeneko kudeaketa aukeratu dez, gure ustez, kontraesan nabarmena gertatzen da, zeren 5b) artikuluan zeharkako kudeaketa-ereduaren alde egin baita:

*«Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorrari eskumen hauek dagozkie:*

*./...*

*b) Portu bakoitzaren kudeatzeko edo handitzeko modua mugatzea.*

*./...»*

Nolanahi ere, portu jakin batean zerbitzuaren zeharkako kudeaketa-teknika horretara jotzea salbuespentzat hartu beharko litzateke.

KAIK erakundea sortzearen xedeari dagokionez, gogor izan behar dugu Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren sektore publikoan jada badirela bi sozietate publiko eta haien helburu soziala bat datorrela, partzialki, KAIK erakundeari esleitutako xedearekin –eta KAIK erakundeak ere sektore publikoaren barruan txertatu behar du–.

Sektore publikoko erakundeen artean xede bera izatearen bikoiztasunik ez sortzearen, aztergai dugun Legearen aurreproiektuan, xedapen gehigarriren batean bi sozietate publiko hauen etorkizunari buruzko aurreikuspenen bat jaso beharko litzateke: EUSKADIKO KIROL PORTUA, SA eta ZUMAIAKO KIROL PORTUA, SA.

### III.3. 22. artikulua

Artikulu honen sei paragrafoetan KAIAK erakundearen araubide juridikoa ezarri nahi izan da, baina eduki horri buruz honako gogoetak hauek egin nahi ditugu:

1.- 1. paragrafoko bigarren lerrokadako b) idatzi-zatia, KAIAK erakundearen «administrazio izaerako egintzatzat» hartzen dira «zehatzeko ahalmena erabiltzean emandako egintzak», baina araugintzakoxedapen horren beraren 5.d) artikuluari jarraiki, zehatzeko ahala baliatzeko eskumena Portuko administrazioari dagokio, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren pertsonifikaziotzat hartuta, eta honako baldintza hauek arabera baliatu behar du: d) Zehatzeko ahalaz baliatzea 50. artikuluan ezarritako moduan.

Bestalde, horrekiko koherentziari eutsita, KAIAK erakundearen eginkizunei buruzko 20. artikuluan ere ez da aipatzen zehatzeko ahala baliatzeko aukera. Horregatik, eta zehatzeko ahala baliatzeko aukera KAIAK ez den Portuko beste administrazio bati esleitu zaionez, 22.1 artikuluan ez da mota horretako administrazio-egintzarik aipatu behar.

2.- Aurreko gogoetan aginduak mugak gainditzen zituela esan badugu, oraingo gogoeta honetan gabeziak aipatuko ditugu; izan ere, badirudi KAIAK erakundeak egin eta zuzenbide publikoaren eraginpean dauden egintzen araubide juridikoa artikulua bakarrean bildu nahi direla.

a) Horri dagokionez, lehen-lehenik, KAIAK erakundeak kontratuen arloan eman ditzakeen egintzen aipamenik ez da egin eta, lehen ere esan dugunez, egintza horiek administrazio-egintzat hartu behar dira, zuzenbide publikoaren eta, bereziki, SPKLTBan Administrazio Publikoetarako finkatutako xedapenen erabateko mendetasuna duten harreman juridikoen onorio baitira.

Horregatik, administrazio-izaerako egintza diren aldetik, KAIAK erakundearen organo eskudunek kontratazio-arloan ematen dituzten bazpenak agindu honen 1. paragrafoan txertatu behar dira.

b) Horren guztiaren ezinbesteko ondorio izanik, KAIK erakundeak kontratuen arloan ematen dituen ebazpenen aurka SPKTBan araututako errekurso berezia aurkezteko aukera ere badagoela aipatu behar da, dela 2. paragrafoari beste lerrokada bat gehituta, dela paragrafo berri bat idatzita zenbakien hurrenkerari jarraiki, betiere araugintzako testuaren 40.1 artikuluan aipatzen diren kontratuei dagokienez.

#### III.4. 25. artikulua

Aurreproiektuaren 25. artikulua «Diru-baliabideei» buruzkoa da, baina KAIK erakundeak gaitzen dituen kontratazioen ondoriozko baliabideak ez dira aipatu ere egiten, eta baliabide horiek garrantzitsuak izan daitezke; izan ere, 27. artikuluan zehazten diren portu-zerbitzuen emakidagatik kanonak ezar baitaitezke, baldin eta c) letrako formulazio orokorrean bildutakotzat hartzen ez badira.

Bestalde, diru-sarreraren atalean txertatu da -e) letan- zehapenetatik bildutako dirua; hori kontraesana izan daiteke, KAIK erakundeak ez baitu zehatzeko ahala baliatzeko eskumenik, baldin eta Administrazio Orokorrak (zehapenen ondorioz) lortzen dituen diru-sarrerak KAIK erakundearen diru-sarreratzat hartzea ahalbidetzen duen lege-mekanismoren bat aurreikusten ez bada edo jada aurreikusi ez bada.

#### III.5. 27., 28. eta 29. artikulua

27. artikuluari jarraiki, portu-zerbitzuak «zerbitzu orokorrak» eta «zerbitzu bereziak» izan daitezke, portuko instalazioei esleitutako funtzioak betetzeko duten berezko izaeraren arabera.

Bestalde, 28.1 artikulua arabera, portuko zerbitzu orokorrak dira portuko trafiko-operazioak egitea ahalbidetzen duten zerbitzu arruntak; nolahi ere, zerbitzu orokorretan, erabiltzaileak ez du alde aurretik eskabiderik egin behar zerbitzu horiek eskuratzeko. Oro har, zerbitzu orokorren titularra eta prestazio-maila Portuko Administrazioa izango da. Formulazba zuzena bada ere, alde aurretik eskabiderik egin behar ez duten zerbitzuak zerbitzu orokorren mota



orokortzat aipatzen diren bezalaxe, zerbitzuen kategoría honetan esanbidez aipatu beharko lirateke «aginpidez jardutea dakarten zerbitzuak».

Hala ere, zerbitzu bereziak zehazten direnean, 2. paragrafoa ez dator bat berezko izaeraren irizpidearekin, eta honako hau dio: *«Portuko zerbitzu bereziak dira portuko trafiko-operazioak egokiro egitearekin ere lotura dutenak, baina prestazio-emailea sektore pribatua dutenak, lehia-araubidean jardunda, merkatuak prestazio-emaileen arteko lehia nahikoa bermatzeko baldintzak eskaintzen baititu».*

Formulazio hori ez da ohikoa, honako ondorio hau aterazten baitu: merkatuaren heldutasun-baldintza jakin batzuk betetzeagatik Portuko Administrazioak uko egiten diola zerbitzu horiek zuzenean emateari, eta sektore pribatua izan daitekeela zerbitzu horien emaile (*«prestazio-emailea sektore pribatua dutenak, lehia-araubidean jardunda»*). Zerbitzu bat emateari dagokionez, merkatuaren baldintzek ez digute ezer adierazten zerbitzuaren berezko izaeren gainean, eta halaber, horrek ez du bermatzen edo ez du esan nahizerbitzua hobeto emango denik edo interes publikoari gehien komeni zaion zerbitzua emango denik.

Horregatik, 28. artikulua 2. paragrafoa berrituz gomendatzen dugu, 1. paragrafoaren bideari eustearren, hau da, portuko zerbitzu bereziak dira «portuko trafiko-operazioak egokiro egitearekin ere lotura dutenak, baina Portuko Administrazioa ez denez, ezinbestean, prestazio-emaile eta titular, sektore pribatuaren esku ere egon daiteke, lehia askean jardunda, baldin eta Portuko Agintaritzak eskudunak halaxe erabakitzen badu».

Horrela idatziz gero Legea argiago geratuko litzateke; izan ere, 29.1 artikuluan zehazten diren portuko zerbitzu orokorren kasuan, Portuko Administrazioa izango litzateke zuzeneko zerbitzu-emaile, eta 29.2 artikuluko kasuan, sektore pribatua ere izan daiteke zerbitzu-emaile.

### III.6. 30. artikulua.

Artikulu honi «Prestazio-araudia» izenburua jarri zaio zeren partikularrek zerbitzu bereziak ematen baitituzte, baina Portuko Administrazioak berariaz emandako baimenarekin, baina modalitate hori ez da aipatu eze egiten SPKLTBan, zerbitzu publikoak emateko moduei dagokienez. Horri dagokionez, baimen hori Aurreproiektuan aurrerago (31. eta 32. artikuluetan) aipatuko diren figurek soilik jaso dezaketela ulertzen da; artikulu horietan, hurrenez hurren, zerbitzuguneen erabilera eta portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzen dira. 30. artikulua honetan ongi adierazten denez, portuko zerbitzu ordorren kasuan soilik bada ere, portuko zerbitzuak zuzenean edo zeharka eman behardira, eta kudeatzeko modu horiek SPKLTBari atxikita daude, zalantzarik gabe; beraz, ez dago arrazoirik arauaren Aurreproiektuan «zerbitzu berezi» izendatutako zerbitzu horiek beste araubide bat izan dezaten zerbitzua emateko moduari dagokionez, sektore publikoaren kontratazioa arautzen duen arautik at.

### III.7. VI. kapitulua. Polizia Araubidea eta Zehatzeko Araubidea.

a) «*Polizia Araubidea eta Zehatzeko Araubidea*» biltzen dituen VI. kapituluari helduta, hasteko 43. artikulua aztertuko dugu; artikulu hori portuko eta itsas gaietako zaintze-, ikuskatze- eta kontrolatze-ahalak baliatzeari buruzkoa da, portu-zerbitzuak ematearekin lotuta. Ahal horiek inplizituki jasota daude zerbitzu-kontratuaren barruan, eta horiek kudeatzeko moduari dagokionez, etorkizuneko polizia-erregelamendu bati atxikitzen zaio, ongi atxiki ere; baina erregelamendu hori egin bitartean, dagozkien baldintza-agirietan erabakitako moduan gauzatuko direla adierazi beharko litzateke.

b) Kapitulu berean, 50.3 artikuluan badirudi zehatzeko araubidea bat etorrarazi nahi dela zerbitzuen emakidak ez betetzeagatiko eta kontratuaren baldintzak ez betetzeagatiko araubideak ekar dezaketen araubidearekin. Jarrera hori okerra da, ordea; izan ere, emakidaren baldintzak edo kontratuaren baldintzak betetzen ez diren kasua zerbitzu-kontratuaren ez-betetzat hartu behar baita, horrek dakartzan ondorio eta guzti, SPKLTBan xedatutakoari jarraiki eta kontratuaren baldintza-agirietan esanbidez jasota dagoenaren arabera (zigorrak ezartzea edo, bestela, kontratua iraungitzea, dagozkien kalte-ordain eta guzti). Horregatik, zehapenak jarri ahal izango dira soilik emakidak edo kontratuaren

baldintzak ez badira betetzen, eta betiere arau-haustea eragin duten egintzak – kontratistaren jokabidearen ondorio direnak– ez direnean kontratuak ez betetzearen ondoriozko jardunak.

Nahasketa eta tratamendu oker hori are argiago geratzen dira 52.3.b) artikuluan; izan ere, Legean aurreikusitako administrazioko arau-hausteen erantzule edo egile nor izango den zehazteko honako hau baitio: «kontratu baten baldintzak ez badira bete, kontratua egin duen pertsona».

Horregatik, kontratua egin duen edo kontratista batek kontratu baten baldintzak ez betetzearen eta horren ondorioen kontua VI. kapituluan aurreikusitako zehazteko araubidearen erregulaziotik at utzi behar da, erregulazio espezifiko eta berezia baitu SPKLTBan.

### III.8. Azken xedapenetatik lehenengoa

Xedapen horri jarraiki, «*Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateratua ddatu da*»; testu hori irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onartu zen. Eta zehazki, 197 *quinquies* artikuluari buruz hitz egin nahi dugu: Portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboagatik eta erabiltzeagatik jarritako tasa. Artikulu horren 5.4 paragrafoa honela idatzita dago:

*«Baldin eta administrazioak lehiaketak antolatzen baditu jabari publikoa okupatzeko edo modu pribatuan erabiltzeko emakidak edo baimenak esleitzeko, baldintza-orriek ebazpenerako irizpideen artean jasotzen diren ahal izango dute lizitatzailleek tasa honetarako ezarritako zenbatekoak baino hobeakeskaintzeko aukera, betiere lege honen 17. artikuluan ezarritakoa kontuan hartuz eta Gobernu Kontseiluak onartuta, Ogasun eta Herri Administrazio Sailak txostenak egin ondoren. Eskaintako zenbateko gehigarriak, tributu izaerak ez dutenez, ez daude aurreko 5.3 paragrafoan aurreikusitako eguneratze-erregimenaren menpe».*

Idazkera hori harrigarria da eta zalantza handiak eragiten ditu; izan ere, tributuen gaiari dagokionez, Espainiako Konstituzioaren 31.3 eta 132.3 artikuluetan xedatutakoaren arabera, Lege-erreserba dago eta, idolo beretik, Konstituzio Auzitegiak maiatzaren 10eko 121/2005 zenbakidun Epäan honako hau dio:

*«Gai horri dagokionez, ez dugu ahaztu behar, Auzitegi honen etengabeko doktrinari jarraiki, zerga-arloko lege-erreserba dda-eta tributu edo zerga bat ex novo sortzea eta zerga horren eraketarako edo funtezk elementuak zehaztea lege bidez egin behar da (.....).*

*Halaber, erreserba erlatiboa dela ere nabarmendu dugu; alegia, gaia arautzen duten irizpide edo printzipioak lege batean bildu behar diren arren, erregelamenduaren laguntza ere onargarria da (.....)*

*Gai hori ere nabarmendu nahi dugu; izan ere, erregelamenduak Legeari emandako laguntza bereziki handia izan baitaiteke zenbait kontraprestazioren kasuan, hala nola, tasen kasuan, administrazio-jardura edo -zerbitzu bat ematearen ondorio diren aldetik (185/1995 KAEa, abenduaren 5ekoa, F5) (.....)».*

Hori horrela izanik, ez dugu ulertzen Konstituzioaren agindu hori zergatik indargabetu nahi den aztergai dugun Aurreproiektuan bildutako trikimainaren bitartez («emakidak esleitzeko, baldintza-orriek ebazpenerako irizpideen artean jaso ahal izango dute lizitatzailleek tasa honetarako ezarritako zenbatekoak baino hobeak eskaintzeko aukera, eta eskainitako zenbateko gehigarriek ez dute tributu izaerarik»). Kontua da zenbateko gehigarri hori, formulazioan, portuko jabari publikoaren okupazioaren eta erabileraren zerga-egitatearekin zuzenean lotzen dela.

Gainera, zenbateko hori eta kontzeptu horrengatik kontratuen xedeari lotzea eztabaidagarria ere bada, izan ere, sektore publikoko kontratuak esleitzeko prozeduretan balioespen-irizpidea finkatu ahal izateko premisa hori bete behar da; eta bestalde, sobera ere badago, zerbitzuen emakidatunek eskain ditzaketzen zenbatekoak emakiden kanonetara eraman behar baitia, besterik gabe.

## **ONDORIOAK**

Aurreko ohar eta gogoeta horiek azaldu ostean, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuari buruzkotxosten honetatik atera beharreko ondorioak adieraziko ditugu. Hona hemen:

**LEHENA:** KAIKAK zuzenbide pribatuko erakunde publikoa eratzen denean, araubide juridikoan, kontratuei dagokienez zer zuzenbide aplikatuko den zehaztu behar da arauaren barruan, bai eta gaiari buruzko legediarizer nolako izaeraz atxikitzen zaion ere.

**BIGARRENA:** Ildo beretik, Administrazio Kontratazioko Aholku Batzorde honen ustez, sortu den KAIKAK erakundearen kontratazioaren araubidea zuzenbide publikoari atxiki behar zaio, eta ondorio horietarako Administrazio Publikotzat hartu beharko litzateke, betiere SPKLTBaren 3.2 artikuluko d) eta e) idatzizatieta txerta daitekeela aintzat hartuta lege-aurreproiektuaren 20. eta 21. artikuluetan ezarri zaizkion xedeari eta eginkizunei dagokienez.

**HIRUGARRENA:** Zerbitzua kudeatzeko zer eredu hautatzen den argi eta garbi zehaztu beharko litzateke arauan; ereduak zuzeneko kudeaketa izan behar du eta, beraz, zeharkako kudeaketaren eredu arauan biltzen eta aurratzen den porturen batean aplikatzeko aukera salbuespen kualifikatutzat hartu behar da.

**LAUGARRENA:** Portuko zerbitzuak zerbitzu orokor edo zerbitzu berezi izango ote diren zehazteko garaian, Portuko Administrazioak zuzenean eman beharko litzuzkeen zerbitzuen irizpideari jarraitu behar ote zaion aztertu behar da, eta jarraian, aginpideaz baliatzea dakarten zerbitzuak zeintzuk diren aipatu behar da.

**BOSGARRENA:** Nolanahi ere, zerbitzu orokorren nahiz zerbitzu berezien kasuan, kudeatzeko moduari dagokionez, SPKLTBan aurreikusitakoa bete behar da.

**SEIGARRENA:** Txosten honetan adierazi diren gainerako gogoetakaintzat har daitezela, batik bat, sektore publikoko kontratazioaren eremuarekin lotura dutenak.

*ARANTZA ARBELAITZ GELBENZU Administrazio Kontratazio Aholku Batzordeko idazkariak ZIURTATZEN du txostena onartzeko erabakia hartu zela, kide anitzeko organo horrek 2015eko otsailaren 23an egindako bileran; eta idazkari naizen honek esandako guztiaren fede eman dut Vitoria-Gasteizen, 2015eko otsailaren 25ean.*

*OE PRESIDENTEA*

*Nerea K. Lopez-Uribarri Goicolea.*

*ONDARE ETA KONTRATAZIOKO ZUZENDARIA*

*Eranskina: Txostenean aztergai izan dugun Lege Aurreproiektuan honako akats hauek ikusi ditugu:*

#### **AKATSEN ZUZENKETA**

1. Zioen Azalpeneko zortzigarren eta azken lerrokadan, Legearen egitura aipatzen den tokian, Xedapen Iragankorrak **bost** dira, ez lau.
2. Zioen Azalpeneko hamalagarren lerrokadan, gaztelaniazko bertsioan: «...**adscrito** al Departamento...».
3. 43.1 artikuluan «**itsas-gaietako zaintze-**, ikuskatze- eta kontrolatze-ahalak...». Eta gaztelaniazko bertsioan, «...en relación **con** los servicios...».
4. 47. artikuluan, lerrokadak identifikatu direnean «**i**» idatzi-zatia **falta da**.
5. Azken xedapenetatik lehenengoan, Tasei eta Prezio Publikoari buruzko Legearen Testu Bateginaren 197.quinquies artikuluan..., **Ogasun eta Finantza Saila** aipatu behar da.

# XI

## **INFORME DE LA DIRECCIÓN DE PATRIMONIO Y CONTRATACIÓN / ONDARE ETA KONTRATAZIOKO ZUZENDARITZAREN TXOSTENA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE PROIEKTUA**



## INFORME DEL SERVICIO DE PATRIMONIO DOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.

El objeto del presente informe es el anteproyecto de la Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco. El informe se emite en aplicación de lo dispuesto en el artículo 7.3 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre de Elaboración de Disposiciones de Carácter General.

Desde el punto de vista estrictamente patrimonial es necesario realizar algunas consideraciones a algunos preceptos del Anteproyecto presentado.

### I.-Artículo 12.- Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

En la Delimitación de los Espacios y Usos portuarios se echa en falta la previsión de los usos públicos comunitarios, como categoría diferenciada de uso portuario.

Se propone la inclusión dentro de los usos portuarios de aquellos usos de prestación de servicios públicos que sean titularidad de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi, bajo la denominación, por ejemplo, de usos comunitarios públicos.

Los argumentos en los que se basa la propuesta de inclusión de dichos usos:

- 1.- Permitiría la convivencia pacífica entre la actividad portuaria y la actividad cotidiana de los municipios y ciudades en las que se ubican los puertos. Ésta es una de las directrices que ha seguido el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, según la Memoria Justificativa remitida.
- 2.- La limitación a los servicios públicos que sean de titularidad de esta Administración se debe, precisamente, a su carácter esencial para la vida de los municipios en los que se ubican los puertos, muchos de los cuales se hallan en el tejido urbano de los pueblos y ciudades.
- 3.- La prevalencia del régimen portuario en el recinto portuario exige que la normativa portuaria contemple la posibilidad de establecer determinados equipamientos públicos beneficiosos para los habitantes de la localidad sin que implique ningún perjuicio para la actividad portuaria.
- 3.- Si el Anteproyecto de Ley, en su Disposición Transitoria Cuarta, consolida los usos residenciales privados en las zonas de servicios de los puertos, no parece que deban existir reparos cuando el uso sea el de la prestación de servicios públicos básicos, como el servicio sanitario o el educativo.
- 4.- El Anteproyecto de Ley, en su artículo 12.2.d) incluye como uso portuario, los usos industriales y comerciales, entendiendo por tales " aquellas





actividades de carácter mercantil, industrial o comercial que, sin constituir servicios portuarios, se pueden realizar en zona de servicio, y que no sean constitutivas de ninguna de las actividades mencionadas en los apartados siguientes". Si se dan cabida a los usos industriales y comerciales privados y con ánimo de lucro, debería darse también cabida a los usos de prestación de servicios públicos, que son básicos para la población.

Se propone la adición de un apartado al artículo 12.2. del Anteproyecto con la siguiente redacción:

"Usos comunitarios públicos: son aquellas actividades de prestación de servicios públicos que sean titularidad de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi."

Por último, se realiza una sugerencia de corrección de términos debido. Consideramos que el inciso final del artículo 12.2.d) del Anteproyecto debería ser : " ...y que no sean constitutivas de ninguna de las actividades mencionadas en los apartados anteriores." en lugar de "*en los apartados siguientes*", porque el apartado e) (último de dicho precepto) no menciona ninguna actividad nueva, sino que es, precisamente, el de los usos mixtos, o aquellos que contengan una pluralidad de los usos de los apartados anteriores.

## II.- Artículo 22.5.- Régimen jurídico de KAIK.

El artículo 22.5 establece que KAIK podrá tener la condición de beneficiario en las expropiaciones de terrenos que sean necesarias para la realización de las obras de construcción o renovación o mejora de las infraestructuras portuarias. Todo ello de conformidad con lo previsto en la Ley de Expropiación Forzosa y en su Reglamento.

Los beneficiarios de las expropiaciones son los que adquieren la propiedad de los bienes expropiados, con lo que el artículo 22.5 del Anteproyecto está posibilitando que KAIK pueda ser propietaria de bienes inmuebles.

Esa previsión está en contradicción con:

1.- el artículo 6.1 de la vigente Ley del Patrimonio de Euskadi (cuyo Texto Refundido fue aprobado por Decreto Legislativo 2/2007, de 6 de noviembre), y que señala: "Corresponde a la Administración general de la Comunidad Autónoma la propiedad de los bienes inmuebles y la titularidad de los derechos reales y de arrendamiento de inmuebles y la de los derechos de propiedad incorporal, que forman parte del patrimonio de Euskadi, sea cual fuera la entidad que los utilice, cree o adquiera;"

2.- el artículo 25.d) del propio Anteproyecto que establece que los recursos económicos de KAIK estarán comprendidos por: d) "Los bienes y valores que, en su caso y conforme a la legislación reguladora del patrimonio de Euskadi, constituyan su patrimonio, así como los productos y rentas de éste.



No desprendiéndose la voluntad del Anteproyecto de modificar el régimen patrimonial ordinario, debe suprimirse el apartado 5 del artículo 22 del Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.

**Artículo 31.2. Régimen de utilización de la zona de servicio.**

En el caso de que se aceptara la propuesta de incluir un nuevo apartado al artículo 12.2, y para la coherencia del texto normativo, deberá incluirse el nuevo uso en la relación de usos del artículo 31.2, sobre el Régimen de utilización de la zona de servicio.

**CONCLUSIONES:**

Primero.- Se propone la adición de un nuevo apartado en el artículo 12.2 del Anteproyecto, para dar cabida a los usos comunitarios públicos. En el caso de aceptarse la propuesta, dicho uso deberá ser incluido en la relación de usos del artículo 31.2 del Anteproyecto.

Segundo.- Se propone la supresión del apartado 5 del artículo 22 del Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco.

En Vitoria-Gasteiz, a 23 de febrero de 2015.

Fdo: Mª JESUS AZTIRIA AGIRRE  
RESPONSABLE DEL SERVICIO DE PATRIMONIO

VºBº

Fdo. NEREA LOPEZ-URIBARRI GOKOLEA  
DIRECTORA DE PATRIMONIO Y CONTRATACION



## **ONDARE ZERBITZUAREN TXOSTENA, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE AURREPROIEKTUARI BURUZKOA.**

Txosten hau Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta itsas garraioaren legearen aurreproiektuari buruzkoa da. Txostena egiteko, Xedapen orokorrak egiteko prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 7.3 artikuluan xedatutakoa aplikatu da.

Ondarearen ikuspuntu hutsetik, beharrezkoa da zenbait aipamen egitea aurkeztutako aurreproiektuaren artikuluei buruz.

### **I.- 12. artikulua.- Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa.**

Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketan, komunitate-erabilera publikoen aurreikuspenaren falta sentitzen da, portu-erabilerako kategoria bereizi gisa.

Portu-erabileren barruan, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren titulartasuneko zerbitzu publikoak emateko erabilerak sartzea proposatzen da, "komunitate-erabilera publikoak" izenaren pean, adi bidez.

Erabilera horiek sartzeko proposamena oinarritzen duten argudioak hauek dira:

1.- Portuko jardueraren eta portuetako udalerrri eta hirietako eguneroko jardueraren arteko ezinbesteko bizikidetzak baketsua ahalbidetuko litzateke. Hori Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege-aurreproiektuaren gidalerroetako bat da, bidalitako Justifikazio Memoriaren arabera.

2.- Administrazio honen titulartasunekoak diren zerbitzu publikoak mugatzen dira, hain zuzen ere, portuak kokatzen diren udalerrietako bizitarako ezinbestekoak direlako, horietako asko herri eta hirietako hiriguneetan baitaude.

3.- Portu-araubideak portuaren barrutian duen lehentasunaren ondorioz, beharrezkoa da herriko biztanleentzat onuragarriak diren zenbait ekipamendu publiko ezartzeko aukera aurreikustea portu-araudian, horrek portu-jarduerari inolako kalterik ez eragiteko moduan.

3.- Lege Aurreproiektuak, Laugarren Xedapen Iragankorrean, portuetako zerbitzuguneetako bizitegi-erabilera pribatuak finkatzen dituzenez, ez dirudi eragozpenik egon beharke litzatekeenik horretarako erabilera hori oinarritzko zerbitzuak emateko baldin bada, hala nola, osasun- edo hezkuntza-zerbitzua.

4.- Lege Aurreproiektuak, 12.2.d) artikuluan, portu-erabileratzat hartzen ditu Industria- eta merkataritza-erabilerak, eta honela definitzen ditu: *"merkataritzako, industriako edo merkataritza industrialeko izaera izan, eta portuko zerbitzuak izan gabe ere, zerbitzugunean egin daitezkeenak baldin*

*badira, eta baldin ez badira lege honetako paragrafo hauetan aipatzen diren jarduerak*". Irabazi asmoa duten industria- eta merkataritza-erabilerak onartzen badira, onartu beharko lirateke, halaber, herritarrentzat oinarritzkoak diren zerbitzu publikoak emateko erabilerak.

Aurreproiektuaren 12.2 artikuluari letra bat gehitzea proposatzen da, testu honekin:

"Erkidegoko erabilera publikoak: Euskal Autonomia Erkidegoaren titulartasunekoak diren zerbitzuak ematen dituzten jarduerak dira."

Azkenik, terminoen zuzenketa bat egitea iradokitzen dugu. Gure ustez, 12.2.d) artikulua amaierako hitz-tarteak hau izan beharko luke: "...eta baldin ez badira lege honetako aurreko paragrafoetan aipatzen diren jarduerak." eta ez "*paragrafo hauetan*"; izan ere, e) letrak (artikulu horretako azkena) ez du jarduera berririk aipatzen; aitzitik, erabilera mistoak aipatzen ditu, edo aurreko paragrafoetan aipatzen diren portu-guneetako berezko erabileretan aniztasuna dutenak.

## **II.- 22.5. artikulua.- KAIAKen araubide juridikoa.**

22.5 artikulua xedatzen duenez, KAIAK onuradun izan ahalko da portuko azpiegiturak eraikitze, eraberritze edo hobetzeko obrak egiteko beharrezkoak diren lursailen desjabetzeetan. Hori guztia Nahitaezko Desjabetzeari buruzko Legean eta haren Erregelamenduan xedatutakoarekin bat etorritz.

Desjabetzeen onuradun dira desjabetutako ondasunen jabetza hartzen dutenak; beraz, Aurreproiektuaren 22.5 artikulua ahalbidetzen ari da KAIAK ondasun higiezin jabe izatea.

Aurreikuspen hori honen aurkakoa da:

1.- Euskadiko Ondareari buruzko Legearen 6.1 artikulua, hau xedatzen baitu (lege hori indarrean dago, eta haren Testu Bateginak, azaroaren 6ko 2/2007 Legegintzako Dekretuak onartu zuen): "Euskadiko ondare barruan baldin badaude, ondasun higiezin jabetza, higiezin eskubide errealeen eta errentamendu-eskubideen titulartasuna eta gorputzik gabeko jabetza-eskubideen titulartasuna Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio orokorrari dagokio, horien erabiltzaile, sortzaile edo eskuratzzaile edozein erakunde dela ere;"

2.- Aurreproiektuaren beraren 25.d) artikuluan xedatzen denez, KAIAKek baliabide ekonomiko hauek izango ditu: "d) Euskadiko Ondareari buruzko araudiari jarraituz Agentziaren ondarea osatzen duten ondasun eta balioak eta horietatik jasotzen dituzten produktuak eta errentak."

Aurreproiektutik ez da eratortzen ondare-araubide arrunta aldatzeko borondaterik; beraz, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas

Garraioaren Lege-aurreproiektuaren 22. artikuluko 5 zenbakia ezabatu egin behar da.

### **31.2. artikulua. Zerbitzugunea erabiltzeko araubidea.**

12.2 artikuluari letra berri bat gehitzeko proposamena onartzen bada, eta arauaren testua koherentea izan dadin, erabilera berria txertatu beharko da zerbitzugunearen erabilerari buruz 31.2 artikuluan jasotzen den erabileren zerrendan.

#### **ONDORIOAK:**

Lehena.- Aurreproiektuaren 12.2 artikuluari letra bat gehitzea proposatzen dugu, komunitate erabilera publikoei lekua emateko. Proposamen hori onartuz gero, Aurreproiektuaren 31.2 artikuluko erabileren zerrendan txertatu beharko da.

Bigarrena.- Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege-aurreproiektuaren 22. artikuluko 5 zenbakia ezabatzea proposatzen dugu.

Vitoria-Gasteiz, 2015eko otsailaren 23a.

Izpta.: M<sup>a</sup> JESUS AZTIRIA AGIRRE  
ONDARE ZERBITZUKO ARDURADUNA

Ontzat emana

Izpta.: NEREA LOPEZ-URIBARRI GOKOLEA  
ONDARE ETA KONTRATAZIOKO ZUZENDARIA

# XII

## **INFORME DE LA DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA / ZERGA ADMINISTRAZIOKO ZUZENDARITZAREN TXOSTENA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN**

**LEGE PROIEKTUA**

**FIRMADO DIGITALMENTE POR:**Firmante: **MIREN ITZIAR AGIRRE BERRIOTXOA**Fecha de la firma: **16/02/2015 18:02:19**Validación de la firma: **Correcta**Firmante: **JOSE LUIS ESPAINA GUZMAN**Fecha de la firma: **16/02/2015 16:40:04**Validación de la firma: **Correcta****INFORME DE LA DIRECCIÓN DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA EN  
RELACION CON EL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y  
TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO**

Desde el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial se recibió solicitud de informe a la Dirección de Administración Tributaria, en relación con el anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco (versión octubre 2014).

Para ello se acompaña, entre otros documentos e informes, Orden de inicio del procedimiento de elaboración, así como Orden de aprobación previa del anteproyecto, ambas de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, y, también, Memoria Justificativa, Informe Jurídico y Memoria Económica.

Este informe se emite en virtud de lo dispuesto en los artículos 16 y 17 del Decreto 192/2013, de 9 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Hacienda y Finanzas, en los que se atribuye a la Viceconsejería de Hacienda y Política Financiera y a la Dirección de Administración Tributaria las competencias de naturaleza tributaria y régimen tributario propio que correspondan a la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi y las competencias que en materia de Administración Tributaria el ordenamiento jurídico atribuya a la Administración General e Institucional de la Comunidad Autónoma.

Por consiguiente, este informe atiende al contenido tributario del anteproyecto, en el que se incluye como aspectos más destacables los siguientes:

- En el artículo 21 del proyecto, se atribuye al nuevo ente público KAIK las funciones para *La gestión, liquidación, recaudación e inspección de los tributos y demás prestaciones patrimoniales de carácter público establecidos en la legislación vigente en materia de puertos.*
- En la disposición final primera, se modifica el Capítulo I del Título X del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, relativo a las tasas portuarias.

## I. Antecedentes

En la Memoria Justificativa y en el Informe Jurídico se recuerda que en la elaboración del anteproyecto de Ley, se ha partido de los trabajos ya realizados en las legislaturas precedentes, en que hasta en dos ocasiones, 2007 y 2011, se elaboraron y tramitaron sendos proyectos de Ley de Puertos.

Del mismo modo, este informe cuenta también como antecedentes con lo dicho en los informes emitidos por esta Dirección de Administración Tributaria con ocasión de los anteproyectos de Ley de Puertos tramitados en las dos legislaturas anteriores, así como con lo manifestado por otras instancias que participaron en su tramitación y procedimiento de elaboración.

## II. Contenido del anteproyecto de Ley

El texto del anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco consta de 54 artículos y se estructura en 6 Capítulos, 4 disposiciones adicionales, 5 disposiciones transitorias, 1 disposición derogatoria y 3 disposiciones finales.

En el Capítulo I se define el objeto, el ámbito y los conceptos básicos, que sirven para delimitar las competencias autonómicas. Se recogen, además, los principios de actuación que guiarán la gestión portuaria: sostenibilidad, solidaridad, gestión integrada, accesibilidad, coordinación y colaboración en la planificación sectorial y ordenación urbanística, intermodalidad, así como seguridad marítima y preservación del medio ambiente.

En el Capítulo II se aborda tanto la ordenación urbanística portuaria y la conservación del dominio público portuario como la construcción y modificación de los puertos de titularidad vasca, haciéndose pivotar sobre dos instrumentos básicos: los Planes Especiales de Ordenación Portuaria y la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

En el Capítulo III se crea el ente público de derecho privado KAIK como instrumento central de la política de puertos, que contará con personalidad jurídica propia y se adscribirá al departamento competente en materia de puertos, optándose por aglutinar la gestión de todas las infraestructuras portuarias de Euskadi en un nuevo modelo bajo un único organismo.

En el orden tributario, entre las funciones atribuidas a KAIK se incluye la gestión, liquidación, recaudación e inspección de los tributos y demás prestaciones patrimoniales de carácter público establecidos en la legislación vigente en materia de puertos. Así mismo, se recoge la interposición de recursos sobre los actos tributarios ante el órgano que los haya dictado y ante el Tribunal Económico-Administrativo de Euskadi.

En el Capítulo IV, relativo al régimen jurídico de los puertos, se regulan los servicios portuarios y la gestión del dominio público portuario (concesiones y autorizaciones). Se incorpora una clasificación que distingue entre servicios generales, cuya titularidad y prestación se reserva con carácter general la Administración admitiendo, en todo caso, su gestión indirecta; y servicios especiales, que son aquellos en los que, por darse las condiciones de mercado que garantizan una concurrencia suficiente entre los prestadores, su prestación corresponde al sector privado en régimen de competencia.

Asociada a esta regulación de los servicios portuarios, se revisan las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de las mismas, modificándose en la



disposición final primera los artículos 192 al 197 del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos. Con el anteproyecto se modifican los artículos vigentes y se adicionan otros nuevos.

En el Capítulo V se crea un registro de empresas operadoras de transporte marítimo. Y en el Capítulo VI se regula la actividad de policía y el régimen sancionador, basado en los principios de legalidad, tipicidad, responsabilidad, irretroactividad y proporcionalidad.

Por otra parte, en la disposición transitoria tercera se establece que las autorizaciones y concesiones vigentes a la entrada en vigor de la Ley mantendrán el plazo y condiciones establecidos en el correspondiente título de otorgamiento, a excepción del régimen tributario de aplicación a las mismas, que deberá adaptarse a las disposiciones reguladoras en la Ley.

También, en la disposición transitoria quinta se menciona el mantenimiento de la exención ya reconocida de la tasa en concesiones para la construcción y explotación.

Así mismo, en la disposición final segunda se alude a la continuidad de la vigencia, en todo lo que no se oponga o contradiga las disposiciones de la Ley, del Decreto 248/1998, de 29 de septiembre, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de sus organismos autónomos (artículos 19 al 29, relativos a las tasas por servicios generales y específicos en los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco).

La entrada en vigor de la Ley se producirá 3 meses después de publicada la misma en el Boletín Oficial del País Vasco.

### III. Servicios portuarios

En el anteproyecto de Ley se definen los servicios portuarios como las prestaciones dirigidas a satisfacer las operaciones y necesidades portuarias y marítimas y el adecuado funcionamiento de los puertos, y se clasifican en servicios generales y servicios especiales.

Los servicios comunes que permiten la realización de operaciones de tráfico portuario y cuya titularidad y prestación se reserva con carácter general la Administración portuaria, se consideran servicios generales. En todo caso, son servicios generales aquellos que no requieren de la previa solicitud de la persona usuaria para su prestación.

En el artículo 29.1 del anteproyecto se identifican los siguientes servicios generales:

- a) La ordenación, coordinación y control del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.
- b) La gestión de amarres.
- c) La prestación de los servicios de marinería y administración o recepción.
- d) La vigilancia, seguridad y policía de las instalaciones en zona de servicio, sin perjuicio de las competencias que en dichas materias correspondan a otros Departamentos de la Administración General del País Vasco o, en su caso, a otras Administraciones Públicas.
- e) El balizamiento y otras ayudas a la navegación, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otras Administraciones.
- f) La varada, izado, arriado y estancia en seco de buques o embarcaciones.
- g) El practicaaje.
- h) El remolque portuario.

- i) La recepción de pescado para su manipulación a efectos de clasificación, primera venta y comercialización.
- j) El servicio de pesaje en báscula.
- k) El alumbrado y la limpieza de la zona de servicio.
- l) El aparcamiento de vehículos en zona de servicio
- m) El abastecimiento y saneamiento de agua en la zona de servicio y la prestación de los servicios de recepción de residuos.
- n) El suministro de energía eléctrica y la prestación de servicios de telecomunicaciones.
- o) El suministro de combustible y otros suministros

Son servicios especiales aquellos, vinculados también a la correcta realización de operaciones de tráfico portuario, pero en los que, por darse las condiciones de mercado que garantizan una concurrencia suficiente, su prestación recae en el sector privado, en régimen de competencia. En el artículo 29.2 del anteproyecto se identifican los siguientes servicios especiales:

- a) La carga y descarga de equipajes y vehículos.
- b) El embarque y desembarque de pasaje.
- c) La carga, descarga, estiba y desestiba así como el trasbordo de mercancías.
- d) El transporte en tierra.

Al mismo tiempo, se reconoce que reglamentariamente podrán determinarse otros servicios portuarios generales o especiales.

Por otra parte, en el artículo 30 del anteproyecto, dedicado al régimen de prestación de los servicios, se prevé que:

- Los servicios portuarios generales serán prestados por la Administración portuaria, directamente o mediante cualquier mecanismo de gestión indirecta legalmente previsto. No obstante, cuando la Autoridad portuaria considere que se dan las condiciones de libre y leal competencia, algunos servicios generales podrán prestarse por la iniciativa privada, mediante la aprobación de los Reglamentos de Servicios de cada puerto.
- Los servicios portuarios especiales serán prestados en régimen de competencia por los operadores privados con autorización al efecto de la Administración portuaria, o por la propia Administración portuaria en caso de ausencia o insuficiencia de prestación por parte del sector privado.

Son los servicios generales, prestados por la Administración portuaria y que no requieren de la previa solicitud para su prestación, los que serán objeto de las tasas portuarias, mientras que los servicios especiales prestados por la Administración portuaria en concurrencia con operadores privados tienen la consideración de puertos públicos.

También, en la disposición adicional primera del anteproyecto, dedicado a la catalogación de las infraestructuras náutico-recreativas, se establecen, a efectos de liquidación de la tasa de amarre T-5, cuatro grupos diferentes, según el modo en que se presten los servicios de gestión de amarres deportivos:

- a) Grupo 1: sin servicio exclusivo de marinería, vigilancia y administración/recepción.
- b) Grupo 2: con servicio exclusivo de marinería, vigilancia y/o administración/recepción inferior a 24 horas durante unos días a la semana, excepto en temporada alta en que éstos se prestarán todos los días.

- c) Grupo 3: con servicio exclusivo de marinería, vigilancia y/o administración/recepción inferior a 24 horas todos los días, excepto domingos y festivos, salvo en temporada alta en que éstos se prestarán todos los días.
- d) Grupo 4: con servicio exclusivo de marinería, vigilancia y/o administración/recepción 24 horas los 365 días del año.

Respecto a la gestión del dominio público portuario en la sección 2ª del Capítulo IV del anteproyecto de Ley, artículos 32 al 41, se regulan distintos aspectos relacionados con la misma, exigiéndose el otorgamiento, en todo caso, de la correspondiente autorización o concesión en la utilización del dominio público portuario para los que tengan especiales circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad o que requieran la ejecución de obras e instalaciones.

Concesiones y autorizaciones, así como ocupación sin título, que son objeto también de la tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario.

#### **IV. Tasas y precios públicos portuarios**

Por tratarse de la normativa sustantiva en la que se apoya la regulación de las tasas portuarias, esta regulación de las tasas portuarias debe resultar acorde y coherente con el nuevo régimen de utilización del dominio público portuario y con la clasificación de servicios portuarios recogida en el anteproyecto de Ley objeto de análisis.

A este respecto, conviene recordar la Jurisprudencia del Tribunal Constitucional, dictada a través de sus Sentencias 185/1995, de 5 de diciembre, 233/1999, de 16 de diciembre y 102/2005, de 20 de abril. En ella se señala que constituyen prestaciones patrimoniales de carácter público los pagos exigibles por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público y por la prestación de servicios o la realización de actividades en las que concurra cualquiera de las circunstancias siguientes:

- que sean de solicitud o recepción obligatoria;
- que sean realizadas por el poder público en monopolio de hecho o de derecho; o
- que sean «objetivamente indispensable para poder satisfacer las necesidades básicas de la vida personal o social de los particulares de acuerdo con las circunstancias sociales de cada momento y lugar».

Estos requisitos definen el concepto de tasa del artículo 4 del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, aprobado por el Decreto legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.<sup>1</sup>

La utilización o aprovechamiento del dominio público portuario y los servicios portuarios generales, regulados en el anteproyecto de Ley, en la medida en que son de titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco o son prestados en régimen de monopolio a favor de la Comunidad Autónoma (los particulares han de optar entre no recibirlos o el abono de la prestación), constituyen, en consecuencia, posibles hechos impositivos sobre los que pueden establecerse tasas. Se trata, por tanto, de prestaciones patrimoniales de carácter público sometidas al principio de legalidad en materia tributaria.

<sup>1</sup> Recordar la Sentencia 207/09 del TSJ de 9 de marzo de 2009 del País Vasco y la Sentencia de 17 de mayo de 2012 del Tribunal Supremo, recaídas sobre el precio privado facturado por el derecho de uso de amarre por Euskadiko Kirol Portua, S.A., en Bermeo.

Conviene matizar que la forma de gestión de los servicios no altera su naturaleza de tasa. Con independencia de que los servicios generales sean prestados por la Administración portuaria de forma directa o indirecta, mediante cualquier mecanismo de gestión legalmente previsto, siempre se devengará la correspondiente tasa.

Por otro lado, los servicios portuarios especiales no constituyen prestaciones patrimoniales de carácter público, sino precios privados. Son provistos en régimen de competencia por los operadores privados y no son de solicitud o recepción obligatoria.

Cuando estos servicios especiales sean prestados por la Administración portuaria se abonará el correspondiente precio público, conforme a lo dispuesto en el artículo 30 del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, cuyo establecimiento no requiere de Ley. De acuerdo con la doctrina del Tribunal Constitucional, los precios públicos no constituyen una prestación patrimonial de carácter público, puesto que la obligación que acompaña el pago de la prestación es asumida libre y voluntariamente por el ciudadano, resultando innecesaria la intervención del legislador al eliminarse la nota de coactividad de la prestación.

Por tanto, el contenido del anteproyecto de Ley, en lo que afecta a la nueva regulación de las tasas, será una muestra del ejercicio de la capacidad del legislador, una vez sea aprobado el proyecto en sede parlamentaria, para definir los servicios portuarios y el establecimiento de las correspondientes prestaciones patrimoniales de carácter público.

Mientras que en lo referente a la regulación de los precios públicos se aplicará lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, artículos del 30 al 35. De forma que los servicios y actividades susceptibles de ser retribuidos por precios públicos se establecerán mediante Decreto, a propuesta conjunta del departamento competente en materia de hacienda y del departamento que los preste o del que dependa el órgano o ente correspondiente.

Así mismo, la fijación o modificación de la cuantía de los precios públicos se realizará, salvo que una Ley especial disponga lo contrario, por Orden del Consejero/a del departamento del que dependa el órgano o ente que ha de percibirlos y a propuesta de éstos.

Por el momento, en el Decreto 397/2013, de 30 de julio, por el que se determinan los servicios y actividades susceptibles de ser retribuidos mediante precios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi y de sus organismos autónomos, no se recogen servicios o actividades portuarios susceptibles de ser retribuidos mediante precio público.

## **V. Nuevas tasas portuarias**

En el anteproyecto de Ley se hace una revisión general de la regulación relativa a las tasas portuarias, incorporando una completa redefinición y reestructuración de las mismas y procediendo a modificar para ello la regulación contenida en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.

Al igual que en anteriores anteproyectos de Ley de Puertos, hay algunas modificaciones que permanecen y que son comunes al conjunto de las tasas portuarias:

- Siguiendo las recomendaciones realizadas por la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, con ocasión de la elaboración de un informe relacionado con esta materia, también en el

anteproyecto que se informa, se regula cada tasa portuaria en artículos diferenciados, modificándose la estructura vigente.

- Se elimina toda referencia a las "tarifas" en el articulado del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, pasando a denominarse **tasas**.
- Se redefinen y concretan los hechos imponible, lo que supone la diferenciación entre tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias, desapareciendo en ellas la actividad prestacional, tasas por ocupación privativa del dominio público portuario y tasas por servicios generales.
- Se pretende asegurar el cobro de las prestaciones, acudiendo a los mecanismos clásicos de sustitución y solidaridad tributarias en la regulación de los sujetos pasivos de cada una de las tasas.
- Se prevé, en el apartado dedicado al devengo de cada tasa, que la liquidación de las tasas portuarias se realizará por meses vencidos.

Por otra parte, se establece un aumento del 4% de las cuotas de las tasas, respecto a las vigentes en la actualidad, justificado en el desfase que se ha producido entre el incremento de las mismas y la variación experimentada por el IPC en la última década.<sup>2</sup>

Señalados estos aspectos de la nueva regulación de las tasas portuarias, a continuación se resaltan los cambios y novedades más destacables, repasando cada una de las mismas:

- Tasa T-1. Buques.

Se suprime la reducción del 50% a los buques en construcción que prolonguen su "inactividad" más allá de dos meses.

- Tasa T-3. Mercancías.

Se establece una exención para los avituallamientos efectos navales y de pesca, hielo y sal que embarquen para el propio consumo, bien en los muelles pesqueros o en otros muelles habilitados al efecto.

Se actualiza el concepto de Short Sea Shipping, adaptándolo a la normativa de la UE, mediante la introducción del concepto de transporte marítimo de corta distancia, para la aplicación de la reducción del 35% a los productos siderometalúrgicos, ampliándose el ámbito geográfico de aplicación de la exención, y estimándose que el efecto en los ingresos sea compensado por el aumento del tráfico de mercancías en Bermeo.

Se regula una nueva reducción del 25% a las mercancías y sus elementos de transporte que entren o salgan de la zona de servicio del puerto por transporte ferroviario, para fomentar la integración de los puertos en las cadenas logísticas internacionales y nacionales de transporte, favoreciendo la sostenibilidad económica y ambiental. No se evalúa la repercusión económica de esta nueva reducción por no disponer de datos.

---

<sup>2</sup> En la memoria Económica se dice que "Para la fijación de la cuantía propuesta se ha tenido en cuenta que en el periodo de los 10 años anteriores a la última elevación efectuada en el importe de las tasas, en enero de 2014, el incremento de las mismas ha sido en torno al 14%, frente a la variación del Índice de Precios de Consumo que se ha producido en la última década, que en nuestra Comunidad Autónoma ha sido de un 23,9%, no pretendiendo sin embargo, teniendo en cuenta la situación socioeconómica actual y la evolución negativa en la variación del IPC en los últimos ejercicios, cubrir la brecha experimentada entre ambas cifras."

- Tasa T-4. Pesca fresca.

Se suprime la reducción del 50% al bacalao verde y otros sometidos a bordo a un principio de preparación industrial, de nula aplicación en la actualidad.

Se suprime la reducción del 25% a la pesca fresca transbordada de buque a buque en las aguas del puerto, sin pasar por los muelles.

Se suprime la reducción del 75% a los productos frescos de la pesca descargados y que por cualquier causa no hayan sido vendidos y vuelvan a ser cargados en el buque.

Se regula una reducción del 50% para los productos petrolíferos cuya entrada en el puerto tenga lugar por vía terrestre con el objeto de servir de suministro a las embarcaciones pesqueras. De esta forma se sustituye la exención vigente y se equipara con los buques y demás embarcaciones.

Se sustituye el concepto premio de cobranza por el derecho a la percibir una cantidad por la realización de las actuaciones de contenido informativo (0,5% de la base imponible).

- Tasa T-5. Embarcaciones de Lista Sexta y Séptima.

Se adapta la redacción de la tasa a los servicios prestados en los puertos deportivos, así como a los grupos previstos en la disposición adicional primera del anteproyecto.

Se añade un nuevo hecho imponible, la puesta a disposición, por parte de la Administración portuaria, de los servicios de aguiy energía eléctrica, estableciéndose una cuota del 10% de la tasa.

Se modifican los requisitos para la aplicación de la reducción aplicable a pensionistas, restringiendo su ámbito.

Se suprime la posibilidad de establecer conciertos con clubes o centros náuticos, entes locales u otro tipo de entidades relacionadas con las actividades náuticas deportivas para la liquidación de la tasa. En la actualidad no existen convenios al respecto.

- Tasa T-6. Servicios de elevación.

Se exige el abono de la tasa para la prestación del servicio.

Se incluye una nueva cuota relativa a la utilización de travel lift.

Se suprimen los recargos por servicios prestados fuera de la jornada ordinaria y en fin de semana.

- Tasa T-7. Aparcamiento.

Esta tasa se regula de forma separada (antes T-9, servicios diversos).

- Tasa T-8. Tasa de suministros de agua y energía eléctrica.

Se detallan los distintos elementos de la tasa, diferenciando las situaciones en las que existe contador de las que no lo hay.

- Tasa T-9. Servicios diversos.

Incluye los servicios por la utilización de básculas, carros varaderos, máquinas de limpieza o cualquier otro servicio portuario.

Se exige el abono de la tasa para la prestación del servicio.

Se incluyen algunas variaciones en las cuotas por utilización de carros varaderos y de máquinas de limpieza.

- Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario.

Comprende las vigentes tarifas T-7, concesiones C-1y autorizaciones A-1.

En los supuestos de ocupación o utilización del dominio público portuario sin título (no explotados en régimen de autorización o concesión) se establece que la cuota a aplicar será la correspondiente a las autorizaciones incrementada en un 100%.

En cuanto a las concesiones, se establece la determinación proporcional de la tasa al periodo en vigor durante el año.

Se suprime la exención referida a las cofradías de pescadores, relacionada con la construcción y posterior explotación de fábricas de hielo, lonjas, etc. Se dice que dada la situación del sector pesquero y su escasa capacidad inversora, no se prevé se presenten solicitudes de ocupación de este tipo.

En las autorizaciones, se introduce una reducción del 50% en caso de ocupación o utilización de espacios en las zonas de almacenamiento que se determinen, para no provocar un incremento injustificado del importe de la tasa.

Se suprime la aplicación de la tasa por concesiones cuando la ocupación de terreno o superficie autorizada se prolongue por tiempo superior al año. Se dice que esta modificación tendrá una ínfima repercusión en términos económicos, dado el escaso número de autorizaciones que se tramitan por periodo superior a un año.

Se incluye una nueva exención para las entidades sin ánimo de lucro declaradas de utilidad pública, en las autorizaciones que se les otorguen para actividades que no supongan una utilidad económica.

Excepto los comentarios brevemente reproducidos sobre los cambios y novedades más destacables incorporados a la regulación de las tasas portuarias, e incluidos en la Memoria Económica del anteproyecto, ni en dicha memoria ni en otros Informes se explican y justifican las causas o las razones de las modificaciones introducidas.

## VI. Estimación de ingresos

En la Memoria Económica del anteproyecto se detalla su incidencia en el sistema tributario y demás ingresos de derecho público o privado aplicable. Para ello, se realiza una estimación del número de actuaciones vinculadas a la aplicación de las tasas contempladas en el anteproyecto y su cuantificación en función de las que se vienen realizando actualmente, tanto por la Dirección de Infraestructuras como por Euskadiko Kirol Portua, S.A., y Zumaiako Kirol Portua, S.A., con el siguiente resultado para las tasas portuarias:

	2014	2015	2016	2017	2018
T-1 Buques	243.569	248.440	253.409	258.477	263.647
T-3 Mercancías	380.711	388.325	396.092	404.014	412.094
T-4 Pesca fresca	1.227.833	1.252.389	1.277.437	1.302.986	1.329.046
T-5 Embarcaciones deportivas	4.036.839	4.129.979	4.225.229	4.318.337	4.404.703
T-6 Grúas de pórtico	18.632	19.005	19.385	19.773	20.168
T-7 Almacenaje locales y edificios	36.504	37.234	37.979	38.739	39.514
T-8 Suministro de productos y energía	328.407	334.975	341.674	348.508	355.478
T-9 Servicios diversos	341.497	348.327	355.293	362.399	369.647
C-1 Concesiones	1.146.859	1.169.796	1.193.192	1.217.056	1.241.397
A-1 Autorizaciones	157.925	161.083	164.305	167.591	170.943
<b>Total Tasas</b>	<b>7.918.775</b>	<b>8.089.554</b>	<b>8.263.996</b>	<b>8.437.879</b>	<b>8.606.636</b>

## VII. Consideraciones

Seguidamente se realizan diferentes consideraciones acerca del contenido de la nueva regulación de las tasas portuarias del anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, en su versión de octubre 2014.

1. En el artículo 21 del anteproyecto de Ley se atribuye al nuevo ente público de derecho privado KAIK la gestión, liquidación, recaudación e inspección de los tributos y demás prestaciones patrimoniales de carácter público establecidos en la legislación vigente en materia de puertos.

Al mismo tiempo, en el artículo 25 del anteproyecto entre los recursos económicos de KAIK no constan los ingresos procedentes de la recaudación de los tributos en materia de puertos, entendiéndose, por tanto, que, conforme al artículo 2 del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, el rendimiento de las tasas y precios públicos portuarios habrá de figurar en el estado de ingresos de los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma y se ingresarán en las cajas y cuentas de la Tesorería General del País Vasco, para satisfacer el conjunto de las necesidades generales. Para lo cual habrán de habilitarse los oportunos cauces en los que se realizarán las correspondientes transferencias.

También, en el Texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco, aprobado por el Decreto Legislativo 1/1997, de 11 de noviembre, se dice que, salvo que otra cosa se establezca en la normativa específica de cada ingreso, su producto se destinará a financiar el conjunto de las obligaciones de la entidad que sea titular del mismo (artículo 41.1). Es decir, de la Hacienda General del País Vasco (artículo 32.b).

Todo ello es compatible, conforme al artículo 18.2 del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, con que corresponda al Departamento de Hacienda y Finanzas la vigilancia y control de la gestión, liquidación y recaudación de las tasas, así como su inspección financiera y tributaria, la recaudación en vía de apremio y la fiscalización y control contable.

2. En relación con el importe de las tasas portuarias, en el artículo 17 del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos se establece que:
  - El importe de las tasas por la utilización privada o aprovechamiento especial del dominio público tendrá como límite de coste total el valor de mercado correspondiente o el de la utilidad derivada de aquéllos.



- El importe de las tasas por la prestación de un servicio o por la realización de una actividad no podrá exceder, en su conjunto, del coste real o previsible del servicio o actividad de que se trate y, en su defecto, del valor de la prestación recibida.

Para la determinación de dicho importe se tomarán en consideración los costes directos e indirectos, inclusive los de carácter financiero, amortización de inmovilizado y, en su caso, los necesarios para garantizar el mantenimiento y un desarrollo razonable del servicio o actividad por cuya prestación o realización se exige la tasa.

En todo caso, han de tenerse en cuenta aquellos costes sociales o beneficios sociales que se deriven de las actuaciones, actividades o servicios que realice el sujeto pasivo para aproximar el importe de la tasa al concepto de utilidad social de la misma.

También, en el artículo 17 se prevé que cuando la utilización privativa o el aprovechamiento especial lleve aparejada una destrucción o deterioro del dominio público en grado reseñable no prevista en la regulación de la cuantía de la tasa, el beneficiario estará obligado al reintegro del coste total de los respectivos gastos de reconstrucción o reparación. Si los daños fuesen irreparables la indemnización consistirá en una cuantía igual al valor de los bienes destruidos o al importe del deterioro de los dañados.

El desfase reconocido entre las actualizaciones de los importes de las tasas portuarias y la evolución del IPC es corregido en 4 puntos porcentuales, atendiendo de forma genérica a la situación socioeconómica y la evolución negativa actual de los precios. Argumento que no debiera ser aplicable de forma uniforme a todos los servicios portuarios prestados y las cuotas señaladas en las tasas correspondientes.

Tampoco se contempla la posibilidad de cubrir el resto del desfase producido -al menos otros 5 ó 6 puntos porcentuales- en un periodo razonable de tiempo, mediante una disposición transitoria del anteproyecto.

3. Se observa una ambivalencia o aparente contradicción a la hora señalar los servicios generales que han de ser objeto de las tasas portuarias, cuando, una vez identificados los servicios generales y especiales en el artículo 29 del anteproyecto, sin embargo, en el artículo 30.2 se establece, en relación con los servicios generales, que *“No obstante, en aquellos puertos en los que la Autoridad portuaria considere que se dan las condiciones para que en un marco de libre y leal competencia algunos de los servicios portuarios de carácter general se presten por parte de la iniciativa privada, podrá acordarlo así mediante la aprobación de los Reglamentos de Servicios de cada puerto.”*

Se configurarían, en consecuencia, los citados Reglamentos de Servicios de cada puerto como los verdaderos referentes para determinar los hechos imponible objeto de las tasas portuarias. De este modo, pudiera ocurrir que un mismo servicio general fuese prestado de forma diferente en un puerto u otro. En unos casos, mediante una provisión pública (de forma directa o indirecta) y la correspondiente tasa, y, en otros casos, mediante una provisión privada y el correspondiente precio privado.

A este respecto, ha de entenderse que el conjunto de los puertos e instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco no actúa como un oferente uniforme de servicios públicos portuarios, sino que dentro de ese conjunto pueden existir variaciones en la oferta de servicios portuarios con provisión pública, dependiendo de las condiciones y circunstancias de cada puerto. Ese es el caso de la diferente catalogación

de las infraestructuras náutico-recreativas. Lo cual no es contradictorio con la regulación de tasas portuarias en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos.

Como se señala en la Memoria Económica del anteproyecto, *La regulación relativa a la prestación de los servicios portuarios ha puesto énfasis en la prestación pública de estos servicios. En unos puertos como los de nuestra Comunidad Autónoma, en los que por su reducido tamaño, resulta difícil la prestación de servicios portuarios por más de un operador privado -cuestión ésta imprescindible para poder garantizar la necesaria competencia-, se opta como criterio general por la prestación de estos servicios por parte de la propia administración portuaria, bien directamente, bien mediante las fórmulas de contratación aplicables.*

Lo cual no debe ser obstáculo para incorporar la necesaria flexibilidad en la regulación de una actividad como la portuaria en constante evolución, de modo que la normativa relativa a las tasas portuarias se adapta, de este modo, a la normativa sustantiva reguladora de los puertos y transporte marítimo del País Vasco, respetándose, sin embargo, el principio de legalidad.

4. En el artículo 196, dedicado a la tasa T-5, embarcaciones de la Lista Sexta y Séptima, se añade un nuevo hecho imponible, la puesta a disposición, por parte de la Administración portuaria, de los servicios de agua y energía eléctrica, cuya redacción es mejorable.

Se propone la supresión del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 196, entendiéndose suficiente lo previsto en el número 5.2.2. del mismo artículo.

Así mismo, en el tercer párrafo del apartado 1 del artículo 196, se propone la sustitución de los términos “podrá incluir” por “incluye”.

5. También en el artículo 196, apartado 3, se regula el devengo y la liquidación de la tasa T-5. Se propone el siguiente cambio en la redacción:

“3.- La tasa se devengará cuando la embarcación entre en las aguas de la zona de servicio del puerto. En el caso de embarcaciones con autorización, el devengo se producirá cuando se otorgue el título habilitante.

A las embarcaciones de paso en el puerto, la liquidación de la tasa se realizará a su llegada al puerto, en función de los días de estancia que se declaren.

A las embarcaciones con base en el puerto, la liquidación de la tasa se realizará por adelantado y periodos de tiempo, debiendo domiciliar el pago de la tasa en una entidad bancaria, si así fueran requeridos para ello por la Administración portuaria.”

6. En la disposición adicional primera del anteproyecto de Ley se catalogan en cuatro grupos las infraestructuras náutico-recreativas, a efectos de liquidación de la tasa T-5. Catalogación que bien pudiera permanecer en el artículo 196 del anteproyecto, evitando la dispersión de la normativa aplicable.
7. En cuanto a las cuotas de la tasa T-9, por servicios diversos, regulada en el artículo 197 quater, señalar que en el número 5.3.3. se entiende que debe tratarse de “Máquinas de hidrolimpieza: 3 euros/12 minutos”.
8. Respecto a la tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario, artículo 197 quinquies, conviene redefinir el hecho imponible para incluir la ocupación y utilización sin título:

“1.- Constituye el hecho imponible de esta tasa la ocupación y utilización del dominio público portuario, y del vuelo y subsuelo del mismo”

9. También en el artículo 197 quinquies, conviene concretar el momento de liquidación previsto en el último párrafo del apartado 3, por ejemplo:

“La liquidación de la tasa se realizará en el momento del devengo. Cuando las concesiones y autorizaciones se otorguen por períodos anuales o superiores, la liquidación de la tasa se realizará por adelantado, en el mes de enero de cada año.”

10. Tasas portuarias e IVA.

En el artículo 7.8º de la normativa del IVA<sup>3</sup> se considera como operaciones no sujetas al impuesto las entregas de bienes y prestaciones de servicios realizadas directamente por las Administraciones Públicas sin contraprestación o mediante contraprestación de naturaleza tributaria.

Pero, se continúa más adelante en el citado artículo que, en todo caso, estarán sujetas al Impuesto las entregas de bienes y prestaciones de servicios que las Administraciones, entes, organismos y entidades del sector público realicen en el ejercicio de las actividades, entre otras, de servicios portuarios. Del mismo modo que las concesiones y autorizaciones que tengan por objeto la cesión del derecho a utilizar el dominio público portuario quedan sujetas al Impuesto (artículo 7.9º).

Sin embargo, la tasa T-4 pesca fresca se considera exenta del IVA. En el Reglamento del IVA<sup>4</sup> se determinan los servicios realizados para atender las necesidades directas de los buques destinados a los fines que justifican su exención prevista en el artículo 22 de la Ley del IVA, es decir, por la entrega, construcción, transformación, reparación, mantenimiento, fletamento, total o parcial y arrendamiento de, entre otros: <sup>5</sup>

<sup>3</sup> Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del IVA, y sus correspondientes Normas Forales de Álava, Bizkaia y Gipuzkoa.

<sup>4</sup> Artículo 10.2 del Reglamento del IVA:

- Entre ellos, letra a), los servicios de practicaje, remolque y amarre; utilización de las instalaciones portuarias, operaciones de conservación de buques, y del material de a bordo, tales como desinfección, desinsectación, desratización y limpieza de las bodegas; servicios de guarda y de prevención de incendios, visitas de seguridad y peitajes técnicos; asistencia y salvamento del buque y operaciones efectuadas en el ejercicio de su profesión por los corredores e intérpretes marítimos, consignatarios y agentes marítimos.
- Así como, letra b), en relación con el cargamento de los buques: Las operaciones de carga y descarga del buque; alquiler de contenedores y de material de protección de las mercancías; custodia de las mercancías, estacionamiento y tracción de los vagones de mercancías sobre las vías del muelle; embarque y desembarque de los pasajeros y sus equipajes; alquileres de materiales, maquinaria y equipos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y sus equipajes y reconocimientos veterinarios, fitosanitarios y del Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones.

<sup>5</sup> En el artículo 22 de la normativa del IVA y del artículo 10 del Reglamento del IVA se recogen otras condiciones para la aplicación de la exención.

Así mismo, la resolución de distintas consultas tributarias ha permitido ayudar a interpretar y aplicar la exención (DGT 21-12-1986, DGT 20-02-1987, DGT 230597 de 07-11-1997, DGT V2115-09 de 22-09-2009, DGT V1454-09 de 19-06-2009, DGT V0961-08 de 13-05-2008).

- Los buques aptos para navegar por alta mar que seafecten a la navegación marítima internacional en el ejercicio de actividades comerciales de pesca.

La exención no se aplicará en ningún caso a los buques destinados a actividades deportivas, de recreo o, en general, de uso privado.

- Los buques afectos exclusivamente a la pesca costera.

11. Por último, mediante el artículo 42 del anteproyecto de Ley se crea el Registro de Empresas Operadoras del Transporte Marítimo, de obligada inscripción de la empresa operadora y de las condiciones de prestación del servicio.

A las inscripciones en este nuevo registro les será de aplicación la tasa por servicios administrativos regulada en los artículos 40 al 45 del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos, entre cuyos hechos impositivos se contempla la inscripción en registros y censos oficiales, siendo: los sujetos pasivos las personas físicas o jurídicas que soliciten o sean receptoras de los servicios; el devengo en el momento de la prestación de los servicios y su pago será exigible en el momento en que se fomule la solicitud; y la cuota en 2015 de 3,56 euros.

En Vitoria-Gasteiz, a 12 de febrero de 2015

Fdo.: José Luis España Guzmán  
Jefe de Servicio DAT

Vº Bº  
Fdo.: Miren Itziar Agirre Berriotxo  
Directora de Administración Tributaria

## ZERGA ADMINISTRAZIOKO ZUZENDARITZAREN TXOSTENA, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE AURREPROIEKTUARI BURUZKOA

---

Zerga Administrazioako Zuzendaritzak Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak bidalitako eskaera bat jaso zuen, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuari (2014ko urriko bertsioa) buruzko txosten bat egin zezan.

Horretarako, beste dokumentu eta txosten batzuen atean, honako hauek zituen erantsita eskaerak: lantzeko prozedurari hasiera emateko agindua eta aurreproiektuaren alde aurreko onarpenaren agindua (biak Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuarenak), justifikazio-memoria, txosten juridikoa eta memoria ekonomikoa.

Txosten hau Ogasun eta Finantza Sailaren egitura organiko eta funtzionala ezartzen dituen apirilaren 9ko 192/2013 Dekretuaren 16. eta 17. artikuluetan ezarritakoari jarraituz egin da. Artikulu horien arabera, Ogasuneko eta Finantza Politikako Sailburuordetzari eta Zerga Administrazioako Zuzendaritzari dagozkien zergen eta zergen araubideko eskumenak, Euskal Autonomia Erkidegoari eman zaizkionak, eta ordenamendu juridikoak zerga-administrazioaren arloan Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorra eta Instituzionalari ematen dizkion eskumen guztiak.

Beraz, txosten hau aurreproiektuaren zerga-edukiari dagokio, eta honako alderdi hauek aipatzen ditu azpimarragarritzat:

- Proiektuaren 21. artikuluan, KAIK erakunde publikoari esleitzen zaio honako zeregin hau: *indarrean dagoen portuen arloko legerian ezarritako zergak eta izaera publikoko ondare-prestazioak kudeatzea, kitatzea, biltzea eta kuskatzea.*
- Azken xedapenetatik lehenengoak aldatu egiten du irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onartuko Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren X. tituluko I. kapitulua, portuko tasei buruzkoa.

### I. Aurrekariak

Justifikazio-memorian eta txosten juridikoan gogoratzen da lege-aurreproiektua egiteko aurreko legegintzaldietan egindako lanak hartu dira oinarri gisa; hain zuzen ere, bi aldiz (2007an eta 2011an) egin eta izapidetu dira Portuen Legearen proiektuak (urte bakoitzean bat).

Horrez gain, txosten honek aurrekari gisa hartzen ditu Zerga Administrazioako Zuzendaritzak aurreko bi legegintzaldietan izapidetutako Portuen Lege Aurreproiektuak zirela eta adierazitakoak, baita aurreproiektu horiek egiten eta izapidetzen aritu ziren beste instantzia batzuek adierazitakoak ere.

## II. Lege-aurreproiektuaren edukia

Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuaren testuak 54 artikulua barne hartzen ditu eta honela egituratuta dago: 6 kapitulu, 4 xedapen gehigarri, 5 xedapen iragankor, 1 xedapen indargabetzaile eta zazken xedapen.

I. kapituluak helburua, esparrua eta oinarritzko kortszeptuak daude zehaztuta, eskumen autonomikoak zehazteko balio dutenak. Horrez gain, portuen kudeaketa bideratuko duten jarduketa-printzipioak ere biltzen ditu: iraunkortasuna, elkartasuna, kudeaketa integratua, irisgarritasuna, sektorekako plangintzarako eta hirigintza-antolamendurako koordinazioa eta lankidetzak, intermodalitatea, itsasoko segurtasuna eta ingurumenaren zaintza.

II. kapituluak hainbat alderdi barne hartzen ditu: portuko hirigintza-antolamendua eta portuko jabari publikoa, eta euskal titulartasuneko portuen eraikuntza eta aldaketa; horiek guztiak oinarritzko bi tresnaren inguruan landu dira: Portuko Antolamendu Plan Bereziak eta Portuko Espazio eta Erabileren Mugaketa.

III. kapituluak zuzenbide pribatuko KAIK erakunde publikoa sortzen da, portuen politikarako tresna nagusi gisa. Erakunde horrek berezko nortasun juridikoa izango du eta portuen arloko eskumenak dituen sailari atxikita egongo da; hala, Euskadiko portu-azpiegitura guztien kudeaketa erakunde bakar baten menpe utziko da, eredu berri bati jarraituz.

Zergen arloan, KAIK erakundeari honako zeregin hauek esleitzen zaio, besteak beste: indarrean dagoen portuen arloko legerian ezarritako zergak eta izaera publikoko ondare-prestazioak kudeatzea, kitzatzea, biltzea eta ikuskatzea. Horrez gain, zerga-egintzei errekurtsioak aurkezteko aukera jasotzen du, eman duen erakundearen eta Euskadiko Auzitegi Ekonomiko Administrazioaren aurrean.

IV. kapituluak, portuen araubide juridikoari buruzkoak, portu-zerbitzuak eta portuko jabari publikoen kudeaketa arautzen ditu (emakidak eta baimenak). Honako sailkapen hau ere barne hartzen du: zerbitzu orokorrak (horien titulartasuna eta prestazioa administrazioaren esku uzten da orokorrean, eta, edozein kasutan, baita horien zeharkako kudeaketa ere); eta zerbitzu bereziak (sektore pribatuari egokitzen zaizkionak, lehia-araubidean, prestazio-ematearen artean behar adinako lehia bermatzen duten merkatu-baldintzak daudenean).

Portu-zerbitzuen erregulazio horri lotuta, portuko tasak berrikusi dira, horiek berriz zehaztuz eta berregituratuz; hala, azken xedapenetatik leherengoan Tasei eta Prezio Publikoari buruzko Legearen Testu Bateginaren 192. artikulutik 197.era bitarteko artikulua guztiak aldatu dira. Aurreproiektuak indarreko artikulua aldatzen ditu eta berri batzuk gehitzen ditu.

V. kapituluak itsas garraioan lan egiten duten enpisen erregistro bat sortzen da. Eta VI. kapituluak poliziaren jardura eta zehapen-araubidea arautzen ditu, honako printzipio hauek oinarritzat hartuta: legekotasuna, tipikotasuna, erantzukizuna, atzeragatik eza eta proportzionaltasuna.

Bestalde, hirugarren xedapen iragankorrak ezartzen du Legea indarrean sartzen denean indarrean dauden baimenek eta emakidek bere horretan eutsiko dietela kasu bakoitzean dagokion emate-tituluan ezarritako epeari eta baldintzei; salbuespen bakarra horiei ezarri beharreko zerga-araubidea izango da, araubide hori lege honetan jasotakoetara egokitu behar delako.

Horrez gain, bosgarren xedapen iragankorrean aipatzen da bere horretan utziko dela eraikuntza- eta ustiapen-emakidetakako tasari aitortutako salbuespena.

Gainera, azken xedapenetatik bigarrenean indarraldaren jarraitutasunari egiten zaio erreferentzia, betiere Legearen xedapenei aurka egiten ez badie, ezta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren eta honen erakunde autonomoen tasa eta prezio publikoen kudeaketaren zenbait alderdi arautzen dituen irailaren 29ko 248/1998 Dekretuari ere (19.-29. artikulua, Euskal Autonomia Erkidegoko titularitatepeko portuetako zerbitzu berriazko eta orokorregatiko tasei buruzkoak).

Legea Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta hiru hilabetera sartuko da indarrean.

### III. Portu-zerbitzuak

Lege Aurreproiektuaren arabera, portu-zerbitzuak dira portu- eta itsas-operazioak eta -premiak eta portuen funtzionamendu egokia bermatzera zuzendutako prestazioak; eta zerbitzu orokorrak eta bereziak bereizten ditu.

Portu-zerbitzu orokortzat hartzen dira portuko trafiko-operazioak egitea ahalbidetzen duten zerbitzu arruntak, oro har titularra eta prestazioemailea portuko administrazioa dutenak. Zerbitzu orokorretan, erabiltzaileak ez du alde aurretik eskaerarik egin behar zerbitzu horiek eskuratzeko.

Aurreproiektuaren 29.1 artikuluan honako zerbitzu orokor hauek daude identifikatuta:

- a) Portuko trafikoa, itsasokoa nahiz lurrekoa, antolatzea, koordinatzea eta kontrolatzea.
- b) Amarratzeak kudeatzea.
- c) Marineltza- eta administrazio- eta harrera-zerbitzuak.
- d) Zerbitzugunearen zaintza, segurtasuna eta poliza, alde batera utzi gabe Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorreko beste sail batzuei edo, hala egokituz gero, beste herri-administrazio batzuei arlo horietan dagozkien eskumenak.
- e) Balizamendua eta nabigaziorako beste laguntza bazuak, alde batera utzi gabe beste administrazio batzuei dagozkien eskumenak.
- f) Ontziak edo itsasontziak lehorreratzea, altxatzea, jaistea eta lehorrean edukitzea.
- g) Pilotajea.
- b) Portuko atoa.
- i) Arraina jasotzea, sailkatzeko, lehenengoz saltzeko eta merkaturatzeko lanak egiteko.
- j) Baskulan pisatzeko zerbitzua.
- k) Zerbitzuguneko argiteria eta garbiketa.
- l) Zerbitzugunearan ibilgailuak aparkatzea.
- m) Zerbitzuguneko ur-hornikuntza eta saneamendua, eta hondakinak hartzeko zerbitzuak.
- n) Energia elektrikoaren hornikuntza eta telekomunikazio-zerbitzuak.
- o) Erregaiaren hornikuntza eta beste hornikuntza bazuak.

Zerbitzu berezizat hartzen dira portuko trafiko-operazioak egokiro egitearekin ere lotura dutenak, baina prestazio-emailea sektore pribatua dutenak, lehia-araubidean jardunda, prestazio-emaileen artean behar adinako lehia bermatzen duten merkatu-baldintzak

daudenean. Aurreproiektuaren 29.2 artikuluan honako zerbitzu berezi hauek daude identifikatuta:

- a) Ekipajeen eta ibilgailuen zamalanak.
- b) Bidaiariak ontziratzea eta lehorreratzea.
- c) Salgaien zamaketa, estibatzea eta desestibatzea, baita ontzitik ontzira aldatzea ere.
- d) Lehorreko garraioa.

Era berean, araudiaren arabera beste portu-zerbitzu orokor edo berezi batzuk ere zehaztu ahal izango dira.

Bestalde, zerbitzuen prestazio-araubideari buruzko aurreproiektuaren 30. artikulua honela ezartzen du:

- Portu-zerbitzu orokorrak portuko administrazioak emango ditu, berak zuzenean edo legez aurreikusitako zeharkako kudeaketa moduren baten bitartez. Hala eta guztiz ere, portuko agintaritzak uste badu betetzen direla lehia aske eta leialaren esparruan portu-zerbitzu orokor batzuk ekimen pribatuaren eskutik emateko baldintzak, horren aldeko erabakia har dezake, portu bakoitzeko zerbitzu-erregelamenduaren bitartez.
- Portu-zerbitzu bereziak portuko administrazioaren berariazko baimena duten operadore pribatuak eskainiko dituzte, lehia-araubidean; edo portuko administrazioak, baldin eta sektore pribatuaren eskaintzarik ez badago edo eskaintza hori urriegia bada.

Portuko tasak portuko administrazioak ematen dituen eta aldez aurreko eskaerarik behar ez duten zerbitzu orokorrei aplikatuko zaizkie; portuko administrazioek, operadore pribatuarekin lehian, emandako zerbitzu bereziek prezio publiko eijarraitu beharko diete.

Halaber, aurreproiektuaren lehenengo xedapen gehigarrian, aisialdiko azpiegitura nautikoen katalogazioari buruzkoan, T-5 amarratze-tasa likidatzeko lau talde bereizten dira, kirol-amarratzeen kudeaketa-zerbitzuak emateko moduaren arabera:

- e) 1. taldea: marineltza-, zaintza- eta administrazio/harrera-zerbitzu eskusiborik gabek.
- f) 2. taldea: egunero, goi-denboraldian, eta asteko zenbait egunetan, behe-denboraldian, 24 orduetik beherako txandetan, marineltza-, zaintza- edo administrazio-/harrera-zerbitzu eskusiboa dutenak.
- g) 3. taldea: egunero, goi-denboraldian, eta igande eta jaiegunetan salbu, behe-denboraldian, 24 orduetik beherako txandetan, marineltza-, zaintza- edo administrazio-/harrera-zerbitzu eskusiboa dutenak.
- h) 4. taldea: urtean 365 egunetan eta 24 ordutan marineltza-, zaintza- edo administrazio-/harrera-zerbitzu eskusiboa dutenak.

Portuko jabari publikoaren kudeaketari dagokionez, Lege Aurreproiektuaren IV. kapituluaren 2. ataleko 32. artikulutik 41.era arautzen dira horrekin zerikusia duten zenbait alderdi, eta, nolahi ere, portuko jabari publikoa erabiltzeko dagokion baimena edo emakida eskatzen da eskusibitate-, intentsitate-, arrisku- edo errentagarritasun-ezaugarriak dituzten egoera berezietako erabileretarako edo obrak eta instalazioak gauzatu beharra eskatzen duten erabileretarako.

Emakida eta baimen horiei, eta titulurik gabeko okupazioei, portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboagatiko eta erabiltzeagatiko tasak aplikatzen zaie.



#### IV. Portuko tasak eta prezio publikoak

Portuko tasen erregulazioak oinarritzat duen araudinagusia denez, portuko tasen erregulazio honek bat etorri behar du portuko jabari publikoa erabiltzeko araubide berriarekin eta aztergai dugun Lege Aurreproiektuan jasotako portu-zerbitzuen sailkapenarekin.

Ilido horretatik, komeni da Konstituzio Auzitegiaren jurisprudentzia gogoraraztea, honako sententzia hauen bidez emandakoa: 185/1995, abenduaren 5koa; 233/1999, abenduaren 16koa; eta 102/2005, apirilaren 20koa. Horietan zehazten denaren arabera, ondare-prestazio publikotzat hartzen dira jabari publikoaren erabilera pribatiboagatik edo aprobetxamendu bereziagatik eska daitezkeen ordainketak, baita horako baldintza hauek betetzen dituzten zerbitzuak ematearen edo jarduerak gauzatzearen ondoriozkoak ere:

- nahitaez eskatu edo jaso beharrekoak izatea;
- botere publikoak egindakoak izatea, egitezko edo zuzenbideko monopolio bidez;
- objektiboki nahitaezkoak izatea partikularren bizitza pertsonalaren edo sozialaren oinarritzko beharrak asetzeko, une eta leku bakoitzeko egoera sozialen arabera.

Baldintza horiek definitzen dute irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onetsitako Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren 4. artikuluko tasa-kontzeptua.<sup>6</sup>

Tasak jasan ditzaketen egitateetako batzuk izan daitezke, besteak beste, portuko jabari publikoa eta Lege Aurreproiektuan araututako portuzerbitzu orokorrak erabiltzea edo ustiatzea, baldin eta Euskal Autonomia Erkidegoarentitulartasunekoak badira edo monopolio-araubidean Autonomia Erkidegoari utzita badaude (partikularrek zerbitzu horiek ez jasotzea edo prestazioa ordaintzea aukeratu beharko dute). Beraz, zerga-arloko legezkotasun-printzipioaren menpe dauden ondare-prestazio publikoak dira.

Argitu behar da zerbitzuak kudeatzeko moduak ez dudu dagokion tasa aldatzen. Portuko administrazioak zerbitzu orokorrak zuzenean edo zeharka ematen dituen kontuan izan gabe (legeak ezarritako edozein kudeaketa-mekanismo erabiliz), beti aplikatuko da dagokion tasa.

Bestalde, portu-zerbitzu bereziak ez dira ondare-prestazio publikotzat joko, prezio pribatutzat baizik. Lehiaketa-araubidean ematen dituzte operadore pribatuek, eta ez dira nahitaez eskatu edo jaso beharrekoak.

Zerbitzu berezi horiek portuko administrazioak ematen dituenean, dagokion prezio publikoa ordainduko da, Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren 30. artikuluan zehaztutakoarekin bat etorritik (ez da legerik beharko prezio hori ezartzeko). Konstituzio Auzitegiaren doktrinarekin bat etorritik, prezio publikoek ez dute esan nahi ondare-prestazio publikoa denik, izan ere, hiritarrak modu askean eta bere borondatez hartzen du bere gain prestazioaren ordainketa; beraz, derrigorrezkoa ez denez, ez da beharrezkoa legegileak esku hartzea.

Beraz, tasen erregulazio berriari dagokionez, Lege Aurreproiektuaren edukia legegileak, proiektua parlamentu-egoitzan onartua izan ondoren, portu-zerbitzuak zehazteko eta

<sup>6</sup> Gogorazi behar dira EAEko JANaren 207/09 Sententzia, 2009ko martxoaren 9koa, eta Auzitegi Gorenaren 2012ko maiatzaren 17ko Sententzia, Euskadiko Kirol Portua S.A.k Bermeoko amarratze-erabileraren eskubidearengatik fakturatutako prezio pribatuari buruzkoak.

dagozkion ondare-prestazio publikoak ezartzeko erakusten duen gaitasunaren adierazle izango da.

Prezio publikoaren erregulazioari dagokionez, berriz, Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginean ezarritakoa aplikatuko da (30.-35. artikulua). Hala, prezio publikoen bidez ordainduak izan daitezkeen zerbitzuak eta jarduerak dekretu bidez ezarriko dira, ogasunaren arloan eskumena duen sailak eta zerbitzuak ematen dituen edo dagozkion erakundearen gainetik dagoen sailak batera proposatuta.

Era berean, prezio publikoen zenbatekoak ezartzeko edo aldatzeko, horiek jaso behar dituen erakundearen gainetik dagoen saileko sailburuaren proposamena eta agindua beharrezkoak izango dira, aurkakoa adierazten duen legerik egonezan.

Oraingoz, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren eta haren erakunde autonomoen prezio publikoen arabera ordain daitezkeen zerbitzuak eta jarduerak zehazten dituen uztailaren 30eko 397/2013 Dekretuak ez ditu jasotzen prezio publikoaren arabera ordain daitezkeen portu-zerbitzuak edo jarduerak.

## V. Portuko tasa berriak

Lege Aurreproiektuak portuko tasei buruzko araudiaren berrikuste orokor bat egiten du, horiek berriz zehaztuz eta berregituratuz eta, horretarako, irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartutako Tasen eta Prezio Publikoen Testu Bateginak barne hartzen duen erregulazioan aldaketak eginez.

Lehenagoko portuen lege-aurreproiektuetan bezala, adaketa batzuk bere horretan geldituko dira eta komunak dira portuko tasa guztientzat:

- Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak eginiko gomendoei jarraituz, arlo honekin lotura duen txosten bat egite aldera, aurreproiektuak portuko tasa bakoitza artikulua bereizietan arautzen du, indarreko egitura aldatuz.
- Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren artikuluetan “tarifei” eginiko erreferentzia oro kendu da, eta tasa izendapena jaso dute.
- Zergapeko egitateak berriz definitu eta zehaztu dira; alegia, tasak bereizi egin dira portuko instalazioen erabilera berezien arabera, eta desagertu egin dira prestazio-jarduerak, portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboarengatik tasak eta zerbitzu orokorrengatik tasak.
- Prestazioak kobratuko direla ziurtatu nahi da, tasa bakoitzeko subjektu pasiboaren erregulazioko zergen ordezkapenerako eta elkartasunerako mekanismo klasikoak erabiliz.
- Tasa bakoitzaren sortzapenari dagokion atalean aurreikusten denez, portuko tasen likidazioa amaitutako hilabeteen arabera egingo da.

Bestalde, tasen kuotak % 4 areagotuko direla ezarri da, egungoekin alderatuta, hain zuzen ere, tasen igoeraren eta azken hamarkadan KPIak jasandako aldaketaren arteko desfasearen ondorioz.<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Memoria ekonomiak honela zehazten du: “Proposatutako zenbatekoa zehazteko, kontuan izan da tasen zenbatekoan egindako azken igoeraren (2014ko urtarituan) aurreko 10 urteko aldirian tasen igoera % 14

Portuko tasen erregulazio berriaren alderdi horiek adierazi ondoren, jarraian aldaketa eta berrikuntza nabarmengarrienak aipatu dira, horietako bakoitza zehazki aztertuz:

- T-1 tasa. Ontziak.

% 50eko murrizketa kenduko zaie egiten ari diren ontziei, bi hilabete baino gehiagoz geldirik egoten badira.

- T-3 tasa. Salgaiak.

Ez dute tasa ordaindu beharko arrantza-kaietan edo berariak egokitutako beste kai batzuetan beren kontsumorako ontziratzen duten erregaiarengatik, hornidurarengatik, ontzi- eta arrantza-tresnarengatik eta izotzarengatik eta gatzarengatik.

Short Sea Shipping kontzeptua eguneratu eta EBren araudira egokitu da, bide laburreko itsas-garraioaren kontzeptua erabiliz produktu siderometalugikoei % 35eko murrizketa aplikatzeko; hala, salbuespenaren aplikazio-esparru geografikoa zabaldu egin da eta horrek diru-sarreretan izango duen eragina Bermeoko salgaien trafikoaren igoerarekin konpentsatuko dela espero da.

Beste murrizketa bat ere arautu da, % 25koa, portuko zerbitzu-eremutik tren bidez irteten edo bertara sartzen diren salgaiarentzat eta horien garraio-elementuentzat. Murrizketa horren helburua portuak nazioarteko etanazio mailako garraio kate logistikoetan sar daitezela sustatzea da, ekonomia-eta ingurumen-iraunkortasunaren alde eginez. Ez da murrizketa honek izango duen eragin ekonomikoa ebaluatu, ez dugulako horretarako daturik.

- T-4 tasa. Arrantza freskoa.

Kendu egin da bakailao berdeari eta ontzian bertan industrialki prestatzen hasten diren beste produktu batzuei ezarritako % 50eko murrizketa, eta gaur egun ez da aplikatzen.

Kendu egin da portuko uretan (kaietatik igaro gabe) ontziz aldatutako arrantza freskoari ezarritako % 25eko murrizketa.

Kendu egin da deskargatu diren eta, arrazoia edozein izanda ere, saldu gabe berriz ontzian kargatu diren arrantza-produktu freskoei ezarritako % 75eko murrizketa.

% 50eko murrizketa arautu da arrantza-ontzien hornigai gisa lur bidez portuan sartzen diren petrolio-produktuentzat. Hala, indarreko salbuespena ordeztu egin da eta arrantza-ontziekin eta gainerako ontziekin parekatu da.

Kobrantsa-sariaren kontzeptua desagertu egin da eta horren ordeztu, informazio-erakundeak duten jarduketak gauzatzeagatik zenbateko bat jasotzeko eskubidea ezarri da (zerga-oinarriaren % 0,5).

- T-5 tasa. Seigarren eta zazpigarren zerrendetako ontziak.

Tasaren idazketa kirol-portuetan ematen diren zerbitzuetara egokitu da, baita aurreproiektuko lehenengo xedapen gehigarrian zehaztutako taldeetara ere.

---

*ingurukoa izan dela, eta azken hamarkadako Kontsumoko Prezioen Indizearen aldea, aldiz, % 23,9koa izan dela gure autonomia-erkidegoan; alabaina, egungo egoera sozioekonomikoa eta KPIaren aldaketak azken ekitaldietan izan duen bilakaera negatiboa ikusita, asmoa ez da bi zifren artean dagoen aldea erabat betetzea”.*

Zergapeko egitate berri bat gehitu da, zehazki, portuko administrazioak uraren eta energia elektrikoaren zerbitzuak jartzea, tasaren %10eko kuotarekin.

Pentsiodunei aplikatu dakiekeen murrizketa aplikatzeko baldintzak aldatu dira, horien esparrua mugatuz.

Klub edo zentro nautikoekin, tokiko erakundeekin edo kirol- eta nautika-jarduerekin lotutako beste erakunde batzuekin tasa likidatzeko hitzarmenak ezartzeko aukera kendu da. Une honetan ez dago horretarako hitzarmenik.

- T-6 tasa. Altxatze-zerbitzuak.

Tasa ordaintzea eskatzen da zerbitzua emateko.

Travel lift-a erabiltzeari dagokion kuota berri batsartu da.

Kendu egin dira ohiko lanalditik kanpo eta asteburuetan emandako zerbitzuengatikoko gainordainak.

- T-7 tasa. Aparkatzea.

Tasa hau bereizita arautu da (lehen T-9 tasan sartzen zen, “askotariko zerbitzuak”).

- T-8 tasa. Uraren eta energia elektrikoaren horniduraren tasa.

Tasak barne hartzen dituen elementu desberdinak zehaztu dira, kontagailua barne hartzen duten egoerak eta kontagailurik ez dutenak bereiziz.

- T-9 tasa. Askotariko zerbitzuak.

Baskulak, arrapala-karroak, garbiketa-makinak edo portuko beste edozein zerbitzu erabiltzea barne hartzen du.

Tasa ordaintzea eskatzen da zerbitzua emateko.

Aldaketa batzuk egin dira arrapala-karroak eta garbiketa-makinak erabiltzearen ondoriozko kuotetan.

- Portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboagatik eta erabileragatikoko tasa.

Indarreko T-1 tarifak, E-1 emakidak eta B-1 baimenak barne hartzen ditu.

Portuko jabari publikoa titulurik gabe okupatzen edo erabiltzen den kasuetan (baimen- edo emakida-araubidean izan gabe), aplikatu beharreko kuota baimenei dagokien zenbatekoa % 100 areagotuta ematen duena izango da.

Emakidei dagokienez, tasa urtean zehar indarrean dagoen aldiari proportzionalki ezartzea erabaki da.

Arrantzale-kofradiei dagokien salbuespena kendu da izotz-fabriken, lonjen eta halakoen eraikuntzarekin eta ondorengo erabilerarekin lotutakoa. Arrantza-sektorearen egoera eta inbertsio-ahalmen urria direla eta, ez da aurrekusten mota horretako okupazio-eskaerarik egongo denik.

Baimenetan, % 50eko murrizketa sartu da biltegitratze-eremu jakin batzuetako espazioak okupatzen edo erabiltzen diren kasuetarako, tasaren zenbatekoa justifikaziorik gabe igo ez dadin.

Emakidengatiko tasaren aplikazioa bertan behera utzi da, baimendutako lur- edo azalera- okupazioak urtebete baino gehiago irauten duen kasuetarako. Aldaketa honek datu ekonomikoetan eragin oso txikia izango duela uste da, urtebete baino gehiagorako izapidetzen diren baimenen kopurua oso urria baita.

Beste salbuespen bat gehitu da onura publikoko giza aitortutako irabazi asmorik gabe erakundeentzat, onura ekonomikorik ez dakarten jarduerak gauzatzeko ematen zaizkien baimenetarako.

Portuko tasen araudian egindako aldaketa eta berrikuntza aipagarri buruz emandako azalpen laburrez gain (aurreproiektuaren memoria ekonomikoan), ez memoria horretan ez gainerako txostenetan ez dira azaltzen edo justifikatzen egindako aldaketen zergatiak edo arrazoiak.

## VI. Diru-sarreraren kalkulua

Aurreproiektuaren memoria ekonomikoan, zerga-sisteman duen eragina eta eskubide publiko edo pribatu aplikagarriko gainerako diru-sarrerak zehaztu dira. Horretarako, aurreproiektuan ezarritako tasen aplikazioari lotutako jarduketa-kopurua kalkulatu da eta gaur egun gauzatzen diren jarduketan arabera (Azpiegituren Zuzendaritzak, Euskadiko Kirol Portua S.A.k eta Zumaiako Kirol Portua S.A.k) kuantifikazioa egin da eta hau da portuko tasentzat atera den emaitza:

	2014	2015	2016	2017	2018
T-1 Buques	243.569	248.440	253.409	258.477	263.647
T-3 Mercancías	380.711	388.325	396.092	404.014	412.094
T-4 Pesca fresca	1.227.833	1.252.389	1.277.437	1.302.986	1.329.046
T-5 Embarcaciones deportivas	4.036.839	4.129.979	4.225.229	4.318.337	4.404.703
T-6 Grúas de pórtico	18.632	19.005	19.385	19.773	20.168
T-7 Almacenaje locales y edificios	36.504	37.234	37.979	38.739	39.514
T-8 Suministro de productos y energía	328.407	334.975	341.674	348.508	355.478
T-9 Servicios diversos	341.497	348.327	355.293	362.399	369.647
C-1 Concesiones	1.146.859	1.169.796	1.193.192	1.217.056	1.241.397
A-1 Autorizaciones	157.925	161.083	164.305	167.591	170.943
<b>Total Tasas</b>	<b>7.918.775</b>	<b>8.089.554</b>	<b>8.263.996</b>	<b>8.437.879</b>	<b>8.606.636</b>

## VII. Kontuan hartzeak

Jarraian, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta tsas Garraioaren Lege Aurreproiektuko (2014ko urriko bertsioa) portuko tasen araudi berriaren edukari buruz kontuan hartzeko zenbait alderdi jaso dira.

12. Lege Aurreproiektuaren 21. artikuluan, zuzenbide pribatuko KAIK erakunde publiko berriari honako zeregin hau esleitzen zaio: indarrean dagoen portuen arloko legerian ezarritako zergak eta izaera publikoko ondare-prestazioak kudatzea, kitatzea, biltzea eta ikuskatzea.

Era berean, aurreproiektuaren 25. artikuluan, KAIK erakundearen baliabide ekonomien artean ez dira jaso portuen arloko zergak biltzeko jasotako diru-sarrerak; beraz, uler dezakegu, Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren 2. artikulua arabera, portuko tasen eta prezio publikoen etekinak Autonomia Erkidegoko Aurrekontu Orokorretako diru-sarreraren artean agertu beharko dutela eta Euskal Autonomia Erkidegoko

Diruzaintza Nagusiko kutxetan eta kontuetan sartuko direla, behar orokorrak asetzeko helburuarekin. Horretarako, dagozkion transferentziak egin ahal izateko beharrezko bideak ezarri beharko dira.

Horrez gain, azaroaren 11ko 1/1997 Legegintzako Dekretuaren bidez onartutako Euskadiko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legearen Testu Bateginaren arabera, diru-sarrera bakoitzaren araudian bestela ezartzen ez bada, dirusarreraren helburua izango da horren titularraren den erakundearen betebeharren multzoa finantzatzea (41.1 artikulua); kasu honetan, Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusia (32.b artikulua).

Alabaina, Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren 18.2 artikulua arabera, Ogasun eta Finantza Sailari dagokio tasenkudeaketa, likidazioa eta bilketa zaintzea eta kontrolatzea, baita horien finantza- eta zergaikuska egitea, behartze-bidea erabiliz biltzea eta fiskalizazioa nahiz kontabilitate-kontrola egitea.

13. Portuko tasen zenbatekoari dagokionez, honela ezartzen du Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren 17. artikulua:

- Jabari publikoaren erabilera pribatiboagatik edo aprobetxamendu bereziagatik tasen zenbatekoak muga hau izango du: dagozkion merkatukobalioaren guztizko kostua edo horietatik ateratako etekinarena.
- Zerbitzu bat emateagatik edo jarduera bat gauzatzeagatik ordaindu beharreko tasen zenbatekoak ezin izango du, guztira, kasuan kasuko zerbitzuaren edo jardueraren kostua gainditu (benetakoa edo aurreikusten dena) eta, halakorik ezean, ezta jasotako prestazioaren balioa ere.

Zenbateko hori zehazteko, kontuan hartuko dira kostu zuzenak eta zeharkakoak (finantzarioak barne), ibilgetuaren amortizazioa eta, hala badagokio, tasa ordaintzea dakarren zerbitzua edo jarduera behar bezala gauzatzen eta mantentzen dela bermatzeko beharrezkoak.

Edonola ere, kontuan izan beharko dira subjektu pasiboak tasaren zenbateko horren onura sozialaren kontzeptura gerturatzeko gauzatzen dituen jarduketetatik, jardueretatik edo zerbitzuetatik ateratako kostu edo irabazi sozialak.

Horrez gain, 17. artikuluan ezarritakoaren arabera, erabilera pribatiboak edo aprobetxamendu bereziak jabari publikoa nabarmen hondatzea edo kaltetzea dakarrenean eta kalte hori tasaren zenbatekoaren erregulazioan jaso gabe dagoenean, onuradunak dagozkion berreraikuntza- edo konponketa-gastu guztiak ordaindu beharko ditu. Kalteak konponezinak badira, kalte-ordaina hondatutako ondarearen balioaren edo egindako kaltearen balioaren adinakoa izango da.

Portuko tasen zenbatekoen eguneratzeen eta KPIaren bilakaeraren artean ikusitako desfasea 4 portzentaje-puntu zuzendu da, egoera ekonomikoari eta prezioen egungo bilakaera negatiboa oinarritzat hartuta. Alabaina, argumentu hori ezin zaie uniformeki aplikatu emandako portu-zerbitzu guztiei eta dagozkien tasetan adierazitako kuotei.

Ez da kontuan hartzen, halaber, sortutako gainerako desfasea (gutxienez beste 5 edo 6 portzentaje-puntu) arrazoizko denbora-epe batean berrindatzeko aukera, aurreproiektuaren xedapen iragankor baten bidez.

14. Anbibalentzia edo kontraesana ikusten da portuko tasak aplikatu behar zaizkien zerbitzu orokorrak adieraztean, izan ere, aurreproiektuaren 29. artikuluan zerbitzu orokorrak eta bereziak identifikatzen badira ere, 30.2 artikuluan dio zerbitzu orokorrei buruz: *“Hala eta guztiz ere, Portuko Agintaritzak uste badu baldintzak daudela lehia aske eta leialaren esparruan portu-zerbitzu orokor batzuk ekimen pribatuaren eskutik emateko, horren aldeko erabakia har dezake, portuan portuko zerbitzu-erregulamenduaren bitartez”*.

Beraz, portu bakoitzeko aipatutako zerbitzu-erregulamenduak izango lirateke portuko tasak izan ditzaketen zergapeko egitateak zehazteko balioko erreferenteak. Hori horrela, gerta daiteke zerbitzu orokor bat modu desberdinean ematea portu batean eta bestean. Kasu batzuetan, hornidura publikoaren bidez (zuzenean edo zeharka) eta dagokion tasarekin, eta beste kasu batzuetan, hornidura pribatuaren bidez eta prezio pribatuarekin.

Ilido horretatik, ulertu behar da Euskal Autonomia Erkidegoko portuak eta portu- eta itsas-instalazioak ez dituztela portu-zerbitzu publiko uniformeak eskaintzen; baizik eta multzo horren barnean aldaerak daudela hornikuntza publikodun portu-zerbitzuen eskaintzan, portu bakoitzaren baldintzen eta egoeraren arabera. Hori da, esaterako, aisialdiko azpiegitura nautikoen katalogazio desberdinaren arazoia. Eta egoera horrek ez dio kontra egiten Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bategineko portuko tasen erregulazioari.

Aurreproiektuaren memoria ekonomikoaren arabera, *portu-zerbitzuei buruzko erregulazioak enfasia zerbitzu horien prestazio publikoan jarri di. Gure autonomia-erkidegoko portuetan, beren tamaina txikia dela eta, zaila da portu-zerbitzuak operadore pribatu batek baino gehiagok ematea, eta baldintza hori ezinbestekoa da behar besteko lehia bermatzeko. Kasu horietan, irizpide orokor gisa hartzen da zerbitzu horiek portuko administrazioak berak ematea, zuzenean edo aplikatu daitezkeen beste kontratazio-formula batzuen bidez.*

Egoera horrek ezin du etengabeko bilakaeran dagoen portuko jardueraren erregulazioan beharrezkoa den malgutasuna izateko oztopo izan; beraz, portuko tasei buruzko araudia Euskal Autonomia Erkidegoko portuak eta itsas-garraioa arautzen dituen oinarriko araudira egokitzen da, betiere, legaltasun-printzipioa errepetatuz.

15. T-5 tasari (seigarren eta zazpigarren zerrendetako ontziak) eskainitako 196. artikuluan beste zergapeko egitate berri bat gehitu da (portuko administrazioak emandako ur eta energia elektrikoaren zerbitzuak), eta horren idazketa hobedaiteke.

196. artikuluko 1. ataleko bigarren paragrafoa kentzea proposatzen da, artikuluko bereko 5.2.2 atalean zehaztutakoa nahikoa dela uste delako.

Era berean, 196. artikuluko 1. ataleko hirugarren paragrafoan *“barne hartu ahal izango ditu”* jarri beharrean *“barne hartuko ditu”* jartzea proposatzen da.

16. Artikulu beraren 3. atalean T-5 tasaren sortzapena eta likidazioa erregulatzen dira. Idazketan honako aldaketa hau egitea proposatzen da:

*“3.- Ontzia portuko zerbitzuguneko uretan sartzen denean sorrarazten da tasa. Baimena duten ontzien kasuan, habilitazioa ematen duen titulua lortzean hasiko da sortzen tasa.*

*Pasoko itsasontziek portura iritsitakoan ordaindu beharko dute, hain zuzen ere deklaratu duten egonaldiaren iraupenaren arabera.*

Portuan basea duten itsasontziei, tasa aldez aurretik eta denbora-aldietan ordaintzea eskatu ahal izango zaie, eta, portuko administrazioak hala eskatuz gero, ordaintzea banku-erakunde batean helbideratu behariko dute.”

17. Lege Aurreproiektuaren lehenengo xedapen gehigarri honetan aisialdiko azpiegitura nautikoak lau taldetan katalogatu dira, T-5 tasa likidatzeko moduaren arabera. Katalogazio hori aurreproiektuaren 196. artikuluan sar zitekeen, araudi aplikagarria sakabanatzea saihestuz.

18. 197 quater artikuluan erregulatutako T-9 tasaren kotei dagokienez (askotariko zerbitzuak), 5.3.3 zenbakia honi buruz ari dela ulertu behar da: “Hidrogarbiketa-makinak: 3 euro/12 minutu”.

19. Portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboagatiko eta erabiltzeagatiko tasari dagokionez (197 quinquies artikulua), zergapeko egitatea berriz zehaztea komeni da, titulurik gabeko okupazioa eta erabilera barne hartzeko:

“1.- Tasa honen zergapeko egitatea portuko jabari publikoaren okupazioa eta erabilera da, tartean dela zorutik gorako espazioa eta azpikoaldea ere.”

20. Horrez gain, 197 quinquies artikuluan, 3. ataleko 3. artikuluan paragrafoan ezarritako likidazio uena zehaztea komeni da; esaterako:

“Ordaindu beharra sortzen den unean egingo da tasaren likidazioa. Emakidak eta baimenak urtebeteko aldietarako edo aldi luzeagoetarako ematen direnean, tasaren likidazioa aldez aurretik egingo da, urte bakoitzeko urtarilean.”

21. Portuko tasak eta BEZ.

BEZaren araudiaren 7.8 artikuluan arabera<sup>8</sup> zerga ordaindu beharrik ez duten eragiketatzat hartzen dira herri-administrazioek zuzenean egindako ondasun-entregak eta zerbitzu-prestazioak, baldin eta kontraprestaziorik ez badago edo kontraprestazioa zerga erakoa bada.

Alabaina, aipatutako artikuluan aurrerago jarraituz gero, zehazten da kasu guztietan zerga ordaindu beharra dakartela sektore publikoko administrazioek, erakundeek, organismoek eta erakundeek, portu-zerbitzuak emateko gauzatzen dituzten jarduerak (beste jarduera batzuen artean). Era berean, helburu gisa portuko jabari publikoa erabiltzeko eskubidea lagatzea duten emakidek eta baimenek ere zerga ordaintzea dakarte (7.9 artikulua).

Alabaina, T-4 tasa (arrantza freskoa) BEZ ordaintzeko salbuespena gelditzen da. BEZaren araudian<sup>9</sup> zehazten dira BEZaren Legearen 22. artikuluan zehaztutako salbuespena

<sup>8</sup> 37/1992 Legea, abenduaren 28koa, BEZari buruzkoa; eta dagozkion Araba, Bizkai eta Gipuzkoako foru-arrauak.

<sup>9</sup> BEZaren Araudiaren 10.2 artikulua:

- Horien artean, a) letra: pilotaje-, atoi- eta amaratzeko-zerbitzuak; portuko instalazioak erabiltzea; itsasontziak eta ontzi barruko materialak zaintzeko lanak, esaterako, desinfektatzea, intsektuak kentzea, arratoiak kentzea eta sotoak garbitzea; suterik ez gertatzeko zainketa- eta prebentzio-zerbitzuak, segurtasun-ikustaldiak eta perituen lan teknikoak; ontzientzako laguntza eta salbamendua, eta itsas-arteakari eta -interpreteek eta ontzi-kontsignatarioek beren lana gauzatzeko egindako jarduerak.



justifikatzen duten helburuetarako erabiltzen diren ontzien behar zuzenei erantzuteko gauzatutako zerbitzuak; alegia, besteak beste, jaraian zehaztutako ontzien entrega, eraikuntza, transformazioa, konponketa, mantentze-lanak, pleitamendua (osoa edo partziala) eta alokairua: <sup>10</sup>

- Itsas zabalean nabiga dezaketen ontziak, eta arrantzako merkataritza-jardueretan nazioarteko itsas-nabigazioan sartzen direnak.

Salbuespenik ez zaie aplikatuko kirol- eta aisialdi-jardueretarako ontzietan edo, oro har, erabilera pribatuko ontzietan.

- Itsasbazterreko arrantzan bakarrik aritzen diren ontziak.

22. Azkenik, Legearen Aurreproiektuaren 42. artikuluan bidez, Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroa sortzen da. Enpresa operadoreentzat nahitaezkoa da bertan inskribatzea eta zerbitzua emateko baldintzak betetzea.

Erregistro berri honetan inskribatzen diren enpresen Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bategineko 40. artikulutik 45.era arteko artikuluetan araututako administrazio-zerbitzuengatik tasa aplikatuko zaie Tasa horren zergapeko egitateen artean dagoen erregistro eta errolda ofizialetan inskribatzea, eta subjektu pasiboak zerbitzuak eskatzen edo jasotzen dituzten pertsona fisiko edo juridikoak izango dira. Sortzapena zerbitzuak emateko unean hasiko da eta ordainketa eskara egiten den unean egiteko eskatu ahal izango da (2015eko kuota 3,56 eurokoa da).

Gasteizen, 2015eko otsailaren 12an

Sin.: José Luis España Guzmán  
ZAZko zerbitzuburua

Oniritzia  
Sin.: Miren Itziar Agirre Berriotxo  
Zerga Administrazioiko zuzendaria

- 
- Baita b) letra ere, ontzien zaramari dagokiona: ontzia kargatzeko eta deskargatzeko lanak; edukiontziak eta salgaiak babesteko materiala alokatzeko; salgaiak zaintzea, salgaien bagoiek kaiko trenbideetan geldialdiak egitea eta horietan mugiauztea; bidaiariak eta bidaiarien ekipajeak ontziratzeko eta lehorreratzeko; bidaiariak eta ekipajeak ontziratzeko eta lehorreratzeko erabiltzen diren materialak, makinak eta tresnak alokatzeko; abereen eta landareen osasun-azterketak eta Esportazioak Ikuskatzeko, Zaintzeko eta Arautzeko Zerbitzu Ofizialen azterketak.

<sup>10</sup> BEZaren Legearen 22. artikuluan eta BEZaren araudaren 10. artikuluan salbuespen hori aplikatzeko beste baldintza batzuk ere jasotzen dira.

Horrez gain, hainbat zerga-kontsulta ebatzi izanaz salbuespena interpretatzen eta aplikatzen lagundudu (ZZN, 1986-12-21koa; ZZN, 1987-02-20koa; ZZN 2305-97, 1997-11-07koa; DGT V2115-09, 2009-09-22koa; DGT V1454-09, 2009-06-19koa; DGT V0961-08, 2008-05-13koa).

# XIII

## **INFORME DEL IMPACTO EN FUNCIÓN DEL GÉNERO / GENEROAREN ARABERAKO ERAGINAREN TXOSTENA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN**

**LEGE PROIEKTUA**




INGURUMEN ETA LURRALDE  
POLITIKA SAILA  
Garraio Sailburuordetza  
Garraio Azpiegituren Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE  
Y POLÍTICA TERRITORIAL  
Viceconsejería de Transportes  
Dirección de Infraestructuras del Transporte

**FIRMADO DIGITALMENTE POR:**

Firmante: **LUIS MARIA MORENO DIEZ**  
Fecha de la firma: **28/07/2014 10:44:24**

Validación de la firma:  **Correcta**

---

Firmante: **MARIA ALMUDENA RUIZ DE ANGULO DEL CAMPO**  
Fecha de la firma: **28/08/2014 20:15:37**

Validación de la firma:  **Correcta**

**INFORME DE IMPACTO EN FUNCIÓN DEL GÉNERO****DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO DE NORMA O PROPUESTA DE ACTO ADMINISTRATIVO****1.- Indicar la denominación del proyecto de norma o propuesta de acto administrativo:**

Anteproyecto de Ley de puertos y transporte marítimo del País Vasco

**2.- Indicar el Departamento y la Dirección que lo promueve:**

Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, Dirección de Infraestructuras del Transporte.

**3. – Señalar, en su caso, otras normas, planes, etc relacionados con el proyecto o propuesta:**

El artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía establece que la Comunidad Autónoma del País Vasco tiene competencia exclusiva en materia de puertos, siempre que no estén clasificados como de interés general.

Para posibilitar la ejecución de esta norma atributiva de competencias se realizaron los traspasos de bienes y servicios mediante Real Decreto 2380/1982, de 14 de mayo, sobre transferencias de servicios del Estado a la CAPV en materia de puertos. En consecuencia, la Comunidad Autónoma de Euskadi asumió la titularidad y gestión de 15 puertos del litoral vasco: Hondarribia, Donostia, Orio, Getaria, Zumaia, Deba, Mutriku, Ondarroa, Lekeitio, Ea, Elantxobe, Mundaka, Bermeo, Armintza y Plentzia.

Sin embargo, pese a que la Comunidad Autónoma de Euskadi tiene competencia legislativa y ejecutiva plena en materia de puertos que no estén clasificados como de interés general, hasta el momento el Parlamento vasco no ha intervenido para abordar la materia de forma integral a través de una Ley de puertos propia, siendo la regulación autonómica existente en este campo fragmentaria y dispersa.

En efecto, hasta la fecha esta materia solo ha sido objeto de atención parcial a través del Decreto 236/1986, de 21 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Portuarias, (RAP), norma autonómica cabecera en materia de puertos dictada para hacer efectiva la transferencia realizada en 1982.

El RAP atribuyó a este Departamento la consideración de Autoridad Portuaria, que se concreta en el ejercicio, a través de la Dirección de Infraestructuras del Transporte, de las competencias para la ordenación portuaria, así como para la gestión del dominio público y la prestación y control de los servicios portuarios. Asimismo, el RAP abordó la regulación de la sanción de las infracciones cometidas en dicho ámbito.

Ahora bien, puesto que la potestad sancionadora de la Administración solo puede ejercerse cuando haya sido expresamente atribuida por una norma con rango de ley, el régimen sancionador previsto en el RAP no ha podido ser aplicado por esta Administración Portuaria como consecuencia del rango reglamentario de la citada disposición.

La normativa sectorial autonómica se completa con dos disposiciones reglamentarias relativas a dos de los servicios portuarios que hasta el momento han sido objeto de regulación: la explotación de puertos deportivos y el aparcamiento de vehículos en zona de servicio.

Por lo que respecta a la explotación de puertos deportivos, dicho servicio público se presta a través de las formas de gestión previstas en el ordenamiento, gestión directa y gestión indirecta mediante concesionario (esta última en el puerto de Zumaia a través de la sociedad pública adscrita al Departamento ZUMAIAKO KIROL PORTUA, S.A. (ZKP).

La regulación autonómica existente se refiere a la modalidad de prestación a través de gestión directa y distingue:

1.- Gestión directa descentralizada o diferenciada desarrollada a través EUSKADIKO KIROL PORTUA, (EKP), sociedad anónima pública con personificación jurídico-privada creada en el año 2000 cuyo capital pertenece íntegramente a la Administración de la CAE y adscrita a este Departamento. Su norma de creación es el Decreto 105/2000, de 6 de junio, modificado por Decreto 105/2001, de 29 de mayo.

Los puertos deportivos gestionados por EKP son: Hondarribia, Donostia, Getaria, Orio, Bermeo y Mutriku.

2.- Gestión directa centralizada o indiferenciada a través de la Dirección de Infraestructuras del Transporte y sus Servicios Territoriales.

Los puertos deportivos así gestionados son Deba, Ondarroa, Lekeitio, Ea, Elantxobe, Mundaka, Armintza y Plentzia: El citado órgano directivo tiene competencia para otorgar autorizaciones de uso de puestos de amarre. Para su ejercicio, se dictó la Orden de 20 de abril de 2004, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el procedimiento de otorgamiento de autorizaciones temporales de uso de puestos de amarre.

Y por lo que respecta al aparcamiento de vehículos en zona de servicio, por Orden de 6 de septiembre de 2006, de la Consejera de Transportes y Obras Públicas, se reguló dicho servicio portuario y se establecieron las diferentes modalidades para su prestación.

Por último, la Comunidad Autónoma de Euskadi, en ejercicio de su autonomía financiera, ha regulado sus tributos mediante normas con rango legal. Por consiguiente, el régimen económico-financiero derivado de la utilización del dominio público portuario autonómico y de la prestación de servicios portuarios –tasas portuarias– se encuentra en

la actualidad contenido en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, y en el Decreto 248/1998, de 29 de septiembre, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la CAPV y de sus Organismos Autónomos.

Por último por Acuerdo de Consejo de Gobierno, de 17 de junio de 2014, se autoriza la encomienda a Euskadiko Kirol Portua, SA de la gestión recaudatoria de las tasas portuarias en los puertos deportivos de Hondarribia, Orio, Donostia, Getaria, Bermeo y Mutriku.

A la vista de la exigua y dispersa regulación autonómica en materia de puertos, hasta la fecha se ha procedido a la aplicación supletoria de la normativa estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 21 del Estatuto de Autonomía que prescribe que el derecho emanado del País Vasco en las materias de su competencia exclusiva es el aplicable con preferencia a cualquier otro y solo en su defecto será de aplicación supletoria el derecho del Estado.

#### **4. – Exponer los objetivos generales del proyecto de norma o propuesta de acto administrativo:**

Los objetivos del anteproyecto de ley aparecen determinados en el artículo 1 del mismo:

- 1.- Establecer el régimen jurídico aplicable a los puertos e instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 2.- Establecer los regímenes de planificación, ordenación, explotación, construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos, así como de prestación de los servicios portuarios y el acceso y uso de los mismos.
- 3.- Regular la gestión del dominio público portuario competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, estableciendo su régimen de uso.

4.- Crear KAIK como ente público responsable de la gestión de los Puertos de Euskadi y parte integrante de la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

5.- Regular el régimen económico-financiero derivado de la utilización del dominio público portuario y de la prestación de servicios portuarios.

6.- Regular la actividad de transporte marítimo de viajeros y viajeras, de mercancías y mixto de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

7.- Establecer el régimen sancionador en el dominio público portuario autonómico, así como las potestades de vigilancia, inspección y control correspondientes a la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

#### **5. – Exponer los objetivos para promover la igualdad de mujeres y hombres:**

La norma no contempla objetivos específicos para promover la igualdad de mujeres y hombres. Sin embargo, en el artículo 6.3, se contempla como principio de actuación:

“el respeto a los principios de protección de los intereses de la ciudadanía en su condición de personas usuarias de los puertos, especialmente en el caso de personas con discapacidad o con movilidad reducida, garantizando su derecho al acceso a los servicios de los puertos en adecuadas condiciones de calidad, y el respeto a los principios de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres deberán guiar la gestión de los puertos de Euskadi”.

#### **EVALUACIÓN PREVIA DEL IMPACTO EN FUNCIÓN DEL GÉNERO**

**6. – ¿Se prevé que la presencia de mujeres y hombres en los beneficios o resultados derivados de la futura norma o acto administrativo contribuya a la disminución de las desigualdades en el sector?**

En todo caso, es preciso señalar que el Anteproyecto no introduce discriminación alguna por razón de sexo, por lo que la mayor o menor incidencia en el número de

personas de distintos sexos que pueden verse beneficiadas por las actuaciones previstas en la norma vendrá únicamente determinada por criterios objetivos.

**7. – ¿Se prevé que la futura norma o acto administrativo produzca la eliminación o, al menos, una disminución de las desigualdades en cuanto al acceso a los recursos?**

Se analizará a continuación la distribución entre mujeres y hombres de recursos tales como formación académica, situación laboral y utilización de la zona de servicio de los puertos de titularidad vasca y de los servicios portuarios que se prestan en los mismos.

Los datos para el análisis cuantitativo se han obtenido del EUSTAT (Instituto Vasco de Estadística), del INE (Instituto Nacional de Estadística), del ISM (Instituto Social de la Marina del Ministerio de Trabajo e Inmigración), y de la Dirección de Puertos y Aeropuertos de este Departamento.

Para el análisis cualitativo, se han tenido en consideración estas publicaciones y estudios:

■ Departamento Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco (2010): “Aspectos Laborales y de Seguridad Social de las Mujeres en el Sector Marítimo”. Vitoria-Gasteiz.

■ Estudios presentados en el “I Congreso de la Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero”, organizadas por el Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, octubre de 2010.

**A) Situación de mujeres y hombres en el ámbito académico relacionado con el sector marítimo-pesquero.**

En los datos oficiales del EUSTAT se observa que la presencia de hombres en los estudios relacionados con el sector marítimo es del 80% o mayor en todas las ramas y grados, excepto en el posgrado (en los últimos datos publicados, 2009/10) de Ciencias del Mar, en el que hay 3 mujeres matriculadas y ningún hombre, y en Máquinas Navales, donde de 3 matriculaciones, 1 es una mujer.



Las matriculaciones en estas titulaciones tienen una baja presencia de mujeres. Por ejemplo, en las ramas de Formación Profesional, solo el 4% del total eran matriculaciones de mujeres en el curso 2012/13. En el curso 2011/12 (últimos datos publicados), en la Universidad se puede indicar que los estudios relacionados con actividades marítimas y pesqueras son elegidos, fundamentalmente, por hombres.

Alumnado de formación profesional en la C.A. de Euskadi por grado, familia, territorio histórico y sexo. 2012/13	C.A. de Euskadi		
	Total	Hombres	Mujeres
Formación profesional de grado medio			
Marítima pesquera	146 (100%)	141 (96%)	5 (4%)
Formación profesional de grado superior			
Marítima pesquera	210 (100%)	202 (96%)	8 (4%)

Fuente: EUSTAT. Estadística de la enseñanza.

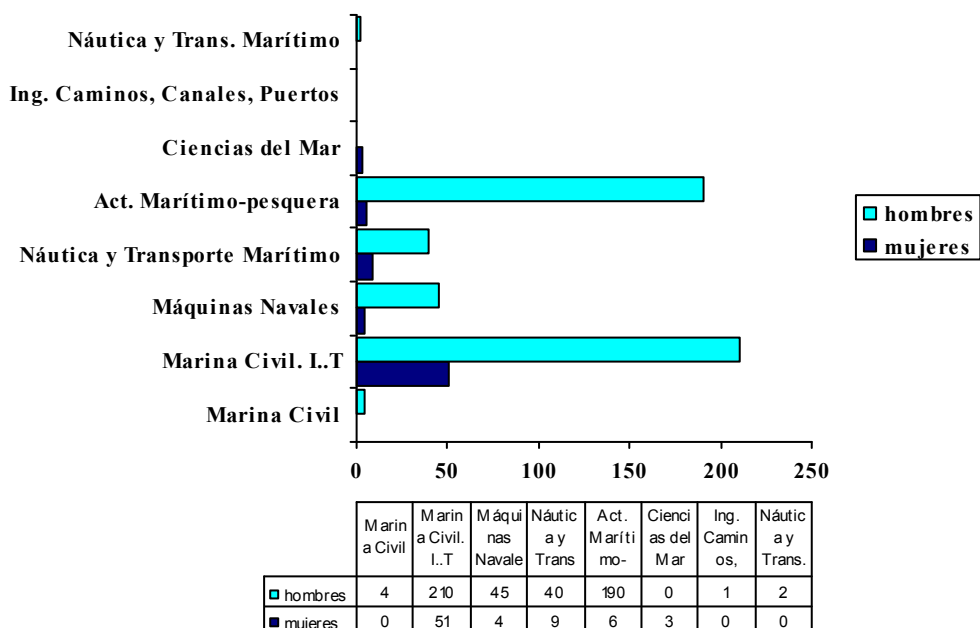
Enseñanza Universitaria. Alumnado matriculado de primer y segundo ciclo y de grado en la C.A. de Euskadi por territorio histórico y sexo. 2011/12	C.A. de Euskadi		
	Total	Hombres	Mujeres
Licenciaturas			
2º ciclo			
Máquinas Navales	48 (100%)	44 (91,66%)	4 (8,34%)
Náutica y Transporte Marítimo	47 (100%)	34 (72,34%)	13 (27,66%)
Arquitectura e Ingenierías			
Diplomaturas			
Máquinas Navales	75 (100%)	69 (92%)	6 (8%)
Navegación Marítima	59 (100%)	48 (81,35%)	11 (18,65%)
Grado (1)			
Ingeniería Marina	73 (100%)	67 (91,78%)	6 (8,22%)
Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo	67 (100%)	53 (79,10%)	14 (20,9%)

Fuente: EUSTAT. Estadística de la Enseñanza

Enseñanza Universitaria. Alumnado matriculado por curso de posgrados por titulación de acceso 2009/10	C.A. de Euskadi

Licenciaturas	Total	Hombres	Mujeres
1er. y 2º ciclo			
Ciencias del Mar	3 (100%)	0 (0%)	3 (100%)
Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos	1 (100%)	1 (100%)	0
2º ciclo			
Maquinas Navales	3 (100%)	2 (66,66%)	1 (33,33%)
Náutica y Transporte Marítimo	2 (100%)	2 (100%)	0 (0%)

Fuente: EUSTAT y Dpto. de Educación Gobierno Vasco. Estadística de la Enseñanza.



La Escuela de Administración Marítima dependiente de la Dirección de Infraestructuras del Transporte impartió, en el curso 2011/2012 el “Máster en gestión de empresas Marítimo Portuarias y de Derecho Marítimo”, en el que participaron 13 alumnas y 17 alumnos. Sin embargo la situación ha ido variando, pasando en el curso 2012/2013; de 13 alumnas y 13 alumnos a unas cifras en el curso actual, 2013/2014, de 22 alumnas y 16 alumnos.

### **B) Situación laboral de mujeres y hombres en el sector marítimo y pesquero.**

Las actividades en el sector pesquero se clasifican en las propias de la pesca extractiva –marisqueo, acuicultura, transformación y comercialización, industria auxiliar

(rederas, neskatilas, empacadoras) – y en tareas de gestión y administración de empresas.

Según el ISM en 2009 el número de empleadas afiliadas al Régimen Especial del Mar (REM) ascendía a 7.006 en todo el Estado, y representaba aproximadamente el 17% (6.885) de las personas empleadas en el sector pesquero. Las cifras de empleo más paritarias se encuentran en la acuicultura, –en torno al 44% son mujeres–, y en el sector transformador, donde las mujeres son el 75% del total.

Según datos del Instituto Social de la Marina (Informe anual 2012, último publicado) y en relación a la distribución de las y los trabajadores, del total de 57.709 trabajadoras y trabajadores en activo a 31 de diciembre de 2012 un 84,62%, es decir, 48.833 son hombres y un 15,38%, es decir, 8.876 son mujeres, lo que supone un descenso respecto al año anterior de 1,52% en el caso de los hombres y del 3,47% respecto a las mujeres.

Ejercicio	Hombres	Mujeres	No consta	Total general	Variación Interanual	
					Hombres	Mujeres
2002	63.027	11.095	1	74.123	-1,34	0,50
2003	60.118	10.982	0	71.100	-4,62	-1,02
2004	59.035	11.033	0	70.068	-1,80	0,46
2005	58.058	10.992	0	69.050	-1,65	-0,37
2006	57.101	10.916	0	68.017	-1,65	-0,69
2007	55.784	10.848	0	66.632	-2,31	-0,62
2008	53.519	10.455	0	63.974	-4,06	-3,62
2009	52.320	9.945	2	62.267	-2,24	-4,88
2010	50.600	9.491	0	60.091	-3,29	-4,57
2011	49.586	9.195	1	58.782	-2,00	-3,12
2012	48.832	8.876	1	57.709	-1,52	-3,47

Fuente: Instituto Social de la Marina. Informe Anual 2012.

Los datos del EUSTAT del año 2013 señalan que en la población de 16 y más años activa de la CAE, solo 8,9% del total trabajan en el sector denominado “agricultura-ganadería-pesca”, el 6,7 % son hombres y el 2,2% mujeres. No se desagrega por sector, por lo que no conocemos exactamente cuántas de ellas trabajan en el ámbito “pesca”.

Personal ocupado en el	Total	Bajura	Altura	Atunero
------------------------	-------	--------	--------	---------

sector pesquero de la C.A.de Euskadi por sexo según tipo de pesca. 2011	Sector			Congelador
<b>Total</b>	2.782 (100%)	1385 (100%)	438 (100%)	959 (100%)
<b>Hombres</b>	2.714 (97,55%)	1.354 (97,62%)	432 (98,63%)	928 (96,77%)
<b>Mujeres</b>	68 (2,45%)	31 (2,38%)	6 (1,37%)	31 (3,23%)

Fuente: Encuesta Económica del Sector Pesquero. Departamento de Desarrollo económico y Competitividad del Gobierno Vasco.

En las infraestructuras portuarias de Euskadi hay varios perfiles de personas trabajadoras que ejercen sus funciones en el puerto: las que se dedican a la extracción de pesca y el personal en tierra. Por cada puesto de trabajo en labores de extracción hay 3,5 personas trabajadoras en tierra (de 2.450 personas embarcadas en los buques vascos, entre 7.000 y 10.000 trabajan en el tierra para el sector).

La flota de bajura es la más importante en número de buques y en personas empleadas y las principales funciones de las personas trabajadoras de puerto son:

- Descargadores y descargadoras.
- Personal en lonja.
- Rederas, neskaitilas, empacadoras, etc.
- Personal de mantenimiento.
- Trabajadoras y trabajadores que suministran otros servicios en el puerto.
- Personal inspector de pesca.
- Personal para la selección y preparación del pescado.
- Personal de empresas de transformación, etc.

De los datos del año 2014 a disposición de la Dirección de Infraestructuras del Transporte se extrae que la plantilla de personal laboral de los puertos de Bizkaia y Gipuzkoa es masculina: solo hay una mujer trabajando en tareas de administración en el puerto de Ondarroa; el resto, 18 hombres, ocupan los puestos de peón, cabo celador o guardamuelles de los puertos de Armintza, Bermeo, Ea, Elantxobe, Lekeitio, Mundaka, Ondarroa, Plentzia, Deba, Donostia, Getaria, Hondarribia, Mutriku, Orio y Zumaia.

El pasado mes de marzo se constituyó “Itsas Emakume Langileen Federazioa-Federación de Mujeres Trabajadoras del Mar de Euskadi”, organización que aglutina a las tres asociaciones de mujeres del sector pesquero vasco: Bermeoko Neskaitila eta Saregin Autonomoen Elkarte y Saregin eta Kai Neskaitileen Euskadiko Elkarte. En total están representadas 88 mujeres –rederas, neskaitillas y empacadoras- que realizan su labor en los puertos de Bermeo, Lekeitio, Ondarroa, Getaria, Orio y Hondarribia.

**C) Datos de personas usuarias de la zona de servicio de los puertos de titularidad vasca y de los servicios portuarios que se prestan en los mismos.**

A la vista de los diferentes usos o actividades a que se destinan los puertos vascos podemos extraer algunos datos sobre la tipología de personas y entidades que desarrollan su actividad en los mismos.

Pues bien, como se ha señalado los títulos habilitantes para la ocupación y la utilización del dominio público portuario son dos: **autorizaciones** para la ocupación del dominio público portuario con instalaciones desmontables o con bienes muebles así como para su utilización para actividades que se desarrollen en el espacio portuario por plazo no superior a 3 años. En esta categoría se incluyen las autorizaciones de uso de puestos de amarre, concebidas como prestación de un servicio portuario que conlleva ocupación del dominio; y **concesiones** para la ocupación de bienes de dominio público portuario con obras o instalaciones no desmontables o utilización por plazo superior a tres años.

Datos obrantes en la Dirección de Puertos y Aeropuertos a julio de 2014 relativos a la tipología de actividades desarrolladas en zona de servicio:

**► Títulos habilitantes, actividades y entidades que desarrollan sus actividades en todos los puertos:**

**Autorizaciones de uso de dominio público:**

- Obras de mantenimiento puertos (empresas adjudicatarias)

- Instalaciones de andamios en el puerto para obras (empresas constructoras)
- Autorizaciones (o concesiones) para obras:
  - Canalizaciones gas (Natur Gas)
  - Canalizaciones luz (Iberdrola)
  - Líneas telefónicas (Telefónica-Euskaltel)
  - Empresas de Aguas
  - Diputaciones
  - Ayuntamientos (obras)
- Autorizaciones para actividades diversas:
  - Ayuntamientos (actividades festivas)
  - Clubs deportivos (actividades náutico-deportivas)
  - Terrazas de mesas y sillas de bares
  - Kioskos helados (en varios puertos): una entidad, 6 mujeres, 3 hombres y una comunidad de bienes integrada por 2 mujeres (2014).
  - Acceso a puertos para aparcamiento de vehículos de apoyo a regatas y a otras actividades marítimas
  - Acceso a puertos de equipos de transmisión de EITB
  - Autorización para desguaces de barcos (empresas armadoras)

**Concesiones:**

- Almacenes de pertrechos de pescadores
- Sedes de Cofradías de pescadores
- Almacenes, fábricas de hielo y otras lonjas de Cofradías
- Carros varaderos (empresas)
- Pabellones, almacenes y talleres para empresas diversas: astilleros, empresas consignatarias, empresas de reparación
- Concesión de ocupación a la Dirección de Pesca y Acuicultura del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca de dos locales en el puerto de Getaria con destino a la creación de la 1ª Escuela de Rederas de Euskadi,

centro destinado al aprendizaje para la reparación y montaje de redes de cerco

► **En el Puerto de Donostia:**

- Tarjeta de aparcamiento para diferentes colectivos (98):

Personas usuarias puerto (13 hombres, 4 mujeres)

Concesionarios (7 entidades)

Residentes (42 hombres, 22 mujeres)

Arrantzales (9 hombres, 1 mujer)

- Autorización acceso vehículos al puerto para bodas (50%-50%)

- Puesto venta de "karrakelas" en Donostia (1 pescadora).

► **En los puertos de Hondarribia, Deba, Ondarroa, Lekétio, Elantxobe, Armintza, Mundaka y Plentzia:**

(Puertos cuyos amarres deportivos son gestionados directamente por la Dirección de Puertos y Aeropuertos y sus Servicios Territoriales):

- Autorización temporal de amarres de embarcaciones deportivas (95% hombres)

► **En los puertos de Hondarribia, Donostia, Zumaia, Getaria y Orio:**

- Autorización de embarque y desembarque de pasaje:

- Líneas regulares (Hondarribia-Hendaya, Donostia-Isla Sta. Clara)

- Excursiones

De los datos transcritos se extraen las siguientes conclusiones respecto a las entidades y personas usuarias de las instalaciones e infraestructuras portuarias vascas: las autorizaciones y concesiones se otorgan a Administraciones públicas (Ayuntamientos y Diputaciones), Corporaciones de derecho público (Cofradías), empresas privadas (Iberdrola, Euskaltel, empresas armadoras, empresas consignatarias, astilleros), así como

a asociaciones privadas (clubs deportivos) y a particulares (otorgamiento de amarres, realización de reportajes fotográficos).

No se conoce, en estos momentos, la representación de mujeres y hombres ni en las empresas privadas ni en las entidades públicas, por lo que no se puede hacer un análisis exhaustivo de a quién se beneficia más o si hay alguna diferencia de género.

Sin embargo, sí se cuenta con algunos datos desagregados por sexo que dan pistas para conocer quién realiza las diferentes actividades autorizadas: así las autorizaciones para kioscos se han dado, mayoritariamente, a mujeres; igual ocurre para los puestos de venta de "karrakelas"; por su parte, las tarjetas de aparcamiento en el parking del puerto para los diferentes colectivos de usuarios se han dado en un 70% a hombres (64) y en un 30% a mujeres (27). Se deduce, por tanto, que la demanda en este sentido es fuertemente masculina, a pesar de que. Por último, resulta llamativo el dato relativo a las personas usuarias de amarres deportivos: el 95% de las autorizaciones para amarres de embarcaciones deportivas de los puertos que gestiona directamente la Dirección de Infraestructuras del Transporte son hombres.

Por lo que respecta a las dársenas deportivas gestionadas por la sociedad pública EKP, es preciso constatar que dicha entidad realizó un análisis<sup>1</sup> de satisfacción de las personas usuarias. De dicho estudio se puede extraer la tipología de la clientela de los puertos deportivos y sus necesidades.

Como datos destacados señalamos los siguientes:

- El perfil de cliente-amarrista de dichos puertos es hombre de edad media-alta (el 97% son hombres, de ellos el 52% tiene 55 y más años).
- El 91% de los casos de las personas consultadas manifestaba ser la sustentadora de la familia.
- Las profesiones más destacadas se agrupan en estos sectores: las relacionadas con la industria naval, marítima y portuaria; de construcción; hostelería; industria; abogacía; banca-seguros; y comerciantes.
- 4 de cada 10 personas entrevistadas dice tener estudios superiores

---

<sup>1</sup> GAIA (2006) "*Estudio base de satisfacción de los usuarios y usuarias de puertos deportivos vascos gestionados por EKP*".



- En cuanto al nivel socioeconómico se destaca:
  - 11,2% se considera de clase media-baja
  - 42,8% está en clase media-media
  - 37,6% es clase media-alta
  - 7,6% es clase alta
- Sobre todo el tipo de barco utilizado, se trata de embarcaciones de recreo o deportivas, de motor y de propiedad no compartida.

No conocemos la valoración que se hace de los servicios de los puertos desagregada por sexo, ni la respuesta que estos dan a las y los usuarios desde una perspectiva de género (por ejemplo: en los aseos hay posibilidad de infraestructuras para el cuidado, tanto a disposición de hombres como de mujeres; sí se menciona que en algunos puertos hay solo un baño para toda la clientela, en los casos de Getaria).

Para finalizar, se quiere resaltar que no se ha podido conocer el volumen de personas viajeras en los puertos de la CAE, ni de forma global, ni desagregada por sexo. El Observatorio del Transporte de Euskadi (OTEUS), unidad del Departamento que tiene como objetivos el conocimiento, análisis, interpretación y proyección del comportamiento del sistema de transportes, no cuenta en la actualidad con dichos datos. Solo se conocen, sin desagregar, el volumen de personas viajeras en el puerto de Bilbao, tanto en líneas regulares como en cruceros, pero dicho puerto no es competencia autonómica.

Por su parte, si bien las autorizaciones de embarque y desembarque de pasajeros y pasajeras en Hondarribia, Donostia, Zumaia, Mutriku, Getaria, Orio son competencia de la Dirección de Infraestructuras del Transporte, la fuente primaria de información sobre número de pasaje se encuentra en los mismos puertos y en las compañías que desarrollan en ellos su actividad. Los datos que han aportado no han facilitado, hasta la fecha, la diferencia de mujeres y hombres en el tránsito de los viajes.

Ello significa que la promoción de la igualdad de mujeres y hombres que pueda lograrse con las actuaciones que aborda el proyecto normativo dependerá de la aplicación que se haga de sus contenidos y mandatos en función de las necesidades o demandas específicas de las mujeres en el ámbito portuario en materias como dotaciones, equipamientos, infraestructuras o servicios portuarios.

En este sentido, y aun reconociendo lo limitado de los datos disponibles, hay que destacar nuevamente una de las acciones positivas encaminada a la eliminación de desigualdades que, en materia de infraestructuras, ha puso en marcha la entonces Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, como es la inauguración del edificio de redes y almacenaje en la ría de Orio.

Como se ha señalado en el apartado 6 del presente informe, la Asociación de Rederas y Neskaitillas es la entidad que canaliza las demandas de estas trabajadoras y entre las necesidades que ha identificado se encuentra, precisamente, la de disponer de locales dignos y saludables en los diferentes puertos para el correcto desempeño de su trabajo.

Pues bien, dicha Asociación ha mostrado un alto grado de satisfacción respecto al citado edificio de redes, destacando su adecuación a las necesidades e intereses laborales de las rederas así como la mejora considerable que ha significado en sus condiciones de trabajo.

En definitiva, el Anteproyecto regula ámbitos de actuación –las infraestructuras, entre otros– cuyo impacto en la promoción de la igualdad de mujeres y hombres dependerá de la respuesta que la Administración ofrezca a las demandas del sector.

**8.– ¿En cuanto a la toma de decisiones, la futura norma o acto administrativo prevé una representación equilibrada de mujeres y hombres o, al menos, una representación similar al de su presencia en el ámbito?**

**Diferencias de mujeres y hombres en cuanto a la PARTICIPACIÓN EN LA TOMA DE DECISIONES:**

En este apartado se aportan datos sobre la participación social y laboral de mujeres y hombres en órganos, entidades y empresas del ámbito.

En lo que se refiere a la participación de mujeres y hombres en órganos de toma de decisiones de entidades y asociaciones, podemos mencionar las Cofradías de pescadores y la “Asociación de Neskaitillas y Rederas”.

Las Cofradías de pescadores son corporaciones de derecho público dotadas de personalidad jurídica y capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines, que se instituyen legalmente como cauce participativo y colaborador del sector pesquero con las Administraciones públicas en defensa del interés general de la pesca, el marisqueo y la acuicultura, y de la organización y comercialización de sus productos.

En Euskadi existen 14 Cofradías y 2 Federaciones de Cofradías. En ninguna junta la presidencia está ocupada por una mujer; sin embargo, en labores de secretaría en las mismas hay 3 mujeres.

Por su parte, la “Asociación de Rederas y Neskatillas de cerco de Euskadi/Saregin eta kai neskatileen Euskadiko Elkartea”, se creó en 2006 principalmente a causa de la parada biológica de la anchoa. Esta Asociación tiene como objetivos:

- Mejora de las condiciones laborales: mejora de los emplazamientos de trabajo de sus integrantes; mejorar e igualar las condiciones laborales entre los diferentes puertos; mejoras en materia de confort y salud laboral.
- Impulsar el relevo generacional en las tareas asociadas a este trabajo.
- Impulsar la diversificación de la actividad.
- Dignificar al colectivo de rederas y neskatillas.

Los proyectos que han llevado a cabo estos últimos años han sido:

- Acciones formativas (redería, prevención de riesgos laborales, visitas formativas a otras rederías, manipulación de alimentos, ...).
- Adquisición de equipos de protección individual-laboral.
- Representación ante entidades públicas y privadas.
- Coordinación y comunicación entre las asociadas (en entornos anuales,...).
- Diseño y adquisición de enseres y utensilios para confort laboral.
- Difusión de la actividad.

Las necesidades identificadas por las integrantes de la Asociación son:

- Ser parte del sector (participación en estructuras, ayudas por paradas biológicas,...).
- Reconocimiento de las enfermedades como profesionales.
- Aplicación de coeficientes reductores como al resto del sector.
- Obtención de la cualificación profesional: acreditación de redera.
- Incrementar ingresos a lo largo del año a través de la diversificación (por ejemplo, redes para otros sectores).
- Garantizar el relevo generacional para dar respuesta a la flota (garantía de futuro).
- Locales dignos y saludables en los diferentes puertos (Orio, Getaria, Ondarroa y Bermeo).

En este contexto, es preciso destacar dos actuaciones relevantes desarrolladas por la entonces Dirección de Puertos y Aeropuertos:

1.- La concesión de ocupación a la Dirección de Pesca y Acuicultura del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca de dos locales en el Puerto de Getaria con destino a la creación de la 1ª Escuela de Rederas de Euskadi, centro destinado al aprendizaje para la reparación y montaje de redes de cerco.

En este sentido, en el año 2011 se inauguró en Getaria la primera Escuela de Rederas de Euskadi, trabajo artesanal que hasta ahora no estaba reconocido como profesión lo que planteaba problemas a la hora de tratar las enfermedades de este colectivo y en lo relativo a la edad de la jubilación, puesto que estas trabajadoras no entraban en el régimen especial de la seguridad social de los trabajadores del mar, situación que la futura titulación oficial quiere paliar. Las clases se impartirán desde abril y las primeras alumnas dispondrán de su diploma a partir de septiembre. Los primeros cursillos se destinarán a las 24 rederas que trabajan en Getaria.

Otro de los problemas de este colectivo se refiere al relevo generacional en esta profesión, cuyas trabajadoras tienen una edad media de 50 años, aunque no se pueden descartar nuevas incorporaciones de mujeres, algunas inmigrantes, como está ocurriendo en todo el sector pesquero.

2.- La reciente inauguración del edificio de redes y almacenaje en la margen izquierda de la desembocadura de la ría de Orio. La construcción de esta infraestructura responde a las necesidades de espacio para la guarda de pertrechos y útiles de pesca, guarda de redes, reparación y montaje de las mismas y espacio para usos administrativos propios de la Cofradía de Pescadores de San Nicolás de Orio. Asimismo, hay que señalar que en Hondarribia existen unas instalaciones de similares características para la reparación y almacenaje de redes. Por tanto, queda patente la intervención de esta Administración a favor de este colectivo mediante la construcción de instalaciones encaminadas a mejorar las condiciones laborales de las personas que se dedican a estas tareas (como ya se ha señalado, mujeres mayores).

### **Agentes intervinientes en el proceso de elaboración del Anteproyecto:**

Cabe señalar que en la elaboración de la norma ha tomado parte personal directivo (dos mujeres) y personal técnico de la Dirección de Infraestructuras del Transporte (un hombre y una mujer) y de la Dirección de Servicios (un hombre y una mujer) y no se ha contado con personal asesor externo.

Finalmente, y por lo que respecta a la participación de mujeres en la toma de decisiones prevista en la regulación propuesta, debemos indicar que la norma contiene una única previsión, como hemos comentado, que es la contenida en el artículo 6.3, como principio de actuación.

**9. – ¿Se prevé que los objetivos y las medidas planteadas en la futura norma o acto administrativo contribuyan a la superación o modificación de las normas sociales o valores de lo que se atribuye a las mujeres o a los hombres?**

### **Diferencias de mujeres y hombres en cuanto a la APLICACIÓN DE LAS NORMAS SOCIALES Y VALORES:**

Se exponen a continuación los estereotipos y valores sociales dominantes, analizando la influencia que las normas sociales y los valores tienen sobre los roles tradicionales, actitudes o comportamientos.

En el I Congreso de la Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero Juan Carlos Martín afirmó: *“En el sector pesquero el trabajo de las mujeres se ha considerado como complemento de la economía familiar”*<sup>2</sup>. Esto es uno de los estereotipos e ideas preconcebidas que se mantienen y que condicionan la participación de las mujeres en el ámbito pesquero-marítimo.

En las jornadas organizadas en noviembre de 2009 en Bilbao sobre “Aspectos laborales y de seguridad social de las mujeres en el sector marítimo”, se expusieron los siguientes datos y percepciones<sup>3</sup>:

- Sólo entre el 1-2% del más de un millón de marinos a nivel internacional son mujeres.
- El transporte marítimo realiza aproximadamente el 90% del transporte de mercancías a nivel internacional.
- La flota mundial ha mantenido un crecimiento cercano al 1% anual en la última década, aumentando la demanda laboral, por lo que podría ser también un nicho de empleo para las mujeres, si estas tuvieran acceso sin barreras de género.
- Existen mitos erróneos sobre las mujeres en el sector marítimo, tales como:
  1. La idea equivocada de lo que se considera un trabajo apropiado para hombres y mujeres, basada únicamente en el género.
  2. La navegación es excesivamente difícil y las condiciones de empleo demasiado rigurosas, convirtiendo el transporte marítimo en una carrera inapropiada para una mujer.
  3. Las mujeres pueden trabajar solo a bordo de ciertos tipos de buques y ocupando solo cierto tipo de empleos.
  4. Se cree que esta carrera es totalmente incompatible con la vida en pareja y la maternidad.
- Sin embargo, también hay opiniones favorables en referencia a:

---

<sup>2</sup> Ponencia de Juan Carlos Martín Fragueiro, Secretario General del Mar. I Congreso Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero, Donostia (2010).

<sup>3</sup> Fotinopoulou Basurko, Olga (2010): Aspectos laborales y de seguridad social de las mujeres en el sector marítimo. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco.

1. La dedicación y perseverancia de las mujeres en el desarrollo de sus tareas profesionales a bordo.
  2. Los beneficios sociales que conlleva su presencia entre la tripulación.
- En este sector encontramos a mujeres en estos colectivos:
    - Como *estudiantes* de las titulaciones náuticas, en el estado español son el 22,5%.
      1. La mayor parte de las alumnas (64% en navegación y 73% en máquinas) considera tener opciones reales para ocupar en el futuro puesto de capitán o jefe de máquinas; el 61% de ambas titulaciones afirma que la promoción es más difícil para el sector femenino a bordo.
      2. El 70% de las alumnas cree que la conciliación familiar-trabajo en este sector es más complicada para la mujer que para el hombre. La maternidad es siempre o casi siempre incompatible con el trabajo a bordo la maternidad está reñida con la promoción profesional.
      3. La mayoría de las alumnas (72% de navegación y 91% de máquinas) considera que existe discriminación hacia las mujeres en el ámbito marítimo. El porcentaje de egresadas que sostienen tal afirmación disminuye al 59% en la especialidad de navegación y 67% en la de máquinas.
    - Como *docentes* de las áreas específicas náuticas resalta el potencial formativo que tienen frente al ejecutivo; ya que hay más licenciadas mujeres que hombres pero la horquilla entre los muchos catedráticos y las pocas catedráticas es muy ancha.
    - Como *trabajadoras* del sector, en estado español, las mujeres son el 8,5%. A bordo el 94% son hombres y el 6% mujeres (sobre todo en pesca —el 5%—). En tierra, las mujeres se reparten así: el 63,15% en pesca, el 17% en transporte marítimo, el 5% en ámbitos anexos a éste y el 15% en otras. Las dificultades que manifiestan encontrar en el ámbito profesional son:

1. Compañías que se niegan a embarcar mujeres.
2. Compañeros a bordo que se resisten a aceptar a las mujeres como miembros de la tripulación.
3. Tripulantes y personal de tierra incapaces de aceptar órdenes de una mujer.
4. Necesidad de demostrar constantemente la valía profesional.
5. Dificultades de promoción.
6. Comentarios machistas y jocosos sobre su presencia y función a bordo.
7. Actitudes excesivamente paternalistas que tampoco favorecen el desarrollo personal.
8. Chismorreos entre la tripulación sobre la vida privada de las mujeres a bordo.
9. Acoso sexual.

**10. – ¿Se garantiza el cumplimiento de las normas y otros instrumentos jurídicos dirigidos a evitar la discriminación y promover la igualdad y se prevé una mejora de las mismas?**

**Normativa vigente y su afectación a este Anteproyecto de ley:**

Los derechos y obligaciones a tener en cuenta en el Anteproyecto de ley de Puertos del País Vasco relacionados con políticas de igualdad están contenidos en los siguientes textos normativos:

**1.- Normativa europea en materia de igualdad:**

a) Artículo 2 del Tratado de la Unión Europea y Carta de los Derechos Fundamentales de la UE.

b) Plan de Trabajo para la Igualdad entre Mujeres y Hombres (2006-2010).



c) Compromiso reforzado de la Comisión Europea en favor de la igualdad entre mujeres y hombres [COM (2010)78 final].

**2.- Normativa estatal:**

Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres; y la Guía para el Gobierno Responsable de los Entes, Sociedades y Fundaciones del Sector Público de la CAE.

**3.- Normativa autonómica:**

- a) Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres;
- b) Guía para el Gobierno Responsable de los Entes, Sociedades y Fundaciones del Sector Público de la CAE.

<b>MEDIDAS PARA ELIMINAR LAS DESIGUALDADES Y PROMOVER LA IGUALDAD DE MUJERES Y HOMBRES</b>		
¿Se ha incluido en el texto del proyecto de norma o acto administrativo alguna medida ...		<i>Indicar los artículos en que se incluyen las medidas y su descripción.</i>
Si No	... para promover la incorporación de la perspectiva de género?	
	mejorando el conocimiento de la situación diferencial de mujeres y hombres	
	incorporando la igualdad de mujeres y hombres como principio, objetivo o a título declarativo o expositivo	Art. 6.3 el respeto a los principios de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres deberán guiar la gestión de los puertos de Euskadi
	haciendo o promoviendo un uso no sexista del lenguaje	<i>En todos los artículos se ha utilizado un lenguaje no sexista.</i>
	promoviendo la participación de personas	



	con formación en cuestiones de género y/o entidades que trabajan por la igualdad	
	incluyendo la igualdad como contenido o criterio (de admisión, valoración o ejecución) en procesos selectivos, subvenciones, convenios o actividades formativas, etc.	
	otras, especificar _____	
... para promover una participación equilibrada de mujeres y hombres?  Si No	en tribunales de selección	
	en jurados de premios	
	en órganos consultivos	
	en órganos directivos	
	otras, especificar _____	
... de acción positiva?  Si No	para las mujeres	
	para la implicación de los hombres a favor de la igualdad	
	otras, especificar _____	
... aparentemente neutra pero con un previsible impacto de género positivo?  Si No	para víctimas de violencia	
	para familias monoparentales	
	para quienes asumen el cuidado de personas dependientes	

	otras, especificar _____	
... para disminuir las desigualdades de las mujeres que sufren múltiple discriminación?  Si No	por edad	
	por clase social	
	por opción sexual	
	por discapacidad	
	por etnia y/o raza	
	por origen nacional	
	otras, especificar _____	
... prohibitiva o sancionadora?  Si No	por incurrir en discriminación por razón de sexo	
	por hacer un uso sexista del lenguaje y las imágenes	
	otras, especificar _____	

¿Se prevé más allá del contenido del proyecto de norma o acto administrativo la adopción de alguna medida...		Descripción
... dirigida a complementar o incrementar la eficacia de los objetivos y medidas para la igualdad?  Si No	acciones de refuerzo a la difusión	
	actuaciones de seguimiento y evaluación	
	adecuación de estadísticas y realización de estudios específicos	
	acciones de información, sensibilización y	

	formación	
	adecuación o adopción de normas, planes o programas	
	elaboración de planes para la igualdad	
	creación de estructuras o servicios	
	otras, especificar _____	

Fecha del Informe: 24 de julio de 2014.

**Firma de la persona que ha realizado el informe:**

**Firma de la directora responsable del proyecto:**



## **GENEROAREN ARABERAKO ERAGINAREN TXOSTENA**

### **ARAU-PROIEKTUAREN EDO ADMINISTRAZIO-EGINTZARAKO PROPOSAMENAREN DESKRIBAPEN OROKORRA**

#### **1.- Arau-proiektuaren edo administrazio-egintzarako proposamenaren izena adieraztea:**

Euskal Autonomia Erkidegoko portuen eta itsas garraioaren legearen aurreproiektua

#### **2.- Zer sailek eta zuzendaritzak sustatzen duten adieraztea:**

Ingurumen eta Lurralde Politika Saila, Garraio Azpiegituren Zuzendaritza.

#### **3.- Baldin badaude, proiektuarekin edo proposamenaekin zerikusia duten beste arauak, planak eta abar adieraztea:**

Autonomia Estatutuko 10.32 artikuluan ezarrita dagoenez, Euskal Autonomia Erkidegoak portuen gaineko eskumen eskusiboa du, baldin interes orokorreko zat sailkatuta ez dauden portuak badira.

Eskumenak esleitzeko arau hau gauza dadin ahalbidetzeko, ondasun eta zerbitzuen eskualdaketak egin ziren 1982ko maiatzaren 14ko 2380/1982 Errege Dekretuz (portuen gaian Estatuaren zerbitzuak Euskal Autonomia Erkidegoari eskualdatzeari buruzkoa). Ondorioz, Euskal Autonomia Erkidegoak Euskadiko kostako 15 porturen titulartasuna eta kudeaketa bereganatu zituen: Hondarribia, Donostia, Orio, Getaria, Zumaia, Deba, Mutriku, Ondarroa, Lekeitio, Ea, Elantxobe, Mundaka, Bermeo, Armintza eta Plentzia.

Hala ere, Euskal Autonomia Erkidegoak interes orokorreko zatiz sailkatuta ez dauden portuen gaineko legegintza- eta betearazte-eskumen osoa duen arren, orain arte Eusko Legebiltzarrak ez du esku hartu gaia modu integralean lantzeko, portuen lege propio baten bidez. Dauden autonomia-arauak zatikatuak eta sakabanatuak dira.

Izan ere, orain arte gai honi arreta partziala baino ez zaio eskaini, Portuko Lanen buruzko Araudia (PLA) onartzeko 1986ko urriaren 21eko 236/1986 Dekretuaren bidez. Portuen gaian emandako goiburuko autonomia-araua da, 1982an egindako transferentzia gauzatzearen emana.

PLAk sail hau portu-agintaritza izendatu zuen. Horrek berekin dakar, Garraio Azpiegituren Zuzendaritzaren bitartez, portu-antolakuntzarako eskumenak baliatzea, bai eta jabetza publikoa kudeatzeko eta portu-zerbitzuak egin eta kontrolatzeko eskumenak ere. Era berean, PLAk arlo horretan egindako arau-hausteak arautu zituen.

Alabaina, Administrazioaren zehatzeko ahala lege-mailako arau baten bidez esleitu denean baizik gauza ez daitekeenez, PLAN ezarritako zehatze-araubidea ezin izan du aplikatu portu-Administrazio honek, xedapen hori erregelamendu-mailakoa delako.

Autonomia-erkidegoko araudi sektoriala, horrez gain, orain arte arautu diren portuko zerbitzuei buruzko xedapen bik osatzen dute: kirol-portuen ustiapenari buruzkoak eta zerbitzugunean ibilgailuak aparkatzeari buruzkoak.

Kirol-portuen ustiapenari dagokionez, aipatu zerbitzu publikoa antolamenduan ezarritako kudeaketa-formen bidez egiten da: zuzeneko kudeaketaz eta esleipendunaren bitarteko zeharkako kudeaketaz (azken hori, Zumaiaiko portuan, sailari atxikita dagoen ZUMAIKO KIROL PORTUA, S.A. (ZKP) sozietate publikoaren bidez).

Dagoen erregulazio autonomikoak zuzeneko kudeaketaren bidezko zerbitzugintza-modalitateaz dihardu, eta hauek bereizten ditu:

1.- Zuzeneko kudeaketa, pertsonifikazio juridiko pribatua duen EUSKADIKO KIROL PORTUA (EKP) sozietate anonimoaren bidez garatua. EKP 2000. urtean sortu zen, haren kapitala EAEko Administrazioarena da osorik, eta sail honetara atxikita dago.

Hura sortzeko araua 2000ko ekainaren 6ko 105/2000 Dekretua da, 2001eko maiatzaren 29ko 105/2001 Dekretuak aldatua.

EKPk kudeatzen dituen kirol-portuak hauek dira: Hondarribia, Donostia, Getaria, Orio, Bermeo eta Mutriku.

2.- Garraio Azpiegituren Zuzendaritzaren bidezko eta haren lurralde-zerbitzuen bidezko zuzeneko kudeaketa zentralizatua edo desberdindugabea.

Hala kudeatutako kirol portuak hauek dira: Deba, Ondarroa, Lekeitio, Ea, Elantxobe, Mundaka, Armintza eta Plentzia. Zuzendaritza-organo horrek amarratze-postuak erabiltzeko baimenak emateko eskumena du. Eskumen hori baliatzeko eman zen Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2004ko apirilaren 20ko Agindua, amarralekuak erabiltzeko aldi baterako baimenak emateko prozedura arautzen duena.

Eta zerbitzugunean ibilgailuak aparkatzeari dagokionez, Garraio eta Herri Lanetako sailburuaren 2006ko irailaren 6aren Aginduaz arautu zen aipaturiko portu-zerbitzua, eta zerbitzu hori egiteko modalitateak ezarri ziren.

Azkenik, Euskal Autonomia Erkidegoak, bere finantza-autonomia baliatuz, bere zergak arautu ditu lege-mailako arauen bitartez. Beraz, autonomia-erkidegoko portu-jabari publikoaren erabileratik eta portu-zerbitzuak egitetik eratorritako ekonomia- eta finantza-araubidea (portu-tasak), gaur egun, jasota dago Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasa eta Prezio Publikoei buruzko Legearen testu bateginean (2007ko irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuaz onartua) eta 1998ko irailaren 29ko 248/1998 Dekretuan (Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren eta haren erakunde autonomoen tasa eta prezio publikoen kudeaketaren zenbait alderdi arautzen dituena).

Azkenik, Gobernu Kontseiluren erabaki bidez, baimena eman zen Euskadiko Kirol Portua, S.A.ren gomendio uzteko Hondarribi, Orio, Donostia, Getaria, Bermeo eta Mutrikuko kirol-portuetako tasen bilketaren kudeaketa.

Ikusita portuen arloko autonomia-araudia urria eta barreiatua dela, gaurdaino Estatuko araudia aplikatu da ordezkozat, Autonomia Estatutuko 21. artikuluan ezarritakoaren eraginez, hor ezarrita baitago Euskal Autonomia Erkidegoak bere eskumen eskusiboko arloetan emandako zuzenbidea lehentasunez aplikagarria dela,

beste edozeinen gainetik, eta haren ezean baizik ez dela ordezkotzat aplikagarri izango Estatuaren zuzenbidea.

#### **4.- Arau-proiektuaren edo administrazio-egintzarako proposamenaren helburu orokorrak azaltzea:**

Lege-aurreproiektuaren helburuak haren 1. artikuluan daude zehaztuta:

1.- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuetarako nahiz portu- eta itsas instalazioetarako erregimen juridiko aplikagarria ezartzea.

2.- Portuen plangintza-, antolamendu-, ustiapen-, eraikuntza-, zabalkuntza-, berrikuntza- eta mantentze-erregimenak ezartzea, bai eta portu-zerbitzuen jardunerako nahiz zerbitzuotan sartu eta erabiltzeko erregimenak ere.

3.- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzea, erabilera-erregimena ezarriz.

4.- KAIK erakunde publikoa sortzea, Euskadiko portuen kudeaketaren ardura izango duena, eta Euskal Autonomia Erkidegoko portu-administrazioaren barnekoa izango dena.

5.- Portuko jabari publikoaren erabileratik eratorritako ekonomia- eta finantza-erregimena arautzea, bai eta portu-zerbitzuen jarduna ere.

6.- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko bidaiarien eta salgaien itsas garraioa nahiz garraio mistoa arautzea.

7.- Euskal Autonomia Erkidegoko portuko jabari publikorako zigor-erregimena ezartzea, eta Euskal Autonomia Erkidegoko portu-administrazioari dagozkion zaintza-, ikuskaritza- eta kontrol-ahalmenak arautzea.

#### **5.- Gizonen eta emakumeen arteko berdintasuna bultzatzeko helburuak azaltzea:**



Arauk ez du berariazko helbururik jasotzen emakumeen eta gizonen arteko berdintasuna sustatzeko. Hala ere, 6.3 artikuluan jasota dago, jardute-printzipiotzat:

«batetik, portuen erabiltzaile gisa, herritarren interesak babesteko printzipioei errespetua izateak, bereziki ezintasuna duten edo mugikortasuna mugaturik duten pertsonen kasuan, portuetako zerbitzuak kalitate-baldintzetan eskuratzeko eskubidea bermatuz; bestetik, gizonen eta emakumeen arteko aukera berdinak emateko printzipioei errespetua izateak»).

## **GENEROAREN ARABERAKO ERAGINAREN AURRETIAZKO EBALUAZIOA**

**6.- Aurreikusten al da emakumeek eta gizonek etorkizuneko arauaren edo administrazio-egintzaren ondoriozko onuretan edo emaitzetan izango duten presentzia lagungarria izango dela sektorean desberdintasunak gutxitzeko?**

Betiere, aipatu beharrekoa da aurreproiektuak ez duela bereizkeriarik sartzen sexuagatik. Beraz, irizpide objektiboek beste ezerk ez du erabakiko aurreikusitako jardunen onura jasoko duten sexu bakoitzeko lagunen kopuruan izandako eragin handiagoa edo txikiagoa.

**7.- Aurreikusten al da etorkizuneko arauak edo administrazio-egintzak desberdintasunak desagerrarazi edo, behintzat, gutxitu egingo dituela baliabideak eskuratzeari dagokionez?**

Ondoren aztertuko dugu ea emakumeen eta gizonen artean zer banaketa dagoen zenbait baliabidetan, hala nola heziketa akademikoan, lan-egoeran, eta Euskadiren titulartasuneko portuetako zerbitzugunearen eta haietan egiten diren portu-zerbitzuen erabileran.

Analisi kuantitatiborako datuak EUSTATetik (Euskal Estatistika Erakundea), INEtik (Espainiako Estatistikako Institutu Nazionala), ISMetik (Espainiako Lan eta Immigrazio Ministerioiko Itsasoko Gizarte Institutua), eta sail honetako Portu eta Aireportuen Zuzendaritzatik.

Analisi kualitatiborako, kontuan hartu dira argitalpen eta ikerketa hauek:

■ Eusko Jaurlaritzako Etxebizitza, Herri Lan eta Garraio Saila (2010): «Itsas sektoreko emakumeen laneko eta gizarte-segurantzako alderdiak». Vitoria-Gasteiz.

■ Eusko Jaurlaritzako Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Sailak antolatutako Arrantza-sektoreko Emakumeen Espainiako Sarearen I. Biltzarrean aurkeztutako azterlanak. 2010eko urria.

**A) Emakumeen eta gizonen egoera, itsasoko eta arrantzako sektorearekin lotutako eremu akademikoan.**

EUSTATen datu ofizialetan ageri da itsas sektoreari lotutako ikasketetan gizonen presentzia % 80koa edo handiagoa dela adar eta gradu guztietan, Itsas Zientzietako graduondokoa izan ezik (argitaratutako azken datuetan, 2009ko urrikoetan), hor 3 emakume baitaude matrikulatuta, eta gizonik ez; eta Itsasontzi Makinetan, hor 3 matrikulaziotatik 1 emakumea baita.

Titulu horietako matrikulazioek emakume-presentzia baxua dute. Adibidez, Lanbide Heziketako adarretan, guztizkoaren % 4 baizik ez ziren emakumeen matrikulazioak, 2012/2013 ikasturtean. 2011/2012 ikasturtean (argitaratutako azken datuak), unibertsitatean esan daiteke itsas eta arrantza-jarduerekin erlazionatutako ikasketak, funtsean, gizonak aukeratzen dituztela.

EAEko lanbide-heziketako ikasleak, graduaren, familiaren, lurralde historikoaren eta sexuaren arabera. 2012/2013	Euskal Autonomia Erkidegoa		
	Guztira	Gizonak	Emakumeak
Erdi-mailako lanbide-heziketa			
Itsasoa-arrantza	146 (% 100)	141 (% 96)	5 (% 4)
Goi-mailako lanbide-heziketa			
Itsasoa-arrantza	210 (% 100)	202 (% 96)	8 (% 4)

Iturria: EUSTAT. Irakaskuntzaren estatistika.

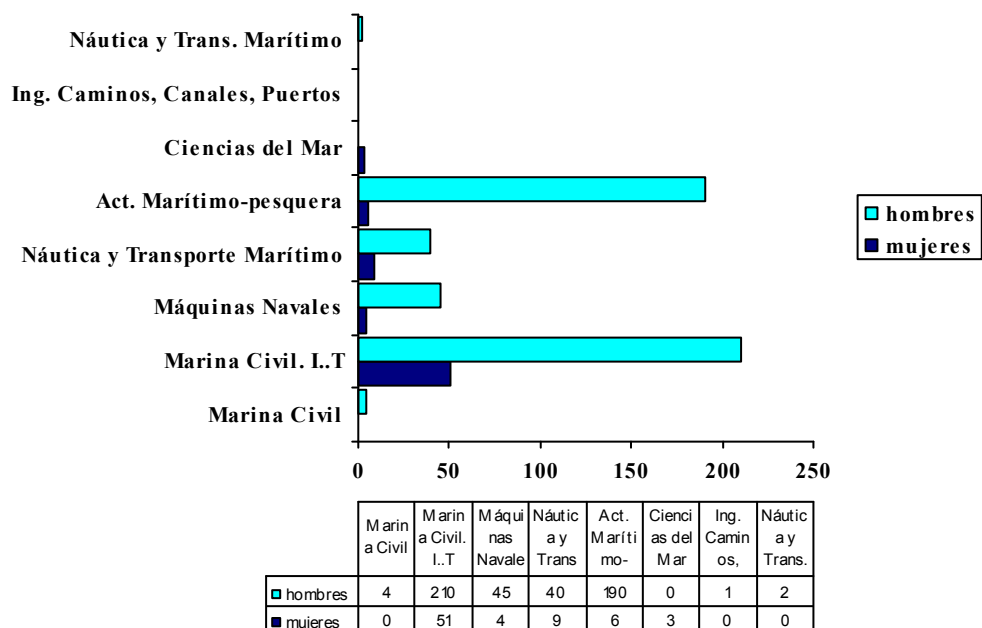
Unibertsitateko Irakaskuntza. EAEn lehen eta bigarren zikloan eta graduan matrikulatutako ikasleak,	Euskal Autonomia Erkidegoa		

<b>Iurralde historikoaren eta sexuaren arabera. 2011/2012</b>			
Lizentziak	Guztira	Gizonak	Emakumeak
<b>2. zikloa</b>			
Itsasontzi Makinak	48 (% 100)	44 (% 91,66)	4 (% 8,34)
Nautika eta Itsas Garraioa	47 (% 100)	34 (% 72,34)	13 (% 27,66)
<b>Arkitektura eta ingeniariak</b>			
<b>Diplomak</b>			
Itsasontzi Makinak	75 (% 100)	69 (% 92)	6 (% 8)
Itsas Nabigazioa	59 (% 100)	48 (% 81,35)	11 (% 18,65)
<b>Gradua (1)</b>			
Itsas Ingeniaritza	73 (% 100)	67 (% 91,78)	6 (% 8,22)
Ingeniaritza Nautikoa eta Itsas Garraioa	67 (% 100)	53 (% 79,10)	14 (% 20,9)

Iturria: EUSTAT. Irakaskuntzaren estatistika

<b>Unibertsitateko Irakaskuntza. Matrikulatutako ikasleak graduondoko ikastaroen arabera eta sarbide-titulazioa kontuan hartuta, 2009/2010</b>	<b>Euskal Autonomia Erkidegoa</b>		
	Lizentziak	Guztira	Gizonak
<b>1. eta 2. zikloak</b>			
Itsasoko Zientziak	3 (% 100)	0 (% 0)	3 (% 100)
Bide, ubide eta portuetako ingeniariak	1 (% 100)	1 (% 100)	0
<b>2. zikloa</b>			
Itsasontzi Makinak	3 (% 100)	2 (% 66,66)	1 (% 33,33)
Nautika eta Itsas Garraioa	2 (% 100)	2 (% 100)	0 (% 0)

Iturria: EUSTAT eta Eusko Jaurlaritzako Hezkuntza Saila. Irakaskuntzaren estatistika.



Portu eta Aireportuen Zuzendaritzaren mendeko Itsas-Arduralaritza Eskolak 2011/2012 ikasturtean *Itsas Portuko enpresen kudeaketako eta Itsas Zuzenbideko masterra* eman zuen, eta master horretan 13 emakume eta 17 gizon aritu ziren ikasle. Hala ere, egoera aldatuz joan da. Hala, 2012/2013 ikasturtean 13 emakume eta 22 gizon ziren ikasle; eta oraingo ikasturtean, 22 emakume eta 16 gizon.

**A) Emakumeen eta gizonen lan-egoera, itsasoko eta arrantzako sektorean.**

Arrantza-sektoreko jarduerak honela sailkatzen dira: batetik, erauzte-arrantzakoak —itsaski-bilketa, akuikultura, eraldatze eta merkaturatzea, industria laguntzailea (saregileak, neskatilak, paketatzaileak)— eta enpresa-kudeaketa nahiz -administrazioko zereginak.

ISMaren arabera, 2009an Itsas Langileen Erregimen Berezira (REM) afiliatutako emakume langileak 7.006 ziren Estatu osoan, hau da, arrantza-sektorean enplegatutako lagunen % 17 inguru (6.885). Enplegu-zifrarik parekideenak akuikulturakoak dira — % 44 inguru dira emakumeak—; eta eraldatze-sektorekoak, non emakumeak % 75 diren.

Itsasoko Gizarte Institutuaren datuen arabera (2012ko urteko txostena), eta langileek itsasoaren eta arrantzaren sektorean duten banaketari dagokionez, 2012ko abenduaren 31n jardunean ziren 57.709 langileetatik % 84,62, hots, 48.833, gizonak ziren, eta % 15,38, hots, 8.876 emakumeak; horrenbestez, aurreko urtearekin alderatuta, % 1,52ko jaitsiera izan da gizonen kasuan, eta % 3,47koa emakumeenean.

Ekitaldia	Gizonak	Emakumeak	Daturik ez	Oro guztira har, guztira	Urtetik urterako aldakuntza	
					Gizonak	Emakumeak
2002	63.027	11.095	1	74.123	-1,34	0,50
2003	60.118	10.982	0	71.100	-4,62	-1,02
2004	59.035	11.033	0	70.068	-1,80	0,46
2005	58.058	10.992	0	69.050	-1,65	-0,37
2006	57.101	10.916	0	68.017	-1,65	-0,69
2007	55.784	10.848	0	66.632	-2,31	-0,62
2008	53.519	10.455	0	63.974	-4,06	-3,62
2009	52.320	9.945	2	62.267	-2,24	-4,88
2010	50.600	9.491	0	60.091	-3,29	-4,57
2011	49.586	9.195	1	58.782	-2,00	-3,12
2012	48.832	8.876	1	57.709	-1,52	-3,47

Iturria: Itsasoko Gizarte Institutua. Urteko txostena, 2012.

EUSTATen 2013ko datuek diotenez, Euskal Autonomia Erkidegoko 16 urte eta gehiagoko biztanleria aktibo osotik % 8,9 baizik ez da lanean ari «nekazaritza-abeltzaintza-arrantza» delako sektorean; % 6,7 gizonak dira, eta % 2,2 emakumeak. Ez dira kopuruak sektoreka bananduta ematen; beraz, zehazki ez dakigu zenbat emakumek lan egiten duten «arrantza» arloan.

EAEn arrantza-sektorean lan egiten duten pertsonak, sexuaren eta arrantza motaren arabera. 2011	Guztira Sektorea	Itsasbaterrekoa	Itsas zabalekoa	Atunontzia Izozkailua
<b>Guztira</b>	2.782 (% 100)	1385 (% 100)	438 (% 100)	959 (% 100)
<b>Gizonak</b>	2.714 (% 97,55)	1.354 (% 97,62)	432 (% 98,63)	928 (% 96,77)
<b>Emakumeak</b>	68 (% 2,45)	31 (% 2,38)	6 (% 1,37)	31 (% 3,23)

Iturria: Arrantza-sektorearen inkesta ekonomikoa. Eusko Jaurlaritzaren Ekonomiaren Garapen eta Lehiakortasun Saila.

Euskal Autonomia Erkidegoko portu-azpiegituretan badira beren eginkizunak portuan egiten dituzten langileen hainbat profil daude: arrantza-erazketan aritzen direnak eta lurreko pertsonala. Erazketa-lanetako lanpostu bakoitzeko 3,5 langile daude lehorrean (Euskadiko ontzietan ari dira 2.450 lagun, eta 7.000tik 10.000ra bitartean ari dira lanean lehorrean, sektorerako).

Itsasbazterreko flota da handiena ontzi kopuruan eta enplegatutako lagun kopuruan. Portuko langileen eginkizun nagusiak hauek dira:

- Zamaketariak.
- Lonjako pertsonala.
- Saregileak, neskatilak, paketatzaileak, eta abar.
- Mantentze-langileak.
- Portuan beste zerbitzu batzuk egiten dituzten langileak.
- Arrantza-ikuskatzaileak.
- Arrainak hautatu eta prestatzeko langileak.
- Arrantza-ikuskatzaileak.

Portu eta Aireportuen Zuzendaritzak eskuragarri dituen 2010. urteko datuetatik ondorioztatzen da Bizkaiko eta Gipuzkoako portuetako langileen plantilla gizonek osatzen dutela: emakume bakarra ari da lanean administrazio-lanetan Ondarroako portuan; gainerakoek, 18 gizonek, peoiaren, kaporal zeladorearen edo kaietako zaindariaren postuak betetzen dituzte Armintzako, Bermeoko, Eako, Elantxobeko, Lekeitioko, Mundakako, Ondarroako, Plentziako, Debako, Donostiako, Getariako, Hondarribiko, Mutrikuko, Orioko eta Zumaiako portuetan.

Joan den martxoan eratu zen Itsas Emakume Langileen Federazioa / Federación de Mujeres Trabajadoras del Mar de Euskadi. Erakunde horrek Euskal Autonomia Erkidegoko arrantza-sektoreko hiru elkarteak biltzen ditu: Bermeoko Neskabila eta Saregin Autonomoen Elkarte, eta Saregin eta Kai Neskabilen Euskadiko Elkarte. Guztira 88 emakume daude ordezkaturak —sareginak, neskabilak eta paketatzaileak—, eta beren lana Bermeo, Lekeitio, Ondarroa, Getaria, Orio eta Hondarribiko portuetan egiten dute.

**C) Euskadiren titulartasuneko portuetako zerbitzugunearen eta haietan egiten diren portu-zerbitzuen erabiltzaileen datuak.**

Euskadiko portuei ematen zaien erabilera edo haietan gauzatzen diren jarduerak ikusita, portuetan beren jarduera gauzatzen duten pertsonen eta erakundeen tipologiari buruzko datu batzuk atera daitezke.

Bada, aurretik adierazi denez, portuko jabari publikoa okupatu eta erabiltzeko gaitzen duten tituluak bi dira: instalazio desmuntagarriekin edo ondasun higigarriekin portuko jabari publikoa okupatzeko **baimenak**, bai eta portuko eremuan gehienez 3 urtean egingo diren jardueretarako erabiltzeko ere. Kategoria honetan sartzen dira amarratze-postuak erabiltzeko baimenak, jabariaren okupazioa dakarren portu-zerbitzu baten gauzatzetzat hartuta; eta obrekin edo instalazio ez-desmuntagarriekin portuko jabari publikoko ondasunak okupatzeko edo hiru urte baino gehiagoan erabiltzeko **emakidak**.

Portu eta Aireportuen Zuzendaritzan 2014ko uztailan dauden datuak, zerbitzugunean garatzen diren jardueren tipologiari buruzkoak:

**► Gaitzen duten tituluak, jarduerak eta beren jardueak portu guztietan garatzen dituzten erakundeak:**

***Jabari publikoa erabiltzeko baimenak:***

- Portuak mantentzeko obrak (enpresa esleipendunak)
- Portuan obretarako aldamiok instalatzea (eraikuntza-enpresak)
- Obretarako baimenak (edo emakidak):

- Gas kanalizazioak (Natur Gas)
- Argindar-kanalizazioak (Iberdrola)
- Telefono-lineak (Telefónica-Euskaltel)
- Uren enpresak
- Aldundiak
- Udalak (obrak)

- Askotariko jarduerak egiteko baimenak:

- Udalak (jai-jarduerak)
- Kirol-klubak (uretako kirol-jarduerak)
- Tabernen mahai eta aulkien terrazak
- Izozki-kioskoak (hainbat portutan): erakunde bat, 6 emakume, 3 gizon, eta 2 emakumek osatutako ondasun-erkidego bat (2014).
- Estropadetan eta beste itsas jarduera batzuetan laguntzearren, ibilgailuak aparkatzera portuetan sartzen uztea
- EITBren emankizunetarako ekipoak portuetan sartzea
- Ontziak desegiteko baimena (enpresa armadoreak)

**Emakidak;:**

- Arrantzaleen horniduren biltegiak
- Arrantzaleen kofradien egoitzak
- Biltegiak, izotz-fabrikak eta kofradien beste lonja batzuk
- Ontzitegi-orgak (enpresak)
- Pabiloiak, biltegiak eta lantegiak, askotariko enpresetarako (ontziolak, enpresa kontsignatarioak, konponketa-enpresak)
- Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saileko Arrantza eta Akuikultura Zuzendaritzari Getariako portuko bi lokalen okupazioa ematea, Euskadiko saregileen lehenengo eskola sortzeko, ingurasareak konpondu eta muntatzeko ikastetxea

► **Donostiako portuan:**

- Aparkatzeko txartela, hainbat kolektiborentzat (98):

Portua erabiltzen duten pertsonak (13 gizon, 4 emakume)

Emakidadunak (7 erakunde)

Egoiliarrak (42 gizon, 22 emakume)

Arrantzaleak (9 gizon, 1 emakume)

- Ezkontzetan ibilgailuak portuan sartzeko baimena (% 50 - % 50)



- Karrakelen salmenta-postua Donostian (1 arrantzale).

**► Hondarribiko, Debako, Ondarroako, Lekeitioko, Elantxobeko, Armintzako, Mundakako eta Plentziako portuetan:**

(Portu horietan kirol-amarratzeak Portu eta Aireportuen Zuzendaritzak eta horren Lurralde Zerbitzuek kudeatzen dituzte zuzenean):

- Kirol-itsasontziak aldi batean amarratzeko baimena (% 95 gizonak)

**► Hondarribiko, Donostiako, Zumaiako, Getariako eta Orioko portuetan:**

- Bidaiariak ontziratu eta lehorreratzeko baimena:

- Linea erregularrak (Hondarribia-Hendaia, Donostia-Santa Klara uhartea)

- Txangoak

Transkribatutako datuetatik hurrengo ondorioak ateratzen dira Euskadiko portu-instalazio eta -azpiegiturak erabiltzen dituzten erakunde eta pertsonen buruz: baimenak eta emakidak ematen zaizkie Administrazio publikoei (udalak eta diputazioak), zuzenbide publikoko korporazioei (kofradiak), enpresa pribatuei (Iberdrola, Euskaltel, enpresa armadoreak, enpresa kontsignatarioak, ontziolak), bai eta elkarte pribatuei (kirol-klubak) eta partikularrei ere (amarratzeak ematea, argazki-erreportajeak egitea).

Gaur egun, ez da ezaguna zein den emakumeen eta gizonen ordezkartza, ez enpresa pribatuetan, ez erakunde publikoetan; horregatik, ezin da azterketa zehatzik egin, onuragarriena norentzat den edo generoen artean desberdintasunik baden jakiteko.

Nolanahi ere, sexuaren arabera bereizitako datu batzuk badira, eta datu horiek arrastoak ematen dituzte baimendutako jarduerak norik egiten dituen jakiteko: hartara, kioskoetarako baimenak gehienbat emakumeei eman zaizkie; berdin gertatu da karrakelak saltzeko postuekin; bestalde, portuko aparkalekuan aparkatzeko erabiltzaile-kolektiboentzat diren txarteletan, gizonei eman zaizkie % 70 (64), eta emakumei % 30 (27). Hortaz, ondorioztatzen da ildo horretako eskaera handiena

gizonek egiten dutela. Azkenik, deigarria da kirol-amarratzeen erabiltzaileei buruzko datua: Garraio Azpiegituren Zuzendaritzak zuzenean kudeatzen dituen portuetan, kirol-itsasontziak amarratzeko baimenen % 95 gizonentzat dira.

EKP sozietate publikoak kudeatzen dituen kirol-dartsenei dagokienez, adierazi behar da erakunde horrek erabiltzaileen gogobetetze-mailari buruzko azterketa<sup>1</sup> bat egin zuela. Azterketa horretatik kirol-portuetako bezeroen tipologia eta bezero horien premiak ondoriozta daitezke.

Nabarmendutako honako datu hauek aipatuko ditugu:

- Portu horietako bezeroaren-amarratzen duenaren profila adin ertain-altuko gizona da (% 97 gizonak dira; horietatik % 52k 55 urte eta hortik gora ditu).
- Kontsultatutako pertsonen % 91k adierazi du familiaren euslea dela.
- Gehien nabarmentzen diren lanbideak honako sektore hauetan biltzen dira: ontzigintzarekin, itsas industriarekin eta portuko industriarekin lotzen direnetan; eraikuntzakoetan; ostalaritzan; industrian; abokatuetan; banku eta aseguruetan; eta salerosleetan.
- Elkarrizketatutako 10 pertsonatetik 4k adierazi dute goi-mailako ikasketak dituztela.
- Maila sozioekonomikoari dagokionez, nabarmentzekoak dira datu hauek:
  - % 11,2k adierazi du maila ertain-baxukoa dela
  - % 42,8 maila ertain-ertainean dago
  - 37,6 maila ertain-altukoa da
  - % 7,6 maila altukoa da
- Erabiltzen duten itsasontzi motari dagokionez, gehienak laketontziak edo kirol-itsasontziak dira, motordunak eta konpartitu gabeko jabetzakoak.

Ez dakigu zer balioztapen egiten den portuetako komunei buruz sexuaren arabera bereizita, ezta zer erantzun ematen dieten horiek erabiltzaileei genero-ikuspegitik begiratuta ere (esate baterako: komunetan zaintzeko azpiegituretarako aukera dago, bai gizonentzat bai emakumeentzat; aipatzen dute, ordea, portu batzuetan komun bakarra dagoela bezero guztientzat, Getariaren kasuan).

<sup>1</sup> GAIA (2006) «EKPk kudeatutako euskal kirol-portuen erabiltzaileen gogobetetze-mailari buruzko oinarritzko azterketa».

Bukatzeko, nabarmendu nahi dugu ezin izan dela ezagutu EAeko portuetako bidaiarien bolumena, ez oro har, ez sexuak bereizita. Euskadiko Garraio Behatokia (OTEUS) sailaren unitate bat da, helburutzat duena garraio-sistemaren ezaguera, analisia, interpretazioa eta jokabidearen proiektzioa. Bada, OTEUSek gaur egun ez ditu datu horiek. Soilik ezaguna da, banandu gabe, Bilboko portuko bidaiarien bolumena, hala linea erregularretan nola gurutzaldietan, baina aipatu portua ez da autonomia-erkidegoaren eskumenekoa.

Bestalde, nahiz eta bidaiarien ontziratze- eta lehorreratze-baimenak Hondarribian, Donostian, Zumaian, Mutrikun, Getarian eta Orion Garraio Azpiegituren Zuzendaritzaren eskumena diren, bidaiari-kopuruaren gaineko lehen-mailako informazio-iturria portuetan beretan datza, eta beren jarduera haietan egiten duten konpainietan. Eman dituzten datuek ez dute eman, gaurdaino, emakumeen eta gizonen arteko desberdintasuna, bidaietako joan-etorrietan.

Horrek esan nahi du emakumeen eta gizonen berdintasunaren sustapena, proiektu arauemaileak barne hartzen dituen jarduerekin lor daitekeena, hainbat gaitan —hala nola hornikuntzetan, azpiegituretan edo portu-zerbitzuetan— portuko eremuan emakumeen behar edo eskari espezifikoaren arabera edukiak eta aginduak aplikatzen diren moduaren mende egongo dela.

Alde horretatik, eta onartuta ere eskura dauden datuak mugatuak direla, berriro nabarmendu behar da desberdintasun-ezabapenera bideratutako ekintza positiboetako bat, azpiegitura kontuetan garai hartako Portu eta Itsas Gaietako Zuzendaritzak abiarazia: Orioko itsasadarrean sareetarako eta biltegitratzeko eraikina inauguratzea.

Txosten honetako 6. atalean adierazi denez, Saregile eta Neskatielen Elkarteak da langile horien eskariak bideratzen dituen erakundea, eta identifikatu dituen beharren artean dago, hain zuzen, lokal duin eta osasungarriak izatea portu bakoitzean, beren lana egoki egiteko.

Bada, aipatu elkarteak gogobetetze-maila altua erakutsi du sare-eraikin horri buruz. Aipatzekoa da saregileen lan-behar eta -interesei egokitzen zaiela, eta haien lan-baldintzak nabarmen hobetzea ekarri duela.

Aurreproiektuak arautzen dituen jardun-eremuek (azpiegiturak, besteak beste) emakumeen eta gizonen berdintasuna sustatze aldera izango duten eragina, azken finean, Administrazioak sektorearen eskariei ematen dien erantzunaren mendean egongo da.

**8.- Erabakiak hartzeari dagokionez, etorkizuneko arauak edo administrazio-egintzak aurreikusten al du emakumeen eta gizonen ordezkariak orekatua izatea edo, behintzat, ordezkariak hori esparruan duten presentziaren maila berekoa izatea?**

**Emakumeen eta gizonen arteko desberdintasunak, ERABAKIAK HARTZEAN PARTE HARTZEARI dagokionez:**

Atal honetan, emakumeek eta gizonek arloko organo, erakunde eta enpresetan duten gizarte- eta lan-partaidetzari buruzko datuak ematen dira.

Erakundeetako eta elkarteetako erabakiak hartzeko organoetan emakumeek eta gizonek duten partaidetzari buruz, arrantzaleen kofradiak eta Saregin eta Kai Neskabilen Elkarteak aipa ditzakegu.

Arrantzale-kofradiak nortasun juridikoz hornituta dauden eta beren helburuak betetzeko jarduteko gaitasuna duten zuzenbide publikoko korporazioak dira, arrantzaren, itsaski-bilketaren eta akuikulturaren eta haien produktuak antolatu eta merkaturatzearen interes orokorraren alde arrantza-sektorearen Administrazio publikoekiko partaidetza eta lankidetzaren bideratzearen legalki eratuak.

Euskadin 14 kofradia eta 2 kofradia-federazio daude Batzorde bakar batean ere ez du lehendakari emakume batek betetzen; aitzitik, idazkaritza-lanetan 3 emakumeek dihardute.

Bestalde, Asociación de Rederas y Neskabilas de Cerco de Euskadi/Saregin eta Kai Neskabilen Euskadiko Elkarteak 2006an sortu zen, antxoaren geldialdi biologikoaren ondorioz batez ere. Elkarte horrek honako helburu hauek ditu:

- Lan-baldintzak hobetzea: Elkarre hori osatzen dutenen lanaren kokapenak hobetzea, portu desberdinen arteko lan-baldintzak hobetzea eta berdintzea, hobekuntzak konfort-materialean eta lan-osasunean.
- Belaunaldi-txanda bultzatzea lan horri lotutako zereginetan.
- Jardueraren dibertsifikazioa bultzatzea.
- Saregin eta neskatiaren kolektiboa duin bihurtzea.

Azken urte hauetan, proiektu hauek egin dituzte:

- Heziketa-ekintzak (saregintzako tokia, lan-arriskuen prebentzioa, saregintzako beste toki batzuk ikusteko heziketa-bisitak, elikagai-manipulazioa...).
- Laneko banakako babes-ekipoak erostea.
- Erakunde publiko zein pribatuaren aurreko ordezkariak.
- Bazkideen arteko koordinazioa eta komunikazioa (urteko topaketak...).
- Lan-erosotasunerako tresnak eta lanabesak diseinatu eta erostea.
- Jardueraren berri zabaltzea.

Elkarteko kideek honako premia hauek identifikatu dituzte:

- Sektoreko zati izatea (egituretan parte hartzea, laguntzak geldialdi biologikoengatik, eta abar).
- Gaixotasunak lanbide-gaixotasun gisa onartzea.
- Koefiziente erreduzitzaileak aplikatzea sektoreko gainerakoei bezala.
- Lanbide-trebakuntza lortzea: sareginaren egiaztapena.
- Diru-sarrerak igotzea urtean zehar dibertsifikazioaren bitartez (adibidez: sareak beste sektore batzuetarako).
- Belaunaldi-txanda bermatzea flotari erantzuteko (etorkizuneko bermea).
- Lokal duin eta osasungarriak portuetan (Orio, Getaria, Ondarroa eta Bermeo).

Horiek horrela, aipatu beharrekoak dira bi jarduera nabarmen, orduko Portu eta Aireportuetako Zuzendaritzak garatuak:

1.- Ingurumen, Lurralde Plangintza, Nekazaritza eta Arrantza Saileko Arrantza eta Akuikultura Zuzendaritzari Getariako portuko bi lokalen okupazioa ematea,

Euskadiko saregileen lehenengo eskola sortzeko, ingurasareak konpondu eta muntatzeko ikastetxea.

Alde horretatik, 2011. urtean inauguratu zen, Getarian, Euskadiko saregileen lehen eskola. Artisautzako lan hori, orain arte, ez zegoen lanbidetzat aitortuta, eta horrek arazoak zekartzen gizatalde horren gaixotasunak tratatzean eta erretiroko adinari zegokionez. Izan ere, langile horiek ez ziren sartzen itsasoko langileen gizarte-segurantzaren araubide berezian; etorkizuneko titulu ofizialak egoera hori arindu nahi du. Eskolak apirilean hasiko dira ematen, eta lehen ikasleek irailetik aurrera izango dute beren diploma. Lehen ikastaroak Getarian lan egiten duten 24 saregileentzat izango dira.

Gizatalde horren beste arazo bat da lanbide horretako belanaldi-txandakatzearena: langileen batez besteko adina 50 urte dira, nahiz eta ezin den baztertu emakume berriak sartzea, etorkinak batzuk, arrantza-sektore guztian gertatzen ari den bezala.

2.- Saretarako eta biltegitartzeko eraikinaren oraintsuko inaugurazioa, Orioko itsasadarreko bokalearen ezker aldean. Azpiegitura hori eraikitzeak arrantzako tresna eta lanabesak gordetzearen, sareak gordetzearen, sareak konpondu eta muntatzearen eta administrazio-erabilerako tokiaren arloetan Orioko San Nikolas Arrantzale Kofradiak berezko dituen beharrei erantzuten die. Orobat, aipatzekoa da Hondarribian badirela antzeko ezaugarriekiko instalazio batzuk, sareak konpontzeko eta biltegitartzeko. Beraz, agerian geratzen da Administrazio honek gizatalde horren alde egindako esku-hartzea, zeregin horietan diharduten pertsonen (jada aipatu denez, emakume zaharrak) lan-baldintzak hobetzera bideratutako instalazioak eraikiz.

### **Aurreproiektuaren lantze prozesuan esku hartu duteneragileak:**

Aipatzekoa da arauaren lantzean parte hartu dutela Garraio Azpiegituren Zuzendaritzako zuzendariak (bi emakume) eta teknikariak (gizon bat eta emakume bat), bai eta Zerbitzu Zuzendaritzakoek ere (gizon bat eta emakume bat), eta kanpoko aholkularirik ez dela izan.

Azkenik, eta proposatutako erregulazioan erabakiak hartzeari buruz aurreikusitako emakumeen parte-hartzeari dagokionez, esan behar dugu arauak aurreikuspen bakarra duela, aipatu dugunez, 6.3 artikuluan jaso, jarduera-printzipiotzat.

**9.- Aurreikusten al da etorkizuneko arauan edo administrazio-egintzan proposatutako helburuak eta neurriak lagungarriak izango direla emakumeei eta gizonei egokitzen zaizkien gizarte-arauak eta baliak gainditzeko edo aldatzeko?**

**Emakumeen eta gizonen arteko desberdintasunak, GIZARTE-ARAUAK ETA BALIOAK APLIKATZEARI dagokionez:**

Ondoren, nagusi diren estereotipoak eta gizarte-balioak adieraziko dira, gizarte-arauak eta balioek rol tradizionalen, jarreraren edo portaeren gainean duten eragina analizatuz.

Arrantza Sektoreko Emakumeen Espainiako Sarearen I. Biltzarrean Juan Carlos Martínek honako hau adierazi zuen: «Arrantza-sektorean emakumeen lana familia-ekonomiaren osagarritzat hartu izan da»<sup>2</sup>. Hori da oraindik ere eusten zaien estereotipo eta aldeaz aurretik pentsatutako ideietako bat eta horiek baldintzatu egiten dute emakumeek arrantzaren eta itsasoaren eremuan duten partaidetza.

2009ko azaroan «Itsas sektoreko laneko eta gizarte-segurantzako alderdiei» buruz Bilbon antolatutako jardunaldietan honako datu eta pertzepzio hauek azaldu ziren:<sup>3</sup>

- Nazioartean milioi batetik gorako itsaslarien artean soilik % 1-2 dira emakumeak.
- Itsas garraioak nazioarteko salgaien garraioaren % 90 inguru egiten du.
- Munduko flota urte bakoitzean % 1 inguru hazi da azken hamarkada honetan, eta lan-eskaera ere igo denez, emakumeentzako enplegu-nitxo ere izan liteke, emakumeek lanbide horretarako sarbidea izango balute genero-oztoporik gabe.

<sup>2</sup> Itsasoaren idazkari nagusi Juan Carlos Martín Fragueiroren txostena. Arrantza Sektoreko Emakumeen Espainiako Sarearen I. Biltzarra, Donostia (2010).

<sup>3</sup> Fotinopoulou Basurko, Olga (2010): Itsas sektoreko emakumeen laneko eta gizarte-segurantzako alderdiak. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritza.

- Itsas sektorean okerreko mitoak daude emakumeei buruz, esate baterako:
  1. Gizonentzat eta emakumeentzat zer den lan egokiari buruz dagoen okerreko ideia, soilik generoan oinarritzen dena.
  2. Nabigazioa oso-oso zaila da, eta lan-baldintzak zorrotzegiak; horregatik, itsas garraioa ez da karrera egokia emakumeentzat.
  3. Emakumeek itsasontzi jakin batzuetan bakarrik lan egin dezakete eta enplegu mota jakin batzuk soilik betez.
  4. Uste da karrera hori guztiz bateraezina dela bikotean bizitzearekin eta amatasunarekin.
  
- Nolanahi ere, aldeko iritziak ere badaude honako honi dagokionez:
  1. Emakumeek ontziko lanbide-zereginen garapenean duten dedikazioa eta iraunkortasuna.
  2. Emakumeen presentziak tripulazioari ekartzen dizkion gizarte-onurak.
  
- Sektore horretan honako kolektibo hauetan daude emakumeak:
  - Uretako titulazioen *ikasle* gisa, Espainiako estatuan % 22,5 dira.
    1. Ikasle gehienek (% 64 nabigazioan eta % 73 makinetan) uste dute benetako aukerak dituztela etorkizunean kapitainaren edo makineriako buruaren postuak betetzeko; bi titulazio horien % 61ek adierazi du zailagoa dela ontziko sektore femeninoa lanpostuz igotzea.
    2. Ikasleen % 70ek uste du sektore horretan emakumearentzat gizonarentzat baino zailagoa dela familia eta lana uztartzea. Amatasuna beti edo ia beti bateraezina da ontziko lanarekin; amatasuna bateraezina da lanbide-sustapenarekin.
    3. Ikasle gehienek (nabigazioko % 72 eta makinetako % 91) uste dute emakumeekiko diskriminazioa dagoela itsas eremuan. Baieztapen horri eusten dioten graduatuen ehunekoa % 59ra jaisten da nabigazioaren espezialitatean eta % 67ra makinaren espezialitatean.





- Uretako arlo espezifikoen *irakasle* gisa exekutiboaren aurrean duten prestakuntza-potentziala nabarmentzen da; izan ere, emakume lizentziadun kopurua gizonena baino handiagoa da, baina gizonezko katedradun askoren eta emakumezko katedradun gutxiren artean dagoen urkila oso zabala da.

- Sektoreko *langile* gisa, Espainiako estatuan, emakumeak % 8,5 dira. Itsasontzian, % 94 gizonak dira eta % 6 emakumeak (batez ere arrantzan – % 5–). Lehorrean, emakumeak honela banatzen dira: % 63,15 arrantzan, % 17 itsas garraioan, % 5 horri lotutako eremuetan eta % 15 beste batzuetan. Adierazi dute honako zailtasun hauek aurkitzen dituztela lanbide-eremuan:

1. Emakumeak ontziratzeari uko egiten dieten konpainiak.
2. Tripulazioko kide gisa emakumeak onartu nahi ez dituzten ontziko lankideak.
3. Emakume baten aginduak onartuko ez dituzten tripulatzaileak eta lehorreko langileak.
4. Lanbide horretarako balio duela etengabe erakusten ari behar izatea.
5. Lanpostuz igotzeko zailtasunak.
6. Aipamen matxistak eta barregarriak emakumeak ontzian egoteari eta han duten eginkizunari buruz.
7. Jarrera paternalistegiak, horiek ere ez diote garapen pertsonalari laguntzen.
8. Zurrumuruak tripulazioaren artean ontziko emakumeen bizitza pribatuari buruz.
9. Sexu-jazarpena.

**10. – Bermatzen al da diskriminazioa galarazteko eta berdintasuna sustatzeko arauak bete eta beste tresna juridikoak erabiliko direla? Eta aurreikusten al da haiek hobetzea?**

**Indarrean den araudia, eta lege-aurreproiektu honinola eragiten dion:**

Berdintasun-politikei dagokienez, Euskadiko Portuen Legearen aurreproiektuan kontuan hartu beharreko eskubideak eta betebeharrak ondorengo testu arauemaile hauetan jasota daude:

**1.- Berdintasun-arloko Europako araudia:**

a) Europar Batasunaren Ituneko 2. artikulua eta EBeko Funtsezko Eskubideen Gutuna.

b) Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako Lan Plana (2006-2010).

c) Emakumeen eta gizonen arteko berdintasunaren aldeko Europako Batzordearen konpromiso indartua [COM (2010)78 azkena].

**2.- Estatuko araudia:**

2007ko martxoaren 22ko 3/2007 Lege Organikoa, emakumeen eta gizonen benetako berdintasunerakoa; eta EAEko sektore publikoko erakunde, elkarte eta fundazioen gobernu arduratsurako gida.

**3.- Autonomia-erkidegoko araudia:**

a) 4/2005 Legea, otsailaren 18koa, Emakumeen eta Gizonen arteko Berdintasunerakoa.

b) EAEko sektore publikoko erakunde, elkarte eta fundazioen gobernu arduratsurako gida.

<b>EMAKUMEEN ETA GIZONEN ARTEKO DESBERDINTASUNAK EZABATU ETA BERDINTASUNA BULTZATZEKO NEURRIAK</b>		
Jaso al da arau edo administrazio-egintzarako proiektuaren testuan neurriren bat...		<i>Adierazi zer artikulutan jasotzen diren neurriak eta haien deskribapena.</i>
... genero-ikuspuntua	Emakumeen eta	



kontuan hartzea sustatzeko?	gizonen egoera desberdina hobeto ezagututa	
Bai Ez	Emakumeen eta gizonen arteko berdintasuna printzipio, helburu gisa edo adierazpen nahiz azalpen moduan jasota	6.3. artikulua  Euskal Autonomia Erkidegoko portuen kudeaketa hauek bideratuko dute: [...] gizonen eta emakumeen arteko aukera berdinak emateko printzipioei errespetua izateak.
	Hizkuntzaren erabilera ez-sexista eginda edo sustatuta	<i>Artikulu guztietan hizkuntza ez-sexista erabili da.</i>
	Genero-gaietan prestakuntza duten pertsonek eta/edo berdintasunaren alde lan egiten duten erakundeen parte- hartzea sustatuta	
	Berdintasuna eduki edo irizpide gisa hartuta (sartzeko, baloratzeko edo zeregina betetzeko) hautaketa- prozesuetan, diru- laguntzetan, hitzarmenetan, prestakuntza- jardueretan eta abarretan	
	Beste batzuk; zehaztu:	



	_____	
<p>... emakumeen eta gizonen parte-hartze orekatua sustatzeko?</p> <p>Bai Ez</p>	Hautatzeko epaimahaietan	
	Sariak banatzeko epaimahaietan	
	Kontsulta-organoetan	
	Zuzendaritza-organoetan	
	Beste batzuk; zehaztu: _____	
<p>... ekintza positibokoa?</p> <p>Bai Ez</p>	Emakumeentzat	
	Gizonek berdintasunaren aldeko konpromisoa hartzeko	
	Beste batzuk; zehaztu: _____	
<p>... itxuraz neutroa dena, baina aurreikusteko moduko genero-eragin positiboa izan dezakeena?</p> <p>Bai Ez</p>	Indarkeriaren biktimentzat	
	Guraso bakarreko familientzat	
	Mendekotasuna duten pertsonak zaintzen dituztenentzat	
	Beste batzuk; zehaztu: _____	
<p>... diskriminazio asko jasaten dituzten emakumeen desberdintasunak gutxitzeko?</p>	Adinagatik	
	Gizarte-mailagatik	
	Sexu-aukeragatik	
	Minusbalotasunagatik	
	Etnia eta/edo	



Bai Ez	arrazagatik	
	Nazio-jatorriagatik	
	Beste batzuk; zehaztu: _____	
... debekuzkoa edo zehapenezkoa?	Sexua dela eta diskriminatzeagatik	
	Hizkuntzaren eta irudien erabilera sexista egiteagatik	
	Beste batzuk; zehaztu: _____	

Arau edo administrazio-egintzarako proiektuaren edukia alde batera utzita, aurreikusten al da neurriren bat hartzea...	<i>Deskribapena</i>	
... berdintasunerako helburuen eta neurrien eraginkortasuna osatzeko edo areagotzeko?	Zabalkundea indartzeko ekintzak	
	Jarraipena eta ebaluazioa egiteko jarduerak	
	Estatistikak egokitzea eta ikerketa espezifikoak egitea	
	Informazio-, sentsibilizazio- eta prestakuntza-ekintzak	
	Arauk, planak edo programak egokitzea edo onartzea	
	Berdintasunerako planak egitea	

	Egiturak edo zerbitzuak sortzea	
	Beste batzuk; zehaztu: _____	

Txostenaren data: 2014ko uztailaren 24a.

**Txostena egin duen pertsonaren sinadura:**

**Proiektuaren arduradun den zuzendariaren sinadura:**

# XIV

## **INFORME DE EMAKUNDE-INSTITUTO VASCO DE LA MUJER / EMAKUNDEAREN TXOSTENA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE PROIEKTUA**



**EMAKUNDE**  
EMAKUMEAREN EUSKAL ERAKUNDEA  
INSTITUTO VASCO DE LA MUJER

Erakunde Autonomiaduna

Organismo Autónomo

**EUSKO JAURLARITZA**




**GOBIERNO VASCO**

**FIRMADO DIGITALMENTE POR:**


Firmante: **ANA JESUSA ALBERDI ZUBIA**

Fecha de la firma: **07/11/2014 10:11:24**

Validación de la firma:  **Correcta**


Firmante: **NAGORE GOMARA PICAZA**

Fecha de la firma: **07/11/2014 10:04:49**

Validación de la firma:  **Correcta**

Firmante: **UNAY CASADO LATABURU**

Fecha de la firma: **10/11/2014 12:05:30**

Validación de la firma:  **Correcta**

## **INFORME RELATIVO AL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

---

Se emite el presente informe a solicitud del Departamento de Medio ambiente y Política territorial del Gobierno Vasco y en el ejercicio de la competencia atribuida a Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer por el artículo 21 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres.

El informe tiene por objeto verificar la correcta aplicación de lo dispuesto en los artículos 19 y 20 de la Ley 4/2005 y en las Directrices para la realización de la evaluación previa del impacto en función del género y la incorporación de medidas para eliminar desigualdades y promover la igualdad de mujeres y hombres aprobadas por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 21 de agosto de 2012, y realizar propuestas de mejora en tal sentido.

El proyecto de Ley tiene por objeto:



- Establecer el régimen jurídico aplicable a los puertos e instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Establecer los regímenes de planificación, ordenación, explotación, construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos, así como de prestación de los servicios portuarios y el acceso y uso de los mismos.
- Regular la gestión del dominio público portuario competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, estableciendo su régimen de uso.
- Crear KAIKAK como ente público responsable de la gestión de los Puertos de Euskadi y parte integrante de la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Regular el régimen económico-financiero derivado de la utilización del dominio público portuario y de la prestación de servicios portuarios.
- Regular la actividad de transporte marítimo de viajeros y viajeras, de mercancías y mixto de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Establecer el régimen sancionador en el dominio público portuario autonómico, así como las potestades de vigilancia, inspección y control correspondientes a la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Se trata, por tanto, de una disposición de carácter general que debe ser evaluada sobre su impacto en función del género, de conformidad con lo establecido en el apartado 2.1 de la Directriz Primera. A tal fin, el órgano promotor de la norma ha

emitido el correspondiente Informe de impacto en función del género, en los términos previstos en el anexo I.

Verificado el cumplimiento de los trámites formales previstos por la Ley 4/2005 y las Directrices para la realización del Informe de Impacto en Función del Género, respecto a su contenido nos gustaría señalar que se valora positivamente el esfuerzo realizado en la cumplimentación de todos los apartados y cuestionarios, así como, en la búsqueda de información y datos actualizados y desagregados por sexo.

Tal y como se refleja en el informe, la norma no contempla objetivos específicos para promover la igualdad de mujeres y hombres; sin embargo, sí que contempla como principio de actuación *“el respeto a los principios de protección de los intereses de la ciudadanía en su condición de personas usuarias de los puertos, especialmente en el caso de personas con discapacidad o movilidad reducida, garantizando su derecho al acceso a los servicios de los puertos en adecuadas condiciones de calidad, y el respeto a los principios de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres deberán guiar la gestión de los puertos de Euskadi”*.

En el **informe de impacto** se aportan datos desagregados por sexo relativos a la situación de mujeres y hombres en el ámbito académico del sector marítimo-pesquero, de los que se deduce que a excepción del posgrado de Ciencias del Mar, en donde hay 3 mujeres matriculadas y ningún hombre, en el resto de estudios relacionados con el sector la presencia de hombres es igual o superior al 80%. Igualmente, se analiza el colectivo de personas empleadas en el sector

pesquero en donde se constata que según los datos del Instituto Social de la Marina (Informe anual 2012), del total de 57.709 personas trabajadoras el 84,62% son hombres y el 15,38% son mujeres. A este respecto, tal y como muestran los datos proporcionados, se aprecia un descenso del 3,47% en el caso de las mujeres trabajadoras en activo respecto al año anterior, por lo que hubiera sido interesante aportar datos que permitan profundizar en el análisis de tal situación. Por último, en el informe se analizan datos relativos a las personas usuarias de la zona de servicio de los puertos, así como de los servicios portuarios que se prestan en los mismos. En este sentido, si bien se desconoce la representación de mujeres y hombres en las empresas privadas y entidades públicas de las instalaciones e infraestructuras portuarias vascas, sí sabemos por ejemplo, que las autorizaciones para kioscos y puestos de venta de “karrakelas” se han dado mayoritariamente a mujeres, mientras que las autorizaciones de tarjetas de aparcamiento en el parking del puerto y amarres de embarcaciones deportivas, han sido gestionadas mayoritariamente por hombres.

Respecto a si se prevé una representación equilibrada de mujeres y hombres o, al menos una representación similar al de su presencia en el ámbito, el informe señala que de las 14 Cofradías y 2 Federaciones de Cofradías existentes en Euskadi, en ninguna de ellas la presidencia está ocupada por una mujer. Por otro lado, también analiza los objetivos, proyectos y necesidades identificadas de la “Asociación de Rederas y Neskabilas de cerco de Euskadi” creada en 2006. A este último respecto, debemos señalar que para complementar dicho análisis, hubiera sido interesante considerar los datos que se recogen en el *Programa de la Mujer del Sector Pesquero 2009-2013*, elaborado en el marco del Plan Estratégico de Pesca del País Vasco, en donde se señala que de un total de 130

mujeres empleadas en el sector, 38 son empacadoras, 26 neskatillas de artes menores, y 66 rederas y neskatillas de cerco.

Así, en las conclusiones del *II Congreso de la Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero* celebrado en octubre de 2011, se reconocieron como prioritarias todas las reivindicaciones y demandas de estas agrupaciones de mujeres; por ello, y con el fin de llevarlas a efecto, así como de avanzar en la incorporación de la perspectiva de género en el sector, sería recomendable tener en cuenta las líneas de actuación que se recogen en dicho programa de apoyo a la mujer en el sector pesquero, y que consisten en:

- Capacitar y reconocer la labor de las mujeres del sector en aspectos relacionados con la actividad que desempeñan.
- Atender a las necesidades del colectivo de mujeres del sector pesquero y posibilitar un futuro más seguro, mejor organizado y con posibilidades de desarrollo.
- Disponer de las infraestructuras necesarias de seguridad y unas condiciones dignas y ergonómicas para el trabajo.
- Dar a conocer a estos colectivos en la sociedad, así como potenciar la colaboración para mejorar su situación.

En cuanto a si se prevé que los objetivos y medidas planteadas en la futura norma o acto administrativo contribuyan a la superación o modificación de las normas sociales o valores de lo que se atribuye a las mujeres o a los hombres, el informe analiza los estereotipos y valores sociales dominantes. En este sentido, señala que uno de los estereotipos e ideas preconcebidas que se mantiene y condiciona la participación de las mujeres en el sector, es el hecho de que el trabajo de éstas se

haya considerado como complemento a la economía familiar. También se identifican mitos erróneos tales como: la idea equivocada de lo que se considera un trabajo apropiado para hombres o mujeres; que la navegación es excesivamente difícil y las condiciones de empleo demasiado rigurosas; que las mujeres pueden trabajar sólo a bordo de ciertos buques, o que se trata de una carrera totalmente incompatible con la vida de pareja y la maternidad. Continúa señalando que las dificultades que manifiestan encontrar las mujeres en el ámbito profesional están relacionadas por ejemplo con que las compañías se nieguen a embarcar mujeres, que los compañeros a bordo se resistan a aceptar a las mujeres como tripulantes, la necesidad de demostrar constantemente la valía profesional, dificultades de promoción, comentarios machistas, actitudes excesivamente paternalistas, o situaciones de acoso sexual.

Por otro lado, entre las **medidas** a aplicar para conseguir los objetivos de igualdad, se afirma por un lado, que en la elaboración del texto se han observado los criterios en relación con el uso no sexista del lenguaje, y, por otro, que se ha incorporado la igualdad de mujeres y hombres como principio, objetivo o a título declarativo expositivo a través del artículo 6.3 del anteproyecto de Ley. Se valora de manera positiva ambas medidas, asimismo, se considera que debería hacerse una revisión del texto de la Ley con el fin de erradicar el uso sexista del lenguaje, ya que aparecen términos como “pasajeros” o “propiedad de terceros” enunciados exclusivamente en masculino.

Finalmente, y en cuanto al **contenido del anteproyecto de Ley**, se propone:

- De conformidad con lo previsto en el artículo 3.4, 16 y 18.1 de la Ley 4/2005 para la igualdad, en lo referente a las funciones generales del Ente

Público Kaiak recogidas en el artículo 21 de la Ley, sería recomendable el incorporar la perspectiva de género en todas las políticas y acciones; es decir, el tomar en consideración de manera sistemática las diferentes situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, incorporando objetivos y actuaciones específicas dirigidas a eliminar las desigualdades y promover la igualdad en todas las actuaciones para que su intervención sea más eficaz.

- Por tanto, con el objetivo de garantizar la incorporación de la perspectiva de género en la actividad ordinaria de Kaiak, sería igualmente recomendable que en el diseño de los Planes Especiales de Ordenación Portuaria, así como en la elaboración de otros planes o instrumentos de ordenación urbanística relacionados con la actividad portuaria que elabore este órgano, se incluya de manera sistemática la variable de sexo en la recogida de datos, estudios y estadísticas; y asimismo, se proponga el establecimiento de nuevos indicadores con el fin de disponer de un mayor conocimiento de las diferencias, valores, roles y situaciones de mujeres y hombres en este ámbito.
- De conformidad con lo previsto en el artículo 23 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero para la Igualdad de Mujeres y Hombres, sería recomendable incluir una cláusula que garantice en la organización y gestión de Kaiak regulada en el artículo 23 del texto, una representación equilibrada de mujeres y hombres con capacitación, competencia y preparación adecuada.
- Además, y para asesorar en la integración de la perspectiva de género en la actuación de dicho ente, se recomienda contar con el asesoramiento

experto de la unidad administrativa encargada del impulso y coordinación de las políticas de igualdad en el departamento.

- Igualmente, con el objeto de incluir la perspectiva de género en todo el proceso, sería recomendable contar con personal experto en igualdad de mujeres y hombres a la hora de realizar la elaboración de los Planes Especiales de Ordenación Portuaria del artículo 11.

En Vitoria-Gasteiz, a 4 de noviembre de 2014.

## **EUSKADIKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE- AURREPROIEKTUARI BURUZKO TXOSTENA.**

---

Txosten hau Eusko Jaurlaritzaren Ingurumen eta Lurralde Politikako Sailaren eskaerari erantzunez igorri da, eta Emakunde-Emakumearen Euskal Erakundeari Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legearen 21. artikulua ematen dion eskumena gauzatuz.

Txostenaren helburua da 4/2005 Legearen 19 eta 20. artikuluetan xedatutakoa eta Jaurlaritzaren Kontseiluak 2012ko abuztuaren 21eko Erabakiaren bidez onartutako Jarraibideetan xedatutakoa behar bezala betetzen dela egiaztatzea (generoaren araberako eraginaren aurretiazko ebaluazioa egiteko, eta gizonen eta emakumeen desberdintasunak deuseztatzeko eta berdintasuna sustatzeko jarraibideak), eta alderdi horretan hobekuntzak bideratzeko proposamenak egitea.

Hau da lege-proiektuaren xedea:

- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuetarako nahiz portu-eta itsas instalazioetarako erregimen juridiko aplikagarria ezartzea.
- Portuen plangintza-, antolamendu-, ustiapen-, eraikuntza-, zabalkuntza-, berrikuntza- eta mantentze-erregimenak ezartzea, bai eta portu-zerbitzuen jardunerako nahiz zerbitzuotan sartzeko eta erabiltzeko erregimenak ere.
- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzea, erabilera-erregimena ezarriz.



- KAIK erakunde publikoa sortzea, Euskadiko portuen kudeaketaren ardura izango duena, eta Euskal Autonomia Erkidegoko portu-administrazioaren barnekoa izango dena.
- Portuko jabari publikoaren erabileratik eratorritako ekonomia- eta finantza-erregimena arautzea, bai eta portu-zerbitzuen jarduna ere.
- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko bidaiarien eta salgaien itsas garraioa nahiz garraio mistoa arautzea.
- Euskal Autonomia Erkidegoko portuko jabari publikorako zigor-erregimena ezartzea, eta Euskal Autonomia Erkidegoko portu-administrazioari dagozkion zaintza-, ikuskaritza- eta kontrol-ahalmenak arautzea.

Beraz, xedapen orokor bat da, eta ebaluatu beharrekoa, generoaren araberako eraginaren ikuspegitik, Lehenengo Jarraibidearen 2.1. atalean ezarritakoarekin bat. Helburu horri begira, araua sustatu duen organoak generoaren araberako eraginari buruzko dagokion txostena egin du, I. eranskinean ezarritako moduan.

Egiaztatu da bete direla 4/2005 Legean eta generoaren araberako eraginari buruzko txostena egiteko Jarraibideetan ezarritako izapide formalak. Txostenaren edukiari dagokionez, adierazi nahiko genuke positibotzat jotzen dugula atal eta galdetegi guztiak betetzeko, informazioa bilatzeko, eta datu eguneratuak eta sexuaren arabera banatuak emateko egindako ahalegira.

Txostenean agerian jartzen denez, arauak ez ditu emakumeen eta gizonen arteko berdintasuna sustatzeko helburu espezifikoak jasotzen, baina jardunbide-printzipio hau ezartzen du: *“Euskadiko portuen kudeaketaren gidalerro izango*

*dira, batetik, herritarrek portuen erabiltzaile diren aldetik dituzten interesak babesteko printzipioak errespetatzea –bereziki, desgaitasuna edo mugitzeko zailtasunak badituzte–, bermatuz portu-zerbitzuetarako irisgarritasuna, kalitate egokiko baldintzetan, eta bestetik, gizonen eta emakumeen aukeraber dintasunaren printzipioa errespetatzea”.*

**Eraginari buruzko txostenean**, emakumeek eta gizonek itsas eta arrantza-sektoreko ikasketen esparruan duten egoerari buruzko datuak ematen dira, sexuaren arabera banatuta. Datu horietatik ondorioztatzen da sektore horrekin lotutako ikasketetan gizonak % 80 edo gehiago direla, Itsas Zientziak graduondokoa izan ezik, ikasketa horietan 3 emakume baitaude matrikulatuta, eta gizonik ez. Horrez gain, arrantza-sektorean enplegatutako pertsonen buruzko datuak ere aztertzen dira: Itsasoko Gizarte Institutuaren datuen arabera (2012. urteko txostena), sektore horretako 57.709 langileetatik % 84,62 gizonak dira, eta % 15,38, emakumeak. Bestalde, datu horiek oinarri hartuta, ikusi da aurreko urtetik % 3,47 jaitsi dela sektore horretan lanean ari diren emakumeen kopurua; beraz, interesgarria litzateke egoera hori sakonago aztertzeko datuak ematea. Azkenik, portu-zerbitzuen eremuko erabiltzaileei buruzko datuak ere aztertu dira, bai eta eremu horietan ematen diren portu-zerbitzuei buruzkoak ere. Horren harira, Euskadiko portu-instalazio eta -azpiegiturako enpresa pribatuetan eta erakunde publikoetan emakumeek eta gizonek zer ordezkari dute ez badakigu ere, badakigu kioskoetarako eta karrakelak saltzeko postuetarako baimenak batik bat emakumeei eman zaizkiela, eta portuko aparkalekuko txarteletarako eta kirol-ontzien amarratzerako baimenak, berriz, gizonezkoek kudeatu dituztela gehienbat.

Bestalde, esparru horretan emakumeen eta gizonen ordezkaritza orekatua edo antzekoa izatearen aurreikuspenari dagokionez, txostenean adierazten da Euskadiko 14 Kofradietan eta 2 Kofradien Federazioetan ez dagoela emakumezko lehendakaririk. Gainera, 2006an sortutako “Euskadiko Inguraketa Arrantzako Saregileen eta Neskatilen Elkartearen” helburuak, proiektuak eta beharrak ere aztertzen dira. Horri dagokionez, azterketa horren osagarri, interesgarria litzateke kontuan hartzea *Arrantza Sektoreko Emakumearen Programa 2009-2013* programako datuak (Euskadiko Arrantzako Plan Estrategikoaren esparruan landu zen programa hori): sektore horretan lan egiten duten 130 emakumeetatik, 38 paketatzaileak dira; 26 arrantza-tresnekin jarduten duten neskatilak; eta 66, inguraketa-arrantzako saregileak eta neskatilak.

Hala, 2011ko urrian izandako *Arrantza Sektoreko Emakumeen Espainiako Sarearen II. Kongresuan*, emakumeen elkarte horien eskakizun guztiak lehentasunezko zatik jo ziren; eta eskakizun horiei erantzuteko, bai eta sektorean genero-ikuspegia txertatzeko aurrerapenak egiteko ere, komeni da arrantza-sektoreko emakumei laguntzeko programa horretan jasotako jardun-ildoak kontuan hartzea; zehazki, hauek:

- Sektore horretako emakumeen lana balioestea, eta egiten duten jarduerarekin lotutako alderdietan gaitzea.
- Arrantza-sektoreko emakumeen taldearen beharrei erantzutea, etorkizunerako segurtasun handiagoa, antolaketa hobea eta garatzeko aukerak lortzeko.
- Segurtasuna bermatzeko beharrezko azpiegiturez hornitzea, eta laneko baldintza duinak eta ergonomikoak bermatzeko neurriak hartzea.

- Talde horiek gizartean ezagutaraztea, eta lankidetzan sustatzea, haien egoera hobetzeko.

Bestalde, arauan edo administrazio-ekintzan proposatutako helburuak eta neurriak emakumeei eta gizonei ematen zaizkien gizarte-arauak edo balioak gainditzeko edo aldatzeko lagungarriak izango ote diren aurreikuste aldera, gizartean nagusi diren estereotipoak eta gizarte-balioak aztertu dira txosten horretan. Alde horretatik, aipatzen da emakumeek sektore horretan duten parte-hartzea baldintzatzen duen estereotipo edo aurretiazko ideia bat dela emakumeen lana familia-ekonomiaren osagarritzat hartu izan dela. Beste mito oker batzuk ere identifikatzen dira: gizonentzat edota emakumeentzat egokitzat jotzen den lanaren ideia okerra; nabigazioa oso zaila dela, eta lan-baldintzak, zorrotzegiak; emakumeek ontzi mota jakin batzuetan soilik egin dezaketela lan; edota lanbide-ibilbide hori ez dela bateragarria inola ere bikote-bizitzarekin eta amatasunarekin. Emakumeek aipatutako lanbide-arloan dituzten beste zailtasun batzuk ere zehazten dira: konpainiek ez dituztela onartu nahi emakumeak ontzietan; ontzietako lankideek ez dituztela onartu nahi emakumeak eskifaian; etengabe egiaztatu behar dutela lanerako duten balioa; lanpostuan gora egiteko zailtasunak; iruzkin matxistak; oso jarrera paternalistak; edota sexu-jazarpeneko egoerak.

Berdintasun-helburuak lortzeko **neurri** dagokienez, hau baieztatzen da: batetik, testua lantzean kontuan hartu direla hizkuntza modu ez-sexistan erabiltzeko irizpideak; eta bestetik, emakumeen eta gizonen berdintasuna txertatu dela, printzipio edo helburu gisa, edota adierazpen- edo azalpen-moduan, lege-aurreproiektuaren 6.3 artikulua bidez. Bi neurri horiek balioesten dira, baina,

aldi berean, beharrezkotzat jotzen da legearen testua berrikustea, hizkuntzaren erabilera sexista deuseztatzeko, gaztelaniaz termino jakin batzuk, hala nola *bidaiariak (pasajeros)* edo *hirugarrenen jabetza (propiedad de terceros)*, genero maskulinoan soilik ageri baitira.

Azkenik, **lege-aurreproiektuaren edukiari** dagokionez, hau proposatzen da:

- Berdintasunerako 4/2005 Legearen 3.4, 16 eta 18.1 artikuluetan xedatutakoari jarraituz, eta zehazki, lege horretako 21. artikuluan jasotako Kaiak erakunde publikoaren funtzio orokorreari dagokienez, komeni da haren politika eta ekintza guztietan genero-ikuspegia txertatzea; hau da, emakumeen eta gizonen egoerak, baldintzak, nahiak eta beharrak modu sistematikoan aintzat hartzea, eta jardun guztietan desberdintasunak desagerrarazteko eta berdintasuna sustatzeko helburu eta jardunbide espezifikoak jasotzea, erakunde horren esku-hartzea eraginkorragoa izan dadin.
- Beraz, Kaiak erakundearen ohiko jardunean genero-ikuspegia txertatzea helburu izanik, komeni da, halaber, Portu Antolamenduko Plan Bereziak diseinatzean edota organo horren bidez portu-jarduearekin zerikusia duten hirigintza-antolamenduko beste plan edo tresna batzuk garatzean, modu sistematikoan jasotzea sexuaren aldagaia datuak biltzean, eta azterketak eta estatistikak egitean; era berean, komeni da adierazle berri batzuk ezartzea, esparru horretan emakumeek eta gizonek dituzten desberdintasunak, balioak, rolak eta egoerak hobeto ezagutzeko.
- Emakumeen eta Gizonen arteko Berdintasunerako otsailaren 18ko 4/2005 Legearen 23. artikuluan ezarritakoarekin bat, komeni da klausula bat ezartzea, testuaren 23. artikuluan arautzen den Kaiak erakundearen

antolaketan eta kudeaketan ahalmen, gaitasun eta prestakuntza egokia duten emakumeen eta gizonen ordezkariak orekatu bermatzeko.

- Bestalde, erakunde horri genero-ikuspegia txertatzeari buruzko aholkuak emateko, komeni da sailean berdintasun-politikak sustatzeko eta koordinatzeko ardura duen unitate administratiboko adituen aholkularitza baliatzea.
- Era berean, prozesu guztian genero-ikuspegia txerta dadin, komeni da 11. artikuluan xedatutako Portu Antolamenduko Plan Bereziak egitean berdintasunaren arloan adituak diren emakumeen eta gizonen aholkularitza baliatzea.

Gasteizen, 2014ko azaroaren 4an.

# XV

**INFORME DE LA DIRECCIÓN DE NORMALIZACIÓN LINGÜÍSTICA DE LAS  
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS/HERRI ADMINISTRAZIOETAN  
HIZKUNTZA NORMALITZATZEKO ZUZENDARITZAREN TXOSTENA.**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE PROIEKTUA**



HEZKUNTZA, HIZKUNTZA POLITIKA  
ETA KULTURA SAILA

Hizkuntza Politikarako Sailburuordetza  
Herri Administrazioetan Hizkuntza  
Normalizatzeko Zuzendaritza

DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN,  
POLÍTICA LINGÜÍSTICA Y CULTURA

Viceconsejería de Política Lingüística  
Dirección de Normalización Lingüística de  
las Administraciones Públicas

**FIRMADO DIGITALMENTE POR:**

Firmante: **ANGEL LOBERA REVILLA**  
Fecha de la firma: **29/10/2014 12:42:14**

Validación de la firma:  **Correcta**

Jose Ignacio Bañuelos Ibañez  
Zerbitzu zuzendaria  
Administrazio eta Lurralde Plangintzaren Sailburuordetza  
Ingurumen eta Lurralde Politika Saila

Jaun hori,

Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas-Garraioaren Lege Aurreproiektuaren berri jaso genuen Herri Administrazioetan Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzan iragan urriaren 16an, euskaraz eta gaztelaniaz, Tramitagune tresna informatikoaren bitartez, Ingurumen eta Lurralde Politika Saileko Zerbitzu Zuzendaritza horretatik bidalita, derrigorrezko txostena emateko eskatuz.

Eskaera horri erantzunez, xedapen orokorrak egiteko prozeduran euskararen erabileraren normalizazioaren ikuspegia txertatzeko araubidea ezartzen duen azaroaren 6ko 233/2012 Dekretua, eta Hezkuntza, Hizkuntza Politika eta Kultura Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen apirilaren 9ko 193/2013 Dekretuaren 22.1) artikulua oinarri hartuta, txosten hau ematen dut:

a) Hizkuntza arloko araudiaren betetze maila.

Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas-Garraioaren Lege Aurreproiektua aztertu ondoren, egungo hizkuntza araudia urratzen ez duela adierazten dut.

Bestalde, kontuan harturik Lege Aurreproiektuaren euskarazko eta gaztelaniazko bertsioak daudela, bete da Eusko Jaurlaritzak 2013ko maiatzaren 14an hartutako Erabakian jasotakoa, lege, legegintzako dekretu, dekretu edo agindu izango diren xedapen orokorrak bi hizkuntzetan idazteko neurriak onartu zituena.

b) Euskararen erabileraren normalizazioaren gaineko eragina.

Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutua onartu zuen abenduaren 18ko 3/1979 Lege Organikoa xedatzen duenez, autonomia erkidegoak bakarreko eskumena du itsas garraio eta portu gaitan, Konstituzioaren 149.1.20 artikuluan xedatutakoari kalterik egin gabe (10.32 artikulua).



Maiatzaren 14ko 2380/1982 Errege Dekretuak portuei buruzko estatuaren mendeko zerbitzuak eta baliabideak Euskal Autonomia Erkidegaren esku utzi zituen, eta ekainaren 24ko 900/2011 Errege Dekretuak itsas garraioari buruzkoak.

Portuei buruzko euskal legerik onartu ez den arren, arau batzuk onartu izan dira gai horretaz: urriaren 21eko 236/1986 Dekretua, Portuko Lanei buruzko Araudia onartzekoa; ekainaren 4ko 359/1991 Dekretua, Portu Batzarrak sortzekoa; maiatzaren 23ko 90/2000 Dekretua, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa sortzekoa; ekainaren 6ko 105/2000 Dekretua, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioari “Euskadiko Kirol Portua, SA” sortu eta sozietateko partaidetzak erosteko baimena ematekoa; Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2004ko apirilaren 20ko Agindua, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetan eta portu-instalazioetan profesional ez diren aisia-ontzien titularrei lotuneak erabiltzeko aldi baterako baimenak emateko prozedura arautzen duena (2004-05-28ko EHAA); Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2006ko irailaren 6ko Agindua, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetako zerbitzu aldeetan ibilgailuak aparkatzeko postu-zerbitzua arautzeko dena (2006-11-10eko EHAA).

Gaur egun, Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazioiko sailak sortu, ezabatu eta aldatzeaz gain horien egitekoak eta jardun-arloak finkatu zituen Lehendakariaren abenduaren 15eko 20/2012 Dekretuaren 13.1.k) artikulua araber, “portuak eta itsas gaiak” Ingurumen eta Lurralde Politika Sailari dagokio.

Sail horren ekimenez, orain izapidetzen ari den Lege Aurreproiektuak Euskal Autonomia Erkidegoko Portuak eta Itsas-Garraioak arautuko ditu.

Aurreproiektuaren I. kapituluak “Xedapen orokorrak” du izenburu (1-8 artikulua), II. kapituluak “Portuen plangintza, antolamendua, eraikuntza eta mentua” (9-18 artikulua), III. kapituluak “KAIK erakunde publikoa” (19-26 artikulua), IV. kapituluak “Euskadiko portuen araubide juridikoa” (27-41 artikulua), V. kapituluak “Itsas garraioeko enpresa operadoreen erregistroa” (42. artikulua), eta VI. kapituluak “Polizia-araubidea eta zehatzeko araubidea” (43-54 artikulua). Azkenik lau xedapen gehigarri, bost xedapen iragankor, xedapen indargabetzailea eta hiru azken xedapen daude, eta azken hauetako lehenengoak aldatzeko eragingo ditu Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko legearen testu bategina onartu zuen irailaren 11ko 1/2007 Legeintzako Dekretuan.

Aipatzekoa da xedapen indargabetzailearen ondorioz indarrrik gabe geratuko direla arau berriarekin talka egiten duten maila bereko edo apalagoko xedapenak, eta bereziki hauek: ekainaren 4ko 359/1991 Dekretua, Portu Batzarrak sortzekoa; Garraio eta Herri Lan sailburuaren 1992ko urtarrilaren 13ko Agindua, Bermeo eta Ondarroako eta Getaria eta Hondarribiko Portu Batzarren osaketa aldatzekoa; maiatzaren 23ko 90/2000 Dekretua, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa eratzen duena; eta Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2001eko martxoaren 27ko Agindua, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoaren konposizioa aldatzen duena.

Aztergai dugun Lege Aurreproiektuan ez dago batere hizkuntza aipurik, eta beraz, arau berriak euskararen erabilerearen normalizazioari begira eragin positiboa izan dezan, ondorengo proposamena egiten dugu.

Kontuan izan behar dugu Autonomia Estatutuaren 6. artikuluari jarraiki euskara eta gaztelania direla Euskal Autonomia Erkidegoko hizkuntza ofizialak, herritarrek biak ezagutzeko eta erabiltzeko eskubidea dutela, eta autonomia erkidegoko erakunde komunei dagokiela bi hizkuntzen erabilera bermatzea Oinarri horrekin, Euskararen erabilera arautzen duen azaroaren 24ko 10/1982 Oinarrizko Legeak euskara eta gaztelaniaren erabilera arautzen du Euskal Autonomia Erkidegoko lurraldean, herritarren hizkuntza eskubideak aitortuz (5. artikulua), eta gehienbat herri administrazioen hizkuntza betekizunak ezarriz.

Aurreproiektuaren 4. artikuluan jasotakoaren arabera Portuko Administrazioa osatzen duten Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorak eta KAIKAK zuzenbide pribatuko erakunde publiko berriak hainbat egintza burutu beharko dituzte Lege Aurreproiektuan agindutakoa betetzeko. Horren harira, gogoratu behar da Euskararen erabilera arautzen duen azaroaren 24ko 10/1982 Oinarrizko Legearen aginduz botere publikoek bi hizkuntza ofizialak erabiliko dituzte (8. artikulua), eta herritarrek euskara eta gaztelania erabil ditzaketela, ahoz nahiz idatziz, herri administrazioekiko harremanetan, arreta hizkuntza berean jasotzeko eskubidea barne (5.2.a eta 6.1 artikulua).

Beraz, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas-Garraioaren Lege Aurreproiektuan xedapen berria txertatzeko proposatzen dugu, eduki honekin:

-Lege honen ondorioz Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorak eta KAIKAK zuzenbide pribatuko ente publikoak herritarren esku jartzen duten informazioa Euskal Autonomia Erkidegoko bi hizkuntza ofizialetan egongo da eskuragarri. Era berean, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorarekin eta KAIKAK zuzenbide pribatuko erakunde publikoarekin dituzten harremanetan, herritarrek euskara eta gaztelania, ahoz nahiz idatziz, erabiltzeko eta arreta hizkuntza berean jasotzeko duten eskubidea bermatuko da.

Adeitasunez,

Gasteizen, 2014ko urriaren 24an

Ángel Lobera Revilla  
Herri Administrazioetan Hizkuntza Normalizatzeko zuzendaria



Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura

Viceconsejería de Política Lingüística  
Dirección de Normalización Lingüística  
de las Administraciones Públicas.

DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN,  
POLÍTICA LINGÜÍSTICA Y CULTURA

Viceconsejería de Política Lingüística  
Dirección de Normalización Lingüística de  
las Administraciones Públicas

Jose Ignacio Bañuelos Ibañez  
Director de Servicios,  
Viceconsejería de Administración y Planificación Territorial  
Departamento Medio Ambiente y Política Territorial

Estimado señor:

La Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas recibió el pasado 16 de octubre, a través de la aplicación informática Tramitagune y enviado desde esa Dirección de Servicios del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en euskera y castellano, con el requerimiento de elaboración del informe preceptivo.

En respuesta a dicha petición, y en base a lo establecido en el Decreto 233/2012, de 6 de noviembre, por el que se establece el régimen de inclusión de la perspectiva de normalización del uso del euskera en el procedimiento de elaboración de disposiciones de carácter general, y en el artículo 22.1) del Decreto 193/2013, de 9 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura, emito el siguiente informe:

a) Adecuación a la normativa vigente en materia lingüística.

Una vez analizado el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo de la CAPV, declaro que no infringe la normativa vigente en materia lingüística.

Por otro lado, teniendo en cuenta que el Anteproyecto de Ley dispone de versiones en castellano y en euskera, damos por cumplido lo dispuesto en el Acuerdo adoptado por el Gobierno Vasco el 14 de mayo de 2013, mediante el que se aprobaron diversas medidas para la redacción en ambas lenguas oficiales de las disposiciones generales destinadas a convertirse en leyes, decretos de ley, decretos u órdenes.

b) Impacto sobre la normalización del uso del euskera.

La Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, por la que se aprueba el Estatuto de Autonomía del País Vasco, dispone que la Comunidad Autónoma del País Vasco tiene competencia exclusiva en materia de transporte marítimo y puertos, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 149.1.20 de la Constitución (artículo 10.32).

El Real Decreto 2380/1082 de 14 de mayo transfirió a la Comunidad Autónoma del País Vasco los servicios y recursos portuarios dependientes del estado, y el Real Decreto 900/2011 de 24 de junio lo hizo con los referentes al transporte marítimo.

Si bien no se ha aprobado una ley vasca de puertos, sí se han aprobado algunas normas sobre dicha temática: Decreto 236/1986 de 21 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Portuarias; Decreto 359/1991 de 4 de junio, por el que se crean los Consejos Asesores de Puertos; Decreto 90/2000 de 23 de mayo por el que se crea el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos; Decreto 105/2000 de 6 de junio, de autorización a la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco para la creación y adquisición de participaciones en la sociedad anónima "Euskadiko Kirol Portua, S.A."; Orden de 20 de abril de 2004 del consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones temporales de uso de puestos de amarre por los titulares de embarcaciones de recreo no profesionales en los puertos e instalaciones portuarias titularidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi (BOPV de 28-05-2004); Orden del 6 de septiembre de 2006 de la Consejera de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos, (BOPV 10-11-2006).

Actualmente, según el artículo 13.1.k) del Decreto 20/2012 de 15 de diciembre, de creación, supresión y modificación de los departamentos de la CAPV y de determinación de sus funciones, el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial es el competente en "puertos y asuntos marítimos".

A iniciativa de dicho departamento, el anteproyecto de ley en tramitación regulará los puertos y transportes marítimos de la CAPV.

El capítulo I. del anteproyecto se denomina "disposiciones generales" (artículos 1-8); el capítulo II., "Planificación, organización, construcción y mantenimiento de puertos" (artículos 9-18); el capítulo III., la institución pública "KAIK" (artículos 19-26); el capítulo IV., "el régimen jurídico de puertos de Euskadi" (artículos 27-41); el capítulo V., "registro de empresas operadoras de transporte marítimo" (artículo 42); el VI., "régimen de policía y el régimen sancionador" (artículos 43-54). Por último, el Anteproyecto contiene cuatro disposiciones adicionales, cinco derogatorias y tres disposiciones finales. La primera de las disposiciones finales modifica el Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de tasas y precios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Las disposiciones derogatorias invalidan toda disposición de igual o inferior rango que contravenga la nueva norma, y, específicamente, las siguientes: Decreto 359/1991 de 4 de junio, de creación de los Consejos Asesores de Puertos; Orden de 13 de enero de 1992, del consejero de Transportes y Obras Públicas, de modificación de los consejos asesores de los puertos de Bermeo y Ondarroa, y Getaria y Hondarribia; Decreto 90/2000 de 23 de mayo, por el que se crea el Órgano Consultivo de Puertos y Temas Marítimos de Euskadi; y la Orden de 27 de marzo de 2001, del consejero de Transportes y Obras Públicas, de modificación de la composición del Órgano Consultivo de Puertos y Temas Marítimos de Euskadi.

El anteproyecto de ley que estamos analizando no contiene ninguna mención de carácter lingüístico, por lo que, y con el fin de que la nueva norma influya positivamente en la normalización del uso del euskera, proponemos lo siguiente.

Se debe tener en cuenta que, según el artículo sexto del estatuto de autonomía, tanto el euskera como el castellano son lenguas oficiales de la Comunidad Autónoma del País Vasco, la ciudadanía tiene derecho a conocer y utilizar ambas lenguas, y corresponde a las instituciones comunes de la comunidad autónoma garantizar el uso de ambas lenguas. Con ese punto de partida, la Ley Básica 10/1982 de 24 de noviembre, de Normalización del Uso del Euskera regula el uso del euskera y del castellano en el territorio de la CAPV, reconociendo los derechos lingüísticos de la ciudadanía (art. 5), y estableciendo las obligaciones lingüísticas de las administraciones públicas.

Según el artículo número 4 del anteproyecto, la administración general de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el nuevo ente público de derecho privado KAIK, que forman la administración de puerto, realizarán diversas acciones en cumplimiento de lo establecido en el anteproyecto de ley. En este sentido, cabe recordar que, según la Ley Básica 10/1982 de 24 de noviembre, de Normalización del Uso del Euskera, los poderes públicos utilizarán ambas lenguas oficiales (artículo 8), y que la ciudadanía puede utilizar el euskera o el castellano, oralmente como por escrito, en sus relaciones con las administraciones públicas, con el derecho a ser atendidos en su lengua de elección (artículos 5.2 y 6.1).

Por lo tanto, proponemos se inserte una nueva disposición en el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transportes Marítimos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, del tenor siguiente:

-La información que la administración general de la CAPV y el ente público de derecho privado KAIK pongan a disposición de la ciudadanía como consecuencia de esta ley, estará disponible en las dos lenguas de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Así mismo, se garantizará el derecho de la ciudadanía a utilizar, oralmente como por escrito, tanto el euskera como el castellano en sus relaciones con la administración general de la CAPV y con el ente público de derecho privado KAIK, y a ser atendidos en su lengua de elección.

Atentamente,

En Vitoria-Gasteiz, a 24 de octubre de 2014.

Ángel Lobera Revilla  
Director de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas

# XVI

**ACTA DE LA REUNIÓN DEL ÓRGANO CONSULTIVO DE PUERTOS Y  
ASUNTOS MARÍTIMOS (18-9-2014) /**

**EUSKADIKO PORTU ETA TSAS GAIETAKO KONTSULTA-BATZORDEAREN  
BILERA-AKTA (2014-9-18)**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN**

**LEGE PROIEKTUA**



**ACTA DE LA REUNIÓN DEL ORGANO CONSULTIVO DE PUERTOS Y ASUNTOS  
MARITIMOS VASCOS**

Reunidos en Lakua el día 18 de septiembre del 2014, se inicia la reunión a las 11:07 horas, con la presencia de las personas que seguidamente señalamos:

<b>Por el Sector Publico de Euskadi:</b>	<b>Otras entidades:</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz</li> <li>-Viceconsejera de Administración y Planificación Territorial, Izaskun Iriarte.</li> <li>-Viceconsejero de Medioambiente, Jose Antonio Galera.</li> <li>-Directora de Infraestructura del Transporte, Almudena Ruiz De Angulo.</li> <li>-Directora de Euskadiko Kirol Portuak, Edurne Egaña.</li> <li>-Euskadiko Kirol Portuak, Oriol Ruiz.</li> <li>ITSASMENDIKOI, Mikel Arrieta.</li> <li>-Dirección de Infraestructuras del Transporte, Ricardo Torre.</li> <li>-Dirección de Infraestructuras del Transporte, Yolanda Ibañez.</li> <li>-Dirección de Infraestructuras del Transporte, Luis María Moreno.</li> <li>-Dirección de Infraestructuras del Transporte, Borja Carlos López.</li> <li>-Dirección de Servicios del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, Maria Jesús Urkiola.</li> <li>- Responsable de Obras Públicas del Servicio Territorial de Puertos de Bizkaia, Saioa Rezabal.</li> <li>-Responsable de Obras Públicas del Servicio Territorial de Puertos de Gipuzkoa, Idoia Ortubia y Marcos Aizpurua..</li> <li>-Servicio Territorial de Puertos de Gipuzkoa, Marcos Aizpurua.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Gipuzkoa, Pedro Esnaola.</li> <li>-Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi, Javier Lopez De La Calle.</li> <li>-Escuela Técnica Superior Náutica de Bilbao, Javier Sánchez.</li> <li>-Asociación de Comercializadores de Pescado de Euskadi, Eli Arambarri.</li> <li>-Organización de Productores de Pesca de Altura del puerto de Ondarroa, Kiko Marin.</li> <li>-EUDEL, Felix Asensio y Jose Luis Landaburu.</li> <li>-Club Náutico de Hondarribia, Nicolas Azkona y Pello Olazabal.</li> <li>-Real Club Náutico de San Sebastián, Luis Naya.</li> <li>-Autoridad Portuaria de Bilbao, Carlos Alzaga y Carlos Verdeal.</li> <li>-Autoridad Portuaria de Pasaia, Cesar Salvador.</li> <li>-Colegio de Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos, Jose Tesan.</li> <li>- MARBECO, Isaac Ispizua Ermecheo e Isaac Ispizua Pereña.</li> <li>-Asociación de Náutica y Pesca Recreativa "FASNAPER", Eugenio Saldaña.</li> <li>-Federación Vasca de Actividades Subacuáticas, Irantzu Irusta y Maria Tato.</li> <li>-Asociación de Navieros Vascos, Manuel González y Jose Antonio Martínez.</li> <li>-Dirección General de la Marina Mercante, Carlos Rebollo y Fernando Landín.</li> </ul>

Inicia la reunión tomando la palabra el **presidente del órgano consultivo y Viceconsejero de Transportes del Gobierno Vasco, Sr. Aiz**, para exponer las razones que dan lugar a la convocatoria: analizar e informar en relación al borrador del anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo de Euskadi

Acto seguido la **Directora de Infraestructura del Transporte del Gobierno Vasco, Sra. Ruiz De Angulo** expone sucintamente el contenido del anteproyecto, así como las causas que motivaron su redacción.

Toma la palabra el **Sr. Landin, Consejero Técnico de la Dirección General de la Marina Mercante**. Hace constar que las competencias dentro de los puertos, muchas veces, son intensas y trascendentes y se ven muchos organismos implicados. Al definir aquí como servicios portuarios desde la Dirección General de la Marina Mercante se ha detectado que quizás se debería darle una vuelta con respecto a una normativa estatal que ha salido recientemente, que de hecho no está en vigor, y entrará en vigor la semana que viene. Más concretamente hace referencia a la Ley de Navegación Marítima, que define algunos puntos que pueden afectar a las funciones de "KAIK" o a los servicios portuarios. En este caso, pueden ser relativas a la prevención y lucha contra la contaminación. Por otra parte, hace también mención a los servicios generales; sobre la existencia de algunos servicios que se incluyen en el anteproyecto que son claramente matizables. Véase la función del practicaje; efectivamente, es un servicio portuario pero la habilitación para el servicio de practicaje es una competencia que la tiene reservada, en este caso, la Dirección General de la Marina Mercante; y algo del remolque y del amarre tiene algo que decir la Dirección General de la Marina Mercante. Por último, insiste la necesidad para tener toda una seguridad jurídica y saber a qué atenernos, de sacar adelante esta Ley.

Desde la **Asociación de Navieros Vasco su Secretario, el Sr. Martínez**, hace referencia al transporte marítimo. Señala la imperiosa necesidad de dotar al nuevo ente (KAIK) de una gran agilidad para resolver con carácter de urgencia todos los temas en que su participación sea precisa, incluyendo sábados y domingos. En este sentido,





subraya, merece la pena recordar el alto costo de tiempo de barco, puesto que la paralización del mismo (costos fijos) se sitúa entre los 20.000 y los 120.000 euros diarios, según tamaño. En este aspecto, la concesión de “waivers” (o dispensa de bandera) para aquellos buques no comunitarios (Panamá, Liberia, etc.), en la realización de tráfico de cabotaje entre puertos de la Comunidad Autónoma Vasca, recaerá en el Gobierno Vasco, y por tanto en el nuevo ente. Por ello deberá especificarse claramente la persona, dentro de ese organismo, que tendrá estas atribuciones, a fin de evitar la más mínima paralización del buque, y el procedimiento que se utilizará para su concesión.

La misma agilidad se precisa para el registro de empresas, ya que algunos trabajos “off-shore” (tendido de cables, dragado, producción de energía flotante, remolcajes, etc...), serán llevados a cabo, una vez más, por buques de pabellón extranjero, tras recibir previamente la dispensa o “waiver” correspondiente. Es evidente que, si el proceso de registro lleva varios días, los trabajos no comenzarán por temor a las cuantiosas multas que se anuncian en el capítulo de sanciones, ocasionando así una onerosa paralización del buque, mientras se obtiene el registro correspondiente. Tal vez la concesión inmediata de un registro provisional, hasta que se aporte la documentación final, que permita iniciar los trabajos, sería una solución.

Por lo que se refiere al tema de multas, y habida cuenta que un aval excesivo puede conllevar, una vez más, retrasos e incluso paralización del buque, ruega que se sea muy prudente en la evaluación de daños o en las reclamaciones que aceptéis para la imposición de dicho aval, ya que se han dado numerosos casos en los que la Autoridad Marítima acepta reclamaciones por daños, que luego se demuestran inexistentes, por parte de bañistas, pescadores de ribera, chiringuitos de playa, etc. que aducen haber sufrido perjuicios en sus actividades lúdicas o comerciales por malos olores, escape de gases y vertidos menores, por parte del buque. Si el barco se demora 48 horas, y luego se demuestra lo infundado de la reclamación, ¿pagaría “KAIK” los daños ocasionados indebidamente o exigiría a los falsos denunciadores contribuyesen a reparar los mismos?

Seguidamente, toma la palabra el **Sr. González, abogado de la Asociación de Navieros Vascos** que pasa a comentar dos temas con carácter general: Por un lado, la regulación del registro de empresas puede ser muy complicado porque además el

régimen sancionador sanciona como falta muy grave el no registro y hay trabajos dentro de las aguas interiores. Hace referencia al proyecto "BIMEP" donde están entrando barcos para la ejecución de todas estas actuaciones y son extranjeros; a su juicio, se debe buscar una redacción adecuada.

Por otro lado, en segundo lugar, destaca dos aspectos que le preocupan en relación al régimen de policía y sancionador. Siempre ha preocupado en los expedientes sancionadores en Marina Mercante, la posibilidad que dentro del expediente sancionador se puedan tramitar la reclamación de daños y perjuicios

Realmente la Ley de Puertos y de Marina Mercante, en su opinión, es la segunda Ley en donde aparece esta situación. La primera cree que es la Ley de Minas y se puede liquidar dentro del proceso del propio sancionador, del propio expediente, los daños y perjuicio sean las que fueran, devengan de culpa o no, con lo cual, a su juicio, especialmente en la Ley que salió y que ha salido una deslegalización enorme y un problema enorme, porque muchas reclamaciones, muchos créditos, proceden de la culpa o la negligencia y otros no, como pasa por ejemplo en contaminación. Por tanto esto que preocupa, el texto no es muy claro. Está en el art. 49 y no es muy claro, lo que dice es que las sanciones no tienen nada que ver como con otras reclamaciones pero no se dice cómo se establece el procedimiento administrativo o no se puede ir al procedimiento administrativo. Hasta la entrada en vigor de la Ley del año 1992 había un informe de la abogacía del Estado diciendo que esto es un problema de procedimiento civil y no administrativo. A su juicio, esto se debe clarificar, ya que hacerlo dentro del proceso sancionador estamos ante un evidente deslegalización de nuestro ordenamiento jurídico, es decir, si hay un abordaje entre 2 barcos y si esos abordajes han dañado un pantalán la administración pública no puede, en un expediente sancionador, liquidar los daños y perjuicios cuando estos nacen de culpa o negligencia, por tanto esto viene en dos artículos: Art. 50 párrafo 4 y en el Art. 53 medidas cautelares, párrafo d). Otro de los problemas que preocupan al Sr. González es la redacción es precisamente el Art. 43, párrafo 2 textualmente el texto que dice: "a estos efectos el citado personal tendrá la condición de agente o autoridad y los hechos constatados por citado personal tendrán valor probatorio.....". No sabe lo que se quiere decir, aquí porque muchas veces la intervención de un agente o de la autoridad es una denuncia, por tanto no tienen valor probatorio. Otras veces como pasa en las normas que regulan la inspección de trabajo, el valor de las actas crea una presunción



“iuris tantum” pero no sabe qué quiere decir este texto, no sabe si se quiere decir algo parecido al régimen de inspección de trabajo o no significa nada porque realmente todos los hechos constatables por los instrumentos probatorios adecuados, son prueba, por tanto realmente esto puede conllevar problemas que en un momento determinado en la instrucción de un expediente sancionador y también en el momento en que puede haber alguna actuación de un funcionario o de la agente de la autoridad que tenga efectos penales o civiles.

Toma la palabra el **representante de la Autoridad Portuaria de Pasaia, Sr. Salvador**, con el propósito de realizar una aportación muy puntual, muy técnica. En el artículo 31.6 se establece un régimen para autorizar el uso de dominio público por parte de otros órganos de la Administración General del País Vasco y otras Administraciones. Hay un artículo en la Ley de Puertos del Estado, artículo 73.3., que establece para la autorización por parte de las Comunidades Autónomas y ayuntamientos del dominio público portuario estatal la fórmula del convenio, que es una fórmula que en general resulta más ágil y más flexible que la de autorización o de la concesión y es preferida. Lo que sucede es que para utilizar esta fórmula del convenio en los puertos estatales se exige reciprocidad. Se exige que la administración que lo solicita, en el supuesto de que hubiese un caso asimétrico al que se plantea, es decir, que el Estado pidiese ocupar un espacio en el dominio público autonómico, que se previese también la fórmula del convenio. Podría parecer que tal y como está el artículo 31.6. del proyecto de Ley, al hablarse de autorizar se estuviese utilizando para esa ocupación del Estado en los puertos autonómicos la figura de la autorización o concesión en lugar del convenio, con lo cual alguien podría argumentar un día que no hay reciprocidad.

Seguidamente, toma la palabra el **Sr. López De La Calle en representación del Foro Marítimo Vasco**, para recalcar un par de puntos que cree que no quedan suficientemente claros en el anteproyecto. Lo relativo a la zona de los servicios portuarios para uso de actividades industriales y relacionado con esto el tema de las tasas. Teniendo en cuenta la necesidad que la industria marítima vasca tiene de esos espacios portuarios de servicios portuarios, pide analizar la cuestión de las tasas con cierta flexibilidad. A modo de ejemplo menciona que se está dando la circunstancia que con el actual régimen sale más barato trasladar un barco recién botado a un puerto de interés general que a un puerto autónomo, es decir, por ejemplo Astilleros Balenciaga de Zumaia, cuando bota los barcos, los lleva a terminar a Pasaia porque las tasas le



sale bastante más económico que terminar el barco cerca de sus instalaciones en Zumaia. Con el coste de desplazamiento de operarios que eso significa. En su opinión, deberíamos tener en cuenta esto que es importante en el tema de la industria naval. Hay otro aspecto que desea destacar, el dragado. Tampoco queda claro si la nueva sociedad, si el nuevo ente público "KAIK", a partir de ahora va a ser el encargado de poner en marcha proyectos de dragado que existan en las bocanas, rías de entrada a los puertos o va a seguir siendo el propio departamento el que de alguna forma agilice o ponga en marcha estos proyectos de dragado.

Toma la palabra el **representante de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Sr. Alzaga**, y señala que a su juicio el tema de las tasas es un elemento muy rígido que cuesta mucho tocar y que hay que tramitar vía Ley las modificaciones. Los puertos de titularidad estatal tienen una parte, un mecanismo de revisión de las tasas en forma de bonificaciones a diferentes aspectos específicos de la mercancía, no tiene que ser la mercancía en general. La mercancía que se quiera bonificar el año siguiente o años siguientes por un motivo específico, puede ser la pesca o cualquier tipo de actividad o incluso un barco que esté acabando de armarse. Si se estableciera algún tipo de mecanismo en la Ley de bonificar en general, de tal manera que vía la Ley de presupuestos del año siguiente, pues sólo tocamos ese pequeño artículo, se pudiesen modificar las tasas, pues igual se da cierta agilidad a algunos aspectos que se han mencionado anteriormente.



Asimismo, el **Sr. Alzaga**, en relación a las concesiones, trae a colación el art. 33 del anteproyecto de Ley donde se señala que el plazo máximo de concesiones es de 30 años. Pone en conocimiento de las personas asistentes que se está tramitando en la Ley de puertos la posibilidad de hacer concesiones a 50 años, con la ampliación de los que ahora están a 30 años, en función de inversiones que se hagan, por supuesto bajo la mano de lo que diga la Administración. Pasa de los 30 a los 40 o 45 años, o lo que sea.

Finalmente, toma la palabra la **Sra. Tato, en representación de la unión de federaciones deportivas vascas**, para reseñar que, en la medida de lo posible, exista algún reflejo para la práctica deportiva como tal, ya que la realidad es que a la hora de realizar una competición deportiva, a fecha de hoy, se ven con serios problemas y a lo largo de este articulado no ha visto referencia de ello.

Y, no habiendo más asuntos que tratar, el Viceconsejero de Transporte del Gobierno Vasco señala que corresponde cerrar la sesión del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos, siendo las 11: 38 horas.

En Vitoria-Gasteiz, a 18 de septiembre de 2014

  
Vº Bº   
**Antonio Aiz Salazar**  
INGURUMEN ETA LURRALDE  
POLITIKA SAILA  
Vicenconsejero de Transportes del  
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE  
Y POLÍTICA TERRITORIAL  
Gobierno Vasco

  
  
**Borja Carlos López Álvarez**  
INGURUMEN ETA LURRALDE  
POLITIKA SAILA  
Secretario del Órgano Consultivo de  
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE  
Y POLÍTICA TERRITORIAL  
Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.



**EUSKADIKO PORTU ETA ITSAS GAIE TAKO KONTSULTA-BATZORDEAREN  
BILERA-AKTA**

Lakuan elkartu dira bilera egiteko, 2014ko irailaren 18an, eta 11:07etan hasi da; honako pertsona hauek hartu dute parte:

<p><b>Euskal Autonomia Erkidegoaren sektore publikoaren</b> aldetik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Garraioetako sailburuordea, Antonio Aiz.</li> <li>- Administrazio eta Lurralde Plangintzaren sailburuordea, Izaskun Iriarte.</li> <li>- Ingurumeneko sailburuordea, Jose Antonio Galera.</li> <li>- Garraio Azpiegituren zuzendaria, Almudena Ruiz De Angulo.</li> <li>- Euskadiko Kirol Portuen zuzendariak, Edurne Egaña.</li> <li>-Euskadiko Kirol Portuak, Oriol Ruiz.</li> <li>ITSASMENDIKOI, Mikel Arrieta.</li> <li>- Garraio Azpiegituraren Zuzendaritza, Ricardo Torre.</li> <li>- Garraio Azpiegituraren Zuzendaritza, Yolanda Ibañez.</li> <li>- Garraio Azpiegituraren Zuzendaritza, Luis María Moreno.</li> <li>- Garraio Azpiegituraren Zuzendaritza, Borja Carlos López.</li> <li>Ingurumen eta Lurralde Politika Sailaren Zerbitzu Zuzendaritza, Maria Jesús Urkiola.</li> <li>- Bizkaiko Portuen Lurralde Zerbitzuaren Herri Lanen arduraduna, Saioa Rezabal.</li> <li>- Gipuzkoako Portuen Lurralde Zerbitzuaren Herri Lanen arduraduna, Idoia Ortubia eta Marcos Aizpurua.</li> <li>Gipuzkoako Portuen Lurralde Zerbitzua, Marcos Aizpurua.</li> </ul>	<p><b>Beste erakunde batzuk:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gipuzkoako Merkataritza, Industria eta Itsasketa Bazkundera, Pedro Esnaola.</li> <li>-Itsas industriren Elkarte, Javier Lopez De La Calle.</li> <li>Nautika eta Itsasontzien Goi Eskola Teknikoa, Javier Sánchez.</li> <li>Euskadiko Arrain Salerosleen Federazioa, Eli Arambarri.</li> <li>Ondarroako Alturako Arrain Ekoizleen Elkarte, Kiko Marin.</li> <li>-EUDEL, Felix Asensio eta Jose Luis Landaburu.</li> <li>Hondarribiko Klub Nautikoa, Nicolas Azkona eta Pello Olazabal.</li> <li>-Donostiako Klub Nautikoa, Luis Naya.</li> <li>Bilboko Portuko Agintaritza, Carlos Alzaga y Carlos Verdea.</li> <li>Pasaiaiko Portu Agintaritza, Cesar Salvador.</li> <li>Euskadiko Portu, Ubide eta Bideetako Ingeniarien elkargoa, Jase Tesan.</li> <li>- MARBECO, Isaac Ispizua Ermecheo eta Isaac Ispizua Pereña.</li> <li>"FASNAPER" Nautika eta Jolas Arrantzako Elkarte, Eugenio Saldaña.</li> <li>Euskadiko Ur-azpiko Jardueretarako Federazioa, Irantzu Irusta eta María Tato.</li> <li>Euskal Ontzien Elkarte, Manuel González eta Jose Antonio Martínez.</li> <li>Merkataritza Itsasketako Zuzendaritza Nagusia, Carlos Rebollo eta Fernando Landin.</li> </ul>
---	---

Bilera hasi da, eta **Eusko Jaurlaritzako kontsulta-organoaren presidente eta Garraioko sailburuorde, Aiz jaunak hartu du hitza** deialdiaren arrazoiak azaltzeko: Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta itsas garraioaren lege aurreproiektuaren zirriborroa aztertzeko eta horri buruz informatzeko.

Ondoren, **Eusko Jaurlaritzako Garraio Azpiegituren zuzendaria Ruiz De Angulo andreak** aurreproiektuaren edukia azaldu du labur-labur, baita idazteko eragile izan ziren kausak ere.

**Merkataritza Itsasketako Zuzendaritza Nagusiaren kontseilari teknikoa Landin jaunak hartu du hitza.** Haren arabera, portuetako barruko eskumenak biziak eta garrantzitsuak dira, askotan, eta erakunde asko daude inplikaturak. Portuko zerbitzuak hemen deskribatu direnez, komenigarria litzateke orain dela gutxi sortutako Estatuko araudi bat, Merkataritza Itsasketako Zuzendaritza Nagusitik. Egia esan, oraindik ez dago indarrean, eta datorren astean sartuko da. Zehazkiago, Itsas Nabigazioaren Legeak aipatzen dituen puntu batzuk definitzen ditu eta "KAIK" en funtzio batzuei edo portuko zerbitzuei eragin diezaiakete. Horrelakoetan, kutsaduraren aurkako prebentzio eta borrokari buruzkoak izan daitezke. Bestalde, zerbitzu orokorrak ere aipatzen ditu; badira zerbitzu batzuk aurreproiektuan sartzen direnak eta argiago zehaztu daitezkeenak. Ikusi praktikajearen funtzioa; hain zuzen ere, portuko zerbitzu bat da, baina praktikak egiteko habilitazioa dagokio Merkataritza Itsasketako Zuzendaritza Nagusiar; eta atoian eramatea eta amarratzea dagokio Merkataritza Itsasketako Zuzendaritza Nagusiar. Bukatzeko, nabarmendu du segurtasun juridiko bat denok izateko beharra eta zeri lotu jakitea, lege hau sortzean.

Euskal Itsas-ontzien Elkartearen idazkaria Martinez jaunak itsas garraioa aipatu du. Adierazten du gero eta premia larriagoa dagoela (KAIK) ente berriari arintasun handia ematea presaz ebazteko parte-hartzea duen gai guztietan, larunbat eta igandeetan ere bai. Ildo horretatik, azpimarratzen du merezi duela gogoratzea ontzi-denboraren kostu handia, haren gelditzeak (kostu finkoak) kostatzen du 20.000 eta 120.000 euro eguneko, tamainaren arabera. Horri dagokionez, Eusko Jaurlaritzari, eta, beraz, ente berriari dagokio "waivers" (edo bandera-dispentsa) ematea erkidegokoak ez diren ontzientzat (Panama, Liberia, etab.), Euskal Autonomia Erkidegoko portuen arteko kabotajeko trafikoan. Horregatik, argi espezifikatu beharko da pertsona organismo horren barruan, eta eginkizun horiek izango ditu, ontzia istant batean gelditzea ere saihesteko, eta emateko erabiliko den prozedura.

Bizkortasun bera behar da enpresak erregistratzeko; izan ere, "off-shore" lan batzuk (kableak jartzea, dragatzea, energia flotatzailea sortzea, atoian eramateak, etab.) beteko dituzte berriz ere atzerriko ontziek, dagokien dispentsa edo "waiver" jaso aurretik. Esan gabe doa, erregistratzeak hainbat egun irauten duela, lanak ez direla hasiko zehapenei buruzko kapituluaren iragarritako isun kopuru handien beldurrez; horrela, ontzia kostu bidez geldituko da, dagokion erregistroa lortu bitartean. Agian, irtenbidea litzateke behin-behineko erregistroa ematea berehala, lanei hasiera eman ahal izateko eta azken dokumentazioa aurkeztu arte.

Isunei dagokienez, eta kontuan hartuz gehiegizko abal batek ekar dezakeela berriz ere atzeratzea edo, baita ontzia gelditzea ere, arren eskatzen du oso zuhurra izatea kalteak ebaluatzean, edo onartuko dituzuen erreklamazioekin aipatu abala ezartzeko; izan ere, askotan, Itsas-agintaritzak erreklamazioak onartzen ditu kalteengatik, eta, gero, ez daudela frogatzen dute bainulariek, ertzeetako arrantzaleek, hondartzako txiringitoek, eta abarrek. Haien arabera, kalteak jasan dituzte aisialdiko jardueretan, ontziak utzitako usain txar, gas-ihes eta isurketa txikiengatik. Ontzia 48 ordu atzeratzen bada, eta gero frogatzen bada erreklamazioa funsgabea dela, KAIK-ek ordainduko lituzte bidegabeki eragindako kalteak edo salatzaile faltsuei eskatuko litzaieke haiek konpontzen laguntzea?

Jarraian, **Euskal Ontzien Elkarteko abokatu Gonzalez jaunak**, hartu du hitza eta bi gai aipatu ditu oro har: Batetik, enpresen erregistroa arautzea oso konplikaturak izan daitezke; izan ere,

zehapen-araubideak falta oso larritzat jotzen du gainera erregistrorik ez izatea. Eta badira lanak barruko uretan. "BIMEP" proiektua aipatzen du; bertara, ontziak sartzen ari dira jarduera horiek guztiak gauzatzeko, eta atzerritarrak dira; haren ustez, eduki egokia bilatu behar da.

Bestalde, bigarrenaz, kezkatzen zaizkion bi alderdi aipatzen ditu polizia- eta zehapen-araubideari buruz. Merkataritzako Marinaren zehapen-espeditanteetan, aukera hau kezkatu zaie beti: zehapen-espeditantearen barruan kalte eta galeren erreklamazioa izapide ahal izatea.

Haren ustez, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legea da benetan egoera hori agerrarazten duen bigarren legea. Uste duenez, Meatzeeen Legea da lehena, eta espeditantearen barruan, zehapen-espeditantean likida daitezke kalteak eta galerak, edozein direla, eta erruagatik sortu ala ez; beraz, haren ustez, deslegalizazio eta arazo handi bat dago atera zen eta atera den legean, erreklamazio eta kreditu asko erru edo zabarkeriaren ondorioz sortuak baitira eta beste batzuk ez. Hala gertatzen da kutsadurarekin, esate baterako. Hortaz, kezka garria den honetan, testua ez da oso argia. 49. artikuluan dago eta ez da oso argia. Esaten duenez, zigorrek ez dute zerikusirik beste erreklamazio batzuekin; baina ez du esaten nola ezartzen den zehapen-prozedura edo ezin da jo zehapen-prozedurara. 1992ko Legea indarrean sartu arte, Estatuko Abokatutzaren txosten baten arabera, prozedura zibileko arazoa da eta ez administraziokoa. Haren ustez, hori argitu behar da; izan ere, zehapen-prozeduraren barruan eginez gero, gure ordenamendu juridikoaren deslegalizazio garbi baten aurrean gaude. Hau da, 2 ontziren arteko abordatzea, eta, abordatze horien ondorioz, pantalana ondatu bada, administrazio publikoak ezin ditu likidatu kalte eta galerak zehapen-espeditante batean, erru edo zabarkeriaren ondorioz sortu badira. Eta horixe dator bi artikulua hauetan: 50. artikulua, 4. paragrafoa, eta 53. artikulua, kautelazko neurriak, d) paragrafoa. Gonzalez jaunari kezkatzen zaion beste arazo bat da, bereziki, 43. artikulua 2. paragrafoaren edukia; hauxe dio hitzez hitz: "ondorio horietarako, langile horiek agintaritzaren agentetzat joko dira, eta beraiek egiaztaturiko egitateek froga-balioa izango dute...". Ez daki zer esan nahi duen hemen; izan ere, askotan, agente batek edo agintaritzak parte-hartzea salaketa bat da eta, ondorioz, ez dute froga-baliorik. Beste batzuetan, lan-ikuskaritza arautzen duten arauetan gertatu bezala, akten balioak sortzen du "iuris tantum" presuntzio bat; baina, ez daki zer esan nahi duen testu horrek, ez daki lan-ikuskaritza erregimenaren antzeko zerbait esan nahi duen, edo ez du ezer esan nahi; izan ere, froga dira benetan froga-tresna egokiek egiazta ditzaketen egitate guztiak. Hortaz, egiazki, arazoa izan daiteke eta eragin penal edo zibilak izan ditzake, zehapen-espeditante bat instruitu bitartean, baita funtzionario edo agintaritzaren agente baten jarduera bat dagoenean.

**Pasaiko Portu Agintaritzaren ordezkariak, Salvador jaunak** hartu du hitza, oso ekarpen puntual bat egiteko asmoz, oso teknikoa. Baimentzeko araubide bat ezartzen du 31.6 artikulua, hauxe: jabari publikoa erabiltzea Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorreko beste organo eta beste administrazio batzuek. Estatuko Portuen Legearen 73.3 artikulua ezartzen duenez, estatuko portuko jabari publikoa autonomia erkidegoei eta udalei baimentzeko, hitzarmena da eredu; oro har, baimena edo emakida ematea baino arinagoa eta malguagoa da. Eta gustukoena da. Baina, estatuko portuetan eredu hori erabiltzeko elkarrekikotasuna eskatzen da. Hau da eskatzen dena, planteatzen den kasuaren kasu asimétriko bat badago, hau da, Estatuak eskatzen badu jabari publiko autonomikoa okupatzea: administrazio eskatzaileak ere hitzarmenaren eredu aurreikustea. Lege-proiektuaren 31.6 artikuluan agerienez, pentsa daiteke, baimena emateaz hitz egitean, estatuaren okupazio horretarako baimena edo emakida erabiltzea, hitzarmenaren orde; beraz, inork argudia zezakeen inoiz ez dagoela elkarrekikotasuna.

Jarraian, **Euskal Herriko Itsas Foroaren ordezkariak, López De La Calle jaunak** hartu du hitza, proiektuan nahiko argi geratu ez diren bi puntu azpimarratzeko. Zehazki, portuko zerbitzuak erabiltzea industria-jardueretarako eta, honi lotuta, tasak. Kontuan hartuz euskal itsasoko industriak portu-zerbitzuetako bi gune izatearen beharra, tasen auzia malgutasunez aztertzea eskatzen du. Eredu moduan aipatzen du, merkeagoa dela egungo araubidearekin itsasoratu berri den ontzi bat interes orokorreko portu batera lekualdatzea erkidegoko batera





baino; esaterako, Zumaiako Astilleros Balenciagak itsasoratzen dituenen ontziak, Pasaiara eramaten ditu bukatzeko, tasak merkeagoak baitira haien instalazioetan, Zumaian, amaitu baino. Horrek dakarren kostuarekin langileak lekualdatzeko. Haren iritziz, kontuan hartu beharko genuke hori inportantea dela itsas-industrian. Horretaz gain, beste alderdi bat azpimarratu nahi du: dragatze-lanak. Halaber, ez da argi geratzen elkarte berria, KAIK erakunde publiko berria, hemendik aurrera arduratuko den abian jartzeko bokaleetan eta portuetako sarreren itsasadarretan dauden dragatze-lanen proiektuak, edo sailak berak jarraituko duen izaten nolabait arinduko duena edo dragatze-lan horiek abian jarriko dituen.

**Bilboko Portuko Agintaritzako ordezkariak, Alzaga jaunak** hartu du hitza, eta esan du, haren ustez, tasen gaia oso elementu zurruna dela, oso zaila dela hartaz hitz egitea, eta aldaketak izapidetu behar direla lege bidez. Estatuko portuek tasak berrikusteko mekanismoa dute hobari gisa, salgaiaren hainbat alderdi espezifikoz; oro har, ez da izan behar salgai osoari. Datorren urtean edo hurrengoetan, hobaria eman ahalko zaio arrantzari, arrazoi espezifiko bat dela eta, edo edozein jarduera motari, edota armatzen amaitzen ari den ontzi bati ere bai. Legean, mekanismoren bat egongo balitz hobaria orokorrean emateko, hurrengo urteko Aurrekontuen Legearen bidez tasak aldatu ahal izateko, artikulua txiki hori baino ez genuke ukituko, arintasuna lortuko litzateke, agian, lehen aipatutako alderdi batzuetan.

Halaber, **Alzaga jaunak** mahaigaineratu du emakidei buruzko Lege aurreproiektuaren 33. artikulua. Haren arabera, emakiden gehienezko epea 30 urtekoa da. Bertaratuei jakinarazten die emakidak 50 urteetara egiteko aukera izapidetzen ari dela portuen legean, 30 urteetara daudenak ere zabalduz, egingo diren inbertsioen arabera eta, jakina, Administrazioak esango duenaren menpe. 30 urtetik 40 edo 45 urteetara pasatzea, edo kasuan kasukoa.

Azkenik, **Euskal Kirol Federazioen Batasunaren ordezkariak, Tato andreak** hartu du hitza eta hau nabarmendu du: ahal dela, badago kirola egiteko islaren bat, berez; izan ere, kirol-lehiaketaren bat egin nahi bada, gaur egun, benetako arazo larriak daude; eta ez dut ikusi horren aipamenik artikulua hauetan.

Eta, beste gairik ez dagoenez, Eusko Jaurlaritzako Garraioko sailburuordeak adierazten du amaitzen dela Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta-batzordearen bilera, 11:38etan.

Vitoria-Gasteiz, 2014ko irailaren 18a

O. E.

**Antonio Aiz Salazar**

Eusko Jaurlaritzako Garraioko sailburuordea

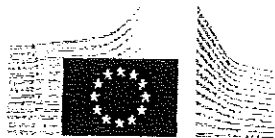
**Borja Carlos López Álvarez**

Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako  
Kontsulta-batzordearen idazkaria

# XVII

**ESCRITO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y  
TRANSPORTES DE LA UE /  
EUROPAKO BATZORDEKO MUGIKORTASUN ETA GARRAIOAREN  
ZUZENDARIZA NAGUSIAREN IDATZIA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE PROIEKTUA**



COMISIÓN EUROPEA  
DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES

Dirección D - Logística, Transporte Marítimo y Terrestre y Derechos de los Pasajeros  
D.1 - Transporte Marítimo y Logística

Bruselas,  
MOVE D1/LZ/2015

Sr. Vicente Salvador Centelles,  
Consejero de Transportes  
Representación Permanente de  
España ante la Unión Europea  
Boulevard du Régent 52  
1000 Bruselas  
Bélgica

Muy señor mío:

Me dirijo a usted en relación con su carta de 5 de noviembre de 2014 en la que, como requieren los Reglamentos (CEE) n<sup>os</sup> 3577/92 y 4055/86, consultaba usted a la Comisión Europea sobre el *Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco*.

El examen de ese anteproyecto y las aclaraciones hechas por las autoridades españolas en su carta de 16 de junio del corriente (en lo sucesivo, «la carta») han puesto de manifiesto las diferencias entre las tasas portuarias establecidas para los buques que operan en el tráfico local, en el europeo y en el internacional.

Por lo que se refiere a los buques de pasajeros, el artículo 193 del anteproyecto prevé, entre otras cosas, una serie de tasas basadas en las clases de tráfico, a saber, 1) de bahía o local, 2) de cabotaje europeo y 3) exterior. Las tasas aplicadas al tráfico de cabotaje europeo son muy superiores (entre 2 y 65 veces) a las del tráfico local, y las tasas del tráfico exterior o internacional son entre 2,5 y 6 veces mayores que las del tráfico europeo.

En cuanto a los buques mercantes, el artículo 194 del anteproyecto establece diferentes tasas en función del origen/destino de las mercancías. Las tasas que se aplican a las mercancías que tienen su origen en un país de la UE y que se destinan a otro Estado miembro son cuatro veces más bajas que las de las mercancías originarias de un país no miembro de la UE y destinadas también a un tercer país y dos veces inferiores a las de las mercancías que tienen su origen en la UE pero que se destinan a un país no miembro de esta y a las que, teniendo su origen en un país no perteneciente a la UE, se destinan a ella.

Así pues, el régimen arriba descrito prevé para el transporte de pasajeros y de mercancías tasas diferentes en función de su origen o destino, si bien los servicios portuarios a los que se aplican esas tasas parecen ser iguales<sup>1</sup>.

Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, «El Reglamento n° 4055/86, que ofrece la posibilidad de aplicar al sector del transporte marítimo entre Estados miembros la totalidad de las normas del Tratado que rigen la libre prestación de servicios, se opone a la aplicación de cualquier normativa nacional que haga más difícil la prestación de servicios entre Estados miembros que la realizada exclusivamente en el interior de un Estado miembro, a menos que dicha normativa esté justificada por una razón imperiosa de interés general y a condición de que las medidas que imponga sean necesarias y proporcionadas.»<sup>2</sup>.

El Tribunal, además, afirma que «Al haber ampliado el artículo 1, apartado 1, del Reglamento n° 4055/86 el principio de la libre prestación de servicios en las rutas intracomunitarias a las rutas entre un Estado miembro y un país tercero, procede aplicar a éstas las reglas deducidas con respecto a las rutas intracomunitarias.»<sup>3</sup>. Por lo tanto, el artículo 1 apartado 1, del Reglamento n° 4055/86 «se opone a la aplicación, en un Estado miembro, de tasas portuarias diferentes para las rutas internas o intracomunitarias y para las rutas entre un Estado miembro y un país tercero, si esta diferencia no está objetivamente justificada.»<sup>4</sup>. Y el Tribunal añade que «Únicamente la existencia de diferencias objetivas en los servicios proporcionados a los pasajeros por los transportistas puede justificar tal diferencia.»<sup>5</sup>.

Atendiendo a las explicaciones dadas en la carta, la Comisión considera que:

- la clase de «bahía o local» se refiere al tráfico intraportuario y no le es por tanto de aplicación el Reglamento (CEE) n° 4055/86;
- el anteproyecto establece las mismas tasas para el tráfico nacional y para el que tiene lugar dentro de la UE dado que ambos entran en la clase de tráfico de «cabotaje europeo»; esto cumple los requisitos del Reglamento (CEE) n° 4055/86;
- las tasas aplicadas al tráfico internacional son muy superiores a las que se cobran por iguales servicios en el tráfico europeo; esto, según la jurisprudencia arriba citada, está prohibido a menos que haya motivos válidos que lo justifiquen.

<sup>1</sup> El anteproyecto no determina con claridad a qué servicios se aplican las tasas; no obstante, sus artículos 193 y 194 mencionan que la tasa aplicada al pasaje tiene por objeto las operaciones de embarque y desembarque, mientras que la impuesta a las mercancías contempla las operaciones de carga, descarga, trasbordo y tránsito marítimo.

<sup>2</sup> Asunto C-435/00 Geha Naftiliaki, apartado 20.

<sup>3</sup> *Ibidem*, apartado 21.

<sup>4</sup> *Ibidem*, apartado 24.

<sup>5</sup> *Ibidem*, apartado 28. Un caso análogo, pero en el ámbito de las tasas aeroportuarias, es el del Asunto C-92/01 Stilyanakis, referente a la aplicación a los vuelos intracomunitarios de tasas aeroportuarias más elevadas que a los nacionales. En ese asunto, el Tribunal concluyó que tal diferencia era contraria al artículo 3, apartado 1, del Reglamento (CEE) n° 2408/29 del Consejo, a menos que pudiera demostrarse que la diferencia entre unas y otras tasas venía a compensar los servicios aeroportuarios de despacho de pasajeros y que el coste de prestación de esos servicios era proporcionalmente más alto en el caso de los vuelos intracomunitarios que en el de los nacionales.

En vista de ello, la Comisión invita a las autoridades españolas a:

- facilitar los motivos que justifiquen, de conformidad con la jurisprudencia mencionada, la aplicación de tasas portuarias diferentes al tráfico intraeuropeo y al internacional o,
- en caso de no poder facilitar esa justificación, modificar el anteproyecto de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 4055/86 y
- presentar a la Comisión la versión final de la ley.

Atentamente,



Sandro Santamato

## Europako Batzordeko Mugikortasun eta Garraioaren Zuzendaritza Nagusiaren idatzia

Vicente Salvador Centelles  
Garraioetako sailburua  
Europar Batasunean duen  
ordezkaritza iraunkorra  
Boulevard du Régent 52  
1000 Brusela  
Belgika

Jaun agurgarri hori:

Zuregana jotzen dut 2014ko azaroaren 5ean bidali ze nuen gutunaren harira. Horren bidez, 3577/92 eta 4055/86 erregelamenduek (EEE) eskatutakoari jarraiki, Europako Batzordeari kontsulta egin diozu, *Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Legearen* Aurreproiektuari buruz.

Aurreproiektu horren azterlanak eta Espainiako agintariek aurtengo ekainaren 16an bidalitako gutunean (hemendik aurrera "gutuna") eman dituzten azalpenek agerian utzi dituzte tokiko, Europako eta nazioarteko trafikoan ibiltzen diren ontzietarako ezarritako portuko tasen arteko ezberdintasunak.

Bidaiarien ontziei dagokienez, aurreproiektuaren 193. artikulua, besteak beste, trafiko motaren arabera honako tasa hauek aurreikusten ditu: 1) Badiako edo tokikoa; 2) Europako kabotajea; eta, 3) kanpokoak. ) Europako kabotajeko trafikoari ezarritako tasak tokiko trafikoari esleitutakoak baino askoz altuagoak dira (2 eta 65 aldiz altuagoak); eta, kanpoko edo nazioarteko trafikoari ezarritako tasak Europako trafikoari esleitutakoak 2,5 eta 6 aldiz handiagoak dira.

Merkataritza-ontziei dagokienez, aurreproiektuaren 194. artikulua salgaien joan/etorrien arabera tasa ezberdinak ezartzen ditu. EBko estatu batean jatorria izan eta EBko beste estatu batean helmuga duten salgaiak ezartzen zaizkien tasak EBko estatua ez den batean jatorria izan eta hirugarren estatu batean helmuga duten salgaiak ezartzen zaizkien tasak baino lau aldiz baxuagoak dira; eta, EBko estatu batean jatorria izan eta EBko estatua ez den baten helmuga duten edo EBko estatua ez den batean jatorria izan eta EBko estatua den baten helmuga duten salgaien tasak baino bi aldiz baxuagoak dira.

Beraz, goian deskribatutako erregelamenduak bidaiarien eta salgaien garraiorako tasa ezberdinak ezartzen ditu, jatorri edo helmugaren arabera, nahiz eta tasak jasotzen dituzten portuko zerbitzuek berdinak<sup>1</sup> diruditen.

Europar Batasuneko Justizia Auzitegiak behin baino gehiagotan eman duen jurisprudentziari jarraiki, "4055/86 Erregelamenduak EBko estatuen arteko itsas garraio sektoreari zerbitzuak emateko askatasuna arautzen duten Tratatuaren arau guztiak ezartzeko aukera ematen du. Erregelamendu hori EBko estatuen artean zerbitzuak ematea halako estatu baten barruan baino zailago egiten duen edozein nazio-arau baten kontrakoa da, araudi hori interes orokorreko arrazoi garrantzi batek justifikatu ezean, eta ezartzen dituen neurriak beharrezkoak eta egokiak izateko baldintza betez gero<sup>2</sup>."

<sup>1</sup> Aurreproiektuak ez du argi zehazten zein zerbitzuri ezartzen zaizkion tasak; hala ere, 193. eta 194. artikuluek adierazten dute bidaiariei ezartzen zaizkien tasak ontziratze eta lehorreratzeko operazioak dituela helburu; eta salgaiak ezarritakoak karga, deskarga, ontziz aldatu eta itsas transitoa dituela helburu.

<sup>2</sup> C-435/00 Gaia. Geha Naftiliaki, 20. atala.

Gainera, Auzitegiak honako hau adierazten du: “4055/86 Erregelamenduaren 1. artikulua 1. atalak EBko estatuen arteko ibilbidetik, EBko estatu baten eta hirugarren baten arteko ibilbidera zerbitzuak emateko askatasunaren printzipioa zabaltzean, bidezkoa da ibilbide horiei ezartzea EBko estatuen arteko ibilbideetatik ondorioztatutako arauak ezartzea<sup>3</sup>.” Beraz, 4055/86 Erregelamenduaren 1. artikulua 1. atala EBko estatu baten barruko ibilbideetarako edo EBko estatuen arteko ibilbideetarako, eta EBko estatu baten eta hirugarren estatu baten arteko ibilbideetarako portuko tasa ezberdinak ezartzearen kontrakoa da<sup>4</sup>. Gainera, Auzitegiak erabazten du bakarrik garraiolariak bidaiariei eskainitako zerbitzuen ezberdintasun objektiboak justifikatu ahal dutela ezberdintasun hori.<sup>5</sup>”

Gutunean emandako azalpenak kontuan hartuta, Batzordeak honako hau uste du:

- “Badia edo tokioa” mota portu barruko trafikoari dagokio eta ezin zaio aplikatu 4055/86 Erregelamendua (EEE).
- Aurreproiektuak tasa berak ezartzen dizkie nazio-trafikoari eta EBaren barruan gauzatzen denari, baina “Europako kabotajea” izenekoaren trafiko motan sartzen baitira; horrek 4055/86 Erregelamenduaren (EEE) baldintzak betetzen ditu.
- Nazioarteko trafikoari ezarritako tasak Europako trafikoko zerbitzu berdinei kobratzen zaizkienak baino askoz altuagoak dira; hau da, goiaren aipatutako jurisprudentziari jarraiki, debekatuta dago, justifikatzen duten arrazoi onargarriak egon ezean.

Hori ikusita, Batzordeak Espainiako agintariei honako hau egitea eskatzen die:

- Europa barruko eta nazioarteko trafikoaren portuko tasa ezberdina ezartzea justifikatzen duten arrazoiak ematea, aipatutako jurisprudentziari jarraiki, edo
- Justifikazio hori ezin bada eman, aurreproiektua 4055/86 Erregelamendua (EEE) ezarritakora egokitzea, eta
- Batzordeari legearen azken bertsioa aurkeztea

Adeitasunez,

Sandro Santamato

---

<sup>3</sup> *Ibidem*, 21. atala

<sup>4</sup> *Ibidem*, 24. atala

<sup>5</sup> *Ibidem*, 28. atala. Aireportuen tasek eremuan kasu analogoa dago, C 92/01 Stilyanakis Gaia, alegia. Horretan, EBko estatuen arteko hegaldien tasak nazioetakoak baino altuagoak ziren. Gai horretan, Auzitegiak ondorioztatu zuen ezberdintasun hori Kontseiluaren 2408/29 Erregelamenduaren (EEE) 3. artikulua 1. atalak ezarritakoaren kontrakoa zela, baina tasa moten arteko ezberdintasunak bidaiarien aireportuko bulego zerbitzuak konpentsatzen zituela eta zerbitzu horien kostua EBko hegaldietan nazioartekoetan baino proportzionalki altuagoak zirela frogatu ezean.

# XVIII

**DICTAMEN DEL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL VASCO/  
EUSKADIKO EKONOMIA ETA GIZARTE ARAZOETARAKO  
BATZORDEAREN IRIZPENA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE PROIEKTUA**



## **DICTAMEN 8/15**

### **sobre el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco**

**Bilbao, 29 mayo 2015**

#### **I.- ANTECEDENTES**

El día 13 de abril de 2015 tuvo entrada en el Consejo Económico y Social Vasco escrito del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, solicitando informe sobre el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco según lo establecido en el artículo 3.1. a) de la Ley 8/2012, de 17 de mayo del Consejo Económico y Social Vasco.

Se trata de un Anteproyecto de Ley que, en el ejercicio de las competencias exclusivas en materia de puertos que ostenta la Comunidad Autónoma del País Vasco en virtud del artículo 10.32 de su Estatuto de Autonomía, aborda la regulación con carácter general del sector portuario vasco, del que están excluidos los puertos declarados de interés general y reservados a la competencia del Estado, y que hasta el momento viene regida por normas de carácter reglamentario dispersas y fragmentadas y por la aplicación supletoria de la legislación estatal en la materia.

Asimismo, en virtud del art. 10.32 del Estatuto de Autonomía, que también confiere a la Comunidad Autónoma del País Vasco competencia exclusiva en materia de transporte marítimo, y habiéndose producido mediante Real Decreto 900/2011, de 24 de junio, el traspaso de funciones y servicios a la Comunidad Autónoma del País Vasco, el Anteproyecto regula en el mismo texto legal la actividad de transporte marítimo de viajeros, de mercancías y mixto de competencia de la CAPV.

El día 13 de abril se dio traslado del Anteproyecto de Ley a todos los miembros del Pleno del Consejo a fin de que remitieran sus propuestas y opiniones, dándose traslado de todas ellas a la Comisión de Trabajo pertinente, la Comisión de Desarrollo Económico, según lo establecido en el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Económico y Social Vasco. Asimismo, el día 28 de abril comparecieron ante la Comisión de Desarrollo Económico del Consejo representantes del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial para explicar el Anteproyecto y responder a las cuestiones planteadas por los miembros de la Comisión.

El día 15 de mayo de 2015 se reunió en sesión de trabajo la Comisión de Desarrollo Económico para debatir una propuesta de Anteproyecto de Dictamen. El día 20 de mayo se reunió nuevamente, acordando emitir Proyecto de Dictamen que se elevó al Pleno del CES Vasco del 29 de mayo de 2015 donde se aprueba por unanimidad.

#### **II.- CONTENIDO**

El texto del Anteproyecto de Ley sometido a consulta consta de una Exposición de Motivos, 53 artículos distribuidos en seis Capítulos, tres Disposiciones Adicionales, cinco Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y tres Disposiciones Finales.

##### **Exposición de Motivos**

La Exposición de Motivos resalta la innegable vinculación histórica, económica y social de Euskadi con el mar y con la actividad portuaria, el gran impacto económico y a nivel general producido en el desarrollo de las localidades costeras a través de los sectores pesquero, comercial e industrial, y la aparición y reordenación de puertos con finalidad deportiva al calor del crecimiento de la práctica náutico-recreativa y del desarrollo turístico de la costa vasca, y que no pueden quedar al margen de una regulación del régimen portuario coherente y global.

Describe el contexto competencial de la materia, sobre la cual, la CAPV ostenta competencia exclusiva, con excepción de aquellos puertos clasificados como de interés general, y los traspasos de bienes y servicios correspondientes, materializados mediante Real Decreto 2380/1982 de 14 de mayo. Señala, también, la ausencia de intervención hasta el momento del legislador autonómico vasco para abordar la materia de forma integral a través de una Ley de puertos propia, y concluye, expresando la inaplazabilidad de la regulación de los puertos de titularidad autonómica.

Se incorpora al Anteproyecto la regulación relativa al transporte marítimo se incorpora al anteproyecto dada la relación existente entre puertos y transporte marítimo, toda vez que el traspaso de funciones y servicios de la competencia correspondiente quedó ya materializada en virtud del Real Decreto 900/2011, de 24 de junio.

La Exposición de Motivos procede posteriormente a describir el contenido del Anteproyecto.

### **Cuerpo Dispositivo**

El Capítulo I, dedicado a las Disposiciones Generales, se compone de ocho artículos que abordan el objeto y ámbito de aplicación de la Ley, definen los conceptos básicos y el ámbito de competencia de la Administración General de la Comunidad Autónoma, así como los principios de actuación, orientadores de la gestión portuaria, que incluyen la sostenibilidad, la gestión integrada y la intermodalidad.

El Capítulo II, que comprende diez artículos, aborda, por un lado, la ordenación urbanística del espacio portuario, sustentada sobre el Plan Especial de ordenación portuaria y la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. Aborda, por otro lado, la construcción y modificación de puertos y el régimen de conservación del dominio público portuario.

El Capítulo III está dedicado al nuevo ente público de derecho privado, KAIK, estableciéndose su creación y regulándose su objeto, funciones, régimen jurídico, organización, personal, recursos económicos y presupuesto. Este ente se erige en el instrumento central para llevar a cabo la política de la CAPV en materia de puertos y asume la gestión integral de la totalidad de puertos de competencia autonómica.

El Capítulo IV aborda el régimen jurídico de los puertos de Euskadi, regulando los servicios portuarios y la gestión del dominio público portuario. Se prevé que los servicios portuarios puedan prestarse por la administración portuaria, bien directamente, bien por cualquier mecanismo de gestión indirecta legalmente previsto. En cuanto a la gestión del dominio público portuario, se recurre a las figuras clásicas que permiten la utilización privativa del mismo por parte de los particulares, la autorización y la concesión.

El Capítulo V, dedicado al transporte marítimo, regula en un único artículo la creación de un registro de empresas operadoras de transporte marítimo.

Finalmente, el Capítulo VI regula la actividad de policía y el régimen sancionador, estableciendo los principios del régimen y la tipificación de las infracciones, clasificadas en leves, graves y muy graves, y sus correspondientes sanciones.

La Disposición Adicional Primera se refiere a la integración del personal adscrito a la Administración General de la Comunidad Autónoma y a Euskadiko Kirol Portuak S.A

La Disposición Adicional Segunda habilita al Gobierno para la actualización del importe de las sanciones pecuniarias de acuerdo con el índice anual de precios al consumo.

La Disposición Adicional Tercera establece diversas previsiones sobre la fecha efectiva de inicio de actividades del ente público KAIK.

La Disposición Transitoria Primera prevé el régimen transitorio de los Planes Especiales portuarios que se hallen en tramitación en el momento de la entrada en vigor de la Ley.

La Disposición Transitoria Segunda establece el régimen transitorio de los expedientes relativos a los títulos habilitantes para la utilización y ocupación del dominio público portuario.

La Disposición Transitoria Tercera establece el régimen transitorio de autorizaciones y concesiones.

La Disposición Transitoria Cuarta establece la consolidación de los usos residenciales en la zona de servicio de los puertos a la entrada en vigor de la Ley.

La Disposición Transitoria Quinta establece el mantenimiento de la exención de la tasa de concesiones para construcción y explotación de las Cofradías de Pescadores y organizaciones de empresas productoras que la tuvieran reconocida hasta la extinción del título concesional.

La Disposición Derogatoria establece un listado de disposiciones relativas a órganos consultivos y consejos asesores en materia de puertos que quedan derogadas por la nueva Ley así como la derogación de cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la misma.

La Disposición Final Primera incorpora la modificación del texto refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la CAPV aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.

La Disposición Final Segunda establece la derogación de todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a la nueva Ley y en particular de las que se relacionan en la misma.

La Disposición Final Tercera prevé la entrada en vigor de la nueva Ley a los tres meses de su publicación en el Boletín Oficial del País Vasco.

### III.- CONSIDERACIONES GENERALES

#### Valoración de la iniciativa legislativa

El Consejo Económico y Social Vasco emitió con fecha 1 de febrero de 2008 un Dictamen sobre un Anteproyecto de Ley de Puertos del País Vasco, texto éste aprobado como Proyecto de Ley el 30 de septiembre de 2008, pero que no culminó la tramitación parlamentaria correspondiente a causa de la disolución de la cámara legislativa. De forma análoga, tampoco vio la luz un Anteproyecto de Ley de Puertos posterior, sobre el cual el Consejo Económico y Social Vasco se pronunció mediante Dictamen de 27 de enero de 2012. Al igual que lo hizo en los dictámenes precedentes, el CES Vasco expresa nuevamente su valoración positiva sobre la adopción por parte del ejecutivo vasco de la iniciativa legislativa para regular con carácter general el régimen jurídico aplicable al sistema portuario vasco. La articulación de un régimen propio para el sistema portuario vasco constituye una iniciativa necesaria y largamente demorada en el tiempo, hasta el punto de que la CAPV es, junto con Asturias, la única Comunidad Autónoma que no ha ejercitado sus competencias para abordar la materia portuaria de forma integral.

Efectivamente, los puertos vascos y la actividad portuaria que en ellos se desarrolla, con la excepción de los catalogados de interés general reservados a la competencia estatal, constituyen una materia atribuida a la competencia exclusiva de la Comunidad Autónoma en virtud del artículo 10.32 de su Estatuto de Autonomía, cuya transferencia de medios y servicios asociados a la ejecución de dicha competencia tuvo lugar a principios de la década de los años ochenta, y de la que el legislador vasco ha hecho únicamente ejercicio de una forma parcial. Así, en la actualidad, los puertos de titularidad de la CAPV se rigen a través de meras disposiciones normativas y fragmentarias, de carácter reglamentario, y de la aplicación supletoria de la legislación estatal, no disponiéndose aún de una normativa propia que regule el sector portuario vasco de forma completa e integral.

Es éste un sector portuario que, además de la honda raigambre e impacto en la vida social y económica del País Vasco que cita la Exposición de Motivos, presenta un peso específico propio y unos perfiles netamente diferenciados del conjunto portuario objeto de regulación por la normativa estatal, por lo que reiteramos la pertinencia y necesidad de una legislación coherente y adaptada a las necesidades y especificidades de los puertos vascos y que permitirá un mejor aprovechamiento de sus potencialidades.

Se estima de forma igualmente positiva la iniciativa de introducir en la norma legal que regula los puertos, la regulación correspondiente al transporte marítimo toda vez que la transferencia de funciones y servicios a la CAPV culminó con el Real

Decreto 900/2011, de 24 de junio y que la conexión entre puertos y transporte marítimo resulta innegable e imprescindible. Más todavía en un contexto de política de transportes intermodal y más sostenible en la que el fomento del transporte marítimo de corta distancia permita utilizar los modos de transporte más adecuados para cada distancia.

Finalmente, consideramos que en la exposición de motivos debería quedar expresamente plasmada la insuficiencia, ante la eventualidad de que se produzca la transferencia de los puertos de interés general a competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, del marco regulatorio que la nueva Ley viene a establecer.

#### Cuestión previa

El Anteproyecto de Ley que se nos presenta a Dictamen tiene entre sus objetivos el de establecer la estructura y funcionamiento de la Administración Portuaria de la CAPV y de crear un ente público de derecho privado, KAIK, que se erigirá en responsable de la gestión de los puertos de Euskadi, asumiendo las funciones hasta el presente ejercidas por la Dirección competente en materia de Puertos del Gobierno Vasco y de las Sociedades Públicas que gestionan los puertos deportivos. Es del todo evidente que este proceso tiene una profunda repercusión sobre el personal funcionario y/o laboral adscrito a las organizaciones y entidades llamadas a desaparecer o a transformarse, habiendo generado preocupación e incertidumbre en los colectivos afectados.

Este Consejo plantea la conveniencia de la intensificación del diálogo con la representación de los trabajadores y colectivos afectados, que en un proceso de debate abierto, profundice el intercambio de posiciones manifestadas en la fase de audiencia pública y que favorezca la puesta en marcha, en su caso, de la nueva estructura organizativa, una vez convertido en Ley tras su aprobación por el Parlamento.

Igualmente, este Consejo recuerda la necesidad de que, si finalmente se opta por la creación de un ente gestor del sistema portuario vasco, en ese momento, se aborde un proceso de negociación que trate las condiciones de integración del personal, particularmente las relaciones de puestos de trabajo.

#### Nuevo modelo de gestión del sistema portuario vasco y creación del ente público de derecho privado KAIK.

El modelo de gestión del sistema portuario es una de las cuestiones principales a determinar por una ley destinada a abordar la integridad de la materia portuaria, existiendo diferentes fórmulas que van desde aquéllas en que ésta es asumida por la propia administración pública desde sus propias estructuras y procedimientos, hasta las fórmulas más descentralizadas y con mayor autonomía e intervención del derecho privado. El Anteproyecto de Ley que examinamos se decanta por modificar sustancialmente el modelo existente en la CAPV, que desde la transferencia de la materia pivota sobre la Administración General de la CAPV, planteando la creación de un ente público de derecho privado, KAIK, que asumirá la integridad de la gestión de las infraestructuras portuarias.

Esta decisión del Departamento, constituyendo un nuevo ente, llamado, además, a ocupar una posición angular en la configuración del sistema portuario vasco, exige un minucioso análisis y justificación de las razones que avalan su adopción, que no encontramos en la Exposición de Motivos del Anteproyecto ni en la documentación anexa al mismo.

Este requerimiento es a juicio de este Consejo especialmente importante, puesto que, como ya lo ha manifestado en pronunciamientos precedentes:

- Es necesario un esfuerzo y cautela para evitar la proliferación de estructuras administrativas, que conduzcan a sobredimensionamiento, duplicidades e ineficiencias.
- Ante la ausencia de una legislación vasca con criterios u orientaciones suficientes que permitan acotar la discrecionalidad en la elección de la forma jurídica a la hora de crear nuevos entes, su propuesta de idoneidad debería justificarse al menos en términos de eficacia y eficiencia.
- El calado de la decisión relativa a la creación de KAIK requiere, además de un análisis DAFO en profundidad, un plan económico y una proyección de sus presupuestos para un plazo de cinco años.

Entendemos que el estado actual de redacción del Anteproyecto de Ley y sus documentos anexos no justifica la forma jurídica adoptada por el mismo para instrumentar la gestión del sistema portuario vasco, por lo que estimamos necesaria la incorporación al mismo de los elementos a los que hemos hecho referencia en este apartado.

### Participación Institucional y Social

Respecto a la participación institucional y social en la gestión de los puertos y en los asuntos portuarios y marítimos en general, este Consejo observa que el modelo previsto en el Anteproyecto de Ley se caracteriza por prever un margen reducido e insuficiente. En contraste con la apertura del sistema portuario de interés general a la participación de los diferentes intereses implicados en la vida portuaria, que permite acoger en la composición de los Consejos de Administración de los Puertos de Bilbao y de Pasajes a representantes de todas las administraciones implicadas, organizaciones empresariales y sindicales más representativas y sectores económicos relevantes relacionados con el tráfico portuario, el modelo portuario de titularidad de la CAPV del Anteproyecto de Ley se limita a prever en el anteproyecto de ley órganos consultivos y de participación para llevar a cabo la participación institucional y social en materia de puertos, cuya creación queda relegada a la vía reglamentaria y sobre los cuales no se aporta elemento ni referencia alguna, salvo que éstos incluirán un Consejo Municipal Portuario, sin mención ni de sus funciones ni de su composición.

Este Consejo entiende que los elementos esenciales de tales órganos son materia a determinar por la propia Ley, sin ser admisible el postergamiento y discrecionalidad de un ulterior desarrollo reglamentario. Entre estos elementos consideramos imprescindible establecer los colectivos y entidades que deben, en todo caso, formar parte de los mismos, y sus funciones básicas y supuestos de intervención.

### El binomio puerto-municipio y sus relaciones

Nos parece importante hacer una mención particular al binomio puerto-municipio y a sus relaciones. Indisolublemente unidos en lo territorial e interdependientes en lo económico, social y cultural, la disposición a la colaboración y el buen entendimiento, así como los instrumentos adaptados a estos fines, resultan esenciales para superar las fricciones que inevitablemente surgen del encuentro de los respectivos intereses de puertos y municipios sobre los espacios portuarios de los municipios. Ha de tenerse muy presente que los espacios portuarios se sitúan en muchas localidades vascas en pleno casco urbano, totalmente integrados en los espacios sobre los que discurre la vida diaria de los municipios y de sus ciudadanos. En este contexto, hemos de señalar que si en Dictámenes precedentes sobre la materia manifestábamos que la figura de los municipios quedaba un tanto relegada frente a la posición de supremacía del Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos, nos congratulamos de apreciar en esta ocasión un tratamiento más equilibrado en el ámbito del planeamiento urbanístico con incidencia sobre zonas portuarias y nos reiteramos en la consideración de que, como en cualquier ámbito en que confluyan sobre el mismo objeto las competencias de diferentes administraciones, es necesaria la articulación de intereses de forma conjunta, a través de instrumentos de cooperación y colaboración, y con respeto a los respectivos ámbitos de intervención, en aras de la consecución de soluciones de progreso tanto para los puertos como para los municipios en que se ubican.

Finalmente, este Consejo estima oportuno proponer la constitución de una Comisión Mixta Departamento competente en materia de puertos-Municipios Pesqueros, de carácter permanente, con el objetivo de asegurar un contexto global de desarrollo armónico entre las necesidades industriales/recreativas de los puertos y su adecuada integración en la habitabilidad ciudadana y el desarrollo del municipio.

### Otras cuestiones

Entendemos que el Anteproyecto debería reflejar con fórmulas de fomento el compromiso de mejorar las actuales instalaciones portuarias para garantizar una respuesta adecuada a las necesidades de las distintas actividades que se llevan a cabo en las mismas, y particularmente para las necesidades de los arrantzales y la flota pesquera, donde es necesaria una política activa para superar la escasa capacidad inversora de la pesca de la que se hace eco la documentación anexa al Anteproyecto.

Otro aspecto crucial para el adecuado desarrollo de los puertos y de las actividades portuarias y el mantenimiento de las potencialidades de proyección futura de los mismos como espacios susceptibles de acoger un nuevo dinamismo de las actividades marítimas que se potencia por las políticas de la UE es la reserva para las actividades marítimo-portuarias de los espacios contiguos a la línea de agua. Igualmente, actividades emergentes como el desarrollo de las energías marinas mejor adaptadas a nuestras costas, la eólica *offshore* flotante y la undimotriz, requieren de importantes espacios en la

primera línea de mar para el almacenamiento temporal, operaciones de ensamblaje, reparación de equipos, construcción y reparación naval, etc, sin que se observe que ésta preocupación adquiera reflejo de planificación explícito alguno en el Anteproyecto de Ley y que sería muy conveniente.

## IV.- CONSIDERACIONES ESPECIFICAS

### Exposición de Motivos

Proponemos añadir una referencia que vincule a los puertos e instalaciones portuarias con las distintas actividades susceptibles de desarrollarse en los mismos, conformando un sistema susceptible de responder a las necesidades de todas ellas:

“La situación descrita, por tanto, justifica que la regulación de los puertos de titularidad vasca sea una necesidad inaplazable. Por otra parte, atendiendo a la conexión existente entre la materia de transporte marítimo y los puertos desde los cuales se efectúa, con carácter general, dicho transporte, se ha considerado conveniente recoger en el mismo texto legal la regulación relativa a esta materia, **con el fin de que el conjunto de los puertos y de las instalaciones de nuestro litoral constituya un sistema que cubre las necesidades del transporte marítimo en su vertiente, comercial, pesquera y recreativa**”.

### Artículo 1.- Objeto de la Ley

En el apartado 2 nos parece conveniente añadir una referencia a la sostenibilidad, dado que este principio adquiere una importancia capital en la gestión de los puertos, aunando su capacidad de desarrollo socioeconómico con el componente social y el medioambiental de la sostenibilidad.

Art.1.2: “Establecer los regímenes de planificación, ordenación, explotación, construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos, así como de prestación de los servicios portuarios y el acceso y uso de los mismos, **con el fin de conciliar desarrollo y sostenibilidad**”

### Artículo 5.- Competencias de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco

Proponemos añadir a la enumeración de las competencias de la Administración General de la CAPV una cláusula residual de manera que garantice que las competencias no atribuidas expresamente puedan ser asumidas por la Administración General de la CAPV.

e) “Las demás no atribuidas de forma expresa a otra administración”

### Artículo 7.- Dominio público portuario de la Comunidad Autónoma del País Vasco

Tras la definición del dominio público portuario de la CAPV estimamos oportuno introducir un apartado adicional, como apartado 3, que haga referencia a su utilización, y, sin perjuicio, a lo dispuesto en el artículo 31, se especifique que ésta se hará de acuerdo a las previsiones de esta ley y de su desarrollo reglamentario.

**Apartado 3, “La utilización del dominio público portuario deberá referirse a algunos de los usos legalmente admisibles del dominio público, de acuerdo a las previsiones de esta ley y a lo que reglamentariamente se establezca”**

### Artículo 8.- La zona de servicio de los puertos

Esta disposición define la zona de servicio del puerto y establece que su delimitación para cada puerto quedará fijada en la correspondiente Delimitación de los Espacios y Usos portuarios. Puesto que la zona de servicio comprende los espacios de agua necesarios para la ejecución de las actividades portuarias, parece importante, como medida de seguridad, reflejar en la ley la prohibición de baño y pesca en la misma, añadiendo el párrafo correspondiente al apartado 2 de la disposición.

**Art.8.2, párrafo 2 “Queda prohibido bañarse y pescar en la zona de servicio de los puertos salvo que se habilite expresamente”.**

**Adición de Artículo 16 bis rubricado “Declaración utilidad pública y necesidad de ocupación”**

Toda vez que la sección 3ª, rubricada, “Construcción y modificación de puertos” regula el proceso de aprobación de los proyectos correspondientes, resulta oportuno referirse expresamente a la evaluación ambiental dado que la legislación relativa a la evaluación ambiental prevé el sometimiento a evaluación ambiental ordinaria a las construcciones de puertos comerciales, pesqueros o deportivos que admitan barcos de arqueo superior a 1.350 t.

**Art. 16 bis.- 1.- Los proyectos referidos en la presente sección se someterán al procedimiento de impacto ambiental en los supuestos previstos por la legislación.**

**Artículo 18.- Autorizaciones de dragado**

Proponemos incorporar las obras de relleno de materiales, de origen terrestre o marino, dado que las mismas no se encuentran comprendidas en las operaciones de dragado contempladas en la disposición. Estas comprenden la extracción, el transporte y el vertido, y las operaciones de relleno consti tuyen operaciones complementarias.

Art. 18: “las obras de dragado **o de relleno de materiales de origen terrestre o marítimo** en el dominio público portuario requerirán la autorización de la administración portuaria, ello sin perjuicio de la posible intervención concurrente de otras administraciones públicas en base a otros títulos competenciales.

**Artículo 24.- El personal**

La definición de puestos de trabajo reservados a personal funcionario debe ajustarse a la redacción del Art. 9.2 de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, de carácter básico, y que es más amplia que la recogida en el art. 24.2 del Anteproyecto, contemplando, también, el ejercicio de funciones en la salvaguardia de los intereses generales de las Administraciones Públicas.

Art. 24.2.- Los puestos de trabajo que comporten el ejercicio de potestades públicas **y la salvaguardia de los intereses generales de las Administraciones Públicas** estarán reservados a personal funcionario, que estará sometido a la normativa reguladora de la función pública de la Administración General de la Comunidad Autónoma.

**Artículo 28.- Servicios portuarios**

Este Consejo propone incorporar a la relación de los servicios portuarios que se recoge en esta disposición los servicios de prevención y control de emergencias, puesto que la prevención y control de las emergencias debe constituir un servicio portuario general y recogerse expresamente en la ley por su importancia.

**t) Los servicios de prevención y control de emergencias, en colaboración con las Administraciones competentes sobre protección civil, prevención y extinción de incendios y salvamento y medio ambiente”.**

**Artículo 29.- Régimen de prestación**

Los servicios portuarios que conllevan el ejercicio de autoridad suponen la reserva de los mismos a prestación directa por la Administración portuaria y un límite a la prestación mediante gestión indirecta. A los efectos de una mayor claridad sobre los servicios portuarios susceptibles de gestión indirecta, y los que no lo son, nos parece necesario que reglamentariamente y, lo antes posible, se concreten los servicios que implican el ejercicio de autoridad y que, por tanto, quedan obligados a prestación mediante gestión directa.

**Artículo, 31 apartado 2.- Utilización del dominio público portuario**

Se considera conveniente suprimir la coletilla final del texto del apartado segundo, en tanto que la referencia expresa a la aplicación en lo no previsto por la presente ley de las disposiciones contenidas en la legislación sobre el Patrimonio de Euskadi y los principios de la legislación sobre Contratos del Sector Público la hacen superflua.

Art. 31.2.- “La utilización del dominio público portuario del País Vasco para usos que tengan especiales circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad o que requieran la ejecución de obras e instalaciones exigirá, en todo caso, el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, de acuerdo con la presente Ley. En lo no previsto en la misma, serán de aplicación las disposiciones contenidas en la legislación sobre Patrimonio de Euskadi así como los principios de la legislación sobre Contratos del Sector Público” ~~para resolver las dudas y lagunas que pudieran plantearse.~~

**Artículo 32 bis, Rubricado “personas concesionarias”.**

Nos parece oportuno recoger expresamente en el texto de la ley los requisitos generales para acceder a una concesión. Aunque los mismos sean objeto de regulación en la normativa de contratos del sector público, y ésta es aplicable en lo no dispuesto en el anteproyecto sobre la materia, entendemos que la capacidad para acceder a una concesión portuaria constituye una cuestión a recoger de forma expresa en el texto de la ley de puertos, para lo que proponemos el siguiente texto, que se constituiría en un artículo 32 bis rubricado los concesionarios”:

**“Podrán ser concesionarias las personas físicas o jurídicas que reúnan los requisitos de capacidad y solvencia económica, financiera y técnica, que no se hallen incursas en supuestos de prohibición de contratar, de acuerdo a la normativa sobre contratación administrativa”**

**Artículo 39, 4.- Rescate de las concesiones**

Las previsiones del anteproyecto sobre el rescate de las concesiones nada dicen respecto al pago de la indemnización correspondiente al rescate. Sin perjuicio del desarrollo reglamentario del que posteriormente pueda ser objeto esta materia, proponemos cubrir esta laguna en el texto de la ley con la adición de un párrafo 2 al apartado 4 del art. 39 del siguiente tenor:

Art. 39.4.2 **“El pago del valor del rescate podrá realizarse en dinero, o de conformidad con el concesionario, mediante el otorgamiento de otra concesión. En el caso de rescate parcial, éste podrá hacerse con la modificación de las condiciones de la concesión”**

**Artículo 41 bis: rubricado “Creación de un Registro Público de operadores portuarios y obligatoriedad de la inscripción”.**

Se propone la incorporación de una disposición al articulado del anteproyecto que establezca la creación de un Registro Público de operadores portuarios, licencias y concesiones, en el que habrán de inscribirse las concesiones y autorizaciones concedidas. Ello se justifica en la necesidad de establecimiento de un registro de autorizaciones y concesiones portuarias que, de modo transparente, recoja y de publicidad a los elementos y condiciones fundamentales de cada autorización y concesión portuarias concretas que se otorguen y permita el control de las mismas. Medidas similares se han adoptado para otros ámbitos en los que existen concesiones y licencias, p.e. el dominio público radioeléctrico. Hay también que señalar que el propio anteproyecto crea un registro y establece la obligatoriedad de la inscripción de las empresas operadoras de transporte marítimo y de las condiciones de prestación del servicio. El registro y publicidad de las concesiones y autorizaciones portuarias y de sus elementos básicos nos parece también una necesidad que requiere respuesta en el anteproyecto.

**Artículo 41 bis.- Creación del registro público de operadores portuarios, concesiones y autorizaciones y obligatoriedad de la inscripción.**

**1.- Se creará, en el plazo máximo de seis meses a contar desde la fecha de entrada en vigor de esta ley un Registro Público y gratuito de operadores portuarios, licencias y concesionarios”.**

**2.- Reglamentariamente se determinará las formas de inscripción así como aquellos datos de las concesiones administrativas y licencias para el uso privativo del dominio público portuario, que en todo caso deberá incluir los elementos y condiciones fundamentales de cada autorización y concesión.”**



#### **Artículo 42.- Ejercicio de las potestades de inspección y control**

Dado que actualmente existe en los distintos puertos vascos tanto personal laboral como funcionario en el desempeño de funciones de policía portuaria y ejercicio de potestades públicas y a los efectos de evitar dificultades a la hora de integrar a todo el colectivo bajo el régimen instaurado por el Anteproyecto, consideramos necesario puntualizar que dicho personal, adscrito a la administración portuaria y que tendrá la condición de agente de la autoridad, ejercerá, también, potestades públicas en el ámbito de la nueva legislación portuaria vasca.

Art. 42.2.- A estos efectos, el citado personal tendrá la condición de agente de la autoridad **en el ejercicio de las potestades públicas recogidas en la Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, sin perjuicio de colaborar siempre con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad**. Los hechos constatados por el citado personal tendrán valor probatorio.

Asimismo, estimamos necesario que se concrete reglamentariamente, y a la mayor brevedad, las funciones que en este contexto conllevan el ejercicio de las potestades públicas.

#### **Artículo 43.- Preservación de la actividad de los puertos**

No solamente los buques y embarcaciones son susceptibles de impedir o dificultar la actividad portuaria en los puertos o de poner en peligro a las personas, los bienes o el medioambiente. La carga transportada es, también, susceptible de distorsionar la actividad portuaria y de provocar situaciones de riesgo. Piénsese, por ejemplo, en las implicaciones de un buque abandonado con cargas peligrosas o que puedan bloquear las instalaciones portuarias. Proponemos, por tanto, contemplar en la disposición la posibilidad de que, además del buque, sea la carga la que pueda generar situaciones de dificultad o peligro:

Art. 43.2.- “Lo establecido en el punto anterior será aplicable, entre otros, a los supuestos de buques y embarcaciones que presenten peligro de hundimiento, se hayan hundido en puerto, hayan sido abandonados o constituyan riesgo grave **ya sea por el propio buque o por la carga transportada**. Mediante los procedimientos que reglamentariamente se establezcan la Administración portuaria estará habilitada para autorizar el desguace o enajenación del buque o embarcación hundido o abandonado”

#### **Adición de un nuevo Capítulo, titulado “Medidas de protección ambiental y de conservación del dominio público portuario”**

Este Consejo considera que, sin perjuicio de la aplicación de la normativa sectorial, la propia Ley de puertos debiera dedicar una atención expresa a la conservación ambiental del dominio público portuario y a la regulación en materia de residuos, más si cabe cuando uno de los principios de la gestión portuaria consagrados por el Anteproyecto es el de la sostenibilidad. Por consiguiente, proponemos incorporar al Anteproyecto un nuevo Capítulo, dedicado a las “Medidas de protección ambiental y de conservación del dominio público portuario” con un nuevo artículo que regule medidas de preservación y protección ambiental en los espacios portuarios, centradas en la gestión de los residuos y erradicación de los vertidos y emisiones contaminantes del siguiente tenor:

#### **Artículo 42 bis: Protección ambiental**

**1.- La Administración portuaria adoptará las medidas adecuadas para la preservación y protección ambiental de los espacios portuarios, mediante las siguientes medidas.**

- a) Recogida selectiva de los residuos generados por la actividad portuaria, evitando siempre que sea posible su eliminación y fomentando su valorización y reciclaje**
- b) Erradicación de cualquier vertido o emisión contaminante, sólida, líquida o gaseosa en el dominio público portuario, así como prevención y lucha contra la contaminación accidental.**

**2.- En caso de vertido de materiales no autorizados, la Administración portuaria ordenará a los responsables su recogida y limpieza inmediata. En caso de incumplimiento, la Administración procederá a la ejecución subsidiaria a cargo de los responsables, sin perjuicio de las sanciones que pudieran corresponderles.**

3.- Los restos o desechos sólidos y líquidos procedentes de sentinas, lastres, lavado de tanques o bodegas, aceites usados, aguas sucias y demás líquidos contaminantes, deberán descargarse en tierra y depositarse en instalaciones para su correcto tratamiento en el propio puerto o fuera del mismo.

4.-Las personas concesionarias y autorizadas adoptarán a su cargo las medidas correctoras y de protección ambiental que legalmente procedan en el ámbito de su actividad.

**Artículo 47. e): .- Infracciones graves**

Se recomienda añadir a la tipificación recogida en el apartado e) el vertido también de materiales, puesto que es diferente del de las sustancias y residuos que sí han quedado contempladas .

“Art. 47.e).- El vertido no contaminante de sustancias, de residuos y **materiales** en la zona de servicio del puerto atendida su entidad, características, volumen y efectos”

**Artículo 54 rubricado “Procedimiento”**

Por razones de seguridad jurídica proponemos la incorporación de una disposición que recuerde que la imposición de las sanciones se hará de acuerdo con lo dispuesto en la ley de la potestad sancionadora de las administraciones públicas, Ley 2/1998 de 20 de febrero.

**Art. 54.- El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la ley se ajustará a lo dispuesto en la ley 2/1998, de 20 de febrero, de “La potestad sancionadora de las administraciones Públicas de la CAPV”.**

**Disposición Adicional Cuarta, rubricada “Planes de autoprotección y emergencias**

Este Consejo recomienda introducir una cuarta disposición adicional que aborde los Planes de Autoprotección o Planes de emergencia interna que la legislación portuaria y de prevención y control de emergencias establece para cada puerto y que no han sido previstos en el anteproyecto.

1.-El **Plan de Autoprotección**, es el documento que recoge las actuaciones necesarias en caso de producirse una eventual emergencia que pueda afectar a las instalaciones portuarias, de manera parcial o total, independientemente de su origen interior o exterior del recinto portuario.

2.- La Administración portuaria dispondrá los medios precisos para el cumplimiento de las medidas de autoprotección necesarias en el dominio público portuario, las cuales, al menos, contemplarán una evaluación del riesgo, los medios de protección adecuados, un plan de autoprotección y su implantación.

3.- La Administración portuaria controlará en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte a la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas, así como el cumplimiento de las obligaciones de coordinación de actividades en materia de prevención de riesgos laborales, según la legislación vigente.

**Disposición Final Tercera.- Desarrollo Reglamentario**

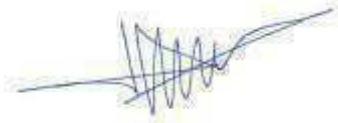
Como Disposición Final Tercera (pasando la que en el Anteproyecto figura como Tercera, a Cuarta) proponemos la inclusión de la habitual cláusula de desarrollo reglamentario, facultando al Gobierno vasco a la adopción de la normativa necesaria de desarrollo de la ley.

**Disposición Final Tercera.- Se faculta al Gobierno Vasco para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo de la presente ley”.**

**V.- CONCLUSIONES**

El CES Vasco considera adecuada la iniciativa de elaboración de una Ley de Puertos y Transporte Marítimo, en la medida en que se tengan en cuenta en su contenido las consideraciones generales efectuadas en este Dictamen.

En Bilbao, a 29 de mayo de 2015



Vº Bº El Presidente  
Francisco José Huidobro Burgos



La Secretaria General  
Emilia Málaga Pérez

## 8/15 IRIZPENA

### Euskal Autonomia Erkidegoko Portu eta Itsas Garraioaren Legearen Aurreproiektuari buruzkoa

Bilbon, 2015eko maiatzaren 29an

#### I.- AURREKARIAK

2015eko apirilaren 13an Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordean Ingurumen eta Lurralde Antolamendurako Sailaren idazkia sartu zen eta Euskal Autonomia Erkidegoko Portu eta Itsas Garraioari buruzko lege-aurreproiektuaren txostena eskatzen zuen, 8/2012 Legeak, maiatzaren 17koak, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak, 3.1.a) artikuluan xedatutakoaren arabera.

Autonomia Estatutuak 10.32 artikuluan xedatutakoaren babesean, Euskal Autonomia Erkidegoak portuen arloan aginpide eskusiboak ditu eta horiek erabiliz lege-aurreproiektu honekin orokorrean euskal portu-sektorea arautzen da. Baztertuak daude interes orokorreko portuak eta Estatuko aginpideari gordetakoak. Izan ere, orain arte araubidezko arau sakabanatuek eta zatituek arautzen dute eta, gainera, modu ordezkatzailan eremuan Estatuko legea aplikatzen da.

Era berean, Autonomia Estatutuak 10.32. artikuluan xedatutakoaren babesean, modu berean, Euskal Autonomia Erkidegoari itsas garraioaren arloan aginpide eskusiboa ematen dio eta ekainaren 24ko 900/2011 Errege Dekretuaren bitartez Euskal Autonomia Erkidegoari funtzioak eta zerbitzuak transferitu zaizkionez, aurreproiektuak bidaiarien eta merkantzien itsas garraioaren jarduerari, baita mistoari ere, dagokion legezko testua arautzen du, aginpidea EAERena bada.

Apirilaren 13an lege-aurreproiektua Batzordeko Oso Bilkurako kide guztiei iritsarazi zitzaizen, proposamenak eta iritzia bidaltzeko eta horiek guztiak lan-batzordean, hain zuzen ere, Ekonomia Garapenerako Batzordean landu dira, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen Funtzionamenduari buruzko Araudiak xedatutakoaren arabera. Era berean, apirilaren 28an Batzordeko Ekonomia Garapenerako Batzordearen aurrean Ingurumen eta Lurralde Politikarako Sailaren kideak agertu ziren, aurreproiektua azaldu eta Batzordeko kideek planteatu zituzten zalantzak argitzeko.

Ekonomia Garapenerako Batzordea 2015eko maiatzaren 15ean bildu zen, Irizpen Aurreproiektuaren proposamena eztabaidatzeko. Maiatzaren 20an berriz bildu zen eta Euskadiko EGABren Osoko Bilkurak 2015eko maiatzaren 29ko saioan lantzeko honako Irizpen Proiektua egitea erabaki zen. Bertan aho batez onartu da.

#### II.- EDUKIA

Kontsultatzen zaigun lege-aurreproiektuaren edukia zioen azalpena, sei Kapituluatan banatuta 53 artikulua, bost xedapen iragankor, xedapen indargabetzaile bat eta hiru azken xedapen ditu.

##### Zioen azalpena

Zioen azalpenak Euskadik itsasoarekin eta portu-jarduerarekin izan duen lotura historiko, ekonomiko eta sozial ukaezina azpimarratzen du. Ildo horri eutsiz, inpaktu ekonomikoa handia izan da eta, orokorrean, arrantzaren, merkataritzaren eta industriaren sektoreen bitartez kostaldeko udalerririk garatu dira. Gainera, olgetarako praktika nautikoaren hazkuntzaren eta turismo-garapeneraren eskutik, kirol-helburuz portuak agertu eta berrantolatu dira. Horiek guztiak portu-araubide koherente eta orokorra erregulatzeko orduan ezin daitezke bazter.

Arloaren aginpide-testuingurua deskribatzen du, horien gainean EAEk aginpide eskusiboa badu, interes orokor bezala sailkatutako portuak zian ezik. Halaber, ondasunen eta zerbitzuen transferentziak aipatzen ditu, maiatzaren 14ko 2380/1982 Errege Dekretuaren bidez gauzatu baitziren. Era berean, orain arte Euskal Autonomia Erkidegoko legegileak portuen lege propioaren bitartez arlo oso-osorik lantzeko esku-hartzerik ez du izan. Amaitzeko, Euskal Autonomia Erkidegoko titulartasunezkoak diren portuei buruz arauak ezin daitezkeela gehiago atzera dio.

Aurreproiektuari itsas garraioari buruzko erregulazioa eransten zaio, portuaren eta itsas garraioaren artean harremana baitago. Nolanahi ere, aginpideari zegozkion funtzioak eta zerbitzuak jada ekainaren 24ko 900/2011 Errege Dekretuaren babesean transferitu ziren.

Ondoren, zioen azalpenak aurreproiektuaren edukia deskribatzen du.

### **Xedapen-gorputza**

I. Kapituluak Xedapen Orokorrei buruzkoa da eta zortzi artikulua ditu Legearen xedea eta aplikazio-eremua lantzeko, oinarriko kontzeptuak eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorren aginpide-eremua definitzeko eta jardura-printzipioak, portu-kudeaketaren orientatzaileak, iraunkortasuna, kudeaketa integratua eta bitarteko desberdinen arteko garraioa barne, zehazteko.

II. Kapituluak hamar artikulua ditu eta, batetik, portu-espazioaren hirigintza-antolamenduari aurre egiten dio, portu-antolamendurako plan berezian eta portuko espazio eta erabileren mugapean eutsia. Bestetik, portuak eraiki eta aldatzea nahiz portuko herri-jabariaren kontserbazio-eredua lantzen dira.

III. Kapituluak KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publiko berriari bideratuta dago; ildo horri jarraiki, sorrera xedatu eta xedea, funtzioak, lege-araubidea, antolaketa, langileak, bitarteko ekonomikoak eta aurrekontua arautzen dira. Erakunde hau portuen eremuan EAEren politika gauzatzeko tresna nagusia izango da eta Erkidegoan aginpidea duen portu guztien kudeaketa integrala bere gain hartzen du.

IV. Kapituluak Euskadiko portuen lege-araubidea lantzen du; hala portuetako zerbitzuak eta portuko herri-jabariaren kudeaketa arautzen ditu. Portuko zerbitzuak portu-administrazioak eskaini ahal izatea aurrez ikusten da, bai zuzenean, bai legean aurreikusita badago, edozein zeharkako kudeaketa-mekanismo erabiliz. Portuko herri-jabariaren kudeaketari dagokionez, irudi klasikoetara (baimena eta emakida) jotzen da eta, horiei esker, partikularrek beren zereginetarako erabil dezakete.

V. Kapituluak itsas garraioari ematen zaio. Izan ere, artikulua bakarrean itsas garraiorako enpresa operadoreen erregistroa sortzea arautzen du.

Azkenik, VI. Kapituluak zaintzaren jardura eta zigor-araubidea arautzen ditu. Hala, araubidearen printzipioak eta arau-hausteen tipifikazioa zehazten ditu. Ildo horri eutsiz, arin, larri eta oso larri bezala sailkatzen dira, beren zigorrekin batera.

Lehenengo Xedapen Gehigarria Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorri eta Euskadiko Kirol Portuak S.A. erakundeari atxikitako langileak integratzeari buruzkoa da.

Bigarren Xedapen Gehigarriak Gobernuari kontsumoko prezioen urteko indizearen arabera diru-zigorren zenbatekoak eguneratzeko gaitzen dio.

Hirugarren Xedapen Gehigarriak KAIK erakunde publikoaren jarduerak eraginkortasunez hasteko datari buruzko aurreikuspenak xedatzen ditu.

Lehenengo Xedapen Iragankorrak Legea indarrean sartzen denean izapidetzen ari diren portuetako plan berezien iragaite-araubidea aurrez ikusten du.

Bigarren Xedapen Iragankorrak portuko herri-jabaria erabili eta hartzeko gaitze-tituluei buruzko espedienteen iragaite-araubidea zehazten du.

Hirugarren Xedapen Iragankorrak baimenen eta emakiden iragaite-araubidea xedatzen du.

Laugarren Xedapen Iragankorra Legea indarrean sartzen denean portuetako zerbitzu-gunean etxebizitzetarako erabilerak finkatzeari buruzkoa da.

Bosgarren Xedapen Iragankorrak arrantzaleen kofradiak eta onartuta duten enpresa ekoizleen erakundeek eraiki eta ustiatzeko emakiden tasez salbuestea mantentzen du, emakida-titulua iraungi arte.

Xedapen Indargabetzaileak portuen arloan kontsulta-organoei eta kontseilu aholkulariei buruzko xedapenen zerrenda zehazten du, lege berriak indargabetzen baditu. Halaber, kontra egiten dioten maila bereko edo txikiagoko xedapenak indargabetzen ditu.

Lehenengo Azken Xedapenak EAEko Administrazioaren Tasa eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateratuaren aldaketa eransten du. Hori irailaren 11ko Dekretu Legegileak onartu zuen.

Bigarren Azkeneko Xedapenak lege berriari kontra egiten dizkieten maila bereko edo azpiko xedapen guztiak eta, bereziki, horretan aipatzen direnak indargabetzen ditu.

Azkeneko Hirugarren Xedapenak lege berria Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratu eta hiru hilabetetan indarrean sartzea aurrez ikusten du.

### III.- GOGOETA OROKORRAK

#### Ekimen legegilea balioztatzea

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak 2008ko otsailaren 1ean Euskal Autonomia Erkidegoko Portuei buruzko Legearen Aurreproiektuaren Irizpena egin zuen. Testu hori 2008ko irailaren 30ean Lege Proiektu bezala onartu zen, baina Parlamentuak ez zuen izapidetzez amaitu, ganbera legegilea desegin baitzen. Modu berean, ondorengo portuei buruzko lege-aurreproiektuak ere ez zuen argirik ikusi. Horri buruz Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordeak 2012ko urtarrilaren 27ko Irizpena egin zuen. Aurreko irizpenetan bezala, Euskadiko EGABk Euskadiko gobernua euskal portu-sisteman lege-arabide aplikagarria orokorrean arautzeko ekimen legegilea izateari buruz berriz ere balioztatzen positiboa egiten du. Euskal Autonomia Erkidegoko portu-sistamarako arabide propioa egituratzea beharrezko ekimena da eta, gainera, denboran zehar asko luzatu da. Ildo horri eutsiz, EAE, Asturiasekin batera, portu-arloa oso-osorik lantzeko aginpideak erabili ez dituen autonomia erkidego bakarra da.

Noski, euskal portuak eta horietan garatzen den portu-jarduera, interes orokorreko katalogatuta, Estatuaren aginpidekoak diren horiek izan ezik, Euskal Autonomia Erkidegoaren aginpideari eskusiboki atxikitako arloa dira, Autonomia Estatutuak 10.32 artikuluan xedatutakoaren babesean. Izan ere, aginpide hori gauzatzeko bitartekoak eta zerbitzuak laurogeigarren hamarkadaren hasieran transferitu ziren eta euskal legegileak bakarrik zati batzuk erabili ditu. Ildo horri jarraiki, gaur egun, EAEko titulatasuneko portuak arabidezko arau-xedapen banatuen bitartez arautzen dira eta modu ordezkatzailan Estatuko legeria aplikatzen da. Beraz, oraindik euskal portuen sektorea oso-osorik eta modu integralean arautzeko araudi propiorik ez dago.

Portuen sektore hau, zioen azalpenean adierazten den bezala, Euskadiko gizarte- eta ekonomia-bizian inpaktu handia izateaz eta oso errotua egoteaz gain, berriaz garrantzia du eta Estatuko araudian arautzen diren portuekiko oso profil desberdinak ditu. Hortaz, berriz azpimarratzen dugu bidezkoa eta beharrezkoa dela euskal portuen behar eta berezitasunetara moldatutako legeria koherentea egitea. Gainera, potentzialtasunak hobe aprobeztatzea ahalbidetuko du.

Era berean, positibotzat jotzen da portuak arautzen dituen legezko arauan itsas garraioari dagokion erregulazioa sartzeara, EAERI funtzioak eta zerbitzuak transferitzez ekainaren 24ko 900/2011 Errege Dekretuarekin amaitu baitzen. Aldi berean, portuen eta itsas garraioaren arteko konexioa ukazina eta ezinbestekoa da. Are gehiago, modu desberdinetako garraio-politika geroz eta iraunkorragoaren testuinguruan. Hala, distantzia motzeko itsas garraioa sustatuko da, distantzia bakoitzean garraio-modu egokienak erabiltzeko.

Azkenik, gure ustez zioen azalpenean berriaz adierazi beharko litzateke lege berriak zehazten duen arau-esparrua nahikoa ez dela, interes orokorreko portuak Euskal Autonomia Erkidegoari transferitzen bazaizkio.

### Aldez aurretiko gaia

Irizpena egiteko aurkeztu zaigun lege-aurreproiektuak bere helburuen artean ditu EAEko portu-administrazioaren egitura eta funtzionamendua zehaztea nahiz zuzenbide pribatuko erakunde publikoa (KAIK) sortzea. Izan ere, azkenekoa arduratuko da Euskadiko portuen kudeaketaz eta orain arte Eusko Jaurlaritzako portuen arloan zuzendaritza eskudunak eta kirol-portuak kudeatzen dituzten sozietate publikoek onartutako funtzioak bere gain hartuko ditu. Argi eta garbi gelditzen da prozesu honek langile funtzionarioengan eta lan-kontratu koengan ondorio sakonak dituela, desagertzera edo eraldatzera doazen erakundeei eta entitatei atxikiak badaude. Hala, kalteetako taldeetan kezka eta zalantza sortu ditu.

Batzorde honek langileen ordezkariekin eta kaltetutako taldeekin elkarrizketa biziagotzea planteatzen du. Nolanahi ere, eztabaida-prozesu irekian, entzute-fase publikoan azaldutako ikuspuntuak sakonago trukatu behar dira, baita antolaketa-egitura berria abian jarri ere, Lege Biltzarrean onartu ondoren, lege bihurtzen denean.

Era berean, Batzorde honek gogorarazten du, azkenean euskal portuen sistemari buruzko erakunde kudeatzailea sortzea aukeratzen bada, une horretan negoziazio-prozesuari aurre egin behar zaiola, langileen integrazio-baldintzak, bereziki, lanpostuen zerrendak lantzeko.

### Euskal portuen sistemaren kudeaketa-eredu berria eta KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publikoa sortzea.

Portuen sistemaren kudeaketa-eredua portuaren arlo oso-osorik lantzerako bideratutako legeak zehaztu behar duen alderdi nagusia da. Hala, formula desberdinak daude: hori herri-administrazioak berak bere egitura eta prozedura propioak erabiliz onartzetik hasita, formula deszentralizatuagoetara arte, a autonomia nahiz zuzenbide pribatuaren esku-hartze handiagoarekin. Aztertzen ari garen lege-aurreproiektua EAEn dagoen eredu nabarmenki aldatzearen aldekoa da. Arloa transferitu zenetik EAEko Administrazio Orokorren inguruan egituratu da eta orain KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publikoa sortzea planteatzen du, portuen azpiegiturei dagokien kudeaketa oso-osorik onartzeko.

Sailaren erabakiak, hain zuzen ere, euskal portu-sistemaren konfigurazioan funtsezko tokia hartzerako deituta dagoen erakunde berria sortzearenak, analisi zehatza eskatzen du eta erabaki hori bermatzen duten arrazoiak justifikatu behar dira. Horiek ez ditugu aurkitzen aurreproiektuaren zioen azalpenean, ezta horri erantsitako dokumentazioan ere.

Batzorde honen iritziz, eske hau bereziki garrantzitsua da, aurreko azalpenean adierazi dugu bezala:

- Administrazio-egiturak ez ugaritzeko eta, bide batez, gaindiz ez dimentsionatzeko, bikoiztasunik ez izateko eta eraginkorrak ez suertatzeko, ahalegina eta ardura beharrezkoak baitira.
- Egokitasunaren proposamena, gutxienez, eraginkortasun eta efizientziaren baldintzetan justifikatu behar baita, erakunde berria sortzeko orduan forma juridikoa hautatzeko nahikoa irizpide eta orientabide dituen euskal legeriarik ez dagoenez.
- KAIK sortzeari buruzko erabakiaren eraginak, AMIA analisia sakontasunez egiteaz gain, bost urterako plan ekonomikoa eta aurrekontuen proiektzioa eskatzen baititu.

Gure ustez lege-aurreproiektuaren egungo idazkera-egoerak eta erantsitako dokumentuek euskal portu-sistemaren kudeaketa instrumentatzeko hartutako modu juridikoa ez dute justifikatzen, beraz, atal honetan aipatu ditugun elementuak sartu behar direlakoan gaude.

### Erakunde- eta gizarte-partaidetza

Portuen kudeaketan, baita portuetako eta itsasoko gaietan, orokorrean, ere erakunde- eta gizarte-partaidetzari dagokionez, Batzorde honen ustez lege-aurreproiektuan hautatutako ereduak tarte txikia eta urria aurrez ikusten du. Interes orokorreko portu-sistema oso irekia da portu-bizian nahasiak dauden interes desberdinak parte har dezaten. Ildo horri eutsiz, Bilboko eta Pasaiaiko Portuetako Administrazio Kontseiluen konposizioan eragindako administrazio guztietako, enpresa-erakundeetako eta sindikatu esangarrietako ordezkariak daude, baita portuko trafikoarekin zerikusia duten sektore ekonomiko aipagarriak ere. Eredu horren aldean, lege-aurreproiektuaren arabera, EAEko titulartasuneko portu-eredua portuen arloan erakunde- eta gizarte-partaidetzarako lege-aurreproiektuan kontsulta- eta partaidetza-organoak aurrez

ikustera mugatzen da. Gainera, araudiz sortu beharko dira eta ez da elementurik adierazten, ezta aipamenik egiten ere, Portuko Udal Kontseilua izango dutela izan ezik, funtzioak eta konposizioa azaldu gabe.

Batzorde honen iritziz, organo hauen oinarritzko elementuak legeak berak zehaztu beharko lituzke, araudiz garatzera itxaron gabe. Elementu horien artean ezinbestekotzat jotzen ditugu parte hartu behar duten taldeak eta erakundeak zehaztea eta oinarritzko funtzioak nahiz esku hartzeko ustezkoak xedatzea.

#### Portu-udalerrri binomioa eta bere harremanak

Garrantzitsua iruditzen zaigu portu-udalerrri binomioari eta bere harremanei aipamen berezia egitea. Lurraldean modu banaezinean elkartuta eta ekonomiaren, gizartearen eta kulturaren ikuspegitik elkarren arteko mendekotasunez hornituta. Hala, lankidetzan jardun eta elkar ulertzeko prest egon behar dute eta xede horietarako tresnak onartu behar dira. Izan ere, oinarritzkoak dira udalerrietako portu-espazioen gainean portuen eta udalerrien interesek modu saihestezinean topa egiten dutenean tirabirak gainditzeko. Kontuan hartu behar da portu-espazioak Euskadiko udalerrri askotan hirigunean kokatzen direla, udalerrriaren eta herritarren eguneroko bizia igarotzen den espazioetan erabat integratuak, alegia. Testuinguru honetan, aipatu behar dugu arloari buruzko aurreko irizpenetan udalerrriaren irudia baztertua gertatzen zela eta portuen eremuan aginpidea zuen Eusko Jaurlaritzako Saila gailentzen zela azaltzen bagenuen, pozten gara oraingoan portuko zonetan eragiten duen hirigintza-plangintzaren eremuan tratamendua orekatuagoa dela. Aurrekoaren haritik, berriz azpimarratzen dugu objektu berean administrazio desberdinen aginpideak elkartzen diren edozein eremutan interesak elkar egituratu behar direla eta, horretarako, bakoitzaren esku-hartze eremuai dagokienez, kooperazio- eta lankidetzatresnez baliatu behar dela, aurrerapen-konponbideak har daitezen, bai portuetarako, baita kokatzen diren udalerrietarako ere.

Amaitzeko, Batzorde honentzat egokia da batzorde misto iraunkorra eratzea eta kideak portuen arloan sail eskuduna eta arrantza-udalerrriak izatea, portuen industria/olgeta-beharren eta herritarren bizigarritasun eta udalerrri-garapenaren artean garapen harmonikoaren testuinguru orokorra ziurtatzeko.

#### Beste gai batzuk

Gure ustez, aurreproiektuak sustapen-formulen bitartez egungo portu-instalazioak hobetzeko konpromisoa islatu beharko luke. Helburua bertan garatzen diren jarduera desberdinen beharrei eta, nagusiki, arrantzaleen eta arantza-flotaren beharrei erantzun egokia ematen zaiela bermatzea litzateke. Ildo horri jarraiki, arrantzaren inbertsio-gaitasun urria, aurreproiektuari erantsitako dokumentazioan aipatzen dena, gainditzeko politiki ka eraginkorrak beharrekoak dira.

Portua nahiz portu-jarduerak behar bezala garatzeko eta EBko politikak sendotzen dituzten itsas jardueren dinamismo berriak hartzeko espazio bezala horien etorkizuneko proiektzio-potentzialtasunak mantentzeko beste alderdi garrantzitsu bat ur-lerroaren alboan itsas eta portu-jardueretarako espazioak gordetzea da. Era berean, jarduera hasiberriek, besteak beste, gure kostaldera hobe egokitzen diren itsas energiak garatzeak (*offshore* eoliko flotatzailea eta olatuen energia), itsasoaren lehenengo lerroan espazio garrantzitsuak behar dituzte, aldi baterako bil daitezen, muntaia-eragiketarako, ekipoak konpontzeko, ontziak eraiki eta konpontzeko eta abarrerako. Hala, lege-aurreproiektuan plangintza-itsa espliziturik ez du lortzen kezka honek.

## IV.- GOGOETA BEREZIAK

### Zioen azalpena

Portuak eta portu-instalazioak bertan gara daitezkeen jarduerekin lortzen dituen aipamena eranstea proposatzen dugu. Aurrekoaren haritik, horien guztien beharrei erantzuteko gai den sistema egituratu behar da:

“Beraz, deskribatutako egoerak euskal titulartasuneko portuen erregulazioa behar atzeraezina izatea justifikatzen du. Bestalde, itsas garraioaren eta, oro har, garraioa egiten den portuen artean dagoen konexioari erreparatuz, bidezkotzat jo da lege-testu berean arlo horri buruzko erregulazioa jasotzea, **gure kostaldeko portuak eta instalazioak merkataritzaren, arrantzaren eta olgetaren ikuspuntutik itsas garraioaren beharrak estaltzen dituzten sistema izan daitezen**”.



### **1. artikulua.- Legearen xedea**

2. atalean iraunkortasunari buruzko aipamena eranstea komenigarria iruditzen zaigu, printzipio hori portuen kudeaketan oso garrantzitsua baita. Hala, garapen sozioekonomikorako gaitasunari iraunkortasunaren gizarte- eta ingurumen-osagaia batu behar zaio.

1.2. art.: “Portuen plangintza, antolamendu, ustiapen, eraikuntza, hedakuntza, berrikuntza eta mantentze-lanen araubideak zehaztea, baita portu-zerbitzuak eskaintzea eta horiek lortu nahiz erabiltzea ere, **garapena eta iraunkortasuna bateratzeko**”.

### **5. artikulua.- Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren aginpideak**

EAEko Administrazio Orokorraren aginpideei hondar-klausula bat eranstea proposatzen dugu, berariaz atxikitzen ez diren aginpideak EAEko Administrazio Orokorrak bere gain hartu ahal izateko.

e) “Berariaz beste administrazio bati atxikitzen ez zaizkion gainerakoak”

### **7. artikulua.- Euskal Autonomia Erkidegoko portuko herri-jabaria**

EAEko portuko herri-jabaria definitu ondoren, 3. atal bezala, atal gehigarri bat sartzea egokitzat jotzen dugu, erabilera aipatzeko eta 31. artikuluan xedatutakoa alde batera utzi gabe, legearen eta araubidezko garapenaren aurreikuspenekin bat egingo dela zehazteko.

**3. atala, “portuko herri-jabariaren erabilera herri-jabarian onar daitezkeen legezko erabilera batzuk aipatu beharko ditu, lege honen aurreikuspenen eta araubidez zehaztutakoen arabera”.**

### **8. artikulua.- Portuetako zerbitzu-zona**

Xedapen honek portuko zerbitzu-zona definitzen du eta portu bakoitzerako mugak portuetako erabilera eta espazioen mugetan finkatuko direla xedatzen du. Zerbitzu-zonan portuko jarduerak gauzatzeko ur-espazioak sartzan direnez, segurtasun-neurri bezala, garrantzitsua dirudi legean bainurako eta arrantzarako debekua islatzea eta, ondorioz, xedapenaren 2. atalari dagokion paragrafoa eranstea.

**8.2. art., 2. paragrafoa “Portuetako zerbitzu-zonan debekatuta dago bainua hartzea eta arrantzan jardutea, berariaz gaitzen denean izan ezik”.**

### **16 bis artikulua gehitzea honako izenburupean: “Erabilera publikoaren aitortpena eta hartzeko beharra”**

“Portuak eraiki eta aldatzea” izenburupean 3. sekzioak proiektuen onarpen-prozesua arautzen duenez, egokia da berariaz ingurumen-ebaluazioa aipatzea, ingurumen-ebaluazioari buruzko legeriak 1.350 tonatik gorako tonajeko itsasontziak onartzen dituzten merkataritza-, arrantza- eta kirol-portuek ingurumen-ebaluazio arrunta izan behar dutela aurrez ikusten baitu.

**16 bis. art.- 1. – Sekzio honetan aipatutako proiektuek ingurumen-inpaktuaren prozedura beteko dute legeriak aurrez ikusitako ustezkoetan.**

### **18. artikulua.- Dragatze-baimenak**

Materialen betelanearako obrak, lurrean edo itsasoan jatorria dutenak, eranstea proposatzen dugu, xedapenean aurrez ikusitako dragatze-eragiketetan ez daudenez. Bertan eraistea, garraiatzea eta isurtzea sartzan dira eta betelanaren eragiketak eragiketa osagarriak dira.

18. artikulua: “Portuko herri-jabariaren barruan, **lurrean edo itsasoan jatorria duten dragatze edo betelanen** obrek portuko administrazioaren baimena beharko dute, aginpide-tituluetan oinarrituta beste herri-administrazio batzuek esku har dezaketela baztertu gabe.

#### **24. artikulua.- Langileak**

Langile funtzionarioei gordetako lanpostuen definizioak Langile Publikoaren Oinarrizko Estatutuari buruzko Legeak 9.2. artikuluan duen idazkera (oinarrizkoa) bete beharko du eta aurreproiektuaren 24.2. artikuluan jasotakoa baino zabalagoa da. Ildo horri jarraiki, herri-administrazioen interes orokorrak zaintzeari dagozkion funtzioak aurrez ikusten ditu.

24. artikulua.2.- Herri-ahalmenak eta **herri-administrazioen interes orokorrak zaintzea** eskatzen dituzten lanpostuak langile funtzionarioei gordeko zaizkie eta Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren funtzio publikoa erregulatzen duen araudia beteko dute.

#### **28. artikulua.- Portuetako zerbitzuak**

Batzorde honek xedapen honetan jasotzen diren portuetako zerbitzuei larrialdietako prebentzio- eta kontrol-zerbitzuak eranstea proposatzen du, larrialdietako prebentzioa eta kontrola portuko zerbitzu orokorra izan behar baitu eta bere garrantziarengatik berariaz jaso.

**t) Larrialdietako prebentzio- eta kontrol-zerbitzuak, babes zibil, suteen prebentzio eta itzaltze eta salbamendu nahiz ingurumenari buruzko administrazio aginpidedunekin lankidetzan”.**

#### **29. artikulua.- Prestazioaren araubidea**

Agintaritzaren erabilteza eskatzen duten portuko zerbitzuek portuko administrazioak zuzenean eskaintzea eskatzen dute. Gainera, zeharkako kudeaketa mugatua egongo da. Zeharkako kudeaketa izan dezaketzen portuko zerbitzuei buruz argitasun handiagoa eskaintzeko, beharrezkoa iruditzen zaigu araubidez, ahalik eta azkarren, agintaritzaren erabilteza eskatzen duten zerbitzuak eta, beraz, zuzeneko kudeaketa behar duten horiek zehaztea.

#### **31. artikulua, 2. atala.- Portuko herri-jabaria erabiltzea**

Bigarren ataleko testuan azkeneko idatz-zatia ezabatzea bidezkotzat jotzen da; nolana ere, lege honek aurrez ikusten ez duenerako Euskadiko Ondareari buruzko legeriaren xedapenak eta Sektore Publikoaren Kontratuei buruzko legeriaren printzipioak aplikatzeari dagokion aipamena ez da funtsezkoa.

31. artikulua.2.- Euskal Autonomia Erkidegoko portuko herri-jabaria eskusibotasunaren, intentsitatearen, arriskugarritasunaren edo errentagarritasunaren egoera bereziak dituzten erabileretarako bideratu behar bada edo obrak edo instalazioak egin behar badira, nolana ere, baimena edo emakida beharko dira, lege honen arabera. Bertan aurrez ikusten ez denerako, Euskadiko Ondareari buruzko legeriak dituen xedapenak eta Sektore Publikoaren Kontratuei buruzko legeriaren printzipioak aplikatuko dira” ~~plantea daitezkeen zalantzak eta hutsuneak ebazteko.~~

#### **32 bis artikulua, “pertsonek emakidadunak” izenburupean.**

Legearen testuan emakidak lortzeko baldintza orokorrak berariaz jasotzea egokia iruditzen zaigu. Nahiz eta sektore publikoaren kontratuei buruzko araudian erregulatu, eta arloan aurreproiektuak xedatzen ez duenerako aplikagarria izan, portuko emakida lortzeko gaitasuna berariaz portuei buruzko legearen testuak jaso beharko lukeelakoan gaude. Hala, hurrengo testua proposatzen dugu eta “emakidadunak” izenburupean 32 bis artikulua izango litzateke:

**“Emakidadunak gaitasun eta kaudimen ekonomiko, finantzario eta teknikoaren baldintzak betetzen dituzten pertsona fisikoak edo juridikoak izan daitezke, kontratatzeko debekurik ez badute, administrazio-kontratazioari buruzko araudiarekin bat”.**

#### **39 artikulua. 4.- Emakidak berreskuratzea**

Emakidak berreskuratzeari buruz aurreproiektuaren aurreikuspenek berreskuratzeari dagokion kalte-ordaina ordaintze ez dute ezer esaten. Arloak ondoren izango duen araudi-garapena alde batera utzi gabe, legearen testu honetan hutsunea 39. artikuluko 4. atalean 2. paragrafoa gehituz betetzea proposatzen dugu honako moduan:

39.4.2 artikulua: **“Berreskuratze-balioa dirutan ordain daiteke edo, bestela, emakidadunarekin bat, beste emakida bat emanaz. Berreskuratzea partziala izanez gero, emakidaren baldintzak aldatuz egin ahal izango da”.**

**41 bis artikulua: “Portuko operadoreen erregistro publikoa sortzea eta inskribatzeko derrigortasuna”.**

Aurreproiektuaren artikuluei xedapen bat eranstea proposatzen da, portuko operadoreen, lizentzien eta emakiden erregistro publikoa sortzeko. Horretan inskribatu beharko dira emakidak eta baimenak. Izan ere, portuko baimenen eta emakiden erregistro bat zehaztu behar da, modu gardenean, baimen eta emakida zehatz bakoitzaren oinarriko elementu eta baldintzak jaso eta horiei publikitatea emateko, baita kontrolatzeko ere. Antzeko neurriak hartu dira emakidak eta lizentziak dauden beste eremu batzuetan, adibidez, herri-jabari irratielektrikoan. Halaber, aipatu beharra dago aurreproiektuak berak erregistro bat sortzen duela eta nahitaez itsas garraioaren enpresa operadoreek inskribatu behar dutela, zerbitzua eskaintzeko baldintzekin batera. Portuko emakiden eta baimenen nahiz oinarriko elementuen erregistroa eta publikitatea aurreproiektuan erantzuna izan behar duen alderdia iruditzen zaigu.

**41 bis artikulua.- Portuko operadoreen, emakiden eta baimenen erregistro publikoa sortzea eta nahitaez inskribatzea.**

**1.- Lege hau indarrean sartzen den datatik zenbatzen hasita gehienez sei hilabeteko epean portuko operadoreen, lizentzien eta emakiden erregistro publiko eta doakoa sortuko da”.**

**2.- Araubidez zehaztuko dira inskribatzeko moduak eta portuko herri-jabaria norberak erabiltzeko administrazio-emakiden nahiz lizentzien datuak. Nolanahi ere, horiek baimen eta emakida bakoitzaren oinarriko elementuak eta baldintzak izango dituzte”.**

**42. artikulua.- Ikuskaritza- eta kontrol-ahalmenak erabiltzea**

Gaur egun euskal portu desberdinetan portuko zaintza-funtzioetan eta herri-ahalmenen erabilera lan-kontratuko langileak eta langile funtzionarioak daudenez, aurreproiektu honek ezartzen duen araubidean talde guztiak integra daitezzen zailtasunak saihesteko, beharrezkotzat jotzen dugu hurrengo zehaztea: portu-administrazioari atxikitako langileak aginte-agenteak badira, euskal portuen legeria berriaren eremuan herri-ahalmenak izango dituela.

42.2. artikulua.- Xede horiez, langile horiek aginte-agenteak izango dira, **Euskal Autonomia Erkidegoko Portu eta Itsas Garraioari buruzko Legean dauden herri-ahalmenak erabiliz, betiere Segurtasunaren Indar eta Gorputzekin lankidetzan jardutea alde batera utzi gabe.** Langileek egiaztatutako gertaerek froga-balioa izango dute.

Era berean, ahalik eta eperik laburrenean, herri-ahalmenak erabiltzeak testuinguru honetan dituen funtzioak araubidez zehaztea beharrezkotzat jotzen dugu.

**43. artikulua.- Portuetako jarduera zaintzea**

Ez dira bakarrik itsasontziak eta ontziak portuetan portu-jarduera saihets edo zail dezaketanak edo pertsonak, ondasunak edo ingurumena arriskuan jar ditzaketanak. Garraiatutako zama ere portu-jarduera eragoz dezake eta arrisku-egoerak sor ditzake. Adibidez, pentsa dezagun zama arriskutsuak dituen itsasontzi abandonatu batek izan ditzakeen ondorioak. Portu-instalazioak ere blokea daitezke. Beraz, itsasontziak gain, zailtasun- edo arrisku-egoerak sor ditzakeen zama aurrez ikusi beharko litzateke xedapenean:

43.2. artikulua.- “Aurreko puntuan xedatutakoa, besteak beste, hurrengo ustezkoetan aplikatuko da: hondoratzeko arriskua duen itsasontzi eta ontzien kasuan, portuan hondoratu direnean, abandonatu dituztenean edo arrisku larria direnean, **bai itsasontziarengatik, bai garraiatzen duen zamarengatik.** Araubidez zehazten diren prozeduren bitartez, portuko administrazioak hondoratu edo abandonatutako itsasontzia edo ontzia besterendu edo desegiteko baimena izango du.

**“Portuko herri-jabaria kontserbatu eta ingurunea babesteko neurriak” izenburupean kapitulu berria gehitzea**

Sektorearen araudia aplikatzea alde batera utzi gabe, Batzorde honen iritziz, portuei buruzko legeak berak arreta jarri beharko lioke portuko herri-jabariaren ingurunea kontserbatzeari eta hondakinak arautzeari; are gehiago, aurreproiektu honek aldarrikatzen duen portu-kudeaketaren printzipio bat iraunkortasuna denean. Hortaz, aurreproiektuari kapitulu berria

gehitzea proposatzen dugu: "Portuko herri-jabaria kontserbatu eta ingurunea babesteko neurriak". Horrek artikulua berri bat izango du portuko espazioetan ingurunearen babes- eta zaintza-neurriak arautzeko eta hondakinak kudeatzeari nahiz isurketak eta igorpen poluitzaileak errotik ateratzeari erreparatuko die. Hitzez hitz hala dio:

#### **42 bis artikulua: ingurunea babestea**

1.- Portuko administrazioak portuko espazioetan ingurunea zaindu eta babesteko neurri egokiak hartuko ditu hurrengo neurrien bitartez.

a) Portuko jardueraren ondorioz sortutako hondakinak gaika biltzea eta, ahal den guztietan, ez botatzea, baita balioa eman eta birziklatzea ere.

b) Portuko herri-jabarian edozein isurketa edo igorpen poluitzaile solido, likido edo gaseoso errotik ateratzea eta ustekabeko poluzioaren kontra borrokatzea, baita prebenitzea ere.

2.- Baimendu gabeko materialak isurtzen badira, portuko administrazioak arduradunei berehala bildu eta garbitzea aginduko die. Betetzen ez badute, administrazioak modu ordezkatzailan jardungo du, arduradunen kargura, dagozkien zigorrak baztertu gabe.

3.- Saietatik, lastetatik, tangak edo sotoak garbitzetik datozen hondakin edo hondar solido eta likidoak, olio erabiliak, ur zikinak eta gainerako likido poluitzaileak lehorrean deskargatuko dira eta portuan bertan edo kanpoan behar bezala tratatzeko instalazioetan utziko dira.

4.- Pertsona emakidadunek edo baimenduek bere kargura hartuko dituzte ingurunea babesteko neurri zuzentzaileak, legez hala badagozkie beren jardueraren eremuan.

#### **47. e) artikulua.- Arau-hauste larriak**

e) atalean jasotako tipifikazioari materialen isurketa eranstea gomendatzen da, substantzia eta hondakinekiko, jasoak biak, desberdina baita

"47.e) artikulua.- Izaera, ezaugarriak, bolumena eta ondorioak kontuan hartuta, portuko zerbitzu-zonan substantzia, hondakin eta **material** ez-poluitzaileak isurtzea".

#### **54. artikulua.- "Prozedura"**

Lege-segurtasunaren arrazoiengatik, xedapen bat sartzea proposatzen dugu zigorrak herri-administrazioen zigor-ahalmenari buruzko legean (otsailaren 20ko 2/1998 Legea) xedatutakoarekin bat ezarriko direla gogorarazteko.

**54. artikulua.- Lege honetan aurrez ikusitako zigorrak jartzeko prozedurak 2/1998 Legeak, otsailaren 20koak, EAEko herri-administrazioen zigor-ahalmenari buruzkoak, xedatutakoa kontuan hartuko du.**

#### **Laugarren xedapen gehigarria.- "Norbera babesteko eta larrialdietarako planak"**

Batzorde honek laugarren xedapen gehigarria sartzea gomendatzen du, norbera babesteko planak edo barneko larrialdiko planak lantzeko. Izan ere, portuei eta larrialdiko prebentzio eta kontrolari buruzko legeriak portu bakoitzerako zehazten du eta aurreproiektuan ez da aurrez ikusten.

1.- **Norbera babesteko plana portuko instalazioetan zati batean edo oso-osorik eragin dezakeen ustekabeko larrialdia gertatuz gero, jarduerak biltzen dituen dokumentua da. Berdin da jatorria portu-barrutiaren barruan edo kanpoan izatea.**

2.- **Portuko administrazioak portuko herri-jabarian norbera babesteko neurriak bete daitezten beharrezko bitartekoak izango ditu eta, gutxienez, honakoak aurrez ikusiko dira: arriskuen ebaluazioa, babes-bitarteko egokiak, norbera babesteko plana eta ezarpena.**

3.- Portuko administrazioak portuaren eremuan merkantzia arriskutsuak onartu, manipulatu eta gordetzeari buruzko araudia betetzea kontrolatuko du. Gauza bera egingo du indarreko legeriaren arabera, lan-arriskuak prebenitzearen arloan jarduerak koordinatzeko orduan.

**Hirugarren Azken Xedapena.- Araubidezko garapena**

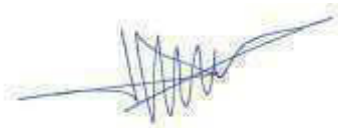
Hirugarren Azken Xedapen bezala (aurreproiektuan hirugarrena dena laugarren tokira pasatuz), araubidezko garapenaren ohiko klausula sartzea proposatzen dugu eta Eusko Jaurlaritzari legea garatzeko arauak egin ditzan ahalmena emango zaio.

**Hirugarren Azken Xedapena.- Eusko Jaurlaritzari legea gara dadin beharrezkoak diren xedapenak gauzatzeko ahalmena ematen zaio”.**

**V.- ONDORIOAK**

Euskadiko EGABren ustez Portu eta Itsas Garraioari buruzko Legea egitearen ekimena egokia da, Irizpen honetan dauden gogoeta orokorren edukia kontuan hartzen den neurrian.

Bilbon, 2015eko maiatzaren 29an.



O.E. Presidentea  
Francisco José Huidobro Burgos



Idazkari Nagusia  
Emilia Málaga Pérez

# XIX

## **INFORME DE CONTROL ECONÓMICO-NORMATIVO / KONTROL LEGE-EKONOMIKOKO BULEGOAREN TXOSTENA.**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE PROIEKTUA**




OGASUN ETA FINANZTAK  
SAILA  
Kontrol Ekonomikoko Bulegoa


DEPARTAMENTO DE HACIENDA Y  
FINANZAS  
Oficina de Control Económico

**FIRMADO DIGITALMENTE POR:**

Firmante: **RAMIRO AGUADO VALDIVIELSO**  
Fecha de la firma: 17/07/2015 8:25:33

Validación de la firma:  **Correcta**

Firmante: **FRANCISCO DE JAVIER LOSA ZIGANDA**  
Fecha de la firma: 17/07/2015 10:44:44

Validación de la firma:  **Correcta**

## **INFORME DE LA OFICINA DE CONTROL ECONÓMICO, EN RELACIÓN CON EL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

*Tramitagune -DNCG\_LEY\_6924/2013\_09*

La Ley 14/1994, de 30 de junio, de control económico y contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi, regula en el Capítulo IV del Título III el Control Económico Normativo, el cual tiene carácter preceptivo y se ejerce mediante la emisión del correspondiente informe de control por parte de la Oficina de Control Económico.

Dicho control incluye, en su aspecto económico-organizativo, la fiscalización de toda creación y supresión de órganos de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como sus modificaciones y reestructuraciones.

Teniendo presente la citada norma, lo dispuesto en la Sección 3ª del Capítulo III del Decreto 464/1995, de 31 de octubre, por el que se desarrolla el ejercicio del control económico interno y la contabilidad en el ámbito de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi y el artículo 4. a) del decreto 192/2013, de 9 de abril, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del Departamento de Hacienda y Finanzas, se emite el siguiente

### **INFORME:**

#### **I. OBJETO**

El presente informe tiene por objeto el control económico normativo del proyecto epigrafiado en el encabezamiento que, según su tenor literal, pretende

- 1.- Establecer el régimen jurídico aplicable a los puertos e instalaciones portuarias y marítimas de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- 2.- Establecer los regímenes de planificación, ordenación, explotación, construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos, así como de prestación de los servicios portuarios y el acceso y uso de los mismos.
- 3.- Regular la gestión del dominio público portuario competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, estableciendo su régimen de uso.

4. Establecer la estructura y funcionamiento de la Administración Portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco y crear el ente público de derecho privado KAIK responsable de la gestión de los puertos de Euskadi y parte integrante de la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

5.- Regular el régimen económico-financiero derivado de la utilización del dominio público portuario y de la prestación de servicios portuarios.

6.- Regular la actividad de transporte marítimo de pasaje, de mercancías y mixto de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

7.- Establecer el régimen sancionador en el dominio público portuario autonómico, así como las potestades de inspección y control correspondientes a la Administración portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Además, mediante la introducción de una Disposición Final *-la primera-*, se modifica el texto refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre *-TRLTyPP-*, al objeto de proceder a una redefinición y reestructuración de las tasas portuarias a abonar por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público portuario, así como por la prestación de los servicios generales, en consonancia con las prescripciones que se contienen en la propia Ley.

## II. ANTECEDENTES Y DOCUMENTACIÓN INCORPORADA AL EXPEDIENTE.

En primer lugar procede indicar que sendos anteproyectos de ley con objeto de regular la materia de puertos del País Vasco (*tramitados respectivamente en la VIII y IX legislaturas*) fueron informados por esta oficina con fechas 18/03/2008, y 27/01/2012, y, tras ser dictaminados por la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (*dictámenes n<sup>os</sup> 141/2008, de 25/06/2008 y 69/2012, de 25/04/2012*) fueron aprobados por respectivos Acuerdos de Consejo de Gobierno (*en sus sesiones de 30/09/2008 y 12/06/2012*).

Los proyectos de ley resultantes decayeron en tramitación parlamentaria por finalización de las respectivas legislaturas.

El Anteproyecto que ahora se tramita figura incluido en el listado correspondiente a "PROYECTOS LEGISLATIVOS", cuya iniciativa se asigna al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, del Calendario Legislativo de la X Legislatura (2012-2016) [*Anexo I*], aprobado por Consejo de Gobierno el 25/06/2012, con la denominación de "Ley de Puertos de Euskadi", cuya elaboración estaba prevista para el primer semestre de 2015.

El anexo II *-Documento de fichas informativas-* del citado acuerdo se recoge lo siguiente:

### **29.- Ley de Puertos de Euskadi.**

**a.- Denominación:** LEY DE PUERTOS DE EUSKADI.

**b.- Objeto de la regulación propuesta con indicación de los sectores sociales que, en su caso, resulten afectados:**

#### **b.1.) Objeto principal de la regulación:**

*- Regulación integral de los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma, abordándose la ordenación territorial y urbanística del espacio portuario y su*



*necesaria articulación con la planificación portuaria, así como la explotación y construcción de los puertos de titularidad vasca.*

*- Delimitación de la gestión del dominio público portuario.*

**b.2.) Otros objetivos:**

*- Regulación de las actividades, instalaciones, construcciones y usos admitidos en la zona de servicio de los puertos.*

*- Regulación del régimen de prestación de los servicios portuarios.*

*- Establecimiento del régimen sancionador así como las potestades de inspección, vigilancia y policía correspondientes a la Administración Portuaria vasca.*

**b.3.) Sectores sociales implicados:**

*- Cámaras de Comercio Industria y Navegación de Gipuzkoa y Bizkaia.*

*- Cofradías.*

*- Organizaciones de productores y comercializadores de pescado.*

*- Agrupación de industrias marítimas y astilleros.*

*- Colegios profesionales.*

*- Organizaciones sindicales.*

*- Escuelas náuticas.*

*- Clubes náuticos.*

*- Federaciones de usuarios.*

*- Administración local costera.*

*- Ciudadanía.*

**c.- Estimación de la incidencia financiera:**

*La incidencia financiera estaría relacionada con el régimen sancionador que eventualmente se aplique contra las infracciones, así como con las tasas que se perciban por la Administración portuaria. Pero ésta última tiene más vinculación con la Ley de tasas y dependería de la posible inclusión de una modificación de la misma en la Ley de Puertos.*

**d.- Fecha aproximada de su presentación ante el Consejo de Gobierno y posterior remisión al Parlamento Vasco.**

*Primer semestre del 2015.*

Por su parte, en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para 2015, la memoria presupuestaria de objetivos correspondiente al programa presupuestario 5151 (Puertos) hace referencia a que "Se continuará la tramitación del Anteproyecto de Ley de Puertos del País Vasco con el objetivo de dotar al sector portuario de una regulación integral que permita dotar a la Administración portuaria de la autoridad necesaria para aplicar el régimen sancionador preciso para ordenar estas infraestructuras de manera adecuada."

En el citado contexto y al objeto de dar cumplimiento al compromiso y previsión recogidos en el calendario legislativo de referencia, se ha incoado el oportuno expediente habiéndose puesto a disposición de esta Oficina (a través la aplicación informática de tramitación electrónica *Tramitagune -DNCG\_LEY\_6924/2013\_09*), para la substanciación del trámite de control económico-normativo, la documentación que a continuación se relaciona:

**1º.-** Orden, de 31/07/2013, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, por la que se ordena el inicio del procedimiento de elaboración del texto correspondiente al anteproyecto de referencia

**2º.-** Orden de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, por la que se aprueba previamente el texto correspondiente al Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco (suscrita electrónicamente el 2/07/2014).

**3º.-** Informe de impacto en función del género de la norma proyectada, elaborado por la Dirección de Infraestructuras del Transporte (suscrito electrónicamente el 28/07/2014 y 28/08/2014).

**4º.-** Memoria justificativa del anteproyecto, de la Dirección de Infraestructuras del Transporte (suscrita electrónicamente el 28/08/2014).

**5º.-** Informe de análisis jurídico, de la Dirección de Servicios del departamento promotor de la iniciativa (suscrito electrónicamente el 7/10/2014).

**6º.-** Texto correspondiente a la 1ª versión del Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco (incorporado al expediente el 9/10/2014).

**7º.-** Oficios (de 16 y 17/10/2014) de solicitud de informe [a EMKUNDE-Instituto Vasco de la Mujer, Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas – DNLAP-, Consejo Municipal de Euskadi, Dirección de Administración Tributaria, Dirección de Función Pública, Dirección de Patrimonio y Contratación, Dirección de Atención a la Ciudadanía e Innovación y Mejora de la Administración –DACIMA-], y de traslado del texto de la norma proyectada para alegaciones a las diversas asesorías jurídicas departamentales.

**8º.-** Resolución de 20/10/2014, del Viceconsejero de Transportes, por la que se somete a información pública del Anteproyecto de referencia –BOPV nº 205-de 28/10/2014-

**9º.-** Escritos de la Dirección de Régimen Jurídico, Económico y Servicios Sociales del Departamento de Salud (suscrito electrónicamente el 21/10/2014) y de la Dirección de Régimen Jurídico de Lehendakaritza (suscrito electrónicamente el 24/10/2014), expresando la respectiva ausencia de alegaciones por su parte.

**10º.-** Informe de la DACIMA (suscrito electrónicamente el 27/10/2014).

**11º.-** Escrito de alegaciones de la asesoría jurídica del Departamento de Administración Pública y Justicia (suscrito electrónicamente el 28/10/ y el 3/11 de 2014).

**12º.-** Informe de la DNLAP (suscrito electrónicamente el 29/10/2014).

**13º.-** Informe de EMKUNDE (suscrito electrónicamente el 7 y 10/11/2014).

**14º.-** Escrito de la Dirección de Servicios del Departamento de Empleo y Políticas Sociales (suscrito electrónicamente el 10/11/2014) expresando la ausencia de alegaciones.

**15ª.-** Oficios (de 16, 17 y 21/10/2014) de solicitud de participación en el procedimiento a diversas Instancias institucionales [Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino (Demarcación de Costas en el País Vasco), Dirección General de la Marina Mercante, las Diputaciones Forales de los tres Territorios Históricos, diversos Ayuntamientos de la Comunidad Autónoma (Bermeo, Deba, Donostia-San Sebastián, Ea, Elantxobe, Getaria, Hondarribia, Lemoniz, Lekeitio, Mutriku, Ondarroa, Orío, Plentzia, Zumaia), Autoridades Portuarias (de Bilbao y de Pasaia), y responsables y miembros de los servicios territoriales de puertos (de Biskaia y Gipuzkoa)] y otras entidades [EUDEL-Euskadiko Udalen Elkarte, CCOO-Comisiones Obreras de Euskadi, LAB Sindikatua, Acción Sindical UGT-Euskadi, Itsasmendikoi, S.A., Cámaras Oficiales de Comercio Industria y Navegación (de Bilbao y de Gipuzkoa), Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País

Vasco, Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas (Bilbao), Federaciones de Cofradías de Pescadores (de Bizkaia y de Gipuzkoa), Federación de Comercializadores de Pescados de Euskadi –FECOPE-, Asociación de Armadores de Bajura de Gipuzkoa, Puertos Deportivos de Euskadi, Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi –ADIMDE-, Escuela Técnica Superior Náutica de Bilbao, Organización de Productores de Pesca de Altura del Puerto de Ondarroa –OPPAO-, Real Club Náutico de San Sebastián, Club Náutico de Hondarribia, las sociedades consignatarias MARBECO, S.A. (Bermeo) y Bermeo Of Shore, S.A (Bermeo), Astilleros Murueta, Federación de Asociaciones de Náutica y Pesca Recreativa –FASNAPER-, Federación Vasca de Actividades Subacuáticas, Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, Colegio Oficial de la Marina Mercante Española –COMME-, Asociación de Navieros Vascos-ANAVAS-. Además se comunicó la iniciativa, para su consulta a la Comisión Europea, a la Dirección de Asuntos Europeos de Lehendakaritza.

**16º.-** Diversos escritos de alegaciones, de varios ayuntamientos [Bermeo -19/11/2014-, Deba -20/11/2014-, EA -18/11/2014-, Getaria -20/11/2014-, Mutriku -20/11/2014, Ondarroa -20/11/2014-, Orio -20/11/2014-, Plentzia -26/11/2014-], de organizaciones sindicales [LAB -10/11/2014-, UGT -20/11/2014-, y ELA -25/11/2014-], de los trabajadores de la Dirección de Infraestructuras el Transporte -21/11/2014- y del Servicio Territorial de Puertos de Gipuzkoa -19/11/2014-, de la Capitanía Marítima de Bilbao -29/20/2014-, de la Asociación de Transportistas Autónomos Vascos –ASOTRAVA-12/11/2014-, del Foro Marítimo Vasco -10/11/2014-, del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco -21/11/2014-, de la Federación de Comercializadores de Pescados de Euskadi –FECOPE-21/11/2014-, de la Autoridad Portuaria de Bilbao (Bilbao Port B) -20/11/2014-, y de MARBECO, S.A -20/11/2014-.

**17º.-** Informe, de 13/11/2014, del Centro de Patrimonio Cultural Vasco [Dirección de Patrimonio Cultural] (incorporado al expediente el 21/11/2014).

**18º.-** Informe, de 20/11/2014, de la Autoridad Vasca de la Competencia

**19º.-** Informe de EUDEL (aprobado en la Comisión ejecutiva celebrada el 20/11/2014).

**20º.-** Memoria económica, de la Dirección de Infraestructuras del Transporte (suscrita electrónicamente el 22/12/2014).

**21º.-** Informe de la Dirección de Función Pública (de 26/01/2015)

**22º.-** Informe de la Dirección de Administración Tributaria (suscrito electrónicamente el 16/02/2015).

**23º.-** Informe, de 23/02/2015, de la Dirección de Patrimonio y Contratación.

**24º.-** Certificado, de 25/02/2015, de la Secretaria de la Junta Asesora de Contratación Administrativa –JACA-, de la aprobación del informe 3/2015, de 23 de febrero relativo al Anteproyecto de Ley de referencia –incorpora el informe-.

**25º.-** Dictamen 8/15, de 29/05/2015, del Consejo Económico y Social Vasco –CES-

**26º.-** Oficio (de 4/06/2015) de solicitud de informe a esta Oficina.

**27º.-** Texto del borrador del Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte Marítimo del País Vasco, correspondiente a la versión que se anexa al borrador de la Orden de remisión a COJUA del Anteproyecto (incorporado al expediente el 26/06/2014).

### III ANÁLISIS:

Examinada la documentación remitida, se considera que la misma se acomoda sustancialmente a las previsiones del artículo 42 del Decreto 464/1995, de 31 de octubre, por el que se desarrolla el ejercicio del control económico interno y la contabilidad en el ámbito de la Administración de la comunidad Autónoma de Euskadi, y resulta suficiente para que esta Oficina materialice su actuación de Control económico normativo, en los términos previstos en los artículos 25 a 27 de la Ley 14/1994, de 30 de junio, de control económico y contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi.

#### A) Del procedimiento y la tramitación:

**A1).**- De la documentación remitida se desprende que en el procedimiento de elaboración del anteproyecto objeto de análisis se han cumplimentado, hasta la fecha, razonablemente los requisitos que para la Elaboración de las Disposiciones de Carácter General, exige la Ley 8/2003, de 22 de diciembre.

**A2).**- Ello no obstante, cabe efectuar al respecto las siguientes consideraciones:

**a).**- Teniendo presente que el artículo 4 de la expresada Ley contempla la participación, como promotores, de todos los Consejeros concernidos por el proyecto normativo de que se trate, en el caso de que el mismo afecte a materias en que dos o más de ellos dispongan de atribución competencial directa, y en la medida en que el proyecto que se examina, además de en materia de puertos y asuntos marítimos, comporta afección en materias propias de la Hacienda General del País Vasco tal y como son identificadas en el artículo 1.2 del texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco, aprobado por el Decreto Legislativo 1/1997, de 17 de noviembre –TRLPOHGP- [*se produce ostensiblemente en aspectos correspondientes al régimen del patrimonio, al de la contratación administrativa, y al de la regulación de sus propios tributos y demás ingresos de derecho público y privado*], la propuesta de su aprobación a la instancia gubernamental debería efectuarse conjuntamente por la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial y el Consejero de Hacienda y Finanzas.

Además, aun cuando no constituya derecho positivo aplicable, procede traer a colación, siquiera como parámetro de congruencia a tener en consideración, que el proyecto de ley de la Administración Pública, aprobado el 16/09/2014 por Consejo de Gobierno (*el mismo órgano a cuya decisión se someterá la aprobación del anteproyecto que aquí se examina*) contempla –art. 36- que en el caso de disposiciones que pretendan la constitución de entidades distintas de la Administración general de la Comunidad Autónoma de Euskadi habrán de ser promovidas como de tramitación conjunta entre el departamento de la Administración General al que se prevea adscribir y el departamento competente en materia de Hacienda.

**b).**- Ha de hacerse referencia, por reiterada<sup>1</sup>, a la anomalía procedimental concurrente en el expediente, derivada de suplir, en aras a la agilización de la

<sup>1</sup> Respecto de la producida con ocasión de la tramitación del anterior anteproyecto de Ley de Puertos del País Vasco, sin que la inoperatividad para desarrollar su cometido, entonces y ahora constatada, haya dado lugar a la materialización de las oportunas medidas para su subsanación [el proyecto normativo que se examina

tramitación del proyecto, la preceptiva participación de un órgano colegiado instituido –cual es el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos, creado por el Decreto 90/2000, de 23 de mayo–BOPV nº 107, de 7/06/2000- entre cuyas funciones se encuentra la de analizar, estudiar, debatir e informar los proyectos de disposiciones normativas que en materia de puertos y asuntos marítimos elabore y le traslade el Departamento gubernamental competente en la materia por la concesión de audiencia a los sectores afectados que lo integran.

**c).**- Por otro lado, se constata que entre la documentación obrante en el expediente no se ha incluido el informe de impacto en la empresa, tal y como exige el artículo 6 de la Ley 16/2012, de 28 de junio, de Apoyo a las Personas Emprendedoras y a la Pequeña Empresa del País Vasco-BOPV nº 132, de 6/07/2012<sup>2</sup>, ni se facilitan las razones para su no aportación.

De la misma forma, procede traer a colación el Acuerdo de Consejo de Gobierno de fecha 28 de diciembre de 2010, por el que se aprueban las instrucciones de tramitación de disposiciones de carácter general, en el que, entre otras consideraciones, se establece que la memoria sucinta, que se prevé en el artículo 10 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, ha de incluir una referencia expresa a la incidencia de las cargas administrativas que supondrá el proyecto de norma, a fin de evitar que la nueva regulación añada trabas innecesarias. En tal sentido, se constata que en el momento de abordar el trámite de control que compete a esta Oficina, no figura en el expediente información alguna acerca de tal cuestión, que deberá ser tratado necesariamente en la memoria sucinta incluida en el expediente que se remita al Consejo de Gobierno.

Tales ausencias deberán ser subsanadas en el procedimiento al objeto de completar el expediente que se someta a la consideración y decisión del Consejo de Gobierno. Se recuerda que al expediente habrá de incorporarse con anterioridad a su sometimiento a la consideración y decisión del Consejo de Gobierno, una memoria sucinta de todo el procedimiento, en la que se reseñarán los antecedentes, los trámites practicados y su resultado y las modificaciones realizadas en el texto del proyecto para adecuarlo a las observaciones y sugerencias de los diferentes informes evacuados, y de manera especial las contenidas en los de carácter preceptivo; justificándose con suficiente detalle las razones que motiven la no aceptación de las observaciones contenidas en tales informes, así como el ajuste al ordenamiento jurídico del texto que finalmente se adopte – art. 10.2 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre; así como que en el expediente habrá de mediar una memoria en la que se evalúe el coste que pudiera derivarse de su aplicación para otras Administraciones públicas, los particulares y la economía general– art. 10.3 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre-.

**d).**- Se echan en falta una memoria justificativa de las razones que determinan la concreta regulación que se procura a los distintos aspectos contemplado, dentro de las diversas posibilidades que brinda el ordenamiento jurídico, así como una memoria resumen del procedimiento substanciado hasta el momento de someter

---

aborda su supresión –Disposición Derogatoria 1.c)- medida que bien pudo haber sido abordada desde una disposición con rango de decreto].

<sup>2</sup> Que en su apartado 2 expresa que dicho informe "seá preceptivo en el procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general, y deberá remitirse, en todo caso, al Parlamento con los proyectos de ley."

la regulación proyectada al control de esta Oficina, dada la notable diferencia que en el tratamiento de algunos aspectos en ella contemplados presenta el texto que ahora se somete a dicho control respecto del inicialmente aprobado, ausencia que no permite conocer con exactitud las razones a que obedecen los cambios introducidos en éste, que quedan así huérfanos de justificación toda vez que el nuevo tratamiento regulatorio de los aspectos afectados por dichas variaciones no encuentran ya plena justificación en la memoria justificativa correspondiente a la primera versión.

**A3).**- En cualquier caso, el anteproyecto ha de ser, de conformidad con lo prevenido en el artículo 3.1.a) de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, sometido con carácter previo a su aprobación, al dictamen de dicha instancia consultiva.

En relación con ello, ha de recordarse que, de conformidad con lo establecido en el artículo 27.2 de la Ley 14/1994, de 30 de junio, de Control Económico-normativo y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi (*según redacción dada por la Disposición final primera de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi*), deberán comunicarse a la Oficina de Control Económico las modificaciones que se introduzcan en los anteproyectos de ley y proyectos de disposiciones normativas como consecuencia de las sugerencias y propuestas del dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (*para cuyo cumplimiento habrá de estarse a lo prevenido en la circular nº 2/2005, de 14 de octubre de 2005, del Director de la Oficina de Control Económico*).

## **B) Del texto y contenido**

**B1).**- Examinada la documentación relacionada en el apartado II del presente informe, cabe *-dadas las ausencias apuntadas en los puntos c) y d) del apartado A2) del presente informe-* conjeturar razonablemente que en el texto presentado correspondiente a la última versión *-hasta la fecha: relacionado con el ordinal 25º-* del anteproyecto de ley de referencia, han sido tomadas en consideración y en parte atendidas algunas de las alegaciones formuladas por las entidades partícipes en el trámite de audiencia así como los diversos pronunciamientos efectuados por las distintas instancias que con carácter preceptivo han intervenido hasta el momento en el procedimiento de elaboración de la norma *-a quienes en última instancia corresponde la genuina y auténtica interpretación sobre si las modificaciones experimentadas en el proyecto de norma examinado colman o no las observaciones puestas de manifiesto en sus respectivas alegaciones e informes-* si bien no se justifican en el expediente las razones del rechazo de las restantes.

**B2).**- En relación con el texto presentado, y al margen de los aspectos de la incidencia en la estructura organizativa en la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, derivados de la creación de un nuevo ente así como de nuevos órganos administrativos y supresión de otros existentes que son tratados más adelante [*apartado c) del presente informe*], se considera oportuno efectuar las siguientes consideraciones:

**1ª.**- Convendría incorporar entre las definiciones del artículo 3 del texto presentado la correspondiente a "instrumentos de planificación de rango superior" a los que, sin

procurar el concepto correspondiente a tal denominación, se hace referencia en los artículos 5.a), 9, y 23. a).

**2ª.-** Al objeto de procurar una mayor claridad y facilitar su manejo por el operador jurídico se recomienda sopesar la conveniencia de sustituir las referencias que a lo largo del articulado proyectado se efectúan a "la Administración portuaria" por la que en cada caso corresponda a la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y al ente público KAIK.

**3ª.-** A juicio de esta Oficina, la cabal regulación del procedimiento de autorización de obras no previstas en el Plan Especial de Ordenación Portuaria en casos de urgencia acreditada o de interés público excepcional *-a que se refiere el artículo 14.3 del texto proyectado-* requiere establecer con mayor precisión el carácter de la intervención del Consejo de Gobierno prevista, tanto en lo relativo al alcance de la misma (*mero puesta en conocimiento o necesaria declaración de constatación por su parte de la concurrencia de las circunstancias de urgencia o de interés público excepcional alegados*) como en lo atinente al momento procesal en que ha de producirse (*con anterioridad a la autorización o una vez producida la misma*).

**4ª.-** En relación con la determinación del régimen de prestación de los servicios portuarios [*aspecto que figura entre los objetivos de la proyectada Ley -art. 1.2 del proyecto-*] cabe apreciar que el tratamiento que en el texto examinado a dicho aspecto *-arts. 30 y 31-* adolece de notable grado de indefinición en tanto que a un listado indiferenciado de servicios (*que podrá verse modificado reglamentariamente*) *-art. 30-* le sucede una enumeración de los mecanismos de gestión (*directa, indirecta o en régimen de competencia por particulares con autorización al efecto*) *-art. 31-* sin más acotaciones para la exclusión de la gestión indirecta que una genérica referencia a aquellos supuestos en que la prestación de los servicios conlleve el ejercicio de autoridad o cuando, por otras circunstancias se considere conveniente la gestión directa. Ante la falta de justificación en el expediente del nuevo tratamiento del modelo de gestión de dichos servicios, esta Oficina considera recomendable que se retome el que procuraban los arts. 27, 28 y 29 de la primera versión del texto aprobado provisionalmente, con la incorporación de las propuestas formuladas para los mismos en el informe 3/2015, de 23 de febrero, de la Junta Asesora de Contratación Administrativa.

**5ª.-** No se alcanza a comprender las razones que determinan que el texto proyectado pretenda desplegar un efecto derogatorio de normativa existente a través de dos estipulaciones diferentes: la Disposición Derogatoria y la Disposición Final Segunda. Según lo prevenido en el apartado II. 3 de la Directriz Segunda de las aprobadas por Acuerdo del Consejo de Gobierno de 23 de marzo de 1993, por el que se aprueban las directrices para la elaboración de Proyectos de Ley, Decretos, Ordenes y Resoluciones<sup>3</sup>, la relación de la normativa objeto de derogación y demás previsiones al respecto debería recogerse en una única estipulación (*Disposición Derogatoria*).

<sup>3</sup> ORDEN de 6 de abril de 1993, del Consejero de Presidencia, Régimen Jurídico y Desarrollo Autonómico, por la que se dispone la publicación del Acuerdo de referencia -BOPV nº 71 de 19/04/1993.

### **C) De la Incidencia organizativa en la estructura de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi.**

**C1).**- En este apartado la regulación proyectada que recoge el texto que se analiza comporta incidencia tanto en el ámbito de la Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi, como en la Administración Institucional de la misma así como en su sector público, derivada de (1) la creación de una nueva entidad bajo la forma de ente público de derecho privado [KAIK], (2) la creación de una nueva unidad administrativa: Registro de Empresas Operadoras de Transporte Marítimo [REOTM], (3) la supresión de los actuales órganos de asesoramiento, consulta y debate en materia portuaria [*tanto de los Consejos Asesores de Puertos, de los puertos de Hondarribia, Getaria, Ondarroa y Bermeo (Regulados por el Decreto 359/1991, de 4 de junio, por el que se crean los Consejos Asesores de Puertos - BOPV nº 116, de 01/06/1991- y la Orden de 13 de enero de 1992, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición de los Consejos Asesores de los Puertos de Bermeo y Ondarroa en Bizkaia y Getaria y Hondarribia en Gipuzkoa -BOPV nº 15, de 23/01/1992-), como el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos (Creado por el Decreto 90/2000, de 23 de mayo -BOPV nº 107, de 07/06/2000- y modificado en su composición por Orden de 27 de marzo de 2001, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se modifica la composición del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos -BOPV nº 76, de 23/04/2001-), y (3) la previsión, de modo genérico, de la futura creación de otros órganos consultivos y de participación institucional y social, entre los que se menciona expresamente, sin mayores precisiones, el Consejo Municipal Portuario.*

En los apartados siguientes se examinan por separado las incidencias organizativas de referencia.

#### **C2).- El ente KAIK**

##### **1º).**- Naturaleza atribuida e incidencia organizativa [art. 21]

El proyecto crea, la denominación KAIK, un ente público de derecho privado -EPDP- con personalidad jurídica propia y plena capacidad para obrar para el cumplimiento de sus funciones, adscrito al Departamento del Gobierno Vasco competente en materia de puertos, lo que, por un lado incrementa el espacio de la Administración institucional de la CAE con una nueva entidad, al mismo tiempo que reduce el del sector público de la misma al comportar (*según se infiere de la documentación obrante en el expediente -ya que no se expresa explícitamente-*) la extinción de la sociedad pública Euskadiko Kirol Portua SA, y minorra el volumen de la Administración General de la CAE en la medida que determina la reestructuración -reducción- de la misma en lo atinente al área de puertos (*lo que determinará la modificación de la actual estructura orgánica del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial*).

En la medida en que el proyectado ente se configura como gestor integral de las infraestructuras portuarias, y al objeto de poder contar con una cabal comprensión de la reestructuración implicada en el proyecto normativo, que permita verificar la inexistencia de reiteraciones orgánicas o funcionales, el expediente debería incorporar la información expresa acerca de la concreta afección de la actuación proyectada en la reducción de la estructura departamental concernida así como a las sociedades públicas Euskadiko Kirol Portua SA [*cuyo capital social corresponde en su totalidad a la Administración de la CAE*], Zumaiako Kirol Portua, S.A [*cuyo capital social corresponde en un 51% a la*



*Administración de la CAE mientras que el restante 49% está en manos de Ayuntamiento de Zumaia], y de la sociedad participada Puerto Deportivo El Abra-Getxo, S.A. [en cuyo capital social participa la Administración de la CAE con un 33,25%, encontrándose el restante 66,75% suscrito por el Ayuntamiento de Getxo],*

## **2º).- Justificación**

El proyecto califica al futuro KAIK como un EPDP de los descritos en el Decreto Legislativo 1/1997 sobre Texto Refundido de las Disposiciones vigentes en materia de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco –TRLPOHGPV- (Artículos 15 a 18) como aquellos entes institucionales de la Comunidad Autónoma de Euskadi, de naturaleza pública, cuyo objeto es la realización, en régimen de descentralización, de actividades pertenecientes a la competencia de la misma, y que se rigen fundamentalmente por el derecho privado.

Las razones que explicitan las memorias del departamento promotor de la iniciativa obrantes en el expediente para la creación de la citada entidad bajo la forma jurídica de ente público de derecho privado (*que se corresponde con entes de naturaleza pública cuyo objeto es realizar, en régimen de descentralización, actividades de competencia de la misma y que se rigen fundamentalmente por el derecho privado*<sup>4</sup>) expresan que “*Se trata de aglutinar la gestión de todas las infraestructuras portuarias de Euskadi en un nuevo modelo que aúna el sometimiento al derecho público en todas aquellas actuaciones que impliquen el ejercicio de potestades administrativas, con el sometimiento a las reglas y principios del derecho privado en el desarrollo de su actividad y en su relación con terceros para el resto de su actividad de la gestión portuaria; lo que, a priori, supondrá un ahorro sobre el coste que para la Administración General de la CAE se derivaba hasta ahora del ejercicio de estas potestades y actividades debido a un mayor control y gestión de los ingresos gracias a la incorporación del concepto de cuenta de resultados en cada puerto, la simplificación de estructuras y sedes y la optimización de recursos, tanto materiales como humanos; además de avanzar en la simplificación de los trámites y en la flexibilidad y capacidad de adaptación a las necesidades de la actividad desarrollada.*

El informe de análisis jurídico departamental apunta a que “*La opción por la naturaleza de ente público de derecho privado a la hora de crear el nuevo ente habrá estado posiblemente condicionada por los pronunciamientos jurisprudenciales relativos a la actuación de la sociedad pública Euskadiko Kirol Portua en Bermeo, la sentencia del Tribunal Supremo de 17 de mayo de 2012, dictada en el recurso de casación 2616/2009 (procedimiento ordinario 1356/2006 ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco).*

*Esta sentencia recoge la doctrina del Tribunal Constitucional en sus Sentencias 102/2005 y 121/2005, que, estimando diversas cuestiones de inconstitucionalidad, declara inconstitucionales y nulos los apartados 1 y 2 del art. 70 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en la medida en que calificaban como "precios privados" contraprestaciones por servicios portuarios que, en realidad, constituyen prestaciones patrimoniales de carácter público, concretamente tasas, y, por tanto, sometidas al principio de reserva de ley.*

*Así, el Tribunal Supremo afirma que también en este caso resulta innegable que estamos ante una prestación de servicios o realización de actividades en régimen de Derecho*

<sup>4</sup> Art. 15. Del Texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/1997, de 11 de noviembre –TRLPOHGPV-

*público, pues tales servicios o actividades son de solicitud o recepción obligatoria para los interesados y no son prestados o realizados por el sector privado. Se devengan así contraprestaciones que deben enmarcarse en el amplio concepto de prestación patrimonial de carácter público (art. 31.3 de la CE).*

*Determinada por tanto la naturaleza de tasas de las contraprestaciones a abonar por la utilización del dominio público portuario, la gestión de estos ingresos no podía encomendarse a una sociedad pública, dado que, de conformidad con el artículo 18.1 de la Ley de Tasas y Precios públicos, texto refundido aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, "la gestión y liquidación de las tasas corresponde a los departamentos, organismos autónomos y entes públicos de derecho privado que presten el servicio o realicen la actividad que determine el devengo de la tasa".*

*En este sentido, la naturaleza jurídica de ente público de derecho privado que se atribuye al ente que se crea permite atribuirle la gestión del dominio público portuario y el consiguiente cobro de las tasas derivadas de la utilización del mismo."*

Esta Oficina, por su parte, como ya se ha manifestado anteriormente con ocasión de la creación de entidad para la realización, en régimen de descentralización, de actividades pertenecientes a la competencia la Comunidad Autónoma de Euskadi<sup>5</sup>, considera que estamos ante una formulación calificadora de resultado, esto es, la Administración, a la vista de que una organización realice actividades propias de personas jurídico-públicas (de la administración general, en nuestro caso) en sus funciones, objetivos, misión y planteamiento, se rija "fundamentalmente" por derecho privado estaremos ante un EPDP o, contrario sensu, ante un Organismo Autónomo si la normativa aplicable es mayoritariamente de derecho público, tal y como también se encarga de decir la normativa hacendística citada. La voluntad de la ley hacendística no es, por tanto, regular una capacidad de elegir una personificación concreta de entre las existentes en un catálogo predeterminado de tipos jurídicos distintos, para así calificar de una manera u otra el nuevo ente institucional, o de verter derecho público o privado a los quehaceres de una determinada organización (cosa ya impuesta por la normativa sustantiva reguladora de las materias concernida –en ocasiones indisponible para el legislador autonómico, en materias como la contratación pública, debe aplicarse la entidad de la que se trate) y, subsiguientemente, calificarla a su antojo con una personalidad jurídica u otra. Bien al contrario, la voluntad es la de que si prima el derecho público en sus quehaceres actuales (o en los inmediatamente identificables como inminentes, no en los futuros toda vez que la ley siempre puede cambiar la calificación cuando cambien las circunstancias que han llevado, contingentemente en el tiempo, a una calificación u otra) estaremos ante una determinación y, en caso contrario, ante otra de entre las posibles. Dicho más claramente, la cuestión radica en si estamos ante un EPDP o ante un Organismo Autónomo en función del derecho aplicable a sus quehaceres sean éstos funcionales o prestacionales.

Así resulta ser esta una cuestión determinante, ya que por falta de normativa referencial no podemos acudir a otros criterios de calificación que hubieran facilitado la calificación institucional del ente KAIK, ya que por el momento la Administración de la CAPV no cuenta con una norma institucional y organizativa que regule la

<sup>5</sup> Informe de 27/10/2009, sobre el Anteproyecto de Ley por el que se aprueban los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2010, que contemplaba la creación del EPDP SVE-LANBIDE-. Ente que posteriormente –por mor de la LEY 3/2011, de 13 de octubre, sobre Lanbide-Servicio Vasco de Empleo- fue recreado como organismo autónomo.

institucionalización estructural de la misma más allá de la norma hacendística que, lógicamente, se limita a las cuestiones relevantes para la misma, las materias propias de la Hacienda general de País Vasco, como sí existen en el derecho estatal o en el de muchas CC.AA. Pero, siendo ello así, de tener que aplicar, junto al criterio de resultado ya mencionado, criterios de lógica administrativa generalmente aceptados (y usados con general aceptación hoy en día)<sup>6</sup>, seguramente notas determinantes serían las de existencia de contraprestación o precio en sus prestaciones y servicios, intervención en el mercado como productor de bienes y servicios en sectores económicos igualmente abiertos al sector privado, y otros de menor enjunda.

En Opinión de esta Oficina, la dimensión del objeto (-art. 22- *La gestión integral de los puertos de Euskadi, así como la planificación y programación de los servicios portuarios, conforme a los principios de servicio público, de acuerdo con las exigencias del desarrollo sostenible y la cohesión social y económica de Euskadi; la construcción de las infraestructuras portuarias, así como la conservación, gestión y administración de estas nuevas infraestructuras; la prestación de los servicios portuarios, con respeto a los principios de objetividad, transparencia y no discriminación, y la colaboración con entes de idénticos fines que actúen en el ámbito de la Unión Europea*), y el elenco de funciones (*todas ellas - art. 23- de carácter público que comportan, en la gran mayoría de ellas, ejercicio de autoridad*) que el proyecto asigna al ente, no presentan razonable conciliación conceptual con que la actuación del mismo deba regirse fundamentalmente por el derecho privado [*previsión que para la personificación de una entidad pública como ente público de derecho privado, exige el artículo 15 del TRLPOHGVP*]. Todo ello hace necesario un pormenorizado análisis y cumplida justificación de la necesidad de la creación de una entidad descentralizada<sup>7</sup> para el cumplimiento de las finalidades públicas pretendidas, así como de la idoneidad de la forma de personificación jurídica elegida entre la tipología legalmente prevista a la luz dichos fines y funciones. En tal sentido, en el expediente, al margen de la genérica apelación a razones de eficacia y eficiencia, y apriorística apreciación de reducción de costes que no cuantificada de forma detallada, no facilita datos que justifiquen suficientemente<sup>8</sup> que la fórmula que plasma el proyectado decreto sea la más adecuada de entre las posibles existentes para asegurar (*al menos en los niveles alcanzados por las actuales estructuras*) una más eficaz y eficiente ejecución de la política departamental en la materia, ni que tales niveles no pudieran ser alcanzados con otras fórmulas de gestión más acorde con los fines y funciones contemplados (*por la propia administración General con sus propias estructuras departamentales o mediante otra fórmula de descentralización como la del organismo autónomo, más apropiada en opinión de esta Oficina*).

### **3º).- Contenido** [arts. 19 a 26]

<sup>6</sup> Así como tomando como referencia orientativa proyecto de ley de la Administración Pública, aprobado el 16/09/2014 por Consejo de Gobierno (el mismo órgano a cuya decisión se someterá la aprobación del anteproyecto que aquí se examina)

<sup>7</sup> Que no estaba presente en los dos proyectos de regulación precedentes (proyectos de 2008 y de 2010), ni aparece mencionado, En la ficha resumen correspondiente al proyecto comprendida en el anexo II del Acuerdo de Consejo de Gobierno de 25/06/2012, por el que se aprueba el Calendario Legislativo de la X Legislatura (2012-2016).

<sup>8</sup> Entre otros aspectos no se detallan las actividades a desarrollar por el ente en el ejercicio de las funciones asignadas que se sujetan plenamente al derecho privado ni se evalúa el volumen económico que las mismas representan sobre el total previsto para el ente.

Aunque la regulación contenida en el TRLPOHGPV acerca de la administración institucional de la CAE no prefigura un concreto contenido a la Ley de creación (*más allá de señalar, en el caso de los EPDP, que habrán de ser calificados como tales, de manera expresa en la misma*) bien pudiera servir para configurar dicho contenido como parámetro de congruencia a tener en consideración, el proyecto de ley de la Administración Pública Vasca, aprobado el 16/09/2014 por Consejo de Gobierno (*el mismo órgano a cuya decisión se someterá la aprobación del anteproyecto que aquise examina*) que en su artículo 39.2 prevé que:

*“La ley de constitución de la entidad correspondiente tendrá el siguiente contenido mínimo:*

- a) La expresión de su personificación, naturaleza jurídica e identificación del departamento de la Administración general al que se adscribe.*
- b) La denominación de la entidad y su sede.*
- c) La finalidad e interés general al que obedece su creación y las funciones que se le encomiendan con indicación expresa de las potestades administrativas que pueda ejercer.*
- d) Sus órganos de gobierno y, si los hubiere, los que tengan encomendadas funciones consultivas, con expresión de su naturaleza unipersonal o colegiada, su composición, el procedimiento de designación de sus miembros y la distribución de funciones correspondientes a cada uno de los existentes.*
- e) Las bases de su estructura orgánica y administrativa, así como los puestos directivos de la entidad, especificando las funciones que les sean encomendadas, con expresión del valor jurídico de sus actos o resoluciones e indicación en su caso de cuáles de ellos agotan la vía administrativa.*
- f) La identificación del régimen jurídico concreto que le resulte de aplicación en su caso en las materias relativas a su régimen económico-financiero y a sus recursos humanos.*
- g) El personal y patrimonio que se adscribe a la entidad así como los recursos económicos con que cuenta para el desarrollo de sus funciones.*
- h) El procedimiento de extinción y liquidación de la entidad.”*

En contraste con dicho parámetro, cabe constatar la ausencia de algunos de los elementos relacionados y así: (1) ninguna estipulación contiene acerca de la sede del ente, (2) nada se establece acerca de la composición y procedimiento de designación de los miembros del Consejo de Administración *-tareas que se posponen a una ulterior determinación reglamentaria-*, (3) ni recoge la distribución de las funciones asignadas al ente entre el Consejo de Administración y la Dirección del mismo, (4) ni contiene estipulación alguna en relación con el personal y patrimonio que se adscriben a la entidad, (5) ni acerca del procedimiento de extinción y liquidación de la entidad. Las apuntadas ausencias deberían ser subsanadas, debiendo tenerse presente lo apuntado respecto de la designación de la sede en el informe de análisis jurídico obrante en el expediente<sup>9</sup> sobre la reserva de ley que rige en materia de designación de sedes<sup>10</sup>.

#### **4º).- Funciones** [art. 23].

<sup>9</sup> *-trasunto de lo manifestado en su día por la Comisión Jurídica Asesora del Gobierno Vasco en el Dictamen 22/2002, de 16/04/2002, con ocasión de la tramitación del el Reglamento de estructura y funcionamiento de OSALAN-Instituto Vasco de Seguridad y Salud Laborales.*

<sup>10</sup> *Que argumenta en el sentido que el silencio en la proyectada ley acerca de tal cuestión impediría fijar posteriormente la sede en lugar distinto a Vitoria-Gasteiz en norma reglamentaria (como por ejemplo en el decreto aprobatorio de los estatutos del ente).*

Entre las atribuidas al ente –art. 21 del texto presentado- se encuentra –letra j)- la concesión de subvenciones relacionadas con materias de su competencia.

En relación dicha atribución conviene poner de manifiesto que, de conformidad con lo establecido en el artículo 48.5 del TRLPOHGVP, los entes públicos de derecho privado podrán conceder subvenciones, si bien ajustarán su actividad subvencional a los principios de publicidad, concurrencia y objetividad. En la medida en que sean compatibles con su naturaleza jurídica, deberán aplicar lo dispuesto en los párrafos 3, 10, 11 y 12 del artículo 49, los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 50, el párrafo 1 del artículo 51 y los párrafos 1 y 2 del artículo 53. La aprobación de las bases reguladoras y la concesión de las ayudas corresponderá a los órganos competentes conforme a los estatutos o normas de creación de la entidad, y se garantizará la difusión de las citadas bases a través del BOPV, de donde se desprende que la LPOHGVP no reconoce a ningún ente público de derecho privado, ni en su artículo 48.5, ni en ningún otro, competencia para el desarrollo de actividad subvencional alguna, sino que lo que hace es sujetar su ejercicio, por parte de los que la tuvieren reconocida en su norma de creación o estatutos sociales, a la necesaria observancia de determinados preceptos de su regulación.

En vista de ello, y de los términos en que se recoge la capacidad subvencional del ente proyectado, cabe concluir que la misma se limita a la concesión de subvenciones en materias de su competencia mas no a la aprobación y gestión de convocatorias de subvenciones ya que no se le atribuyen dichas funciones, con lo que dicha capacidad se circunscribirá a las subvenciones que en su caso figuren expresamente consignadas con una cuantía máxima en los Presupuestos del Ente con una delimitación precisa, única y excluyente de los beneficiarios –esto es, a la concesión de subvenciones nominativas-.

Por otro lado, ha de tenerse presente que el supuesto excepcional de concesión directa de subvenciones, ante la imposibilidad de una convocatoria, será en todo caso competencia del Consejo de Gobierno vasco a propuesta del titular del Departamento al que el ente se encuentre adscrito debiendo acreditarse en el expediente justificación razonada y memoria documental las razones de interés público, social, económico o humanitario que las justifiquen, publicarse en el Boletín Oficial del País Vasco su concesión [con indicación de su importe, objeto y beneficiarios] y comunicarse semestralmente a la Comisión de Hacienda y Presupuestos del Parlamento Vasco.

**5º).- Régimen jurídico [art. 24].**

Al objeto de procurar una cabal configuración del régimen jurídico aplicable al Ente proyectado, convendría incorporar sendas estipulaciones, una genérica relativa a la sujeción del mismo al Derecho público vigente en materia tributaria, de régimen presupuestario, subvencional, control económico, patrimonio y contratación, y otra específica en relación con el régimen de control y contabilidad del siguiente o parecido tenor:

*“En todo lo que corresponde a las materias propias de la Hacienda general del País Vasco, se sujetará a lo que dispone la normativa de aplicación en la Comunidad Autónoma correspondiente a dichas materias, en relación con los entes públicos de derecho privado. En lo que a su control económico se refiere, éste se ejercerá por la Oficina de Control Económico*

*en la modalidad de control económico financiero y de gestión de carácter permanente<sup>11</sup>, de acuerdo con lo establecido en la Ley 14/1994, de 30 de junio, de control económico y contabilidad de la CAE y normativa de desarrollo”.*

El citado control se encuentra regulado en el Capítulo II Título III de la Ley 14/1994, de 30 de junio, de control económico y contabilidad de la CAE (arts. 17 a 20) y su objeto es: a) Comprobar la adecuación de la gestión económico-financiera de la Administración general e institucional de la Comunidad Autónoma de Euskadi a las disposiciones y directrices que rijan el comportamiento económico-financiero de las entidades, servicios y unidades que la componen y a los principios de regularidad, legalidad, eficacia, eficiencia y economía que la informan, y b) Verificar que la contabilidad e información económico-financiera de los entes controlados representan la imagen fiel de su situación financiera, patrimonial y presupuestaria y se adecuan a las disposiciones y principios aplicables. Los informes de control económico-financiero y de gestión incluirán las recomendaciones necesarias para la mejora de la gestión de los entes controlados.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de la citada Ley, dicho control se ejercerá mediante técnicas de auditorías las cuales podrán revestir la forma de auditorías de gestión, financieras, de cumplimiento presupuestario y de legalidad y de revisión de procedimientos y control interno de los Entes auditados. En cuanto al carácter permanente de dicho control, el mismo se regula en el artículo 12 del Decreto 464/1995, de 31 de octubre, por el que se desarrolla el ejercicio del control económico interno y la contabilidad en el ámbito de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi que prevé que las actuaciones y trabajos necesarios para su desarrollo, se efectuarán de forma permanente y continuada a lo largo de los diferentes ejercicios y se realizarán, como regla general, sobre la base del principio de proximidad temporal respecto de la actividad o los actos objeto de control, además de señalar que La Oficina de Control Económico deberá recibir información actualizada y detallada de la actividad objeto de control, en la forma y con la periodicidad que dicha Oficina determine, a fin de tener un conocimiento completo de la misma.

Por lo que se refiere a la contabilidad ésta se ajustará al Plan General de Contabilidad y disposiciones que lo desarrollen y a los principios y normas de contabilidad recogidos en la normativa mercantil, según dispone el artículo 6.3 de la Ley 14/1994, y si bien la gestión de la contabilidad se realizará a través de sus órganos conforme a lo que dispongan los estatutos sociales del Ente, éste estará sujeto al control contable, de la Oficina de Control Económico, a fin de asegurar y garantizar que todas las operaciones tengan su adecuado reflejo en la contabilidad [art. 13 en relación al artículo 6.1 de la citada Ley 14/1994, de 30 de junio, de control económico y contabilidad de la CAE]

#### **6º).- Organización** [art. 24].

<sup>11</sup> Al que habría de añadirse el control en la modalidad de control económico normativo si las funciones atribuidas al ente en materia subvencional se extendieran a la aprobación de bases y gestión de convocatorias de subvenciones [art. 25.3 de la ley 14/1994, de 30 de junio, de Control Económico y Contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi: "Será, en todo caso, objeto de este control la regulación que se dicte para el desarrollo de programas subvencionales, así como para sus convocatorias"]

En atención a lo apuntado en el punto 3º) anterior habría de establecerse la composición y procedimiento de designación de los miembros del Consejo de Administración y la distribución de las funciones asignadas al ente entre el Consejo de Administración y la Dirección del mismo.

Convendría que en la composición del Consejo de Administración, que se establecerá reglamentariamente, se asegurase un representante del Departamento competente en materia de Hacienda, habida cuenta de los relevantes aspectos patrimoniales y hacendísticos que se incluyen en el objeto del nuevo ente público de derecho privado que se crea en el anteproyecto de ley.

**7º).- Personal** [art. 26].

En atención a lo apuntado en el punto 3º) anterior habría de concretarse las estructuras administrativas y puestos a que se encuentra adscrito el personal funcionario o laboral que se integrará en el Ente.

Por otro lado, no se justifica en el expediente las razones por las que entre los principios que han de regir los procesos de selección y acceso del personal laboral al Ente no se explicitan los de publicidad e igualdad que recoge el artículo 25.1 de la Ley 6/1989, de 6 de julio de la Función Pública Vasca

En relación con los restantes aspectos concernientes a este apartado esta Oficina se remite al informe de la Dirección de Función Pública obrante en el expediente.

**8º).- Recursos económicos** [art. 27].

Entre los medios económicos del Ente el proyecto normativo relaciona los ingresos procedentes de la recaudación de los tributos *-letra f)-* y de sanciones *-letra g)-* en materia de puertos.

En relación con ello ha de destacarse que ambos tipos de ingresos se configuran como ingresos de derecho público de la Hacienda General del País Vasco [art. 32. B) y g) del TRLPOHGVP] que han de destinarse a financiar el conjunto de las obligaciones de la entidad que sea titular del mismo si la normativa específica de cada ingreso no estableciese otra cosa [art. 41.1. del TRLPOHGVP].

En lo que atañe a la referencia que a "los tributos" efectúa el texto examinado, ha de tenerse en cuenta que los únicos tributos propios de la CAE en materia de puertos son las tasas por servicios en los puertos de titularidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco [actualmente reguladas en el Capítulo I del Título X -arts. 192 a 197- de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, cuyo texto refundido aprueba el Decreto Legislativo/2007, de 11 de septiembre, y que es objeto de modificación por el proyecto normativo que se examina, a través de la Disposición Final primera del mismo] por lo que dicha referencia debería sustituirse por una a "las tasas" que resulta más ajustada. Por otro lado, aun cuando hasta la fecha no se han establecido precios públicos para ningún servicio portuario, pudiera ser que en un futuro se estableciese. En consideración a todo ello, se propone como redacción alternativa a la letra e) del art. 27 la siguiente: *los ingresos procedentes de la recaudación de las tasas y cobro de los precios públicos existentes en materia de puertos.*

En el caso de los recursos procedentes de la aplicación de sanciones derivadas de las infracciones tipificadas en la ley proyectada, ha de considerarse que el proyecto distribuye, sin ser objeto de justificación de las razones que lo determinan, el ejercicio de la potestad sancionadora, del que dichos recursos derivan, entre la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco y el ente público de derecho privado KAIK que la propia Ley crea, asignándolo a aquella en los supuestos de infracciones tipificadas como muy graves –art. 5.d) en relación con el art. 52 del proyecto- y a éste en el resto –art. 23 e)- en relación con el art. 52-, convendría concretar explicitar si los ingresos provenientes de sanciones a los que se refiere el apartado f) del art. 27 son los derivados del ejercicio de la potestad sancionadora por actuación del Ente, o los derivados de actuación de todos los sujetos competentes (*incluyendo la Administración General*). A falta de justificación de dicha inclusión, se sugiere como redacción alternativa a la letra f) del art. 27 la siguiente: *los ingresos procedentes de la imposición de sanciones competencia del Ente.*

En la medida que se atribuye al Ente capacidad para la concesión de subvenciones [*en los términos analizados en el punto 4ª) anterior*] se sugiere sopesar la conveniencia de relacionar entre los recursos económicos del ente la devolución de las cantidades constitutivas de subvenciones concedidas por el Ente como consecuencia del incumplimiento del destino dado a dichas subvenciones o de las condiciones con las que las mismas de concedieron.

Por lo que respecta a la previsión de cierre que recoge la letra g) relativa a cualesquiera otros recursos que legalmente puedan serle atribuidos, se recomienda, en aras a una mayor precisión que la referencia se efectúe a cualesquiera otros recursos que legalmente le sean atribuidos, ya que para el cumplimiento de los fines el Ente únicamente podrá contar con los que efectivamente le sean atribuidos, no con los que pudiendo serlo no lo sean.

#### **9º).- Presupuestos** [art. 28].

Los presupuestos del Ente Público forman parte y se integran en los Presupuestos Generales de Euskadi conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.c) del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes sobre el Régimen Presupuestario de Euskadi, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2011, de 24 de mayo –TRLRPE-, si bien con las características y excepciones que dicha Ley prevé, en concreto el artículo 8.2 establece que *los Presupuestos de los Entes Públicos de derecho privado contendrán las dotaciones de gastos y de ingresos, de inversiones y financiación del ejercicio así como un estado de compromisos futuros.*

En principio la estructura de sus presupuestos se establecerá por el Departamento competente en materia de presupuestos conforme a lo establecido en el artículo 35.1 del TRLRPE si bien su desarrollo competirá al Ente Público con arreglo a sus peculiaridades. En todo caso, conforme a lo dispuesto en el Capítulo V del Título III de la TRLRPE dedicado a la estructura de los presupuestos (arts. 51 a 56) y con el fin de integrarse en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi deberán elaborarse los presupuestos de explotación y de capital, tal y como se formulan en el citado Capítulo así como el estado de compromisos futuros. A su vez deberán



acompañarse los estados financieros previsionales correspondientes al balance previsional al cierre del ejercicio presupuestario, la cuenta de pérdidas y ganancias previsional y un cuadro de financiamiento previsional, elaborados conforme al Plan General de Contabilidad y disposiciones que lo desarrollen.

Asimismo, el Capítulo VIII del Título V del TRLRPE dedicado al régimen de modificación de los Presupuestos Generales, establece un régimen específico dedicado entre otros a los Entes Públicos de Derecho Privado (arts. 97 a 99). Según el artículo 97 se entenderá por modificación presupuestaria en los presupuestos de explotación o de capital de los Entes Públicos toda variación en los importes de los conceptos considerados, conforme a lo prevenido en el artículo 54.2, limitativos: las inversiones financieras, los gastos de personal, los recursos ajenos, la suma de las transferencias y subvenciones corrientes y de capital a conceder y a suma de las inversiones en inmovilizado material e intangible.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 97, en caso de que se produzcan modificaciones presupuestarias deberán ser autorizadas por el Departamento competente en materia de presupuestos -a propuesta del Departamento afectado- salvo que suponga una modificación en los objetivos del Ente en cuyo caso corresponderá al Gobierno a propuesta del Departamento competente en materia de presupuestos. También se requiere autorización previa del citado Departamento en el supuesto de que las variaciones de presupuestos del Ente vengan producidas por reorganizaciones administrativas o societarias que le afecten. Por su parte, la competencia para incrementar el estado de compromisos futuros -aprobandos nuevos compromisos o aumentando el importe de los autorizados, hasta un 15% del importe global de los inicialmente autorizados para el conjunto de entidades- corresponde al Gobierno -a propuesta del departamento competente en materia de presupuestos y, en su caso, del órgano responsable de las entidades-, debiendo darse cuenta trimestralmente a la Comisión de Economía, Hacienda y Presupuestos del Parlamento Vasco.

En los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi podrán consignarse transferencias tanto corrientes como de capital a dicho Ente que figurarán en la sección presupuestaria correspondiente al Departamento gubernamental al que el mismo se encuentre adscrito -en el caso examinado al competente en materia de puertos-, que tendrán para el EPDP KAIK el carácter de ingresos por endeudamiento previsto en el artículo 15 del TRLRPE [es decir: las transferencias y subvenciones corrientes que perciba del citado Departamento -al igual que las que pudiera percibir de cualquier otra entidad o persona-, formarán parte de los estados de ingresos expresivos del desarrollo de las actividades del Ente, mientras que las transferencias y subvenciones de capital que igualmente perciba constituirán recursos destinados a la financiación de operaciones de capital, sin reflejo en el resultado de sus actividades, salvo que los fondos percibidos lo hayan sido con la finalidad de conceder a su vez subvenciones y transferencias de capital a otras personas o Entes]".

Asimismo, el artículo 21 de la TRLRPE prevé que los créditos de pago correspondientes a las transferencias corrientes tienen para la entidad perceptora la naturaleza de subvención para financiar sus pérdidas, por lo que si al cierre del ejercicio tuvieran beneficios como consecuencia de la percepción de tales fondos, deberán integrarse a la Tesorería General del País Vasco.

**10º).- Patrimonio y procedimiento de extinción y liquidación de la entidad.**

En atención a lo señalado en el punto 3º) anterior debería incorporarse a la regulación prevista para el Ente la de los aspectos relativos al patrimonio que se le adscribe así como al procedimiento de extinción y liquidación del mismo.

**11º).- Otras consideraciones [arts. 21.2, 25.4, DA3ª].**

Las previsiones que el proyecto contiene –arts. 21.2 y 25.4- sobre la necesidad de ulterior desarrollo reglamentario la estructura organizativa y del régimen de funcionamiento del Ente mediante el correspondiente decreto del Gobierno que apruebe sus estatutos, se acomoda a lo contemplado en [art. 39.3] el proyecto de ley de la Administración Pública aprobado por Consejo de Gobierno, referenciado en el punto 3º) anterior, que además precisa que los Estatutos de la entidad tendrán por finalidad exclusiva desarrollar en cuanto a la organización y funcionamiento de la misma los contenidos de la ley de constitución.

Dicho proyecto de Ley indica además [art. 39.4] que *cuando la ley de constitución prevea la existencia en la entidad de un órgano de gobierno [ ] de carácter colegiado, se someterá el anteproyecto de Estatutos, con carácter previo a su aprobación por el Consejo de Gobierno, a información y consulta en la primera sesión que celebre el referido órgano.* Como quiera que el proyecto examinado configura para el Ente cuya creación procura un órgano de gobierno colegiado (El consejo de Administración –art. 25.2-), convendría incorporar a la actual previsión de aprobación de los estatutos del ente por el Gobierno Vasco, una estipulación relativa al previo sometimiento del anteproyecto de los mismos a la consideración e informe de dicho órgano en la primera sesión que celebre.

Respecto de la Disposición Adicional 3ª, relativa al inicio de actividades del EPDP KAIK, indica que *la creación efectiva e inicio de las actividades del ente público KAIK se determinarán por el Gobierno en la fecha que reglamentariamente se establezca en sus estatutos sociales,* ha de precisarse que la creación efectiva del ente se producirá con la entrada en vigor [DF3ª] de la ley que lo crea [art. 21.1], otra cosa es el momento en que dicho Ente (tras la constitución de sus órganos de gobierno, aprobación de la reglamentación reguladora de su funcionamiento) dará comienzo a sus actividades, que normalmente será posterior al de su creación. Por otro lado, carece de lógica que se estipule que los estatutos sociales deban establecer la fecha en que el Gobierno deba determinar el inicio de las actividades del Ente. En consideración a ello se propone como redacción alternativa al primer párrafo de la DA de referencia el siguiente: *El inicio de las actividades del ente público KAIK se determinará mediante decreto del Gobierno Vasco.* Con lo que nada impide que si se considera oportuno la concreción de la fecha de inicio de actividades se fije ya en el Decreto que apruebe los estatutos sociales del Ente, o si no lo fuera dicha determinación o señalamiento de inicio de actividades se produzca en Decreto específico, distinto del aprobatorio de estatutos.

Otra cosa es que se considere necesario acotar desde la Ley un período temporal para la entrada en funcionamiento del Ente en cuyo caso de vería estipularse el mismo.

**C3).- El Registro de Empresas Operadoras de Transporte Marítimo [REOTM]**

Además de la del EPDP tratado en el apartado precedente, el proyecto que se examina aborda [art. 43] la creación de un nuevo Registro administrativo en el que, con carácter previo a la realización de servicios de transporte marítimo que el propio proyecto regula, habrán de inscribirse la empresas operadoras [tanto de transporte mercancías, como de pasajeros, o mixto] y las condiciones de prestación del servicio.

En relación con la regulación que el texto presentado procura al Registro de referencia resulta oportuno destacar que la Autoridad Vasca de la Competencia [AVC], en su informe aprobado en sesión de 18/11/2014, considera que *“la exigencia de previo registro para la prestación de servicios de transporte marítimo de personas, de mercancías y mixtos entre puntos o puertos de la CAE supone una barrera de entrada en el mercado innecesaria y no proporcional que debería ser sustituida por otra medida menos restrictiva.”* Además de que *“Sin perjuicio de lo anterior, las informaciones que se incluyen un registro deben contribuir a la consecución de los objetivos de interés general que efectivamente se pretenden. En ningún caso cabría incluir datos referentes a tarifas ni condiciones económicas.”*, y constatar que el expediente no contiene información sobre las razones por las que tales consideraciones son desatendidas y se mantiene la proyectada regulación del Registro en los términos inicialmente planteados.

Por su parte esta Oficina considera que la regulación proyectada no es lo completa que debiera en la medida que deriva la regulación de aspectos sustanciales que merecen previsión legal como son la determinación de los requisitos y de los efectos de la inscripción.

Por otro lado, se constata la omisión en el texto de toda referencia a la entidad administrativa en la que se incorpora y órgano al que se adscribe *-responsables de su gestión-* el registro.

Por último, dada la transcendencia de la inscripción registral previa para las empresas operadoras, se echa en falta en la regulación proyectada la determinación de un plazo para la materialización del correspondiente desarrollo reglamentario y puesta en marcha.

#### **C4).- Otros órganos -consultivos y de participación institucional y social.-**

Del análisis de la documentación obrante en el expediente, del propio texto presentado, y de los antecedentes existentes, se desprende que en consideración a los numerosos intereses que concurren en el ámbito portuario y marítimo (*tanto de las institucionales -de otras instituciones-, administrativas -los propios de otros departamentos-, como los de entidades de carácter privado*), que no se pueden obviar, se insta a la Administración competente a lograr la mayor participación posible de dichas instancias administrativas así como de las restantes entidades concernidas en las decisiones que tenga que adoptar, y a instrumentar los medios necesarios para facilitar esta participación mediante la utilización de fórmulas de carácter orgánico (*creación de órganos consultivos y de participación*).

Sin embargo, ocurre que si bien el texto presentado recoge la correspondiente previsión en tal sentido en su artículo 4, lo hace en términos genéricos con una remisión al desarrollo reglamentario para la creación de dichos órganos, mientras que sus

previsiones derogatorias [*que deberían recogerse en una Disposición Derogatoria Única*<sup>12</sup>] suprime, simultáneamente a la entrada en vigor de la Ley, los órganos que actualmente acogen la participación de los intereses de referencia en el actuar administrativo en la materia, cuales son los Consejos Asesores de Puertos y el Organismo Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos (*en relación con este último, además, la propia norma creadora estipulaba su duración hasta la entrada en vigor de la Ley de Puertos del País Vasco*<sup>13</sup>), lo que determinará que mientras no se materialice el desarrollo reglamentario de la previsión legal, dichos intereses quedarán carentes de los cauces organizativos oportunos para su participación.

Ante ello se sugiere que se reconsidere el mantenimiento de los órganos consultivos y de participación de referencia en tanto no se proceda a la creación de otros que los sustituyan, así como el establecimiento de un plazo para que la administración competente materialice la misma.

**C5).**- Al margen de las indicadas, no se detectan otras incidencias derivadas de la regulación proyectada para la estructura organizativa de la Administración General de la Comunidad Autónoma del País Vasco ni para sus organismos autónomos ni entidades encuadradas en el sector público a ella vinculado

#### **D).- De la incidencia en aspectos de índole hacendística y de régimen económico financiero**

Constatado lo anterior procede examinar, en primer lugar, los aspectos de índole hacendística y de régimen económico financiero que pudiera entrañar el proyecto examinado, esto es, su posible incidencia en las materias propias de la Hacienda General del País Vasco identificadas en el artículo 1.2 del texto Refundido de la Ley de Principios Ordenadores de la Hacienda General del País Vasco, aprobado por el Decreto Legislativo 1/1997, de 17 de noviembre –TRLPOHGPV– (*el régimen del patrimonio; el procedimiento de elaboración y gestión presupuestaria; el sistema de control y de contabilidad a que debe sujetarse la actividad económica de la Comunidad Autónoma; el de la contratación; el de la Tesorería General del País Vasco; la regulación de sus propios tributos y demás ingresos de derecho público y privado; el régimen de endeudamiento; el régimen de concesión de garantías; el régimen general de ayudas y subvenciones; el de las prerrogativas de la Comunidad Autónoma en relación con las demás materias de su Hacienda General; cualquier otra relacionada con los derechos y obligaciones a que se refiere de naturaleza económica, de que sea titular la Comunidad Autónoma de Euskadi*).

En tal sentido puede concluirse que la afección en las materias propias de la Hacienda General del País Vasco tal y como son identificadas en el artículo 1.2 del TRLPOHGPV, se produce ostensiblemente en los apartados correspondientes al régimen del patrimonio; al de la contratación administrativa, y al de la regulación de sus propios tributos y demás ingresos de derecho público y privado.

En relación con ello, cabe destacar que en el expediente obran sendos informes de las instancias especializadas en cada una de las áreas (*informe de 23/02/2015, de la Dirección de Patrimonio y Contratación; informe de 23/02/2015, de la Comisión Permanente de la JACA, e informe de 16/02/2015, de la Dirección de Administración Tributaria*) que, con carácter

<sup>12</sup> Vide apartado B2) 4ª del presente informe.

<sup>13</sup> DF 2ª del Decreto 90/2000, de 23 de mayo

general formulan observaciones y consideraciones que en algunos casos parecen haber sido atendidas –cabe conjeturar a falta de la oportuna información respecto en el expediente [A2) d) y B1)]- en el texto sometido a la consideración de esta Oficina, que, por su parte, comparte el respectivo parecer vertido en los citados informes.

## **E).- De la incidencia económico-presupuestaria**

Al respecto cabe indicar que del análisis de la documentación integrante del expediente examinado se desprende que el proyecto normativo examinado comporta una potencial incidencia económico presupuestaria para la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi General de la Comunidad Autónoma, tanto en la vertiente del gasto como en la del ingreso.

### **1).- Vertiente del gasto:**

Hay que recordar que el artículo 10.3 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General establece que *“En el expediente figurará, igualmente, una memoria económica que exprese la estimación del coste a que dé lugar, con la cuantificación de los gastos e ingresos y su repercusión en los Presupuestos de la Administración pública, las fuentes y modos de financiación, y cuantos otros aspectos se determinen en la normativa que regule el ejercicio del control económico-normativo en la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi. También evaluará el coste que pueda derivarse de su aplicación para otras Administraciones públicas, los particulares y la economía general.”*, y que por su parte, el artículo 43 del Decreto 464/1995, de 31 de octubre, por el que se desarrolla el ejercicio del control económico interno y la contabilidad en el ámbito de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, dispone que *“Cuando el control económico-normativo se manifieste en relación al párrafo 2 del artículo 26 de la Ley 14/1994 de 30 de junio [fiscalización de toda creación y supresión de órganos y entidades de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, así como sus modificaciones y reestructuraciones] deberá abarcar y pronunciarse, además de sobre los apartados citados en el apartado 1 de dicho artículo que puedan ser de aplicación, sobre la racionalidad de la organización propuesta, el efecto o incidencia, en su caso, sobre coste, rendimiento y eficacia actuales de los servicios y su previsión futura”* y a dichos efectos *“...deberá remitirse: a) Justificación de la necesidad o idoneidad de creación del ente u órgano, o en su caso, de su modificación y reestructuración, a efectos del cumplimiento de los programas económico-presupuestarios que vaya a ejecutar, o en los que se integre; b) Previsión de los recursos humanos utilizados, con descripción de sus retribuciones y costes, así como de los medios materiales afectados con distinción entre los que supongan gasto corriente o de capital; c) Estudio económico del coste de su funcionamiento y del rendimiento o utilidad de sus servicios, acompañado, en su caso, del correspondiente Plan Económico a cuatro años., debiendo además, “En el caso de que la disposición tuviera como finalidad la creación o participación en sociedades, asociaciones, o demás entidades, cualquiera que fuese su naturaleza jurídica, deberá remitirse además una Memoria justificativa que recoja información general sobre el entorno económico en el que se va a desenvolver la actividad de la nueva entidad y las razones económico-empresariales, socio-culturales o estratégico-políticas que justifican la participación de la Administración General e Institucional de la Comunidad Autónoma de Euskadi en la misma.// Deberán definirse los objetivos, cuantificables a*

*medio plazo, que se persiguen con la creación de esta entidad o la participación en la misma y establecerse los indicadores, tanto objetivos como subjetivos, que permitan medir su cumplimiento.// Se adjuntará asimismo información relativa al objeto social de la nueva entidad, el porcentaje de participación del Gobierno Vasco con las aportaciones previstas, detalle del resto de participantes y porcentaje de su participación, proyectos de inversión, un análisis de la rentabilidad, tanto económica como social, del proyecto y, en su caso, presupuestos de capital y explotación, estados financieros previsionales, endeudamiento previsto y demás elementos y documentación que permitan un cabal conocimiento de la propuesta.”.*

La documentación incorporada al expediente no se ajusta plenamente a las especificaciones expresadas por cuanto:

En lo que al EPDP KAIKAK respecta, no contiene la información integrada de datos plenamente actualizados sobre la necesidad de los recursos humanos (*se limita a recoger una referencia a los costes salariales y de Seguridad Social de la plantilla de personal – tanto funcionario como laboral- existente en el 2013 adscrito a la Dirección de Puertos, previendo un incremento anual del costo por tales conceptos de un 2%*)<sup>14</sup> y materiales (*acerca de la necesidad o no de afrontar nuevos gastos para acceder inmuebles en que ubicar la sede, etc.*) para la operatividad del nuevo Ente, ni un acabado estudio económico del coste de su funcionamiento y del rendimiento de sus servicios (*análisis de la rentabilidad económica y social del proyecto*), por lo que no es factible efectuar un atinado pronunciamiento sobre la razonabilidad económica financiera de la organización propuesta, ni sobre la situación, evolución y modificación del coste y rendimiento de los servicios, ni emitir un juicio razonado sobre su eficacia [C2) 2º)].

Además, ha de tenerse en cuenta que la congruencia con las directrices presupuestarias recogidas en las Económicas aprobadas en los últimos ejercicios por el Gobierno Vasco para la elaboración de los Presupuestos, conforme a las que “*No se contemplará la creación de nuevos Organismos Autónomos, Entes Públicos de Derecho Privado, Sociedades Públicas, Fundaciones y Consorcios*”<sup>15</sup> del planteamiento de un proyecto normativo que procura la creación de un nuevo ente como gestor integral de la materia concernida (*en este caso puertos*), demanda necesariamente que dicha creación comporte ipso facto la concentración de la totalidad de las funciones pertinentes relacionadas con la misma y la agrupación de los recursos y medios dispersos actualmente en diversas entidades, abordando, en unos casos la supresión de algunas de ellas y la reestructuración de otras, de suerte que no se produzca duplicidad o solapamiento de actuaciones ni incremento de costo neto global para la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi. En tal sentido, como ya se ha apuntado, el expediente debería explicitar con claridad y detalle el proceso de integración y la concreta afección del mismo en la reducción de la estructura departamental concernida,

<sup>14</sup> Ley 5/2014, de 23 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2015 cifra en los estados de gastos correspondientes al Programa Económico Presupuestario 5151 (Puertos) el epígrafe correspondiente a Gastos de personal en 2.260.743-€, mientras que el presupuesto de explotación de la sociedad pública Euskadiko Kirol Portua, S.A. cifra el coste de sueldos salarios y asimilados para dicho ejercicio en 379.489.-€.

<sup>15</sup> Tal directriz se viene reiterando desde las relativas a la elaboración de los presupuestos para 2012. Las más recientemente aprobadas lo han sido por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 9/06/2015, para la elaboración de los presupuestos 2016.

así como en las sociedades públicas Euskadiko Kirol Portua S.A., y Zumaiako Kirol Portua, S.A., y en la sociedad participada Puerto Deportivo El Abra-Getxo, S.A

En lo que concierne al Registro de Empresas Operadoras de Transporte Marítimo, se constata la ausencia en el expediente de la pertinente estimación de la dimensión de los recursos humanos y materiales necesarios para su funcionamiento y costes de los mismos (*gastos corrientes de funcionamiento y de equipamiento*) que pueda conllevar su efectiva implantación.

En lo que hace referencia a los nuevos órganos administrativos cuya creación se preve en el artículo 4 *-consultivos y de participación institucional y social-*, la memoria económica incorporada al expediente no constiene información sobre su posible magnitud, ni previsiones sobre plazos de operatividad, ni costos de funcionamiento asociados; si bien no parece que su creación y funcionamiento vayan a comporter un incremento substancial del gasto [*ya que sustituirán a los que se suprimen: Consejos Asesores de Puertos (de los puertos de Hondarribia, Getaria, Ondarroa y Bermeo), y el Organó Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos, y en cualquier caso, la experiencia resultante del funcionamiento de otros órganos de la misma naturaleza, pone de relieve que se su potencial incidencia sobre el presupuesto de gastos resulta ser moderada, y de cobertura asumible con las ordinarias dotaciones que para gastos de funcionamiento de la respectiva instancia administrativa en la que se integran recogen habitualmente las leyes de presupuestos*).

## **2).- Vertiente del ingreso:**

La incidencia en esta vertiente se deriva fundamentalmente del cobro de las tasas por la prestación de servicios y utilización del dominio público portuario [*tasas T-1 (Buques), T-2 (Pasaje), T-3 (Mercancías), T-4 (Pesa fresca), T-5 (Embarcaciones de Listas Sexta y Séptima), T-6 (Servicios de elevación), T-7 (Aparcamiento), T-8 (suministros de agua y energía eléctrica), T-9 (servicios diversos) y Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario*] y, en su caso, de la percepción de precios públicos por la prestación de servicios susceptibles de ser retribuidas mediante los mismos, así como de la recaudación de multas [*art. 51*], que incorpora el régimen de policía y sancionador en su Título V, por otro.

En lo que respecta a estas últimas, la memoria incorporada al expediente no realiza estimación alguna sobre la magnitud de los ingresos procedentes de ellas *-ni siquiera de modo aproximado-* por, según expresa, no resultar posible amén de que cualquier estimación que se realizase al respecto carecería de rigor. Cabe hacer notar, al respecto que si bien es cierto que la circunstancia de que hasta ahora, ante la carencia de habilitación legal para ello, no se ha podido desarrollar una actividad sancionadora en la materia, y se carece de parámetros experimentales propios sobre los que formular una estimación anualizada rigurosa para los mismos, no lo es menos que merced al análisis comparativo que se expresa haber desarrollado en relación con la situación existente tanto en los puertos de interés general, gestionados por la Administración del Estado, como en el resto de Comunidades Autónomas pudiera disponerse de referencias para una cuantificación razonable de los potenciales ingresos, tarea, que por otra parte, habrá de efectuarse necesariamente al confeccionar los presupuestos de las entidades perceptoras. Análogas consideraciones caben efectuar en relación con el impacto

económico relativo a otras actuaciones (*ingresos provenientes contratos de concesión y explotación de obras públicas portuarias o gastos derivados de expropiaciones y rescates de concesiones*) que, por la misma razón argüida no son objeto de mensuración en la memoria económica incorporada al expediente.

En lo que atañe a las tasas y precios públicos por la prestación de servicios portuarios respecta, la memoria económica incorporada al expediente (*confeccionada según su tenor el 10/10/2014*) deja traslucir que de la modificación del régimen de tasas portuarias va a comportar un notorio incremento de los ingresos públicos, toda vez que las tasas de cuantía fija, se incrementan en un 4,00%, aumento que se justifica en *el desfase producido entre el incremento de las mismas experimentado en los 10 años anteriores a la última actualización efectuada en enero de 2014, que ha sido de un 14,00%, frente a la variación del Índice de Precios al Consumo que acaecida en el mismo periodo, que en nuestra Comunidad Autónoma ha sido de un 23,9%, sin pretender cubrir la totalidad de la brecha experimentada entre ambas cifras en atención a la actual situación socioeconómica y la evolución negativa en la variación del IPC en los últimos ejercicios.*

Resulta oportuno recordar que para que la Administración Portuaria pueda exigir contraprestación económica a cambio de los servicios que preste deberá incluir éstos en la relación de actividades y prestaciones de servicios susceptibles de ser retribuidas mediante precios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de sus Organismos Autónomos. Ello deberá efectuarse, según lo dispuesto en el artículo 31 del TRLTyPP, mediante decreto, a propuesta conjunta del Departamento competente en materia de Hacienda y del Departamento que los preste o del que dependa el órgano o ente correspondiente (*actualmente el Decreto 397/2013, de 30 de julio, por el que se determinan los servicios y actividades susceptibles de ser retribuidos mediante precios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma de Euskadi y de sus organismos autónomos, por lo que en vigor la ley proyectada, debería proceder a su modificación*), así como que, posteriormente, la fijación de los precios públicos deberá efectuarse mediante Orden del titular del Departamento del que dependa el órgano o ente que haya de percibirlos y a propuesta de éstos -art. 33.1.a) del TRLTyPP-.

El Informe de la Dirección de Administración Tributaria obrante en el expediente, al margen de constatar la ausencia en el mismo de una cabal justificación de las causas o las razones de las modificaciones que se pretenden introducir en el régimen de las tasas concernidas, expresa que *“El desfase reconocido entre las actualizaciones de los importes de las tasas portuarias y la evolución del IPC es corregido en 4 puntos porcentuales, atendiendo de forma genérica a la situación socioeconómica y la evolución negativa actual de los precios. Argumento que no debiera ser aplicable de forma uniforme a todos los servicios portuarios prestados y las cuotas señaladas en las tasas correspondientes. Tampoco se contempla la posibilidad de cubrir el resto del desfase producido -al menos otros 5 ó 6 puntos porcentuales- en un periodo razonable de tiempo, mediante una disposición transitoria del anteproyecto.”*, sin que dichas consideraciones hayan sido atendidas en el planteamiento ulterior del expediente y actuación normativa proyectada.

La estimación cuantitativa a priori de los ingresos derivados de las tasas proyectadas y potenciales precios públicos que se pudieran establecer, en un ejercicio concreto resulta dificultosa ya que estará en función de la evolución de la situación



económica general (*que condicionará el efectivo uso de los servicios portuarios gravados*), y del momento de su entrada en vigor. La memoria económica obrante en el expediente contiene diversos cuadros elaborados con los datos disponibles en el momento de su confección en que partiendo de datos del ejercicio 2013, cuantifica los ingresos por tasas, precios públicos y otros ingresos de derecho público en 4.441.372,48.-€. Por su parte, la Ley 5/2014, de 23 de diciembre, por la que se aprueban los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Euskadi para el ejercicio 2015 (*BOPV nº 248, de 30 de diciembre*) recoge en sus estados de ingresos correspondientes al Programa Económico Presupuestario 5151 (*Puertos*) las estimaciones de los ingresos correspondientes a dicho concepto que cifra en 6126.610.-€.

La memoria de referencia obrante en el expediente no contiene estimación de ingresos derivados del cobro de la Tasa por servicios administrativos como consecuencia del funcionamiento del Registro de Empresas Operadoras de Transporte Marítimo que el proyecto crea [*cuyo hecho imponible -según lo prevenido en el artículo 40.1.c) del texto refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007-lo constituye la prestación por los Departamentos de la Administración General y sus organismos autónomos del servicio administrativo de inscripción en registros y censos oficiales, sin que en el artículo 44 de dicho texto legal se recoja como exención el relativo al registro objeto de regulación, ni en el proyecto se declare su gratuidad*]

#### **F).- Impacto económico para otras Administraciones públicas, los particulares y la economía general**

La memoria incorporada al expediente aun cuando recoge una declaración en el sentido de que *“no se prevé ninguna incidencia o coste adicional al que se deriva de la situación actualmente existente salvo las que pudieran derivarse de la aplicación de la potestad de sancionar o de poner multas coercitivas que contempla el anteproyecto. Dichos costes son aquellos que se puedan derivar de su condición de sujeto pasivo de alguna de las tasas que contempla el anteproyecto o de las obligaciones o requisitos que establezcan los Planes Especiales de Ordenación Portuaria o la Delimitación de Espacios y usos portuarios, a efectos de planificación, ordenación construcción y mantenimiento de puertos”*, no incorpora estimación mensurada de costos previsibles para dichos apartados.

#### **IV. CONCLUSIÓN:**

Tras examinar la documentación obrante en el expediente de referencia, esta Oficina estima oportuno efectuar, sintéticamente, a modo de conclusión, las siguientes consideraciones y recomendaciones:

- 1ª.-** Del informe jurídico obrante en el expediente -II, 5º- se desprende la viabilidad de la iniciativa proyectada, si bien formula una serie de observaciones a los términos en que inicialmente se planteaba, las cuales no han sido atendidas en su totalidad en el texto presentado al análisis de esta Oficina, sin que resulten justificadas las razones de mantenimiento del inicial planteamiento de los aspectos por ellas concernidos

**2ª.-** Se estima que el acomodo del expediente a las exigencias de Ley 8/2003, de 22 de diciembre, sobre elaboración de las Disposiciones de Carácter General, se ha cumplimentado, hasta la fecha, razonablemente [A1]), si bien deberán incorporarse al expediente con anterioridad a su remisión a Consejo de Gobierno el informe de impacto en la empresa exigido por el artículo 6 de la Ley 16/2012, de 28 de junio de Apoyo a las Personas Emprendedoras y la memoria sucinta del procedimiento en la que se justifiquen las razones que motiven la no aceptación de las observaciones contenidas en los diferentes informes evacuados en el mismo y efectúe una referencia expresa a la incidencia de las cargas administrativas que supondrá el proyecto de norma [A2) c)].

**3ª.-** En la medida en que el proyecto que se examina comporta afección en materias propias de la Hacienda General del País Vasco la propuesta de su aprobación debería efectuarse conjuntamente con la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial por el Consejero de Hacienda y Finanzas [A2) a)].

**4ª.-** En cualquier caso, su viabilidad deberá ser dictaminada por la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, debiendo comunicarse a esta Oficina las modificaciones que se introduzcan en el proyecto como consecuencia de las sugerencias y propuestas producidas en dicho trámite [A3)].

**5ª.-** Se recomienda la toma en consideración de las sugerencias sobre determinados aspectos del texto presentado que se recogen en los apartados B2); C2), 5º), 6º), 7º), 8º), 10º) y 11º).

**6ª.-** El proyecto comporta variaciones de notoria relevancia en la estructura organizativa de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, ya que comporta (1) la creación de una nueva entidad bajo la forma de ente público de derecho privado [KAIK], (2) la creación de una nueva unidad administrativa: *Registro de Empresas Operadoras de Transporte Marítimo [REOTM]*, (3) la supresión de los actuales órganos de asesoramiento, consulta y debate en materia portuaria y (3) prevé la futura creación de otros en su sustitución.

**7ª.-** En opinión de esta Oficina en el expediente no se plasma cumplida justificación de la necesidad de la creación de una entidad descentralizada para el cumplimiento de las finalidades públicas pretendidas, ni de la idoneidad de la forma de personificación jurídica elegida entre la tipología legalmente prevista a la luz dichos fines y funciones [C2) 2º)]. Por otro lado, la regulación que del EPDP KAIK procura el proyecto no colma el contenido mínimo que recientemente (*con ocasión de la aprobación del proyecto de Ley de la Administración Pública Vasca*) ha marcado el Consejo de Gobierno, por cuanto ninguna estipulación contiene en relación con la sede del ente, la composición y procedimiento de designación de los miembros del Consejo de Administración, la distribución de las funciones asignadas al ente entre el Consejo de Administración y la Dirección del mismo, el personal y patrimonio que se adscriben a la entidad, el procedimiento de extinción y

liquidación de la entidad. Deberían subsanarse las apuntadas ausencias [C2) 3º)].

**8ª.-** Por otro lado, la necesaria congruencia de un proyecto normativo que procura la creación de un nuevo ente como gestor integral en la CAE de la materia de puertos, con las directrices presupuestarias recogidas en las Económicas aprobadas en los últimos ejercicios por el Gobierno Vasco para la elaboración de los Presupuestos (*las últimas, relativas a la elaboración de los presupuestos 2016, lo han sido el pasado 9/06/2015*) demanda abordar una reestructuración del sector público de la Administración de la CAE concentrando en tal Ente la totalidad de las funciones pertinentes relacionadas con la citada materia, de forma que no comporte incremento de costo neto global para la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Euskadi, y en consecuencia debe detallarse en el expediente el proceso de integración y la concreta afección de dicha creación en la estructura departamental concernida [*actual estructura del Departamento de Medio Ambiente, y Política Territorial; Viceconsejería de Transportes, Dirección de Infraestructuras del Transporte*], así como en entidades societarias existentes [*las sociedades públicas Euskadiko Kirol Portua S.A, y Zumaiako Kirol Portua, S.A., y en la sociedad participada Puerto Deportivo El Abra-Getxo, S.A.*], entre las que actualmente se encuentran dispersas las funciones objeto de concentración.

**9ª.-** Respecto del nuevo Registro de Empresas Operadoras de Transporte Marítimo, además de atender las consideraciones formuladas por la AVC, debería completarse la regulación abordando aspectos substanciales (*requisitos y efectos de la inscripción*), identificarse la entidad y estructura administrativa en la que se integra o adscribe, y fijarse un plazo para su puesta en marcha [C3)].

**10ª.-** En lo que atañe a la supresión de los actuales órganos de asesoramiento, consulta y debate en materia portuaria, y la futura creación de otros en su sustitución, se sugiere que se reconsidere su mantenimiento en tanto no se proceda a la creación de los que los sustituyan, así como el establecimiento de un plazo para que se materialice dicha creación [C4)].

**11ª.-** No resulta posible efectuar un pronunciamiento atinado sobre la racionalidad económico financiera de las disposiciones organizativas contenidas en el texto examinado, dadas las carencias expuestas en el apartado E) del presente informe, que deberían ser subsanadas.

**12ª.-** La afección en las materias propias de la Hacienda General del País Vasco del proyecto normativo examinado se produce en los apartados correspondientes al régimen del patrimonio, al de la contratación y al de la regulación de sus propios tributos y demás ingresos de derecho público y privado, resultando inapreciable y pudiendo entenderse ausente en el resto de apartados identificados el artículo 1.2 del TRLRHL [D)]. Esta Oficina comparte el respectivo parecer de las instancias especializadas en cada una de las áreas concernidas vertido en los informes evacuados por las mismas.

**13<sup>a</sup>.**- La memoria incorporada al expediente si bien reconoce la existencia de incidencia o coste adicional para otras Administraciones públicas, los particulares y la economía general, no explicita cuantificación alguna al respecto. [F)].

**KONTROL EKONOMIKOKO BULEGOAREN TXOSTENA, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE AURREPROIEKTUARI BURUZKOA.**

Tramitagune -DNCG\_LEY\_6924/2013\_09

Euskal Autonomia Erkidegoko ekonomia-kontrolari eta kontabilitateari buruzko ekainaren 30eko 14/1994 Legeak erregulatzen du ekonomia- eta arau-kontrola, III. tituluko IV. kapituluaren 3. artikuluan. Kontrol hori nahitaezkoa da, eta Kontrol Ekonomikoko Bulegoak eginiko txostenaren bidez gauzatzen da.

Kontrol horretan sartzen da, ekonomiari eta antolamenduari dagokionez, Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoko organo ororen eraketa zein ezabaketa fiskalizatzea, baita organo horien aldaketak eta berragintzak fiskalizatzea ere.

Honako txosten hau egin da, xedapen hauek kontuan hartuta: aipatu den araua, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Publikoaren barneko ekonomia-kontrola eta kontabilitatea garatzen dituen urriaren 31ko 464/1995 Dekretuko III. kapituluaren 3. atala, eta Ogasun eta Finantza Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzeko 2013ko apirilaren 9ko 192/2013 Dekretuaren 4. a) artikulua.

**TXOSTENA:****I. HELBURUA**

Txosten honen helburua da goiburuan adierazitako izenburuko proiektuaren ekonomia- eta araudi-kontrola egitea. Proiektu horek honako xede hauek ditu:

1.- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumenekoak diren portuei eta portu eta itsas instalazioei aplikatu beharreko araubide juridikoa ezartzea.

2.- Portuen plangintza-, antolamendu-, ustiapen-, erakuntza-, zabaltze-, berrakuntza- eta mantentze-araubideak ezartzea, baita portu-zerbitzuak emateko eta horietarako sarbidea eta erabilera-eskubidea izateko araubideak ere.

3.- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumenekoa den portuko jabari publikoaren kudeaketa erregulatzea, horren erabilera-araubidea zehaztuz.

4.- Euskal Autonomia Erkidegoko portuko administrazioaren egitura eta funtzionamendua ezartzea, eta KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publikoa sortzea, Euskadiko portuen kudeaketaz ardura dadin eta Euskal Autonomia Erkidegoko portu-administrazioiko parte izan dadin.

5.- Portuko jabari publikoa erabiltzearen eta portu-zerbitzuak ematearen ondoriozko ekonomia- eta finantza-araubidea erregulatzea.

6.- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumenekoa den bidaiarien itsas garraioa, salgaiena eta mistoa erregulatzea.

7.- Erkidegoko portuko jabari publikoko zehapen-araubidea zehaztea, baita Euskal Autonomia Erkidegoko portuko administrazioari dagozkion ikuskapen- eta kontrol-ahalmenak ere.

Gainera, azken xedapen baten bidez (*lehenengoa*), irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartutako Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bategina (*TPPLTB*) aldatzen du, portuko jabari publikoaren erabilera pribatiboa edo aprobetxamendu berezia egiteagatik, edo zerbitzu orokorrak emateagatik, ordaindu beharreko portuko tasak berriz zehazteko eta berregituratzeko helburuarekin, Legean bertan jasotako preskripzioekin bat etorritz.

## II. AURREKARIAK ETA ESPEDIENTEAN SARTUTAKO DOKUMENTAZIOA

Lehendabizi, adierazi behar da bulego honek, Euskal Autonomia Erkidegoko portuak erregulatzeko asmoz, bi lege-aurreproiekturi buruzko txostenak egin zituela (*VIII. eta IX. legealdietan izapidetuak, hurrenez hurren*) 2008-03-25ean eta 2012-01-27an, eta, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak irizpena eman ondoren (*2008-06-25eko 141/2008 irizpena eta 2012-04-25eko 69/2012 irizpena*), Gobernu Kontseiluaren dagozkion erabakien bidez onartu zirela (*2008-09-30eko eta 2012-06-12ko bilkuretan*).

Lege-proiektuak Legebiltzarraren izapidetzean bertan behera gelditu ziren, kasuan kasuko legealdia amaitu zelako.

Orain izapidetze-prozesuan dagoen aurreproiektua "LEGEGINTZAKO PROIEKTUAK" zerrendan agertzen da, eta hura abiarazteko ahalmena Ingurumen eta Lurralde Politika Sailari dagokio. Gobernu Kontseiluak 2012-06-25ean onartutako X. legealdiko (2012-2016) egutegiaren barruan dago [i. eranskina], "Portuen Euskal Autonomia Erkidegoko Legea" izenarekin, eta 2015eko lehenengo seihilekoan egiteko zegoen aurreikusita.

Aipatutako erabaki horretako II. eranskinean (*Fitxa informatiboen dokumentua*) honako hau dago jasota:

### **29.- Portuen Euskal Autonomia Erkidegoko Legea.**

**a.- Izena:** PORTUEN EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO LEGEA.

**b.- Proposatzen den erregulazioaren helburua, eta gizarteko zein arlori eragingo dion, halakorik gertatzen bada:**

#### **b.1.) Erregulazioaren helburu nagusia:**

- Autonomia Erkidegoaren titulartasuneko portuen erregulazio osoa, portu-eremuaren lurralde- eta hirigintza-antolaketa eginez, portu-plangintzarekin beharrezko lotura gauzatuz eta euskal titulartasuneko portuak ustiatuz eta eraikiz.
- Portu-jabari publikoaren kudeaketa mugatzea.

#### **b.2.) Beste helburu batzuk:**

- Portuetako zerbitzuen aldean onartutako jardueren, instalazioen, eraikuntzen eta erabileren erregulazioa.
- Portu-zerbitzuak emateko araubidearen erregulazioa.
- Zehapen-araubidea ezartzea, hala nola EAEko portuko administrazioari dagozkion ikuskatze-, zaintze- eta polizia-ahalmenak.

#### **b.3.) Eraginpeko gizarte-sektoreak:**

- Gipuzkoa eta Bizkaiko Merkataritza, Industria eta Nabigazioko ganberak.
- Kofradiak.
- Arraina ekoizten eta merkaturatzen duten elkarteak.
- Itsas Industrien Elkarteak eta ontziolak.
- Lanbide-elkargoak.

- Sindikatuak.
- Itsasketa-eskolak.
- Itsas klubak.
- Erabiltzaileen federazioak.
- Tokiko kostaldeko administrazioa.
- Herritarrak.

**c.- Finantzetan ustez izango duen eragina:**

*Finantza-eragina urraketan aurka erabil litekeen zehapen-araubideari lotuta egongo litzateke, baita portuko administrazioak jasotako tasei lotuta ere. Baina azken horrek lotura handiagoa du tasei buruzko legearekin, eta haren aldaketa bat Portuen Legean sartu ahal izatearen mende egongo litzateke.*

**d.- Legebiltzarrera bidaltzeko, Gobernu Kontseiluan gutxi gorabehera noiz aurkeztea aurreikusten den.**

*2015eko lehen seihilekoa.*

Bestalde, 2015eko Euskal Autonomia Erkidegoaren Aurrekontu Orokorretan, 5151 aurrekontu-programari (*Portuak*) dagokion aurrekontu-memorian, hau dago jasota: *“Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen Legearen Aurreproiektuaren izapideek aurrera jarraituko dute, portu-sektorea erabat erregulatze aldera, portuko administrazioak azpiegitura horiek modu egokian ordenatzeko beharrezko zehapen-araubidea aplikatzeko behar adinako autorit atea izan dezan”.*

Testuingurua halakoa izanik eta aipatutako legegintzako egutegian jasotako konpromisoa eta aurreikuspena betetze aldera, dagokion espediente egin da eta bulego honetara bidali da (*izapide elektronikoa egiteko Tramitagune aplikazio informatikoaren bidez - DNCG\_LEY\_6924/2013\_09*), horren gaineko ekonomia- eta arau-kontrola egiteko, honako dokumentazioa:

**1.-** *Agindua, 2013ko uztailaren 31koa, Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuarena, erreferentziazko aurreproiektuari dagokion testua egiteko prozedurari hasiera ematen diona.*

**2.-** *Agindua, Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuaren testua aurrez onartzen duena (elektronikoki sinatua, 2014ko uztailaren 2an).*

**3.-** *Proiektatutako arauaren generoaren araberako eragi-txostena, Garraio Azpiegituraren Zuzendaritzak egin (elektronikoki sinatua, 2014ko uztailaren 28an eta abuztuaren 28an).*

**4.-** *Aurreproiektuaren justifikazio-memoria, Garraio Azpiegituraren Zuzendaritzarena (elektronikoki sinatua, 2014ko abuztuaren 28an).*

**5.-** *Azterketa juridikoaren txostena, ekimena sustatu dien saileko Zerbitzu Zuzendaritzarena (elektronikoki sinatua, 2014ko urriaren 7an).*

**6.-** *Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuaren 1. bertsioari dagokion testua (2014ko urriaren 9an espedientera sartua).*

**7.-** *Txostena eskatzeko (honako erakunde hauei: EMAKUNDE-Emakumearen Euskal Erakundea, Herri Administrazioetan Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritza - HAHNZ-, Euskadiko Udal Kontseilua, Zerga Administrazioaren Zuzendaritza, Funtzio Publikoaren Zuzendaritza, Ondare eta Kontratazio Zuzendaritza, Herritarrak Hartzeko eta*

Administrazioa Berritzeko eta Hobetzeko Zuzendaritza) eta proiektatutako arauen testua lekualdatzeko (saileko aholkularitza juridiko desberdinen alegazioetarako) ofizioak, 2014ko urriaren 16koa eta 17koa.

**8.-** Ebazpena, 2014ko urriaren 20koa, Garraio sailburuordearena, aztergai dugun aurreproiektua jendaurrean jartzen duena (EHAA, 205. zk., 2014ko urriaren 28koa)

**9.-** Alegaziorik egin ez dutela adierazteko idatziak, Osasun Saileko Araubide Juridiko, Ekonomiko eta Zerbitzu Orokorretako Zuzendaritzarena (elektronikoki sinatua, 2014ko urriaren 21ean) eta Lehendakaritzako Araubide Juridikoaren Zuzendaritzarena (elektronikoki sinatua, 2014ko urriaren 24an)

**10.-** Herritarrak Hartzeko eta Administrazioa Berritzeko eta Hobetzeko Zuzendaritzaren txostena (elektronikoki sinatua, 2014ko urriaren 27an).

**11.-** Herri Administrazio eta Justizia Saileko aholkularitza juridikoaren alegazioen idatzia (elektronikoki sinatua, 2014ko urriaren 28an eta azaroaren 3an).

**12.-** Herri Administrazioetan Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzaren txostena (elektronikoki sinatua, 2014ko urriaren 29an).

**13.-** EMAKUNDEren txostena (elektronikoki sinatua, 2014ko azaroaren 10ean eta 7an).

**14.-** Enplegu eta Gizarte Politiketako Sailaren Zerbitzuen Zuzendaritzaren idatzia (elektronikoki sinatua, 2014ko azaroaren 10ean), alegaziorik ez dagoela adierazten duena.

**15.-** Prozeduran parte hartzeko eskaera egiteko ofizioak (2014ko urriaren 16koa, 17koa eta 21ekoa), hainbat instantzia instituzional zuzendutakoak: Ingurumeneko eta Landa eta Itsas Ingurunekeo Ministerioa (Euskal Autonomia Erkidegoko Kostalde Mugapea), Merkataritzako Ontzidiaren Zuzendaritza Nagusia, hiru lurralde historikoetako foru aldundiak, Autonomia Erkidegoko zenbait udal (Bermeo, Deba, Donostia, Ea, Elantxobe, Getaria, Hondarribia, Lemoiz, Lekeitio, Mutriku, Ondarroa, Orio, Plentzia, Zumaia), portu-agintaritzak (Bilbokoa eta Pasaikoa), eta portuetako lurralde-zerbitzuetako arduradunak eta kideak (Bizkaikoak eta Gipuzkoakoak). Baita beste erakunde batzuei ere: EUDEL-Euskadiko Udalen Elkarte; CCOO-Comisiones Obreras de Euskadi; LAB sindikatua; UGT-Euskadi sindikatua; Itsasmendikoi S.A.; Merkataritza, Industria eta Nabigazioko Ganbera Ofizialak (Bilbokoa eta Gipuzkoakoa); Euskadiko Bide, Ubide eta Portuetako Ingeñariaren Elkargo Ofiziala; Herri Lanetako Ingeñari Teknikoen Elkargo Ofiziala (Bilbo); Arrantzale Kofradien Federazioak (Bizkaikoa eta Gipuzkoakoa); Euskadiko Arrain Salerosleen Federazioak (FECOPE); Gipuzkoako Baxurako Armadoreen Elkarte; Euskadiko Kirol Portuak; Euskadiko Itsas Industrien Elkarte (ADIMDE); Bilboko Nautika Goi Eskola Teknika; Ondarroako Portuko Alturako Arrantzako Ekoizleen Erakundea (OPPAO); Donostiako Errege Klub Nautikoa; Hondarribiko Klub Nautikoa; MARBECO S.A. (Bermeo) eta Bermeo Of Shore S.A. (Bermeo) kontsignatario-elkarteak; Astilleros Murueta, Aisialdiko Arrantzako eta Nautikako Elkarten Federazioa (FASNAPER); Euskal Herriko Urpeko Jardueren Federazioa; Nautikako eta Arrantzako Tituludunen Espainiako Elkarte; Espainiako Merkataritza Ontzidiaren Elkargo Ofiziala (COMME); Euskal Ontzi Jabeen Elkarte (ANAVAS). Horrez gain, ekimenaren berri eman zitzaizen, kontsulta egite aldera, Europako Batzordari eta Lehendakaritzako Europako Gaietarako Zuzendaritzari.

**16.-** Alegazio-idatziak, hainbat udalenak (Bermeo, 2014-11-19; Deba, 2014-11-20; Ea, 2014-11-18; Getaria, 2014-11-20; Mutriku, 2014-11-20; Ondarroa, 2014-11-20; Orio, 2014-11-20; Plentzia, 2014-11-26), sindikatuenak (LAB, 2014-11-10; UGT, 2014-11-20; eta ELA, 2014-



11-25), Garraio Azpiegituren Zuzendaritzako eta Gipuzkoako Portuen Lurralde Zerbitzuko langileenak (2014-11-21 eta 2014-11-19, hurrenez hurren), Bilboko Itsas Kapitaintzarena (2014-20-29), Euskal Herriko Garraiolari Autonomoen Elkartearena (ASOTRAVA; 2014-11-12); Euskal Herriko Itsas Foroarena (2014-11-10); Euskadiko Bide, Ubide eta Portuetako Ingeniariei Elkargo Ofizialarena (2014-11-21), Euskadiko Arrain Salerosleen Federazioarena (FECOPE; 2014-11-21), Bilboko Portu Agintaritzarena (Bilbao Port B; 2014-11-20) eta MARBECO S.A.arena (2014-11-20).

**17.-** Txostena, 2014ko azaroaren 13koa, Kultura Ondarearen Zentroarena (Kultura Ondarearen Zuzendaritza), 2014ko azaroaren 21eko espedientean sartutakoa.

**18.-** Txostena, 2014ko azaroaren 20koa, Lehiaren Euskal Agintaritzarena.

**19.-** EUDELen txostena (2014-11-20ko Batzorde Exekutiboan onartua)

**20.-** Memoria ekonomikoa, Garraio Azpiegituraren Zuzendaritzarena (elektronikoki sinatua, 2014ko abenduaren 22an).

**21.-** Funtzio Publikoaren Zuzendaritzaren txostena, 2015eko urtarrilaren 26koa.

**22.-** Zerga Administrazioaren Zuzendaritzaren txostena (elektronikoki sinatua, 2015eko otsailaren 16an).

**23.-** Txostena, 2015eko otsailaren 23koa, Ondare eta Kontatazio Zuzendaritzarena.

**24.-** Ziurtagiria, 2015eko otsailaren 25ekoa, Administrazio Kontratazioko Aholku Batzordeko idazkariarena, aztergai dugun Lege Aurreproiektuari buruzko otsailaren 23ko 3/2015 txostena onartu izanari dagokiona (txostena barne hartzen du).

**25.-** 8/15 Irizpena, 2015eko maiatzaren 29koa, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearena (EGAB).

**26.-** Bulego honi txostena eskatzeko ofizioa (2015eko ekainaren 4koa).

**27.-** Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektuaren zirriborroaren testua, Aurreproiektua Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari bidaltzeko aginduaren zirriborroari erantsitako bertsioari dagokiona (2014ko ekainaren 26ko espedienteari erantsia).

### III. AZTERKETA

Bidalitako agiriak aztertu ondoren, uste dugu bat datorrela Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Publikoaren barneko ekonomia-kontrola eta kontabilitatea garatzen dituen urriaren 31ko 464/1995 Dekretuko 42 artikuluko aurreikuspenekin, eta agiri horiek informazio nahikoa biltzen dutela bulego honek ekonomia-kontrola egin dezan, Euskal Autonomia Erkidegoko Ekonomia Kontrolari eta Kontabilitateari buruzko ekainaren 30eko 14/1994 Legeko 25., 26. eta 27. artikuluen arabera.

#### A) Prozedura eta izapidetzea:

**A1).-** Helarazitako dokumentaziotik ondorioztatzen da azterketaren xede den aurreproiektua egiteko prozeduran Xedapen Orokorra Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legeak eskatutako betekizunak arrazoizbete direla gaur arte.

**A2).-** Dena den, honako alderdi hauek kontuan hartu beharrekoak dira:

**a).- Kontuan izanda aipatutako Legearen 4. artikulua dagokion araudi-proiektuan esku hartzen duten sailburu guztien parte-hartzea, sustatzaile gisa, barne hartzen duela, proiektuak horietako bik edo gehiagok zuzeneko eskumena esleituta duten arloei eragiten badie, eta aztergai dugun proiektuak, portuetako eta itsas gaietako arloez gain, EAEko Ogasun Nagusari ere eragiten badio (esaterako, Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Testu Bateginaren 1.2 artikuluan identifikatutakoak *ondare-araubidea, administrazio-kontratazioa eta zergen nahiz zuzenbide publikoko eta pribatuko gainerako diru-sarreraren erregulazioa*), egokia litzateke Jaurlaritzari proiektua onartzeko proposamena batera egitea Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuak eta Ogasun eta Finantza sailburuak.**

Horrez gain, zuzenbide positibo aplikagarriak ez dakarrenean ere, kolaziora ekarri behar da, kontuan hartu beharreko kongruentzia-parametro gisa bada ere, 2014-09-16ko Gobernu Kontseiluan (*organo horren menpe egongo da hemen aztergai dugun aurreproiektua ere*) onartutako Administrazio Publikoaren Legearen proiektuak aipatzen duela (36. art.), Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorraz besteko erakundeak osatzea helburu duten xedapenen kasuan, adskribatzea aurreikusten den administrazio orokorretako sailaren eta ogasunaren arloan dagokion sailaren artean izapidetutako gisasustatu beharko direla.

**b).- Erreferentzia egin behar zaio halaber, behin bainogehiagotan gertatu delako, espediente honen prozedura-anomaliari. Anomalia hori gertatu da, proiektuaren izapideak arintze aldera, prozeduran parte hartzen duten sektoreei ikuskaritza bat emateagatik, berariaz eraturako organo kolegiatu batak nahitaez prozeduran parte hartu beharrean (*kasu honetan, maiatzaren 23ko 90/2000 Dekretuaren bidez sortutako Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa; EHAA, 107. zk., 2000-06-07koa*), hori osatzen duten sektoreei. Organo horren funtzioak dira arloan eskumena duen gobernu-sailak portu- eta itsas gaien arloan prestatu eta bidaltzen dizkion gai, plan eta legezko xedapenetarako proiektuak analizatzea, aztertzea, eztabaidatzea eta horiei buruzko txostenak egitea.**

**c).- Bestalde, espedientean barne hartu beharreko dokumentuen artean ez da txertatu enpresaren gaineko eraginari buruzko txostenik, Euskadiko Ekintzaileei eta Enpresa Txikiari Laguntzeko ekainaren 28ko 16/2012 Legearen 6. artikulua eskatzen duenaren arabera (*EHAA, 132. zk., 2012-07-06koa*), ezta hori ez txertatzeko arrazoirik ere.**

Era berean, aipatu beharrekoa da Gobernu Kontseilak 2010eko abenduaren 28an hartutako erabakia, izaera orokorretako xedapenen izapidetze-jarraibideak onartzen dituena. Haren arabera, bestak beste, ezartzen da memoria laburrak, zeina abenduaren 2ko 8/2003 Legearen 10. artikuluan aurreikusten baita, araudi-proiektuak administrazio-kargetan izango duen eraginari berariazko erreferentzia bat jaso behar duela, arau berriak beharrezkoak ez diren oztipoak eragin ditzan ekiditeko. Ildo horretan, egiaztatu da bulego honi dagokion kontrol-izapideak gauzatzeko unean, espedientean ez dela gai honi buruzko informaziorik agertzen, eta, ondorioz, nahtaez aipatu beharko da Gobernu Kontseiluari bidaltzen zaion espedienteari erantsiko zaion memoria laburrean.

Hutsune horiek prozeduran zuzendu beharko dira, Gobiernu Kontseiluak aztertu eta ebazteko espedientea osatzearren. Gogorazi behar da, Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 10.2 artikuluan adierazitakoaren arabera, Jaurlaritzaren Kontseiluak aztertu eta erabakitzeko igorri aurretik, *espedienteari prozedura osoaren memoria labur bat erantsi beharko zaiola, eta, bertan, honako hauek guztiak zehaztuko dira: aurrekariak, egindako izapideak, izapideen emaitzak eta, egindako txostenen ohar eta iradokizunei egokitzearen, batez ere txostenetan egindakoei, proiektuaren testuan sartutako aldaketak; behar besteko zehaztasunez arrazoituko da zergatik ez diren onartu txosten horietan egindako oharrak, eta zehatz-mehatz arrazoituko da, orobat, azkenean erabakitako testua zergatik den antolamendu juridikoaren arabera* –abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 10.2 artikulua–. Gogorazi behar da, halaber, espedienteak hori aplikatzeak beste administrazio publiko batzuei, partikularri eta ekonomia orokorrari ekar dazkiekeen kostua ebaluatzen duen memoria bat barne hartu beharko duela (abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 10.3 art.).

**d).**– Aztertutako alderdi desberdinei aplikatzen zaien erregulazio zehatza ezartzen duten arrazoiaren justifikazio-memoria bat falta da (betiere, ordenamendu juridikoak ematen dituen aukeren barnean), baita proiektutako erregulazioa bulego honen menpe utzi arte gauzatutako prozeduraen laburpen-memoria bat ere, bulegoaren kontrolpean dagoen testuaren alderdi batzuen tratamenduan egon den alde nabaria dela eta, hasieran onartutakarekin alderatuta. Gabezia hori dela eta, ezin dira zehazki ezagutu testuan egniko aldaketak, eta justifikaziorik gabe gelditzen dira aldaketen eragina jasan duten alderdien erregulazio-tratamendua lehen bertsioari dagokion justifikazio-memorian behar bezala justifikatu gabe dagoen kasu guztietan.

**A3).**– Edonola ere, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzko azaroaren 24ko 9/2004 Legearen 3.1.a) artikuluan ezarritakoarekin bat etorriz, aurreproiektua aholku-erakunde horren irizpenaren menpe jarri behar da onartu aurretik.

Horri dagokionez, gogorazi behar da Euskal Autonomia Erkidegoko ekonomia-kontrolari eta kontabilitateari buruzko ekainaren 30eko 14/1994 Legearen 27.2 artikuluan ezarritakoarekin bat (Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzko azaroaren 24ko 9/2004 Legearen azken xedapenetatik lehenean emaniko idazketaren arabera), jakinarazi egin beharko zaizkiola Kontrol Ekonomikoko Bulegoari lege-aurreproiektuetan eta xedapen arautzaileen proiektuetan sartzen diren aldaketak, horiek Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren iradokizun eta irizpen proposamenen ordorio direnean (horretarako, Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren zuzendariaren 2005eko urriaren 14ko 2/2005 zirkularrean ezarritakoa bete beharko da).

## **B) Testua eta edukia**

**B1).**– Txosten honen II. atalean aipatutako dokumentazioa aztertu ondoren, eta txosten honetako A2) ataleko c) eta d) puntuetan aipatutako gabeziak kontuan hartuta, pentsa dezakegu aztergai dugun lege-aurreproiektuaren azken bertsioari dagokionez (orain arte, 25.a) aurkeztutako testuan kontuan hartu direla, eta patzialki erantzun direla, ikuskaritza-izapideetan parte hartu duten erakundeak egindako alegazioak eta orain arte

arau hau egiteko prozeduran parte hartu duten instanziek egindako adierazpenak (*azken batean, berez horiei dagokie aztertutako araudi-proiektuan egindako aldaketek alegazioetan eta txostenetan egindako oharrei erantzuten dieten edo ez interpretatzea*). Alabaina, espedienteen ez dira azaldu gainerako alegazioak atzera botatzeko arrazoiak.

**B2).**- Aurkeztutako testuari dagokionez, eta erakunde berri bat eta administrazio-organo berriak sortu izanaren eta aurrerago (*txosten honen c) atalean*) landuko ditugun beste erakunde batzuk kendu izanaren ondorioz Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoak bere antolamendu-egituran jasandako eraginak alde batera utzita, egokitzat jotzen dugu honako gogoeta hauekigitea:

**1.-** Komenigarria litzateke aurkeztutako testuaren 3. atikuluko definizioen artean "goragoko mailako plangintza-tresnak" sartzea, 5.a) 9. eta 23.a) artikuluetan aipatzen direnak, halako izendapenik eman gabe.

**2.-** Argiago azaltzeko asmoz eta operadore juridikoak erazago erabil ditzan, proiektatutako testuan "portuko administrazioari" egiten zaizkion erreferentzia guztien ordez kasu bakoitzean Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorrari edo KAIA erakunde publikoari dagokionarekin aldatzea komeni ote den ondo pentsatzea gomendatzen da.

**3.-** Bulego honen iritziz, Portu Antolamendurako Plan Berezian urgentzia egiaztatuko kasuetarako edo salbuespenezko interes publikoko kasuetarako (*proiektatutako testuaren 14.3 artikuluan aipatzen dira*) ezarri gabeko obra-baimenen prozedura behar bezala erregulatzeko, beharrezkoa da zehaztutako Gobernu Kontseiluaren eskuhartzea hobeto zehaztea, bai irismenari dagokionez (*jakinaraztea besterik ez, edo alegatutako urgentzia edo salbuespenezko interes publikoko kasuak egiaztatzen dituen adierazpena egitea nahitaez*) bai esku har dezakeen prozesuko uneari dagokionez (*baimena baino lehen edo ondoren*).

**4.-** Portu-zerbitzuak emateko araubidearen zehaztapenari dagokionez (*proiektatutako Legearen helburuen artean adierazten da alderdi hau proiektuaren 1.2 art.*), adierazi behar da aztergai dugun testuan alderdi horri emandako tratamendua (*30. eta 31. art.*) ez dagoela oso ondo zehaztuta, izan ere, zerbitzu-zerrenda orokor bat (*30. art.; araudi bidez alda daiteke*) eta kudeaketa-mekanismoen zerrenda bat (*31. art.; zuzena, zeharkakoa edo horretarako baimena duten partikularek gauzatutakoa, lehiaketa bidez*) besterik ez ditu aipatzen. Zerbitzu jakin bat zeharkako kudeaketatik kanpo uzteko erreferentzia orokor bat besterik ez du egiten: agintaritzak gauzatzeko beharra ekartzea edo, beste baldintza batzuk direla eta, zuzeneko kudeaketa komenigarria izatea. Espedienteak zerbitzu horien kudeaketa-ereduaren tratamendu berriarentzako justifikaziorik ematen ez duenez, bulego honek uste du komenigarria dela behin-behinean onartutako testuaren lehen berbioko 27., 28. eta 29. artikuluek zehaztutako eredia berreskuratzea, Administrazio Kontratazioko Aholku Batzordeak otsailaren 23ko 3/2015 txostenean horientzat eginiko proposamenak gehituta.

**5.-** Ez ditugu ulertzen proiektatutako testuak dagoeneko existitzen den araudi bat bi xedapenen bidez indargabetu nahi izateko arrazoiak (xedapen indargabetzailea eta azken xedapenetatik bigarrena). Lege proiektuak, dekretuak, aginduak eta ebazpenak egiteko jarraibideak onartzen dituen 1993ko martxoaren 23ko Gobernu

Kontseiluaren erabaki bidez onartutako Bigarren Jaraibideko III. 3 atalean zehaztutakoaren arabera, indargabetu beharreko araudiaren eta horri buruzko gainerako aurreikuspenen zerrenda estipulazio bakar batean jaso beharko litzateke (*xedapen indargabetzailea*).

### **C) Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoaren egituraren duen antolamendu-eragina.**

**C1).**- Atal honetan, aztergai dugun testuak jasotzen duen proiektatutako erregulazioak eragina du bai Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorraren esparruan bai bertako administrazio instituzionalen, baita bertako sektore publikoan ere, honako gertakari hauen ondorioz: (1) zuzenbide pribatuko erakunde publiko berri bat sortzea (KAIK); (2) beste administrazio-unitate bat sortzea: Itsas Garraioko Enpresen Erregistroa (IGEE); (3) portuen esparruko egungo aholkularitza-, kontsulta- eta eztabaida-organoak kentzea, zehazki, honako hauek: *Hondarribiko, Getariako, Ondarroako eta Bermeoko portuetako Portu Batzarrak (Portu Batzarrak sortzen dituen ekainaren 4ko 359/1991 Dekretuaren bidez -EHAA, 116. zk., 1991ko ekainaren 1ekoa-, eta Bermeoko eta Ondarroako (Bizkaia) eta Getariako eta Hondarribiko (Gipuzkoa) Portu Batzaren osaketa aldatzen duen Garraio eta Herrilan sailburuaren 1992ko urtarrilaren 13ko Aginduaren bidez -EHAA, 15 zk., 1992ko urtarrilaren 23koa- arautuak) eta Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa (maiatzaren 23ko 90/2000 Dekretu bidez eraturia -EHAA, 107. zk., 2000ko ekainaren 7koa- eta Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa aldatzen duen Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2001eko matxoaren 27ko Aginduak aldatua -EHAA, 76. zk., 2001ko apirilaren 23koa-);* eta (3) etorkizunean kontsultarako eta erakundeen nahiz gizartearen parte-hartzerako beste erakunde batzuk, orokorrean, sortuko direla aurreikustea (horien artean, berariaz aipatzen da, bestelako zehaztasunik eman gabe, Portuko Udal Kontseilua).

Ondorengo ataletan bereizita aztertu dira aipatutako antolamendu-gertakariak.

### **C2).- KAIK erakundea**

#### **1).- Dagokion izaera eta antolamendu-eragina (21. art.)**

Proiektuak KAIK izeneko zuzenbide pribatuko erakunde publiko bat (ZPEP) sortzen du, berezko nortasun juridikoa eta bere eginkizunak betetzeko ahalmen osoa dituen, eta portuen arloan eskumena duen Eusko Jaurlaritzako sailari atxikia; horrek, alde batetik, EAEko administrazio instituzionalaren eremua zabaltzen du, erakunde berri bat gehituz, eta aldi berean bertako sektore publikoa murrizten du, Euskadiko Kirol Portua S.A. sozietate publiko desagerraraziko baitu (*espedienteari dagokion dokumentaziotik ondoriozta daitekeen moduan, ez bada esplizituki halakorik adierazten*), eta EAEko administrazio orokorraren bolumena murrizten du, bertako portuen arloa berregituratuko, edo murriztuko, baitu (*horrek Ingurumen eta Lurralde Politika Sailaren egungo egitura organikoa aldatzea ekarriko du*).

Proiektatutako erakundea portu-azpiegituren kudeatzaile integral gisa zehaztu denez, eta araudi-proiektuak dakarren berregituraketa ondo uler dadin eta antolamenduan edo eginkizunetan errepikapenik ez dagoela egiaztatu ahal izan dadin, espedientean proiektatutako jarduketak dagokion sailaren egituraren izango duen murrizketa erako eraginari buruzko informazio zehatza barne hartu beharko luke. Eragina

izango du halaber, eta hori ere jaso beharko luke, honako erakunde hauetan: Euskadiko Kirol Portua S.A. sozietate publikoa (*bertako kapital soziala EAEko administrazioari dagokio oso-osorik*) eta Zumaiako Kirol Portua S.A. sozietate publikoa (*bertako kapital sozialaren % 51 EAEko administrazioari dagokio, eta gainerako % 49a Zumaiako Udalari*) eta El Abra-Getxo Kirol Portua S.A. partaidetzako sozietatea (*bertako kapital sozialaren % 33,25 dagokio EAEko administrazioari, eta gainerako % 66,75 Getxoko Udalari*).

## **2).- Justifikazioa**

Proiektuak KAIK erakundea Euskadiko Ogasun Nagusaren Antolarauei buruzko Legearen Testu Bateginari (EONALTB) buruzko 1/1997 Legegintzako Dekretuan deskribatutako ZPEP gisa sailkatzen du (*15. artikulutik 18.era*), alegia, helburu gisa beren eskumenari dagozkion jarduerak gauzatzea (deszentralizazio bidez) duten eta zuzenbide pribatuari jarraitzen dioten Euskal Autonomia Erkidegoko erakunde publikoak bezalako erakunde gisa.

Ekimena sustatu duen sailaren memorieta honako arazoak jaso dira aipatutako erakundea sortzeko, zuzenbide pribatuko erakunde publiko gisa (*deszentralizazio-erregimenean bere eskumenekoak diren jarduerak gauzatzen dituzten erakunde publikoak, baina funtsean zuzenbide pribatuari jarraitzen diotenak*): “Asmoa Euskal Autonomia Erkidegoko portu-azpiegitura guztien kudeaketa batzea da, eredu berri batean; eta horren arabera, administrazioaren ahala behar duten jarduerak zuzenbide publikoaren menpe egongo dira, eta, zuzenbide pribatuaren arauen eta printzipioen menpe, jarduera garatzeari eta portuen kudeaketari dagokion jardueraren gainerakorako hirugarrenekin duten harremanari dagokionez. Horrek, hasiera batean, orain arte EAEko administrazio orokorarentzat ahal eta jarduera horiek zekarten gastua murriztea ekarriko du, izan ere, diru-sarrerak hobeto kontrolatuko eta kudeatuko dira, portu bakoitzeko emaitzen kontuaren kontzeptua martxan jarriko delako, egiturak eta egoitzak sinplifikatu egingo direlako eta baliabideak (materialak eta giza baliabideak) optimizatuko direlako. Horrez gain, izapideak erraztu egingo dira eta gauzatutako jardueraren beharretara egokitzeko malgutasuna eta gaitasuna ar eagozteka ekarriko du”.

Honela dio sailaren azterketa juridikoaren txostenak: “erakunde berria sortzean zuzenbide pribatuko erakunde publiko gisa egitea erabaki izana baliteke, besteak beste, Auzitegi Gorenak, 2012ko maiatzaren 17ko sententzian, Euskadiko Kirol Portuak sozietate publikoak Bermeon gauzatutako jarduketari buruz hartutako jurisprudentzia erabakiaren ondorio izatea (2616/2009 kasazio-errekurtsoan emandakoa; 1356/2006 prozedura arruntean, EAEko Auzitegi Nagusiko administrazioarekiko auzien salaren aurrean).

Sententzia horrek Konstituzio Auzitegiak bere 102/2005 eta 121/2005 Sententzietan ezarritako doktrina jasotzen du eta, bertan, konstituzio-kontrakotasun alderdi batzuk daudela ikusirik, konstituzioaren aurkakotzat eta baliogabetzat jotzen ditu Estatuko portuei eta merkataritzako ontzidiei buruzko azaroaren 24ko 27/1992 Legearen 70. artikuluko 1. eta 2. atalak, berez ondare-prestazio publikoak diren eta, beraz, lege-erreserbaren printzipioaren menpe dauden portu-zerbitzuengatik kontraprestazioak (tasak) “prezio pribatu” gisa sailkatzen dituztelako.

Hala, Auzitegi Gorenak baieztatzen du kasu honetan ere ezin dela ukatu zuzenbide publikoko araubideko jarduera edo zerbitzuak ditugula aztergai, zerbitzu edo jarduera horiek interesdunak nahitaez eskatu edo eman beharrekoak baitira eta ez baititu sektore pribatuak ematen edo gauzatzen. Modu horretan ondare-prestazio publikoaren kontzeptu zabalaren baitan sartu behar diren kontraprestazioak sortzen dira (EKren 31.3 art.).

*Beraz, portuko jabari publikoa erabiltzeagatik ordaindu beharreko kontraprestazioen tasen izaera zehaztu ondoren, diru-sarrera horien kudeaketa ezin zen sozietate publiko baten esku utzi, izan ere, irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartzen duen Tasei eta Prezio Publikoiei buruzko Legearen 18.1 artikularekin bat etorriz, "tasak kudeatu eta likidatzea honako hauei dagokie: tasa ordaintzeko betebeharra sortzen duen zerbitzua edo jarduera ematen edo egiten duten sailei, organismo autonomoei eta zuzenbide pribatuko erakunde publikoiei".*

*Ildo horretan, sortu den erakundeari zuzenbide pribatuko erakunde publikoaren izaera juridikoa eman izanak portuko jabari publikoaren kudeaketaz ardura dadila ahalbidetzen du, eta ondorioz, jabari horren erabileraren ondoriozko tasak kobratzea ditzala."*

Bulego honek, bere aldetik, lehenago Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko jarduerak, deszentralizazio-erregimenean, gauzatzeko erakunde bat sortu izanaren harira adierazi bezala, uste du emaitza kalifikatzen duen formulazio baten aurrean gaudela; hau da, administrazioak, ikusita "nagusiki" zuzenbide pribatuari jarraitzen dion erakunde batek pertsona juridiko-publikoiei (kasu honetan, administrazio orokorrekoak) dagozkien jarduerak gauzatzeko dituela (funtzioei, helburuei, xedeari eta planteamenduak dagokionez), zuzenbide pribatuko erakunde publiko baten aurrean edo, contrario sensu, erakunde autonomo baten aurrean gaudela, baldin eta aplikatu daitezkeen araudia nagusiki zuzenbide publikoak bada, aipatutako ogasun-arauak zehazten duen moduan. Ogasunaren arloko legearen helburua ez da, beraz, aurrez ezarritako mota juridiko desberdinen katalogo batetik pertsonifikazio zehatz bat aukeratzeko ahalmena arautzea, erakunde instituzionalak era batera edo bestera sailkatzeko, ezta erakunde jakin baten zereginei zuzenbide publiko edo pribatu esleitzeko ahalmena erregulatzea ere (hori lehenik ezarrita dago aztergai dugun arloa erregulatzen duen oinarriko araudian; kasu batzuetan, ez dago eskuragarri legegile autonomikoarentzat, esaterako kontratazio publikoaren arloan, dagokion erakundeak aplikatu behar du), eta, ondorioz, nortasun bat edo bestea ematea, nahi bezala. Alderantziz da: lege honen bidez, erakundearen egungo zereginetan zuzenbide publiko nagusi bada (edo berehala egingo direnetan; ez etorkizunekoetan, legeak kalifikazioa alda baitezake hori esleitzeko baldintzak aldatzen direnean) izaera juridiko bat emango zaio eta, bestela, beste bat. Argiago esanda, kontua da aztertzea ea zuzenbide pribatuko erakunde publiko baten aurrean edo erakunde autonomo baten aurrean gauden, bere zereginei aplikatu dakiekeen zuzenbidearen arabera (horiek funtzionalak diren edo prestazioei dagozkien kontuan izan gabe).

Beraz, puntu hau erabakigarria da, izan ere, erreferentziako araudirik ez dugula eta, ezin izan dugu KAIK erakundearen kalifikazio instituzionala erraztuko luketen beste kalifikazio-irizpiderik erabili; izan ere, oraingoz EAEko administrazioak ez dauka, ogasunari buruzko arautik haratago (noski, arau honek dagozkion gaiak besterik ez ditu erregulatzen, alegia, EAEko ogasun orokorrari dagozkionak), erakunde horren egitura erregulatuko duen arau instituzionalik edo antolamenduak dagokionik, estatuko zuzenbidean edo beste autonomia erkidego batzuetan ez bezala. Alabaina, hori horrela, aipatutako emaitza-irizpidearekin batera oro har onartutako administrazio-logikako irizpideak (gaur egun orokorrean onartuta daudenak) aplikatu behar izanez gero, seguruenik hauek izango lirarteke alderdi erabakigarrienak: prestazioek eta zerbitzuek kontraprestazioa edo prezioa edukitzea; merkatuan esku hartzea, ondasun- eta zerbitzu-

ekoizle gisa, sektore pribatura irekitako sektore ekonomikoetan; eta garrantzi gutxiagoko beste batzuk.

Bulego honen ustez, proiektuak erakundearen esku uzten dituen helburuak (22. art.: *Euskal Autonomia Erkidegoko portuen kudeaketa integrala, baita portuko zerbitzuen plangintza eta programazioa ere, zerbitzu publikoaren printzipioen arabera, Euskal Autonomia Erkidegoko garapen iraunkorreko eta gizarte- eta ekonomia-kohesioaren eskakizunekin bat etorrituz; portuko azpiegiturak eraikitzea, baita azpiegitura berri horiek kontserbatzea, kudeatzea eta administratzea ere; portuko zerbitzuak ematea, objektibotasun, gardentasun eta bereizkeriarik ezaren printzipioak errespetatuz; eta Europar Batasunean helburu berak dituzten erakundeekin batera lan egitea*) eta zereginak (*denak publikoak eta, kasu gehienetan, agintaritzadakartenak – 23. art.–*) ez datoz kontzeptualki bat erakundeak nagusiki zuzenbide pribatuari jarraitzeko betebeharrarekin (*hala ezartzen du Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Testu Bategineko 15. artikulua, erakunde publiko bat zuzenbide pribatuko erakunde publiko bihurtzeko*). Hori guztia kontuan hartuta, beharrezkoa da zehaztutako helburu publikoak betetzeko erakunde deszentralizatu bat sortzeko beharra zehatz-mehatz aztertzea eta behar bezala justifikatzea, baita helburu eta zeregin horietarako lege ezarritako tipologiaren artean aukeratutako pertsonifikazio juridikoaren egokitasuna aztertzea ere. Ildo horretatik, espedientearen eraginkortasun-arrazoiei eginiko erreferentzia orokorraz gain, eta gastuen murrizketaren aurreikuspenaz gain (behar bezala zehaztu gabea), ez dago daturik behar bezala justifikatzeko proiektatutako dekretuak jasotzen duen formula aukera guztien artean egokiena dela sailak arlo honetan egingo duen politika eraginkorragoa izango dela bematzeko (*gutxienez, oraingo egituren bitartez lortutako mailetan*), ezta maila horiek aztergai ditugun helburuetara eta eginkizunetara hobeto egokituko liratekeen beste kudeaketa formula batzuekin lortzea ezinezkoa litzatekeela frogatzeko ere (*administrazio orokorraren eta bere sail-egituren bidez, edo bulego honen ustez egokiagoa litzatekeen beste deszentralizazio-formula batzuen bidez, esaterako, erakunde autonomoarena*).

### **3º).- Edukia [19.-26. art.]**

EAEko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Testu Bateginak barne hartzen duen erregulazioak ez dio ezartzen eduki zehatzik sortutako legeari (*zuzenbide pribatuko erakunde publikoak hala kalifikatu behar direla espresuki adierazi besterik ez du egiten*); alabaina, eduki hori eratzeko balio izan dezake, kontuan hartu beharreko kongruentzia-parametro gisa, Gobernu Kontseiluak 2014ko irailaren 16an onartutako Euskal Administrazio Publikoaren Legearen proiektuak (*organo horrek berak onartu beharko du hemen aztergai dugun aurreproiektua*), honela zehazten baitu bere 39.2 artikuluan:

*“Dagokion erakundearen sortze-arauak eduki hau izan go du, gutxienez:*

*a) Zelan pertsonifikatzen den erakundea, zein izaera juridiko duen, eta Administrazio Orokorreko zein saili atxikitzen zaion.*

*b) Zein den erakundearen izena eta egoitza.*

*c) Zer helburu edo interes orokorrerako sortzen den, eta zer funtzio gomendatzen zaizkion; beren-beregi adierazi beharko da zer administrazio-ahal bete ahal dituen.*

*d) Zer gobernu-organo dituen, eta zeintzuei gomendatzen zaizkien kontsulta-funtzioak, halako funtziorik gomendatzen bazaie; organoak kide bakarrekoak ala anitzekoak diren; zer prozeduraren bidez izendatzen diren kideak, eta nola banatzen diren funtzioak kideen artean.*



e) Zertan oinarritzen den erakundearen egitura organiko eta administratiboa, eta zeintzuk diren zuzendaritzako postuak. Zehaztu egin beharko da zer funtzio gomendatzen zaien postu horiei, eta zein balore juridiko daukaten haien egintza eta ebazpenek; era berean, adierazi beharko da egintza eta ebazpen horietatik zeintzuk agortzen duten administrazio-bidea.

f) Zer araubide juridiko zehatz aplikatu behar zaien, hala badagokie, ekonomia-finantzen araubideko gaiei eta giza baliabideei.

g) Zer langile eta ondare atxikitzen zaion erakunde ari, eta zer baliabide ekonomiko dituen funtzioak betetzeko.

h) Zein den erakundea azkendu eta kitatzeko prozedura.”

Parametro horren kontraste gisa, lotutako elementu batzuk falta direla adierazi behar da: (1) ez du erakundearen egoitzariburuzko estipulaziorik barne hartzen, (2) ez da Administrazio Kontseiluaren osaerari eta bertako kideak izendatzeko prozedurari buruzko ezer ezartzen (*zeregin horien beranduagoko araudi batean zehazteko utzi dira*), (3) ez du erakundeari esleitutako zereginen banaketa, Administrazio Kontseiluaren eta bertako Zuzendaritzaren artekoa, jasotzen, (4) ez du erakundera atxikitako langileei eta ondareari buruzko estipulaziorik barne hartzen, (5) ez du erakundea desagertzeko eta likidatzeko prozedurari buruzko ezer zehazten. Aipatutako gabeziak zuzendu egin beharko lirateke, kontuan izanda egoitzak izendatzeari buruzko lege-erreserbaren espedienteak barne hartzen duen azterketa juridikoaren txostenean egoitzaren izendapenari buruz esandakoa.

#### **4).- Zereginak (23.art.).**

Erakundeari dagozkion zereginen artean (*aurkeztutako testuaren 21. art.; j) letra*), “bere eskumeneko arloekin zerikusia duten diru-laguntzak ematea” dago.

Eseipen horri dagokionez, adierazi behar da, EAEko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Testu Bateginaren 48.5 artikuluan ezarritakoarekin bat etorrituz, zuzenbide pribatuko erakunde publikoek diru-laguntzak eman ahal izango dituztela, betiere, diru-laguntza horiek publizitate-, lehiaketa- eta objektibotasun-printzipioei jarraituz ematen badituzte. Bere izaera juridikoarekin bat datozen heinean, honako paragrafo hauetan zehaztutakoa aplikatu beharko da: 49. artikuluko 3., 10., 11. eta 12 paragrafoak; 50. artikuluko 1., 2. eta 3. paragrafoak; 51. artikuluko 1. paragrafoa; eta 53. artikuluko 1. eta 2. paragrafoak. Erakundearen estatutuei edo hori sortzeko arauari jarraituz, eskumena duten organoek egokituko zaie onarri arautzaileak onartzea eta laguntzak ematea, eta aipatutako oinarriak EHAA-n agitaratzen direla bermatuko da. Hori dela eta, ondorioztatu daiteke EAEko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legeak ez diola zuzenbide pribatuko erakunde publiko bati ere (ez bere 48.5 artikuluan ez besteren batean) diru-laguntzak emateko eskumenik aitortzen; aldiz, beren eratzeko arauan edo gizarte-estatutuetan halako eskumenak aitortuta dituzten erakundeek beren jarduketara arautzen duten nahitaezko agindu jakin batzuk betetzen dituztela egiaztatzen du.

Hori ikusita, eta proiektatutako erakundearen diru-laguntzak emateko ahalmena jasotzen duten puntuak kontuan izanda, ondorioztatu behar da ahalmen hori bere eskumeneko arloetako diru-laguntzak ematera murrizten dela, baina ezin izango duela diru-laguntzen deialdirik onartu edo kudeatu, ez baitaio halako zereginik esleitzen. Ahalmen hori erakundearen aurrekontuetan gehienezko zenbateko bat esleitura duten

berriazko diru-laguntzetara, eta onuradunen muga zehatza, bakarra eta baztertzaileraz zehar ezarrita dutenetara (alegia, izendun diru-laguntzaketara).

Bestalde, kontuan izan behar da diru-laguntzak zuzenean emango dituen salbuespenezko kasuren batean, deialdi bat egin ezin izango duenez, Eusko Jaurlaritzaren Kontseiluari egokituko zaiola (erakundea atxikita dagoen saileko titularrak proposatuta) horien emakida Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian argitaratzea (*zenbatekoa, helburua eta onuradunak adierazi behar dira*), diru-laguntza justifikatzen duten interes publikoko, sozialeko, ekonomikoko edo humanitarioko justifikazio arrazoitua eta memoria dokumentala espedientean sartuta, eta baita sei hilabete behin Eusko Legebiltzarreko Ogasun eta Aurrekontu Batzordeari jakinaraztea ere.

**5º).- Araubide juridikoa [24. art.].**

Proiektatutako erakundeari aplikatu dakiokeen konfigurazio egoki bat lortze aldera, komenigarria litzateke estipulazio bana gehitzea: bat orokorra, zergen arloko indarreko zuzenbide publikoarekiko loturari buruzkoa (aurrekontuen, diru-laguntzen, kontrol ekonomikoaren, ondarearen eta kontratazioaren araubidea); eta beste bat espezifikoak, kontrol- eta kontabilitate-araubideari lotua, honelakoa edo antzekoa:

*“Euskal Herriko Ogasun Orokorren gai propio guztietan, Autonomia Erkidegoan aplikatu daitezkeen araudiak zuzenbide pribatuko erakunde publikoetara dagokienez xedatutakoari lotuko zaio. Kontrol ekonomikoa, berriz, Kontrol Ekonomikoko Bulegoak gauzatuko du, ekonomia-finantzen eta kudeaketaren kontrol iraunkorren modalitateari jarraituz, EAEko ekonomia-kontrolari eta kontabilitateari buruzko ekainaren 30eko 14/1994 Legean eta hori garatzen duen araudian ezarritakoarekin bat etorritik.”*

Aipatutako kontrola EAEko ekonomia-kontrolari eta kontabilitateari buruzko ekainaren 30eko 14/1994 Legearen III. tituluko II. kapituluaren dago araututa (17.-20. art.) eta helburu hau du: a) Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorraren eta erakunde-administrazioaren finantza- eta ekonomia-kudeaketa, berau osatzen duten erakunde, zerbitzu eta atalen finantzen nahiz ekonomia-erakundearen jokabidea arautzen duten xedapen eta jarraibideetara eta kudeaketa mamitzen duten arauzkotasun-, legezkerotasun-, eraginkortasun-, emankortasun- eta ekonomia-hastapenei egokitzen zaiela egiaztatzea, eta b) Kontrolpeko erakundearen kontabilitateak eta finantzen eta ekonomia-erakundearen informazioak haien finantza-, ondare- eta aurrekontu-egoeraren isla fidagarria agertzen dutela eta xedapen eta hastapen ezargarriak egokitzen zaizkiela egiaztatzea. Kontrol ekonomiko-finantzarioko eta kudeaketa-kontrolpeko txostenek kontrolatzen diren erakundearen kudeaketa hobetzeko beharrezko diren gomendioak erantsiko dituzte.

Aipatutako Legearen 18. artikuluan ezarritakoaren arabera, kontrol hori ikuskaritza-tekniken bidez gauzatuko da, eta horiek kudeaketa-ikuskaritzak, finantza-ikuskaritzak, aurrekontuak eta legezkerotasuna betetzen direla egiaztatzen dutenak eta ikuskaritza-tekniken erakundearen prozedurak eta barne-kontrola berrikustea helburu dutenak izan daitezke. Kontrolaren izaera iraunkorra Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoaren barneko ekonomia-erakundearen kontrola eta kontabilitatea garatzen dituen urriaren 31ko 464/1995 Dekretuaren 12. artikuluan dago araututa; horren arabera, kontrol hori garatzeko beharrezkoak izan daitezkeen jarduerak eta lanak etenik gabe egingo dira

hurrengo ekitaldietan zehar, eta kontrolatu nahi diren jardueren edo ekintzen garaikideak izan beharko dute, ahal dela, jarduera horiek. Horaz gain, artikulua horren arabera, kontrolatu nahi den jardueraren argibide eguneratuak eta zehaztuak jasoko ditu Kontrol Ekonomikoko Bulegoak, argibide horiek ahalik eta ordoen ezagutzeko. Bulegoak berak finkatuko du jasotzeko era eta aldizkakotasuna.

Kontabilitateari dagokionez, Kontabilitateko Plan Orokorrari eta hori garatzen duten xedapenei jarraituko die, baita merkataritza araudian jasotako kontabilitate-printzipioei eta arauiei ere, 14/1994 Legearen 6.3 artikuluan jasotakoaren arabera. Kontabilitatearen kudeaketa bere organoen arabera gingo bada ere, erakundearen estatutu sozialek ezartzen dutenari jarraituz, erakundea Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren kontabilitate-kontrolaren menpe egongo da, eragiketa guztiak kontabilitatean islatzen direla bermatze aldera (13. art., aipatutako EAEko ekonomia-kontrolaren eta kontabilitatearen ekainaren 30eko 14/1994 Legearen 6.1 artikuluaen berrira).

**6).- Antolamendua** (24. art.).

Aurreko 3. puntuan adierazitakoari jarraituz, Administrazio Kontseiluaren osaketa eta bertako kideak izendatzeko prozedura ezarri beharko lirateke, baita Administrazio Kontseiluaren eta erakundeko Zuzendaritzaren artean erakundeari esleitutako zereginen banaketa ere.

Komenigarria litzateke araudi bidez zehaztuko den Administrazio Kontseiluaren osakeran bermatzea ogasunaren arloan eskumena duen sailko ordezkari bat egongo dela, lege-aurreproiektuaren bidez sortutako zuzenbide pribatuko erakunde publiko berriaren helburuak barne hartzen dituen ondare- eta ogasun-alderdien garrantzia kontuan izanda.

**7).- Langileak** (26. art.).

Aurreko 3. puntuan adierazitakoaren harira, gehiago zehaztu beharko lirateke erakundeak barne hartuko dituen langile funtzionarioen eta kontratatuen administrazio-egiturak eta lanpostuak.

Bestalde, espedienteen ez dago justifikatuta zergatik ez diren zehazten Euskal Funtzio Publikoari buruzko uztailaren 6ko 6/1989 Legearen 25.1 artikuluan jasotako publizitate- eta berdintasun-printzipioak hautaketarako eta langileak erakundera sartzeko prozesuak zuzendu behar dituzten printzipioen artean.

Atal honekin lotura duten gainerako alderdiei dagokienez, bulego hau espedienteak barne hartzen duen Funtzio Publikoaren Zuzendaritzaren txostenari lotzen zaio.

**8º).- Baliabide ekonomikoak** [27. art.].

Erakundearen baliabide ekonomikoen artean, araudi-proiektuak honako hauek aipatzen ditu: portuei dagozkien zergak biltzetik (*f letra*) eta zehapenetatik jasotako (*g letra*) diru-sarrerak.

Ildo horretan, nabarmendu behar da bi diru-sarrerak Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren zuzenbide publikoko diru-sarreratzat hartzen direla

(*Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren Antdarauei buruzko Testu Bateginaren 32. art., b) eta g) letrak*), eta erakunde titularraren betebeharrak finantzatzeko erabili behar direla, diru-sarrera bakoitzaren araudi espezifikoak aurkarik adierazi ezean (*Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Testu Bateginaren 41.1 art.*).

Aztergai dugun testuak "zergei" egiten dien erreferentziari dagokionez, kontuan izan behar da EAEko portuen arloko zerga bakarrak Euskal Autonomia Erkidegoko titulartasuneko portuetan ematen diren zerbitzuengatik tasak direla (*gaur egun, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen X. tituluko I. kapituluaren 192.-197. art.- araututakoak; lege horren testu bateginairailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartu zuen eta aztergai dugun araudi-proiektuak aldatuko luke, bertako, azken xedapenetatik lehenengoaren bidez*), eta, beraz, egokiagoa litzateke "tasei" buruz hitz egitea. Bestalde, orain arte portu-zerbitzu baterako ere prezio publikorik ezarri ez bada ere, baliteke etorkizunean ezartzea. Hori guztia kontuan hartuta, 27. artikuluko e) letraren idazketa aldatzea eta hau sartzeari proposatzen da: *portuen arloko tasak biltzearen eta prezio publikoak kobratzearen ondoriozko diru-sarrerak*.

Proiektatutako legean tipifikatutako arau-hausteen ondoriozko zehapenak aplikatuz ateratako baliabideen kasuan, kontuan izan behar da proiektuak baliabideak ematen dituzten zehapenak ezartzeko ahalmena honako erakunde hauen artean banatzen duela (horretarako justifikaziorik eman gabe): Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorra eta Legeak berak sortzen duen KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publikoa. Lehenengoari ematen dio arau-hauste oso larrietarako zehapen-eskumena (*proiektuaren 52. artikuluari buruzko 5.d) art.*), eta bigarrenari gainerako kasuetarako eskumena (*52. artikuluari buruzko 23 e) art.*). Komenigarria litzateke esplizituki zehaztea ea 27. artikuluko f) atalak aipatzen dituen zehapenetatik ateratako diru-sarrerak erakundeak gauzatutako zehapen-ahalmenaren ondoriozkoak diren, edo eskumena duten subjektu guztien jarduketaren ondoriozkoak (*administrazio orokorra barne*). Horren justifikaziorik ez dagoenez, 27. artikuluko f) letra aldatzea eta honako hau sartzeari proposatzen da: *erakundearen eskumeneko zehapenak ezartzetik aterako diru-sarrerak*.

Erakundeari diru-laguntzak emateko ahalmena esleitzen zaionez (*aurreko 4. puntuan aztertutako baldintzetan*), erakundearen baliabide ekonomikoen artean erakundeak emandako diru-laguntzen kopuruak itzultzearen ondoriozko diru-sarrerak barne hartzea iradokitzen da (diru-laguntza horiei zegokien helburua edo eskuratzeko baldintzak ez betetzeagatik).

Legearen arabera esleidi dakizkiokeen beste edozein baliabideri buruz g) letrak jasotzen duen itxiera-aurreikuspenari dagokionez, gomendatzen da, zehatzago ager dadin, lege dagozkion beste baliabide batzuei erreferentzia egitea; izan ere, erakundearen helburuak betetzeko benetan esleitutako baliabideak bakarrik erabili ahal izango baititu, ez horien esleipena posible bada ere azkenean esleitzen ez zaizkionak.

#### **9).- Aurrekontuak** (28. art.).

Erakunde publikoaren aurrekontuak Euskadiko aurrekontu orokorretan sartzeko dira, maiatzaren 24ko 1/2011 Legegintzako Dekretuak onartzen duen Euskadiko aurrekontu-araubidearen arloan indarrean diren legexedapenen testu bategineko 2.2.c) artikuluan (EALTB) ezarritakoaren arabera, baina lege horrek ezartzen dituen ezaugarriak

eta salbuespenak betez; zehazki, 8.2 artikulua horela ezartzen du: *zuzenbide pribatuko erakunde publikoen aurrekontuek ekitaldiko gastuen eta diru-sarreraren zuzkidurak, inbertsioen eta finantziazioaren zuzkidurak, bai eta gerorako konpromisoen egoera-orria ere jasoko dituzte.*

Hasiera batean, aurrekontuen egitura aurrekontuen arloko eskumeneko sailak ezarriko du EALTBren 35.1 artikuluan ezarritakoaren arabera, baina erakunde publikoari egokituko zaio horiek beren berezitasunen arabera garatzea. Dena dela, aurrekontuen egiturari eskainitako EALTBren III. tituluaren V. kapituluaren arabera (51.-56. art.), eta Euskal Autonomia Erkidegoko aurrekontu orokorretan sartze aldera, ustiapen- eta kapital-aurrekontuak egin beharko lirateke, aipatutako kapituluaren adierazten den moduan, eta baita etorkizuneko konpromisoen egoera ere. Horrez gain, honako dokumentu hauek ere sartu beharko lirateke: aurrekontu-ekitaldiaren amaierarako aurreikusitako finantza-egoerak, aurrekontuaren diren galeren eta irabazien kontua, eta aurreikusitako finantziazio-koadro bat. Horiek guztiak Kontabilitate Plan Orokorraren eta hori garatzen duten xedapenen arabera egin beharko dira.

Era berean, EALTBren V. tituluko VIII. kapituluak, aurrekontu orokorrak aldatzeko araubideari buruzkoak, besteak beste zuzenbide pribatuko erakunde publikoen zuzendutako araubide espezifiko bat ezartzen du (97.-99. art.). 97. artikulua arabera, erakunde publikoen ustiapen- edo kapital-aurrekontuetako aurrekontu-aldaketatzat joko dira 54.2 artikulua arabera mugadun diren kontzeptuen zenbatekoetan egindako aldaketa guztiak: finantza-inbertsioak, langile-gastuak, besteren baliabideak, transferentzien eta eman beharreko diru-laguntza arunten eta kapitaleko diru-laguntzen batura eta ibilgetu material eta ukiezinean egindako inbertsioen batura.

Artikulu beraren arabera (97. art.), aurrekontu-aldaketak gertatzen badira, aurrekontu-gaietan eskumena duen sailak baimenduta egon beharko dute (*eragindako sailak proposatuta*), erakundearen helburuetan ere aldaketak ekartzen dituzten izan ezik; kasu horretan, Jaurlaritzak onartu beharko ditu, aurrekontu-gaietan eskumena duen sailak proposatu ondoren. Aipatutako sailaren alde aurreko baimena behar da, halaber, eragiten dioten erakundearen aurrekontu-aldaketak administrazio- edo sozietate-berrantolaketen ondoriozkoak direnean. Bestalde, Jaurlaritzari dagokio gerorako konpromisoen egoera-orria handitzea, *konpromiso berriak onartuz edo baimendutako zenbatekoa handituz, erakunde guztientzat hasieran baimendutako konpromisoen zenbateko globalaren % 15era arte, aurrekontu-gaietan eskumena duen sailaren eta, halabada, dagokio, kapitulu honetan aipatzen diren erakundearen organo arduradunaren proposamenez*. Hiru hilez behin, baimen horien berri emango zaio Legebiltzarreko Ekonomia, Ogasun eta Aurrekontu Batzordeari.

Euskal Autonomia Erkidegoko aurrekontu orokorretan transferentzia arruntak eta kapital-transferentziak esleitu ahal izango zaizkio erakundeari, eta dagokion Jaurlaritzako sailaren aurrekontu-atalean sartuko dira (*kasu honetan, portuen arloko eskumena duen sailean*). KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publikoarentzat EALTBren 15. artikuluan ezarritako zorpetze-sarrerak izango lirateke (*hau da: aipatutako sailetik jasotzen dituzten transferentzia eta diru-laguntza arruntak, eta beste edozein erakunde edo pertsona emandakoak, erakundearen jardunaren adierazpen diren diru-sarreraren egoera-orrian sartuko dira. Jasotzen dituen kapital-transferentziak eta -laguntzak kapital-eragiketa finantzatzeko diru-baliabidetzat hartuko dira, jardueren emaitzetan eraginik izan gabe, salbu eta hartutako*

*funtsak beste pertsona edo erakunde batzuei kapitallaguntza emateko edo kapitala eskuratzeko izan badira.*

Horrez gain, EALTBren 21. artikulua ezartzen du transferentzia arruntei dagozkien ordainketa-kredituek galerak finantzatzeko diru-laguntza izaera dutela erakunde hartzaileentzat, beraz, ekitaldia ixten denean erakundeak irabaziak izan baditu funts horiek jaso izanaren ondorioz, Euskal Autonomia Erkidegoko Diruzaintza Nagusiari itzuli beharko dizkio.

**10º.-** Ondarea, eta erakundea desagerrarazteko eta likidatzeko prozedura.

Aurreko 3. puntuan adierazitakoari jarraituz, erakundearentzat ezarritako erregulazioan bere ondareari buruzko alderdiak eta erakundea desagerrarazteko eta likidatzeko prozeduraren zehaztasunak sartu behar dira.

**11º.-** Kontuan hartzeko beste alderdi batzuk [21.2 eta 25.4 art., eta 3. xedapen gehigarria].

Proiektuak (21.2 eta 25.4 art.) aurrerago antolaketa-egituraren araudia eta erakundearen funtzionamendu-araubidea garatzearen leherraketa buruz ezartzen duena (estatutuak onartzen dituen Jaurlaritzaren dekretuaren bidez) bat dator Gobernu Kontseiluak onartutako administrazio publikoaren lege-proiektuan ezarritakoarekin (39.3 art.), aurreko 3. puntuan adierazi bezala. Proiektu horrek zehazten du, halaber, erakundearen estatutuen helburu bakarra izango dela bere antolamendua eta funtzionamendua zehaztuko dituzten eratzegintza-erakundeak garatea.

Horrez gain, lege-proiektu horrek honela dio (39.4 artikulua): *Eratze-legeak aurreikusiz gero erakundeak gobernu(...)-organoren bat izan behar duela eta organo horrek kide anitzekoa izan behar duela, estatutuen aurreproiektua informazio eta kontsultapean jarriko da organo horrek lehenengo batzarra egiten duenean, Jaurlaritzaren Kontseiluak onartu baino lehenago.* Aztergai dugun proiektuak sortutako erakundearentzako gobernu-organo kolegiatu bat ezartzen duenez (Administrazio Kontseilua, 25.2 art.), komenigarria litzateke Eusko Jaurlaritzak erakundearen estatutuak onartzeko aurreikuspenari estipulazio bat gehitzea, aurreproiektua onartu aurretik estatutuek organo horien kontsiderazioa eta txostena jasotzeko buruzkoa (Kontseiluaren lehen bilkuran).

KAIK zuzenbide pribatuko erakunde publikoaren jardueren hasierari buruzko 3. xedapen gehigarriak honakoa zehazten du: *Jaurlaritzak aginduko du KAIK erakunde publikoaren benetako sortzea eta haren jardunaren hasiera, erakundearen estatutu sozialekin arauz ezarritako egunean.* Zehaztu behar da benetako sorrera hori sortzen duen legea (21.1 art.) indarrean sartzen denean (azken xedapenetatik 3.a) gertatutako dela; alabaina, ez du esan nahi erakundea orduan hasiko denik jarduerak gauzatu, normalean sortu baino beranduago hasten baita (bere gobernu-organoak sortu eta bere funtzionamendua erregulatu duen araudia onartu ondoren). Bestalde, ez du logikarik estatutu sozialek zehaztu behar izateak Jaurlaritzak zein egunetan eman behar dien hasiera erakundearen jardueri. Hori dela eta, xedapen gehigarriko lehen paragrafoaren ordez hau idaztea proposatzen da: *KAIK erakunde publikoaren jardueren hasiera Eusko Jaurlaritzaren dekretu bidez zehaztuko da.* Hala, jardueren hasiera-data zehaztea egokitzat jotzen bada, erakundearen estatutu sozialek onartzen dituen dekretuan bertan zehaztuko da, eta egokitzat jotzen ez bada, jardueren hasiera beste dekretu espezifiko batean zehaztuko edo adieraziko da, estatutuak onartzen dituen ez den batean.

Beste kontu bat da egokitzat har daitekeela legearen bitartez erakundea martxan jartzeko denbora-aldi bat zehaztea (kasu horretan, legean bertan ezarri beharko litzateke).

### **C3).- Itsas Garraioko Enpresen Erregistroa [IGEE]**

Aipatutako atalean zehaztutako zuzenbide pribatuko erakunde publikoaz gain, aztergai dugun proiektuak (43. art.) administrazio-erregistro berri baten sorrera ezartzen du. Bertan, proiektuak berak erregulatzen dituen itsas garraioko zerbitzuak gauzatu aurretik, enpresa operadoreak (*salgaiak garraiatzen dituztenak, bidaiariak garraiatzen dituztenak edo mistoak*) eta emango dituzten zerbitzuen baldintzak inskribatu beharko dira.

Aurkeztutako testuak egiten duen erregistro horren erregulazioari dagokionez, nabarmendu behar da Lehiaren Euskal Agentziak (LEA) 2014-11-18an onartutako txostenean, honela zehazten duela: *“LEA-ko uste du EAEko puntuen edo portuen arteko pertsonen, salgaien eta garraio mistoen zerbitzua emateko aurrez erregistroan inskribatu beharra sarrerako oztopo bat dela, erabat premiagabekoa, eta ez dela proportzionala; eta, horrenbestez, hain murriztailea ez den neurri batez ordeztu behar dela”*. Horrez gain, *“aurrekoa alde batera utzi gabe, erregistro batean sartzen diren informazioek benetan lortu nahi diren interes orokorreko helburuetarako lagungarriak izan behar dute. Inola ere ez litzateke sartu behar tarifei eta baldintza ekonomikoak buruzko datuak”,* eta egiaztatu behar litzateke espedienteak ez duela kontsiderazio horiek erantzun gabe uzteko eta erregistroaren erregulazio proiektuari bere horretan eusteko (hasieran proposatutako baldintzetan) arrazoiei buruzko informaziorik.

Bere aldetik, bulego honek uste du proiektatutako erregulazioa ez dagoela behar bezala osatuta, lege-ekarpena behar duten hainbat alderdi garrantzitsu desbideratu egiten dituelako, esaterako, inskribazioarako baldintzen eta horren eraginaren zehaztapena.

Bestalde, testuan erregistroa barne hartuko duen administrazio-erakundeari eta atxikitzen den organoari (*kudeaketaren arduraduna*) buruzko erreferentziarik ez dagoela egiaztatu dugu.

Azkenik, enpresa operadoreentzat aurrez erregistroan inskribatzeak duen garrantzia kontuan hartuta, proiektatutako erregulazioan dagokion araudia garatzeko eta martxan jartzeko epe bat zehaztea falta da.

### **C4).- Beste organo batzuk (aholku-emaileak eta parte-hartze instituzional eta sozialekoak).**

Espedienteak barne hartzen duen dokumentazioa, aurkeztutako testua eta lehendik dauden aurrekariak aztertuz gero, ondorioztatzen da, portu- eta itsas arloan dauden interes guztiak kontuan hartuta (*instituzioenak, administrazioenak, beste departamentu batzuenak, edo erakunde pribatuenak*) eskumeneko administrazioa bultzatu behar dela administrazio-istantzia horien eta hartu behar diren erabakietan zerikusia duten gainerako erakundeen ahalik eta parte-hartze handiena lortzera, eta parte-hartze hori ahalbidetzeko beharrezkoak diren bitartekoak eskuragarri jartzera, formula organikoak erabiliz (*aholkularitza- eta partaidetza-organok sortzea*).

Alabaina, aurkeztutako testuak bere 4. artikuluan hori ezartzen badu ere, orokorrean egiten du, organo horiek sortzeko araudaren garapenari erreferentzia eginez; ezarpen indargabetzailei dagokienez (*xedapen indargabetzaile bakar batean bildu beharko lirateke*), Legea indarrean sartzearekin batera, ezabatu egitendu une honetan dagokigun arloko administrazio-jarduketarako interesetan parte hartzen duten organoak, alegia, Portu Batzarrak eta Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa (*azken horri dagokionez, gainera, sortze-arauan bertan zehazten zen EAeko Portuen Legea indarrean sartu arte iraundu zuela*). Beraz, legea behar bezala garatu arte, ez da interes horiek ordezkatzeko dituen inolako parte hartzeko biderik izango.

Hori ikusita, aholkularitza- eta partaidetza-organoei beren horretan eusteko aukera hausnar dadila iradokitzen da, ordeztuko dituzten beste organo batzuk sortu arte, eta eskumeneko administrazioak organo horiek ezartzeko epe bat zehaztu dadila.

**C5).**- Oro har, esan genezake aztertu dugun proiektuak ezdituela aldaketa gehiago eragiten Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren antolaketa-egituran (ezta haren erakunde autonomoetan, eta harekin zerikusia duen sektore publikoaren barneko erakundeetan ere)

#### **D).- Ogasunari eta finantza- eta ekonomia-araubideari loturiko alderdien eragina**

Lehenik eta behin erreparatu behar zaie proiektuakekar ditzakeen ondorioei, ogasunean eta ekonomia- eta finantza-araubidean, hau da, Euskadiko Ogasun Nagusiari dagozkion gaietan. Gai horiek zehaztuta daude azaroaren 17ko 1/1997 Legegintzako Dekretu bidez onartutako Euskadiko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Legearen Testu Bateginaren EONALTB- 1.2 artikuluan (*ondare-erregimena, aurrekontuak egiteko eta kudeatzeko prozedura, Euskal Autonomia Erkidegoko ekonomia-jarduerak bete behar duen kontrol- eta kontabilitate-sistema, kontratazio-erregimena, Diruzaintza Nagusiaren erregimena, tributuak eta bestelako diru-sarrera publiko eta pribatuak, xarpetze-erregimena, bermeak emateko erregimena, laguntzak eta diru-laguntzak emateko erregimen orokorra, Autonomia Erkidegoak bere Ogasun Nagusiari dagozkion gaietan dituen eskumenen erregimena, eta Euskal Autonomia Erkidegoko eskubideekin eta betebeharrekin zerikusia duen beste edozein erregimen*).

Ildo horretan, ondoriozta daiteke Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiari dagozkion arloei (EAeko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Testu Bateginaren 1.2 artikuluan identifikatutakoak) sorarazitako eragina honako atal hauetan ikus daitekeela gehienbat: ondare-araubidearen administrazio-kontratazioa eta zergen nahiz zuzenbide publikoko eta pribatuko gainerako diru-sarreraren erregulazioa.

Horri lotuta, aipatu behar da espedienteak arlo bakoitzean espezializatutako instantzien txosten bana barne hartzen duela (*2015-02-23ko txostena, Ondare eta Kontratazio Zuzendaritzarena; 2015-02-23ko txostena, Administrazio Kontratazioko Aholku Batzordeko Batzorde Iraunkorrarena; eta 2015-02-16ko txostena, Zerga Administrazioko Zuzendaritzarena*). Oro har, txosten horiek barne hartzen dituzten oharak eta gogoetak kasu batzuetan bulego honen esku utzitako testuan bertan erantzun dira (*hala pentsa daiteke, espedienteko A2) d) eta B1) ataletan horri buruzko informaziorik agertzen ez delako*). Bestalde, esan behar da bulego hau bat datorrela aipatutako txostenetan emandako iritziekin.



## **E).- Eragina ekonomian eta aurrekontuetan**

Atal honetan, aipatu behar da aztergai dugun espedientea osatzen duen dokumentazioaren azterketatik ondorioztatu behar dda araudi-proiektu honek eragin berezia izango duela Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioaren ekonomian eta aurrekontuetan, bai gastuetan bai diru-sarreretan.

### **1).- Gastuei dagokienez:**

Gogorarazi behar da Xedapen Orokorrak Egiteko Prozeduraren 2003ko abenduaren 22ko 8/2003 Legeko 10.3 artikulua hau ezartzen duela: *‘Era berean, espedienteak memoria ekonomiko bat edukiko du, eta, hor, egitekoa den arauaren kostuaren zenbatespena azalduko da: gastu eta diru-sarrerak zenbatuta agertuko dira, eta, orobat, herri-administrazioaren aurrekontuetan izango duen eragina, finantzaketa-iturri eta -erak nahiz Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren ekonomia- eta araudi-kontrolaren gaineko arauak zehaztutako beste alderdi batzuk. Egitekoa den arau horren aplikazioak beste herri-administrazio batzuei, banakoei eta oro har ekonomiari ekarriko dion kostua ere neurtuko du’*; gogorarazi behar da, halaber, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Publikoaren barneko ekonomiaren kontrola eta kontabilitatea garatzen dtuen urriaren 31ko 464/1995 Dekretuaren 43. artikulua zehazten duena: *“Ekonomi eta araubidezko kontrola, ekainaren 30eko 14/1994 Legeko (Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoko organo eta erakunde guztien sorrerak eta ezabaketak ekonomiaren eta antolakuntzaren aldetik ikuskatzea, eta baita organo eta erakundeen aldaketak eta berregituraketak ere) 26. ataleko 2. lerroaldian aipatzen dena bezalakoa izan dadinean, aplikagarriak izan daitezkeen atal horretako 1. idatzatian aipatzen diren idazatietan jasotzen direnak hartu beharko ditu kontrol horrek eta horiei buruzko iritzia eman ere bai. Honako hauek ere jaso beharko dira, hau da, proposamenaren gai izan den antolaketaren arrazionalitatea, zerbitzuen koste, errendimendu eta emankortasunaren gain kontrolak izango dituen ondorioak eta eragina”, eta ondorio horietarako “...honako hauek ere bidali beharko dira: a) Izaikia edo organoa sortze edo, hala behar bada, aldatze eta birregituratze beharra edo horren egokitasuna justifikatzea, era honetan, burutu behar diren edo horietan sartuko deneko programa ekonomiko eta aurrekontu mailakoak bete ahal izateko; b) Erabili beharko diren giza baliabideen prebisioa, horien soldata, kostu eta eraginpean geldituko diren medio materialen deskripzioa. Ohiko gastua edo kapital mailakoa ekar dezaketen medioen arteko bereizketa egin beharko da; c) Jarduketaren kostuari eta zerbitzuen errendimendu edo utiltasunari buruzko ikerketa ekonomikoa. Hala behar izan dadinean, lau urterako Plan Ekonomikoa ere bai”. Horrez gain, “xedapenaren helburua, sozietate, elkarte edo entitateren bat sortzea edo horietakoren batetan parte hartzea izan dadinean, dadina dadila horien izaera juridikoa, honako hauek jasoko dituen justifikazio-memoria bidali beharko da: entitate berriaren jarduna garatuko deneko inguru ekonomikoari buruzko informazio orokorra eta Euskal Autonomi Elkarteko Administrazio Orokorrak eta Instituzionalak parte hartzea justifika dezaten ekonomi-entpresa, gizarte-kultura edo strategi-politika mailako arrazoiak alegia.// Entitate hori sortzeaz edo horretan parte hartzeaz lortzea nahi deneko eta ertain mailako denboraldiaren barruan kuantifikagarriak diren helburuak defintitu beharko dira. Horiek betetzeko bideak eskainiko dituzten indikatzaileak ere finkatu beharko dira, nahiz objektiboak, nahiz subjektiboak.// Honako informazio hauek ere emango dira: entitatearen helburuak, Eusko Jaurlaritzaren partaidetza-portzentaia, beste partehartzaile batzuri buruzko zehaztasunak eta horien partaidetza-portzentaia, inbertsio proiektuak,*

*errentabilitatearen analisi ekonomiko eta soziala, proiektuaren azterketa, kapital eta ustiaketa aurrekontuen ikerketa, aurreikusgariak diren finantza-egoerak, aurreikusita dagoen zordunketa eta proposamena erabat ezagutzeko bide emango duten beste elementu eta agiri batzuk.*”

Espedientean sartutako dokumentazioa ez dator guztz bat adierazitako zehaztapenekin; izan ere:

KAIKAK zuzenbide pribatuko erakunde publikoari dagokionez, ez du behar diren giza baliabideei buruzko behar bezala eguneratutako datuen informazio osaturik (2013an Portuen Zuzendaritzak esleituta zituen langile funtzionarioen nahiz kontratudunen soldaten eta Gizarte Segurantzaren gastuei egindako erreferentzia bat besterik ez du jasotzen, kontzeptu horiengatiko urteko % 2ko igoera aurreikusita), ezta erakunde berria martxan jartzeko baliabide materialei buruzkoa ere (egoitza kokatzeko higiezinak eskuratzeko gastu beriei aurre egiteko edo ez egiteko beharra, etab.). Ez du barne hartzen, halaber, erakundearen funtzionamenduaren gastua eta bere zerbitzuen errendimendua zehazten dituen inolako azterketa ekonomikorik (proiektuaren errentagarritasun ekonomikoaren eta sozialaren analisia), berez, ezin da proposatutako erakundea martxan jarzea alderdi ekonomikotik eta finantzariorik arrazoizkoa denik adierazi, ezta zerbitzuen gastuaren eta errendimenduaren egoera, bilakaera eta aldaketak aurreikusi edo horren eraginkortasunari buruzko iritzia arrazoiturik eman ere [C2) 2)].

Horrez gain, kontuan izan behar da beharrezkoa dela dagokion arloko (kasu honetan portuak) kudeatzaile integral gisa arituko den erakunde berri bat sortu nahi duen araudi-proiektuaren planteamendua bat etor dadin Eusko Jaurlaritzak aurrekontuak egiteko azken ekitaldietan onartutako aurrekontu-xedapenekin (“ez da erakunde autonomorik, zuzenbide pribatuko erakunde publikorik, sozietate publikorik, fundaziorik eta partzuergorik sortuko”), sorrera horrek arloarekin zerikusia duten eginkizun guztiak ipso facto barne hartzea, eta gaur egun hainbat erakundeetan sakabanatuta dauden bitartekoak eta baliabideak biltzea. Horretarako, erakunde batzuk desagerrarazi eta beste batzuk berregituratu egin beharko dira, jarduketak bikoiztea edo gainjartzea eta Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorraentzako gastu garbia areagotzea saihestuz. Ildo horretan, lehen ere adierazi dugun moduan, espedienteak argi eta zehaztasunez adierazi beharko luke integrazio-prozesua eta dagokion sailaren egituran ekarriko lukeen murrizketa, baita honako sozietatehauetan ere: Euskadiko Kirol Portua S.A. eta Zumaiako Kirol Portua S.A. sozietate publikoak, eta El Abra-Getxo Kirol Portua S.A. partaidetzako sozietatea.

Itsas Garraioko Enpresen Erregistroari dagokionez, espedientean ez dira zehazten erakundea martxan jartzeko beharrezkoak izango diren giza baliabideen eta baliabide materialen beharra eta horien gastuak (funtzionamendu- eta ekipamendu-gastu arruntak).

4. artikuluan zehaztutako administrazio-organo berriei dagokienez (aholku-emaileak eta parte-hartze instituzional eta sozialekoak), espedienteak barne hartzen duen memoria ekonomikoak ez du horiei buruzko behar adirako informaziorik barne hartzen (izan dezaketen tamaina, eraginkortasun-epeen aurreikuspenak, lotutako funtzionamendu-gastuak); dena den, ez dirudi organo horien sorrerak eta funtzionamenduak gastua gehiegi areagotuko duenik, izan ere, desagertzen direnen ordeztu arituko dira; zehazki, hauen ordeztu: *Portu Batzarrak (Hondarribiko, Getariako, Ondarroako*

eta Bermeoko portuetakoak) eta Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa. Edonola ere, izaera bereko beste organo batzuen funtzionamendua onduzko esperientziak agerian jartzen du gastuen aurrekontuaren gainean izan dezakeen eragina neurritzkoa dela, eta aurrekontuen legeek barne hartzen dituzten administrazio-istantziaren funtzionamendu gastuetarako ezarri ohi dituzten zuzkiduren bidez ordaintzeko modukoa.

## **2).- Diru-sarrerei dagokienez:**

Alderdi honetan eragiteko arrazoi nagusiak hauek dira: zerbitzuak emateagatik eta portuko jabari publikoa erabiltzeagatik kobratzen diren tasak (*tasak: T-1, ontziak; T-2, bidaiariak; T-3, salgaiak; T-4, arrantza freskoa; T-5, seigarren eta zazpigarren zerrendetako ontziak; T-6, altxatze-zerbitzuak; T-7, aparkatzea; T-8, ur eta energia elektrikoaren hornidura; T-9, askotariko zerbitzuak; eta portuko jabari publikoaren okupazio pribatiboagatik eta erabiltzeagatik tasa*), horien bidez ordaindu beharreko zerbitzuak emateagatik prezio publikoaketa isunen bilketa (*51. art., V. tituluan polizia- eta zehapen-araubidea barne hartzen duena*)

Azken horiei dagokienez, espedienteak barne hartzen duen memoriak ez du horietatik eskuratutako diru-sarreraren kopuruaren estimaziorik egiten (*ezta gutxi gorabeherakorik ere*); izan ere, adierazten denaren arabera, ezinezkoa dahalakorik egitea, egingo litzatekeen edozein estimazio ez bailitzateke zuzena izango. Ildo horretatik adierazi behar da egia dela orain arte, horretarako legezko antolaketa ezean, ezin izan dela arlo honetako zehapen-jarduerarik gauzatu, eta ez dugula urtez urteko estimazio zorrotzak egiteko parametro esperimentalik; baina, interes orokorreko portuetako (estatuko administrazioak kudeatutakoak) eta gaineko autonomia erkidegoetako egungo egoeraren konparazio-azterketa egin denez, eman ditzakeen diru-sarreraren arrazoizko kalkulu bat egin daiteke. Bestalde, lan hori erakunde hartzaileen aurrekontuak egitean gauzatu beharko litzateke nahitaez. Antzeko gogoetak egin ditzakegu argudiatutako arrazoi berdinarengatik espedientearen memoria ekonomikoan neurtu ez diren beste jarduketak batzuen eragin ekonomikoari dagokienez (*portuko lan publikoen emakida- eta ustiapen-kontratuetatik ateratako diru-sarrerak, edo emakiden desjabetzeak edo erreskateak sorrarazitako gastuak*)

Portu-zerbitzuak emateagatik tasei eta prezio publikoei dagokienez, espedienteko memoria ekonomikoak (*2014-10-10ean egindakoa*) agerian uzten du portuko tasen araubidearen aldaketak diru-sarrera publikoak nabarmen areagotuko dituela, izan ere, zenbateko finkoko tasak % 4 areagotu dira. Igoera hori 2014ko urtarrilean eginiko azken eguneratzea baino lehenagoko 10 urteetan tasak izan duten desfasearen ondoriozkoa izan daiteke, % 14koa izan baita, aldi bereko Kontsumo Prezioen Indizearekin alderatuta, horren igoera % 23,9koa izan baita gure autonomia erkidegoan (*alabaina, asmoa ez da bi zifren arteko aldea estatzea, egungo egoera sozioekonomikoa eta KPIak azken ekitaldian izan duen bilakaera negatiboa kontuan hartuta*).

Komeni da gogoraraztea portuko administrazioak, eman dituen zerbitzuen truke kontraprestazio ekonomikoa eskatu ahal izateko, zerbitzu horiek Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioaren eta bere erakunde autonomoen prezio publikoen bidez ordain daitezkeen jardueren eta zerbitzu-prestazioen zerrendan sartu beharko dituela. Hori, Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren 31. artikularen arabera, dekretu bidez egin behar du, ogasunaren arloko eskumeneko sailak eta

zerbitzua ematen duen edo dagokion organoaren edo erakundearen gainera dagoen sailak batera proposatuta (*gaur egun, 397/2013 Dekretua, uztailaren 30ekoa, Euskal Autonomia Erkidegoko administrazioaren eta haren erakunde autonomoen prezio publikoen arabera ordain daitezkeen zerbitzu eta jarduerak zehazten dituena; beraz, proiektatutako legea indarrean sartzean, dekretu horialdatu egin beharko litzateke*). Ondoren, prezio publikoak ezarriko dira, horiek kobratuko dituen organoaren edo erakundearen gainera dagoen sailekotitularraren agindu bidez (*Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren 33.1.a art.*).

Espedienteak barne hartzen duen Zerga Administrazio Zuzendaritzaren txostenak, tasen araubidean sartu nahi diren aldaketen kausen edo arrazoien justifikaziorik ez dagoela egiaztatzeaz gain, honela adierazten du: *“Portuko tasen zenbatekoen eguneratzeen eta KPlaren bilakaeraren artean ikusitako desfasea 4 portzentaje-puntu zuzendu da, egoera ekonomikoa eta prezioen egungo bilakaera negatiboa oinarritzat hartuta. Alabaina, argumentu hori ezin zaie uniformeki aplikatu emandako portu-zerbitzu guztiei eta dagozkien tasetan adierazitako kuotei. Ez da kontuan hartzen, halaber, sortutako gainerako desfasea (gutxienez beste 5 edo 6 portzentaje-puntu) arrazoizko denbora-epe batean berdintzeko aukera, aurreproiektuaren xedapen iragankor baten bidez”*. Alabaina, gogoeta horiek ez dute erantzunik jaso espedientearen beranduagoko planteamenduan, ezta proiektatutako araudiaren jarduketan ere.

Zaila da proiektatutako tasen eta ezar daitezkeen prezio publikoen zenbatekoaren kalkulua egitea, ekitaldi zehatz batarako, izan ere, egoera ekonomiko orokorraren bilakaeraren arabera aldatuko da (*zergapetutako portu-zerbitzuen benetako erabilera baldintzatuko baitu*), eta baita indarrean sartzen den unearan arabera ere. Espedienteak barne hartzen duen memoria ekonomikoak gauzatu zen unean eskuragarri zeuden datuekin eginiko hainbat taula barne hartzen ditu. Bertan, 2013. urteko ekitaldiko datuetatik abiatuz, diru-sarrerak kuantifikatzen ditu (4.441.372,48 €), honela banatuta: tasak, prezio publikoak eta zuzenbide publikoko beste diru-sarrera batzuk. Bestalde, Euskal Autonomia Erkidegoko 2015. urteko aurrekontu orokorrak onartzen dituen abenduaren 23ko 5/2014 Legeak (*EHA, 248. zk., abenduaren 30ekoa*) kontzeptu horri dagozkion diru-sarreraren kalkulua jasotzen du 5151 (*Portuak*) aurrekontuen programa ekonomikoari dagozkion diru-sarreraren egoeretan (zelaizki, 6.126.610 €).

Espedienteak barne hartzen duen aipatutako memoriak ez ditu Itsas Garraioko Enpresen Erregistroa martxan jartzeagatik administrazio-zerbitzuengatik tasa kobratzearen ondoriozko diru-sarrerak kalkulatzeko (*horien zerga egitatea, 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartzen duen Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginaren 40.1.c) artikuluan zehaztutakoaren arabera, honako hauek osatzen dute: administrazio orokorreko sailek eta erakunde autonomoek erregistroetan eta errolda ofizialetan inskribatzeagatik ematen dituzten zerbitzuen prestazioa; baina lege-testu horren 44. artikulua ez du arautu beharreko erregistroa salbuespen gisa hartzen, eta proiektuan ez da horren doakotasunik zehazten*).

#### **F.)- Beste administrazio publiko batzuek, partikularrek eta ekonomia orokorrak jasango duten eragin ekonomikoa**

Espedienteak barne hartzen duen memoriak honako adierazpen hau barne hartzen du: *“ez da aurreikusten egungo egoeratik ateratako gastuez kanpoko beste eragin edo gastu gehigarriak, aurreproiektuak barne hartzen dituen zehapenak edo isun*

*hertsatzaileak jartzeko ahalmena aplikatetik atera daitezkeenak izan ezik. Gastu horiek aurreproiektuak barne hartzen dituen tasen subjektupasibo izaeratik atera daitezkeenak dira, edo Portu Antolamendurako Plan Bereziek edo Portuko Espazioen eta Erabileren Mugaketak ezartzen dituen betebeharretatik edo eskakizunetatik ateratzen direnak, portuak planifikatze, antolatze, eraikitze eta mantentze aldera". Hala ere, memoriak ez du atal horietarako aurreikus daitezkeen kostuen estimazio neurturik barne hartzen.*

#### IV. ONDORIOAK

Erreferentziazko espedienteko dokumentazioa aztertu ondoren, bulego honek egoki irizten dio, labur-labur eta ondorio gisa, ohar eta gomendio hauek emateari:

**1.-** Espedienteak barne hartzen duen txosten juridikoa kusita (II, 5) ondoriozta daiteke proiektatutako ekimena bideragarria dela; dena den, zenbait ohar egiten dizkie hasiera batean proposatutako baldintza batzuei, eta ohar horietako guztiek ez dute erantzuna jaso bulego honek azter dezan aurkeztutako testuan (ez dira justifikatu testuak barne hartzen dituen alderdien hasierako planteamenduari eusteko arrazoak).

**2.-** Espedientea Xedapen Orokorrak egiteko Prozedurarenabenduaren 22ko 8/2003 Legearen eskakizunetara ondo egokitu da orain arte [A1)]; alabaina, Euskadiko Ekintzaileei eta Enpresa Txikiari Laguntzeko ekainaren 28ko 16/2012 Legearen 6. artikuluan zehazten duen enpresako eraginaren txostena gehitu behar zaio espedienteari, Gobernu Kontseiluari bidali aurretik, baita prozeduraren memoria labur bat ere, gauzatutako txosten desberdinek barne hartzen dituzten oharrak ez onartu izana arrazoitzen duena eta araudi-proiektuak ekarriko dituen administrazio-kargen erreferentzia zehatza egiten duena [A2) c)].

**3.-** Aztergai dugun proiektuak Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasunaren arloko gaietan eragiten duenez, hori onartzeko proposamena Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuak eta Ogasun eta Finantza sailburuak batera egin beharko lukete [A2) a)].

**4.-** Hala eta guztiz ere, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak erabaki behar du bideragarria den edo ez, eta bulego horri jakinarazi behar zaizkio izapidetzean egindako gomendio eta proposamenen ondorioz proiektuan gauzatutako aldaketak [A3)].

**5.-** Aurkeztutako testuko alderdi jakin batzuei buruz jasotako iradokizunak kontuan hartzea gomendatzen da; zehazki, atal hauekin jasotakoak: B2), C2), 5), 6), 7), 8), 10) eta 11).

**6.-** Proiektuak aldaketa garrantzitsuak eragiten ditu Euskal Autonomia Erkidegoko antolamendu-egituran: (1) zuzenbide pribatuko erakunde publiko berri bat sortzea (KAIK); (2) administrazio-unitate berri bat sortzea: *Itsas Garraioko Enpresen Erregistroa (IGEE)*; (3) egungo portuen arloko aholkularitza-, kontsulta- eta eztabaida-organoak ezabatzea; eta (4) azken horiek ordeztzeko beste batzuk sortzea aurreikusten du.

**7.-** Bulego honen iritziz, espedienteak ez du islatzen zehaztutako helburu publikoak betetzeko erakunde deszentralizatu bat sortzeko beharraren justifikazioa, ezta helburu eta zeregin horietarako legez ezarritako tipologiaren artean aukeratutako pertsonifikazio juridikoaren egokitasunarena ere [C2) 2)]. Bestalde, proiektuak ezarri nahi duen KAIAK zuzenbide pribatuko erakunde publikoaren erregulazibak ez du duela gutxi Gobernu Kontseiluk zehaztutako gutxieneko edukia baretzen (*Euskal Administrazio Publikoaren Legearen proiektuaren onapenaren harira*), izan ere, estipulazio batek ere ez ditu honako alderdi hauek zehazten: Administrazio Kontseiluaren osaera eta bertako kideak izendatzeko prozedura; erakundeari esleitutako zereginen banaketa, Administrazio Kontseiluaren eta Zuzendaritzaren artean; erakundeari atxikitako langileak eta ondarea; eta erakundea desagerrarazteko eta likidatzeko prozedura. Aipatutako gabeziak zuzendu egin beharko liriateke [C2) 3)].

**8.-** Bestalde, EAEko portuen arloko kudeaketa integraleako erakunde berri baten sorrera ezartzen duen araudi-proiektu batek koherentea izan behar du Eusko Jaurlaritzak azken ekitaldian aurrekontuak egiteko onartutako aurrekontu-xedapenekin (*azkenak, 2016ko aurrekontuei dagozkienak, 2015-06-09an onartu ziren*), eta, horretarako, beharrezkoa da EAEko administrazioaren sektore publikoa berregituratzea, erakunde horren esku utziz aipatutako arloko zeregin guztiak, Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoaren gastu garbi orokorra areagotzea saihestuz. Ondorioz, espedienteen zehaztu egin behar da sorrera horrek dagokion sailaren egituran izango duen integrazioa eta eragin zehatza (*gaur egun, Ingurumen eta Lurralde Politika Saila, Garraio Sailburuordetza, Garraio Azpiegituren Zuzendaritza*), eta baita egungo sozietateetan ere: *Euskadiko Kirol Portua S.A. eta Zumaiako Kirol Portua S.A. sozietate publikoak, eta El Abra-Getxo Kirol Portua S.A. partaidetzako sozietatea*. Izan ere, gaur egun zereginak erakunde horien guztien artean banatuta daude.

**9.-** Itsas Garraioko Enpresen Erregistro berriari dagokionez, LEAk egindako oharrei erantzuteaz gain, erregulazioa osatu egin beharko litzateke, funtsezko zenbait gai landuz (*inskribatzeko baldintzak eta horren eraginak*). Horrez gain, erregistroa barne hartzen duen erakundea eta administrazio-egitura identifikatu beharko liriateke, eta martxan jartzeko epe bat zehaztu beharko litzateke [C3)].

**10.-** Portuen arloko egungo aholkularitza-, kontsulta- eta eztabaida-organoak kentzeari eta horiek ordeztuko dituzten beste batzuk sortzeari dagokionez, berriak sortu arte oraingoak beren horietan mantentzea proposatzen da, baita sorrera hori gauzatzeko epe bat ezartzea ere [C4)].

**11.-** Ezin da aztergai dugun testuak barne hartzen dituen antolamendu-xedapenen arrazionaltasun ekonomiko-finantzarioaren adierazpen egokirik egin, txosten honetako E) atalean adierazitako gabeziak direla eta. Beraz, gabezia horiek zuzendu egin behar dira.

**12.-** Aztergai dugun araudi-proiektuak honako arlo hauetan du eragina Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren baitan: ondare-araubidea, kontratazioa, eta zergak nahiz zuzenbide publiko eta pribatuko gainerako diru-sarrerak. Euskal Autonomia Erkidegoko Ogasun Nagusiaren Antolarauei buruzko Testu Bateginaren 1.2 artikuluan identifikatutako gainerako arloetako eragina ez da kontuan hartzeko adinakoa [D]]. Bulego hau bat dator arlo bakoitzeko instantzia espezializatuek beren txostenetan emandako iritziekin.

**13.-** Espedienteak barne hartzen duen memoriak beste administrazio publiko batzuentzako, partikularrentzako eta ekonomia orokorrerako eragina edo gastu gehigarria aipatzen badu ere, ez du horri dagokion zenbateko zehatzik ematen [F]].

XX

**DICTAMEN DE LA COMISIÓN JURÍDICA ASESORA DE  
EUSKADI / EUSKADIKO AHOLKU BATZORDE  
JURIDIKOAREN IRIZPENA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE PROIEKTUA**






AHOLKU BATZORDE JURIDIKOA  
COMISIÓN JURÍDICA ASESORA  
EUSKADI

**FIRMADO DIGITALMENTE POR:**

Firmante: **AHOLKU BATZORDE JURIDIKOA-COMISION JURIDICA ASESORA**  
Fecha de la firma: **09/10/2015 13:07:51**

Validación de la firma:  **Correcta**

**SRA. CONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA  
TERRITORIAL**

El Pleno de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadj en la sesión del día 8 de octubre de 2015, con la asistencia de los miembros que al margen se expresan, ha examinado su **consulta**, registrada con el nº 115/2015, relativa al **anteproyecto de Ley de puertos y transporte marítimo del País Vasco (Ref.: DNCG\_LEY\_6924/2013\_09)**.

Tras su deliberación, ha emitido por unanimidad el siguiente dictamen. Expresa el parecer de la Comisión, el vocal Sr. Zorrozuza Aierbe.

**PRESIDENTE:**

D. Sabino Torre Díez.

**VICEPRESIDENTE:**

D. Xabier Unanue Ortega.

**VOCALES:**

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Teresa Astigarraga Goenaga.

D. Luis M<sup>a</sup> Eskubi Juaristi.

D. Iñaki Beitia Ruiz de Arbulo.

D<sup>a</sup> Fátima Saiz Ruiz de Loizaga.

D. Gorka Erlantz Zorrozuza Aierbe.

D. Imanol Zubizarreta Arteche.

D. Iñaki Calonge Crespo.

**SECRETARIO:**

D. Jesús M<sup>a</sup> Alonso Quilchano.

## **DICTAMEN N° 137/2015**

### **ANTECEDENTES**

1. Por Orden de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial de 8 de julio de 2015, se somete al dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi el anteproyecto de Ley de puertos y transporte marítimo del País Vasco.
2. Por Orden de la misma consejera de 24 de julio, conentrada en esta Comisión el día 27 del mismo mes, se amplía la información documental del expediente.



3. En el expediente, junto al texto definitivo del proyecto, figuran los siguientes documentos relevantes:

- Orden de 31 de julio de 2013 de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, de inicio del expediente de elaboración de la norma.
- Primera versión del proyecto.
- Aprobación previa del mismo por Orden de la misma consejera del día 2 de julio de 2014.
- Informe de impacto en función de género, de 24 de julio de 2014.
- Memoria justificativa del proyecto, del día 28 del mismo mes.
- Informe jurídico sobre el proyecto realizado por la asesoría jurídica del departamento solicitante, el día 7 de octubre del mismo año.
- Memoria económica en relación con la norma proyectada, de 15 de octubre de 2014.
- Resolución del Viceconsejero de Transportes de 20 de octubre de 2014, por la que se somete a información pública el anteproyecto
- Escritos del Departamento de Salud, de Lehendakaritzia y Empleo y Políticas Sociales en los que informan que no tienen comentarios que realizar en relación con el proyecto.
- Informe de la Dirección de Normalización Lingüística de las Administraciones Públicas, de 24 de octubre de 2014.
- Informe de organización de la Dirección de Atención a la Ciudadanía e Innovación y Mejora de la Administración, de 27 de octubre de 2014.
- Informe de la asesoría jurídica del Departamento de Administración Pública y Justicia, de 28 de octubre.
- Informe de la Capitanía Marítima de Bilbao, de 29 de igual mes.
- Informe de EMAKUNDE, de 4 de noviembre.
- Escrito de observaciones del Sindicato LAB-Eusko Jaurjaritzia.
- Escrito del Foro Marítimo Vasco.



- Escrito de la Asociación de Transportistas Autónomos Vascos (ASOTRAVA).
- Informe del Departamento de Educación, Política Lingüística y Cultura.
- Alegaciones de trabajadores del Servicio Territorial de Puertos de Gipuzkoa.
- Escritos de los ayuntamientos de Bermeo, Mutriku, Getaria, Deba, Ondarroa, Plentzia y Ea.
- Alegaciones del sindicato ELA.
- Escrito de la Autoridad Portuaria de Bilbao.
- Alegaciones de la Autoridad Vasca de la Competencia
- Escrito de trabajadores y trabajadoras de la Dirección de Infraestructuras del Transporte.
- Propuesta del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco.
- Escrito de la Federación de Comercializadores de Pescado de Euskadi (FECOPE).
- Alegaciones de EUDEL.
- Alegaciones de Euskadiko Kirol Portuak (EKP).
- Alegaciones de UGT-Euskadi.
- Alegaciones de MARBECO SA.
- Informe de la Dirección de Función Pública del Departamento de Administración Pública y Justicia, de 26 de enero de 2015.
- Informe de la Dirección de Administración Tributaria, de 12 de febrero del mismo año.
- Informe del Servicio de Patrimonio, del día 23 del mismo mes.
- Informe de la Junta Asesora de Contratación Administrativa, de 25 de febrero.
- Nuevo texto articulado del anteproyecto.



- Dictamen 8/15 del Consejo Económico y Social Vasco de 29 de mayo de 2015.
- Memoria conclusiva de la Dirección de Infraestructuras del Transporte, de 14 de julio.
- Informe de la Oficina de Control Económico, de 17 de julio de 2015.
- Acta de la reunión del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos, de 18 de septiembre de 2014.

## DESCRIPCIÓN DEL ANTEPROYECTO

4. El anteproyecto de Ley de puertos y transporte marítimo del País Vasco consta de cincuenta y cinco artículos agrupados en seis capítulos, tres disposiciones adicionales, cinco disposiciones transitorias y tres disposiciones finales.
5. La exposición de motivos recuerda la vinculación histórica, económica y social de Euskadi con el mar y remarca la importancia económica del sector náutico pesquero, al que recientemente se ha unido el derivado a las actividades náutico deportivas.
6. Señala los títulos competenciales que ostenta la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV) en esta materia y menciona la circunstancia de que el Parlamento no haya dictado una ley que ordene las actividades portuarias que competen a la CAPV, vacío que pretende cubrir el proyecto.
7. A continuación ofrece una explicación del contenido del proyecto, deteniéndose en cada uno de los capítulos.
8. El capítulo I, “Disposiciones generales”, comprende los artículos 1 a 8.
9. El artículo 1 regula el objeto de la ley, que es el establecimiento del régimen jurídico de los puertos e instalaciones portuarias y marítimas; el régimen de planificación, ordenación, explotación, construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos y la prestación de los servicios de los portuarios; la regulación de la gestión del dominio público portuario; la estructura y funcionamiento de la Administración portuaria; el régimen económico financiero de la utilización de los puertos y los servicios que en los mismos se ofrecen; la regulación de la actividad de transporte marítimo; el establecimiento del régimen sancionador en materia de puertos y transporte marítimo.
10. El artículo 2 regula el ámbito objetivo de la competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de puertos.



11. El artículo 3 define los conceptos de puerto, tráfico portuario, obras e instalaciones portuarias costeras, instalaciones marítimas, operaciones marítimas y Administración portuaria.
12. El artículo 4 dispone que la participación institucional y social en materia de puertos se llevará a cabo a través de los órganos consultivos y de participación que reglamentariamente se creen, entre los que se incluirá el Consejo Municipal Portuario.
13. El artículo 5 dispone que son competencia de la Administración general de la CAPV: la aprobación de disposiciones de carácter general, la determinación de las modalidades de gestión de los puertos, la aprobación de los planes especiales de ordenación portuaria, y el ejercicio de la potestad sancionadora con el ente público de derecho privado KAIK.
14. El artículo 6 regula los principios en base a los cuales se gestionarán los puertos de Euskadi.
15. El artículo 7 dispone que el dominio público portuario de la CAPV está integrado por los derechos y los bienes, muebles e inmuebles, de titularidad pública afectos al uso general o servicio público portuario.
16. El artículo 8 regula la zona de servicio de los puertos, que comprende los espacios de tierra y agua necesarios para las actividades y usos portuarios, los destinados a tareas complementarias, los espacios de reserva y otros complementarios, ordenados mediante la correspondiente delimitación de los espacios y usos portuarios.
17. El capítulo II, “Planificación, ordenación, construcción y mantenimiento de puertos”, se divide en cuatro secciones.
18. La primera de ellas, “Planificación y ordenación urbanística portuaria”, recoge los artículos 9 a 11.
19. El artículo 9 dispone que la construcción de los nuevos puertos e instalaciones portuarias y la ampliación de los existentes se llevará a cabo conforme a lo que establezcan los instrumentos de planificación de la infraestructuras portuarias.
20. El artículo 10 dispone que el planeamiento urbanístico general calificará todo el ámbito del dominio público portuario de los puertos como sistema general portuario, debiendo recabarse informe de la Administración portuaria en los procedimientos de redacción de los instrumentos urbanísticos que afecten a los puertos.



21. El artículo 11 establece que la ordenación urbanística de las zonas portuarias se realizará a través de los planes especiales de ordenación portuaria.
22. La sección 2ª, “Delimitación de los espacios y usos portuarios”, abarca los artículos 12 y 13.
23. El artículo 12 regula el documento “Delimitación de los espacios y usos portuarios”, que ordenará los usos e instalaciones en la zona de servicio de los puertos.
24. El artículo 13 regula la tramitación y efectos de la delimitación de los espacios y usos portuarios.
25. La sección 3ª, “Construcción y modificación de puertos”, abarca los artículos 14 a 16.
26. El artículo 14 dispone que la construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos se ha de llevar a cabo, de acuerdo con el Plan especial de ordenación portuaria, cumpliendo lo dispuesto en la ley y la legislación de contratos del sector público.
27. El artículo 15 establece que las obras que realice la Administración portuaria en la zona de servicio de los puertos no estará sujeta a licencia municipal ni al pago de tributos locales.
28. El artículo 16 dispone que la aprobación de los proyectos regulados en la sección llevará implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y derechos a efectos de expropiación, así como del rescate de concesiones.
29. La sección 4ª, “Régimen de conservación del dominio público portuario”, comprende los artículos 17 a 20.
30. El artículo 17 regula los extremos que deben contemplar los planes de recogida de residuos, a efectos de protección ambiental.
31. El artículo 18 regula la prohibición de vertidos o emisiones contaminantes procedentes de buques, que deberán gestionarse de acuerdo con el plan de recogida de residuos, requiriendo autorización los vertidos de tierra al mar.
32. El artículo 19 regula las obligaciones de prevención y protección civil.
33. El artículo 20 establece la necesidad de autorización de la Administración portuaria, sin perjuicio de otras normativamente previstas, para llevar a cabo operaciones de dragado.
34. El capítulo III, “Ente público KAIAK”, comprende los artículos 21 a 28.

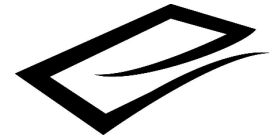


35. El artículo 21 crea KAIK, como ente público de derecho privado, adscribiéndolo al departamento de Gobierno Vasco competente en materia de puertos.
36. El artículo 22 regula el objeto de KAIK, que es, principalmente la gestión de los puertos competencia de la CAPV, la construcción y conservación de las infraestructuras portuarias y la prestación de los servicios portuarios.
37. El artículo 23 regula las funciones de KAIK.
38. El artículo 24 regula el régimen jurídico de la actuación del ente público, señalando las actuaciones que se regirán por el derecho administrativo, y el régimen de recursos.
39. El artículo 25 regula la organización de KAIK, teniendo como órgano de gobierno el Consejo de Administración y como órgano de gestión, la Dirección.
40. El artículo 26 establece los supuestos en los que puestos de trabajo del ente serán desempeñados por personal funcionario, y los que lo serán por personal laboral.
41. El artículo 27 regula los recursos económicos con los que contará el ente para el cumplimiento de sus fines.
42. El artículo 28 dispone que KAIK elaborará y aprobará anualmente el anteproyecto de presupuesto para presentarlo ante el Gobierno Vasco para ser integrado en el proyecto de presupuestos que apruebe el Gobierno.
43. El capítulo IV, "Régimen jurídico de los puertos de Euskadi", comprende los artículos 29 a 42, que se recogen en dos secciones.
44. La sección 1ª, "Servicios portuarios", comprende los artículos 29 a 32.
45. El artículo 29 regula el concepto de servicio portuario.
46. El artículo 30 regula cuáles son los servicios portuarios.
47. El artículo 31 dispone que los servicios portuarios serán prestados por la Administración portuaria de forma directa, indirecta o en régimen de competencia por particulares autorizados al efecto.
48. El artículo 32 dispone que la zona de servicio deberá ser utilizada para el tráfico portuario y las actividades complementarias del mismo.
49. La sección 2ª del capítulo, "Gestión del dominio público portuario", comprende los artículos 33 a 42.

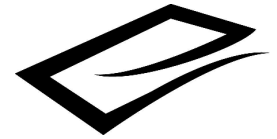


50. El artículo 33 regula de forma general la utilización del dominio público portuario.
  51. El artículo 34 regula los supuestos de utilización en los que se exige autorización o concesión.
  52. El artículo 35 regula la tramitación de las autorizaciones y concesiones.
  53. El artículo 36, los supuestos de extinción de las autorizaciones y concesiones.
  54. El artículo 37, los supuestos de revocación de autorizaciones y concesiones.
  55. El artículo 38, la caducidad de autorizaciones y concesiones.
  56. El artículo 39 regula los actos de disposición y gravamen de las concesiones.
  57. El artículo 40 regula la modificación y revisión de las concesiones.
  58. El artículo 41, el rescate de las concesiones.
  59. El artículo 42, el procedimiento para el otorgamiento de autorizaciones y régimen jurídico de las mismas.
  60. El capítulo V, "Registro de empresas operadoras del transporte marítimo", incluye únicamente el artículo 43, que crea el Registro de empresas operadoras del transporte marítimo, en el que las empresas que pretendan prestar servicios de transporte marítimo competencia de la CAPV han de inscribir las características de los servicios que vayan a prestar.
  61. El capítulo VI, "Régimen de policía y sancionador", integra dos secciones.
  62. La sección 1ª, "Régimen de policía", comprende los artículos 44 a 46.
  63. El artículo 44 dispone que el ejercicio de las potestades de inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos será llevado a cabo por personal adscrito a la Administración portuaria, que tendrá la condición de agente de la autoridad y los hechos que constaten tendrán valor probatorio.
  64. El artículo 45 regula las actuaciones que pueden llevar a cabo la Administración portuaria para preservar el funcionamiento normal de las actividades portuarias.
  65. El artículo 46 regula las condiciones de la recuperación posesoria y del ejercicio de la potestad de desahucio de los bienes de dominio público portuario.
  66. La sección segunda, "Régimen sancionador", abarca los artículos 47 a 55.
-





67. El artículo 47 define las infracciones y las tipifica en leves, graves y muy graves.
68. El artículo 48 relaciona las infracciones que tienen la consideración de leves.
69. El artículo 49 relaciona las infracciones graves.
70. El artículo 50 recoge las infracciones muy graves.
71. El artículo 51 establece las sanciones, correspondiendo multa hasta 12.000 € para las infracciones leves; de 12.001 € a 500.000 € para las infracciones graves; y de 500.000 € a 1.000.000 € para las infracciones muy graves. El mismo artículo regula la graduación de las sanciones y la compatibilidad de las sanciones con la exigencia de reparación de la situación alterada.
72. El artículo 52 dispone que las infracciones leves y graves serán sancionadas por el director o directora de KAIK, y las muy graves por el consejero o consejera del departamento al que esté adscrito el ente público.
73. El artículo 53 establece que son responsables de las infracciones sus autores, y regula el concepto de autor.
74. El artículo 54 regula las medidas cautelares que puede adoptar los órganos competentes para el ejercicio de la potestad sancionadora.
75. El artículo 55 regula la posibilidad de imponer multas coercitivas para compeler a los infractores o infractoras a reparar los daños causados.
76. La disposición adicional primera regula la forma de adscripción a KAIK del personal, tanto laboral como funcionario, que venga prestando sus servicios en la Administración general de la CAPV, en puestos que pasen a depender del ente público.
77. La disposición adicional segunda establece que el Gobierno actualizará las sanciones pecuniarias de acuerdo con las variaciones del índice anual de precios al consumo.
78. La disposición adicional tercera regula el inicio de actividades de KAIK.
79. La disposición transitoria primera establece que la ley será de aplicación a los planes especiales de puertos que se hallen en tramitación a su entrada en vigor.
80. La disposición transitoria segunda establece que la ley será de aplicación a los expedientes relativos a los títulos habilitantes para la utilización y ocupación del dominio público portuario que se hallen en tramitación a la entrada en vigor de la ley.



81. La disposición transitoria tercera establece que las autorizaciones y concesiones vigentes a la entrada en vigor de la ley mantendrán el plazo y condiciones establecidas en el correspondiente título, a excepción del régimen tributario de aplicación a las mismas, que habrá de adaptarse a lo dispuesto en la ley.
82. La disposición transitoria cuarta establece que los usos residenciales existentes en las zonas de servicio de los puertos a la entrada en vigor de la ley se entenderán consolidados.
83. La disposición transitoria quinta establece que las organizaciones e industrias que tuvieran reconocida a la entrada en vigor de la ley la exención del pago de tasas por ocupación del dominio público mantendrán tal exención por el tiempo en que dure el título concesional.
84. La disposición derogatoria deja sin efecto el Decreto 359/1991, de 4 de junio, por el que se crean los Consejos Asesores de Puertos, la Orden de 13 de enero de 1992, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por el que se modifica la composición de los Consejos Asesores de los puertos de Bermeo, Ondarroa y Hondarribia, el Decreto 90/2000, de 23 de mayo, de creación del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos, la Orden de 27 de marzo de 2001, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por el que se modifica la composición del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vasco. Como cláusula de cierre, dispone que quedan derogadas, asimismo, cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en la Ley.
85. La disposición final primera modifica el Texto refundido de la Ley de tasas y precios públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre.
86. La disposición final segunda vuelve a disponer la derogación de las normas que se opongan a la ley y, en particular, el Decreto 236/1986, de 21 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Portuarias, el Decreto 248/1998, de 29 de septiembre, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración general de la CAPV y de sus organismos autónomos, la Orden de 20 de abril de 2004, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por el que se regula el procedimiento de otorgamiento de autorizaciones temporales de uso de puestos de amarre por los titulares de embarcaciones de recreo no profesionales, y la Orden de 6 de septiembre de 2006, de la Consejera de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos.



87. La disposición final tercera establece que la norma entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el BOPV.

## INTERVENCIÓN DE LA COMISIÓN

88. Este dictamen se emite de conformidad con el artículo 3.1 a) de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, que incluye como ámbito de la función consultiva de la Comisión los anteproyectos de ley, cualquiera que sea la materia y objeto de los mismos, siempre que no se encuentren incursos en las excepciones que contempla, lo que no es el caso.

## CONSIDERACIONES

### I EL PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN

89. La Comisión viene señalando (dictámenes 39/1999, 84/2003 y 213/2011, entre otros) que al abordar el examen del procedimiento de elaboración de los anteproyectos de ley tiene en cuenta que “el legislador no ejecuta la Constitución, sino que crea derecho en libertad dentro del marco que ésta ofrece, en tanto que en el ejercicio de la potestad reglamentaria se opera de acuerdo con la Constitución y las Leyes (art. 97 CE)” (entre otras, STC 209/1987, de 22 de diciembre), por lo que, salvo los casos en que la Constitución, el EAPV o, en ocasiones, las leyes orgánicas prevean algún trámite específico —supuestos ciertamente excepcionales en nuestro ordenamiento—, aquel examen es esencialmente un instrumento para estudiar la racionalidad de la regulación proyectada, esto es, su utilidad (con el concreto contenido propuesto) para alcanzar los objetivos que persigue su dictado.
90. Esta sustancial diferencia con las iniciativas reglamentarias, en lo que ahora importa, introduce en el examen de los procedimientos de elaboración de los anteproyectos de ley por un órgano consultivo como la Comisión una obligada flexibilidad, pues la finalidad de su dictamen se concreta esencialmente en contribuir al acierto de la regulación proyectada, esto es, su racionalidad —entendida como utilidad para alcanzar los objetivos propuestos y la corrección de la regulación en términos de adecuación a la realidad que se pretende regular y, por tanto, modificar, positivamente—. Ahora bien, la diferente intervención consultiva descrita no ha de impedir que, con un ánimo de estricta colaboración con el órgano consultante, puedan hacerse observaciones sobre la elaboración del anteproyecto en aras a su mejora. Pero, insistimos, tratándose de un anteproyecto de ley, no debe olvidarse que el resultado que pudiera arrojar la valoración del procedimiento de elaboración no se adentraría en el terreno de la validación jurídica del texto, y en ese sentido no permitiría fundar objeciones a la constitucionalidad del producto normativo final.



91. A estos efectos, contamos con un importante instrumento de referencia como es la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del procedimiento de elaboración de las disposiciones de carácter general (en adelante, LPEDG), la cual, sin ignorar las mencionadas circunstancias, pretende orientar la actividad del Gobierno a fin de que procure seguir en la redacción de los proyectos de ley la misma metodología que emplea para elaborar las disposiciones generales. De ese modo, señala su exposición de motivos, se contribuye muy positivamente a facilitar la labor del titular de la potestad legislativa, pues se le presentan para su discusión y decisión unos proyectos mejor fundados y articulados, con una técnica jurídica más depurada y apropiada para alcanzar los objetivos que se propone.
92. Con el citado alcance y finalidad abordaremos el examen del expediente, contrastando el procedimiento que se ha seguido en su elaboración con el que regula la LPEDG.
93. Se ha dictado la Orden de iniciación prevista en el artículo 5, se ha redactado el proyecto de disposición, cumpliendo con lo dispuesto en el artículo 6, y se ha dictado la orden de aprobación que regula el artículo 7.1, todos ellos de la LPEDG.
94. Se ha redactado la memoria justificativa del proyecto.
95. Ha informado la Asesoría jurídica del departamento consultante, analizándose el fundamento objetivo de la norma, su adecuación a derecho y la observancia de las directrices de técnica normativa, según dispone el artículo 7.3 LPEDG.
96. Se ha sometido el proyecto a información pública, habiendo informado también el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos, conforme a lo previsto en el artículo 8.1 LPEDG.
97. Aunque no existe constancia documental en el expediente, en la orden de inicio del procedimiento se prevé oír a los sectores representados en el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos siguientes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8.3 LPEDG: departamento competente en materia de pesca; EUDEL; Escuela Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao; ITSASMENDIKO; ADIME; Agrupación de Industrias Marítimas (Foro Marítimo Vasco); cofradías de pescadores; Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondarroa (OPPAO); comercializadores de productos pesqueros; usuarios náutico deportivos; clubes náuticos; clubes de actividades acuáticas; sindicatos con mayor representación en el ámbito portuario; Colegio de Oficiales de la Marina Mercante; Asociación de Navieros Vascos; cámaras vascas; Asociación de Titulados Náutico-pesqueros; astilleros; Dirección General de la Marina Mercante; autoridades portuarias de Bilbao y Pasaia; cabos-guardamuelles de puertos; Colegio de Ingenieros de Caminos, Puertos y Canales del País Vasco; Colegio



de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas del País Vasco; empresas consignatarias y estibadoras de Bermeo.

98. La orden prevé dar también audiencia al Servicio Provincial de Costas de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar.
99. Han formulado consideraciones la Dirección de Patrimonio Cultural del departamento de Educación Política Lingüística y Cultura; el Departamento de Administración Pública y Justicia; los ayuntamientos de Ea, Orío, Mutriku, Getaria, Deba, Ondarroa, Bermeo y Plentzia; los sindicatos LAB, UGT y ELA; personal de la Dirección de Infraestructuras del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial; Servicio Territorial de Puertos de Gipuzkoa; Capitanía Marítima de Bilbao; ASOTRAVA; Foro Marítimo Vasco; Colegio de Ingenieros de Caminos Puertos y Canales del País Vasco; FECOPE; Bilbao Port; Autoridad Vasca de la Competencia; EUDEL; MARBECO; los departamentos de Presidencia, de Empleo y Políticas Sociales y de Salud manifiestan no tener alegaciones que realizar.
100. Con todo ello, se considera que se ha dado cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 8 LPEDG, llamado a dotar de contenido concreto al derecho que reconoce a los ciudadanos el artículo 105.a) de la Constitución (CE), habiendo efectuado la Dirección de Infraestructuras del Transporte, impulsor del procedimiento de elaboración del proyecto, una valoración específica de sus propuestas, recogida en una memoria en la que se señalan las propuestas aceptadas y las que no lo han sido, ofreciendo las razones tenidas en cuenta, según dispone el artículo 10.2 LPEDG, lo que le ha llevado a hacer las modificaciones correspondientes en el texto del proyecto.
101. Se ha redactado la memoria económica prevista en el artículo 10.3 de la LPEDG, figurando también en el expediente el plan económico a cuatro años del ente KAIK.
102. Sobre la evaluación del coste que pueda derivarse de la aplicación de la norma para otras administraciones públicas, para los particulares y para la economía en general, considera el informe que no se prevé ninguna incidencia o coste adicional al que se deriva de la situación actualmente existente, salvo las que pudieran derivarse de la potestad de sancionar.
103. También consta que se ha realizado la evaluación previa de impacto en función del género, cuya elaboración exige el artículo 19 Ley 42005, de 18 de febrero, para la igualdad de mujeres y hombres (en adelante LIMH), habiendo elaborado Emakunde-Instituto Vasco de la Mujer el informe recogido en el artículo 21 LIMH, en el que ha podido verificar y realizar las propuestas que ha considerado necesarias, lo cual permite decir que el trámite impuesto por la LIMH ha quedado cumplimentado.



104. En relación con lo dispuesto en el artículo 11 LPEU constan en el expediente los siguientes informes y dictámenes preceptivos: informe de la Dirección de Función Pública; informe de la Dirección de Administración Tributaria; informe de la Junta Asesora de Contratación Administrativa; informe de la Dirección de Patrimonio y Contratación; informe del Consejo Económico y Social Vasco, informe de la Oficina de Control Económico, y el acta de la reunión del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos.
105. Se advierte que no se ha llevado a cabo el informe sobre impacto en la empresa previsto en el artículo 6 de la Ley 16/2012, de 28 de junio, de apoyo a las personas emprendedoras y a la pequeña empresa del País Vasco.
106. Sólo resta recordar la aprobación por parte del Consejo de Gobierno, en sesión de 14 de mayo de 2013, del Acuerdo por el que se aprueban las medidas para la elaboración bilingüe de las disposiciones de carácter general que adopten la forma de ley, decreto legislativo, decreto u orden, instrucciones que habrán de seguirse por los órganos que tramiten las iniciativas.

## **II DISTRIBUCIÓN COMPETENCIAL Y MARCO NORMATIVO**

107. Como ya se señalaba en los dictámenes 141/2008 y 69/2012 de esta Comisión, el anteproyecto se sustenta básicamente en la competencia que le corresponde a la CAPV en materia de puertos, competencia exclusiva según lo dispuesto en el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía (EAPV), sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución (CE). Es decir, con excepción de la marina mercante y de los puertos de interés general.
108. El proyecto se basa también en la competencia sobre transporte marítimo, que recoge el mismo artículo del EAPV.
109. Mediante Real Decreto 2380/1982, de 14 de mayo, fueron transferidos del Estado a la CAPV la gestión de los puertos existentes en la Comunidad con excepción de los de Pasajes y Bilbao, considerados de interés general.
110. Más recientemente, mediante Real Decreto 900/2011, de 24 de junio, se traspasaron del Estado a la CAPV las funciones y servicios en materia de transporte marítimo que se lleve a cabo entre puntos de la CAPV.
111. En relación con los puertos que desarrollan actividades comerciales, que según lo dispuesto en el artículo 148.1.6ª de la CE estarían fuera de las materias sobre las que las comunidades autónomas pueden asumir competencias, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante (en adelante, LPMM),



dispuso en su artículo 3.5 que en los puertos de competencia autonómica la realización de operaciones comerciales debería contar con informe favorable de los ministerios de Obras Públicas y Transportes, Economía y Hacienda, Agricultura, Pesca y Alimentación, Sanidad y Consumo, y Trabajo y Seguridad Social, por lo que se refiere al tráfico marítimo y seguridad de la navegación y, en su caso con la existencia de adecuados controles aduaneros, de sanidad y de comercio exterior.

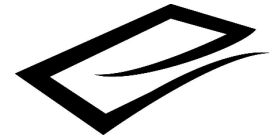
112. El Texto refundido de la Ley de puertos del Estado y la marina mercante (TRLPMM), aprobada mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, recoge la misma previsión en su artículo 3.5.
113. La Sentencia del Tribunal Constitucional (STC) 40/1998, de 19 de febrero, que resolvió varios recursos de inconstitucionalidad interpuestos contra la LPMM, resulta capital para conocer la distribución competencial entre el Estado y las comunidades autónomas en materia de puertos.
114. La citada sentencia considera conforme con el reparto constitucional de competencias en la materia que nos ocupa el concepto de puerto de interés general que define el artículo 5 de la LPMM (hoy el artículo 4 del TRLPMM), según el cual son puertos de esta clase los que figuran en el anexo de la ley clasificados como tales, por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias: a) que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales; b) que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una comunidad autónoma; c) que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional; d) que el volumen anual o características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado; e) que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.
115. El Tribunal Constitucional considera que ‘és evidente que tanto las referencias a las actividades comerciales marítimas internacionales (letra a), como al volumen y características de las actividades comerciales o su relación con necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado (letra d), se mueven dentro de las condiciones que puede tener un puerto para ser considerado de interés general, pues se trata, en primer lugar, de puertos que desarrollan actividades comerciales y, en segundo lugar, de actividades que trascienden del interés que puede tener una concreta Comunidad Autónoma’.
116. Igualmente considera conforme con el reparto constitucional de competencias la regulación recogida en el artículo 3.6 de la citada LPMM, según el cual ‘los puertos comerciales que dependan de la Administración del Estado integrarán en la unidad de su gestión los



espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio...”, dado que, razona el tribunal, “la competencia sobre puertos, como hemos señalado en anteriores ocasiones (STC 77/1984), se extiende tanto a la realidad física del puerto como a la actividad portuaria que en él se desarrolla, pues la Constitución no atribuye competencia sobre determinadas zonas de los puertos ni sobre determinado tipo de actividades portuarias, sino sobre el puerto como tal”.

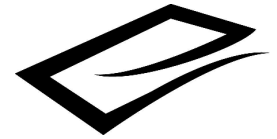
117. No obstante, la modificación de la LPMM llevada a cabo mediante Ley 62/1997, de 26 de diciembre, añadió la disposición adicional decimoséptima, del siguiente tenor: “Los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos, a que se refiere el apartado 6 del artículo 3 de esta Ley, podrán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan o interrumpan la zona de servicio del puerto afectando a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en el plan de utilización de los espacios portuarios para dichas zonas, se acredite que la segregación no puede ocasionar interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causas y circunstancias que den lugar a dicha segregación. La segregación requerirá el informe favorable del ente público Puertos del Estado y será aprobada por el Gobierno, mediante Real Decreto dictado a propuesta del Ministerio de Fomento. Una vez acordada la segregación se modificará la zona de servicio del puerto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de esta Ley”.
118. El Texto refundido de la Ley de puertos y de la marina mercante recoge la misma previsión en el párrafo 6 del artículo 3.
119. En relación con la competencia estatal sobre el dominio público marítimo-terrestre, que condiciona la competencia autonómica en materia de puertos, el artículo 5 del citado TRLPMM dispone que los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las comunidades autónomas de las competencias que les corresponden en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración del Estado, y que la ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, implicando su omisión la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.
120. La competencia autonómica en materia de puertos está también limitada por la competencia estatal sobre marina mercante recogida en el artículo 6.1 TRLPMM que comprende, en lo que aquí interesa, las relativas a la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, así como al salvamento marítimo, la prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se





encuentren en aguas situadas en las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino, y la ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.

121. En relación con los vertidos y dragados en puertos de competencia de las comunidades autónomas, dispone el artículo 5.4 del TRLPMM que corresponde a éstas, de conformidad con lo establecido por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas, cumpliendo, en cuanto a los dragados, las exigencias que se establecen en el artículo 64 de esta ley. Asimismo, corresponderá a las comunidades autónomas la ejecución de la legislación del Estado en materia de vertidos en las aguas interiores y territoriales cuando así lo hayan asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía, en la que se entiende incluida la potestad sancionadora.
122. En relación con el salvamento marítimo, el TRLPMM dispone en su artículo 264.5 que corresponde a las comunidades autónomas que la hayan asumido como competencia propia en sus respectivos Estatutos de Autonomía la ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral, en la que se entiende incluida en todo caso la potestad sancionadora.
123. El artículo 266 de la misma norma regula la competencia de las capitanías marítimas, a las que otorga, en general, todas aquellas funciones relativas a la navegación, seguridad marítima, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, salvo en los casos de contaminación que se produzca en las zonas de servicio de los puertos, que corresponde a las autoridades portuarias, con las que tendrán un deber de especial colaboración en esos supuestos.
124. El mismo artículo, en su apartado 2, dispone que en los puertos de competencia de las comunidades autónomas la Administración portuaria y la capitanía marítima coordinarán sus actuaciones para el cumplimiento de sus fines respectivos.
125. La materia de puertos está también relacionada con la ordenación del territorio y el litoral, y el urbanismo, que son competencia exclusiva de la CAPV, a tenor de lo previsto en el artículo 10.31 EAPV, aunque el artículo 114 de la Ley 22/1998, de 28 de julio, de costas, según fue modificado por Ley 53/2002, de 30 de diciembre, dispone que “la competencia sobre ordenación territorial y del litoral... alcanzará exclusivamente al ámbito terrestre del dominio público marítimo-terrestre, sin comprender el mar territorial y las aguas interiores”.
126. Para terminar este apartado sobre delimitación de ámbitos competenciales y marco normativo, interesa señalar la importante incidencia en el ámbito de puertos de la



materia de contratos y concesiones administrativas, en la que corresponde al Estado la competencia exclusiva sobre legislación básica, según dispone el artículo 149.1.18 CE.

127. En relación con lo apuntado, el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de contratos del sector público, dispone en su artículo 2 qué son contratos del sector público, estando sometidos a la misma ley los contratos onerosos que celebren, entre otras administraciones, las de las comunidades autónomas.
128. El artículo 4.1.o), de la ley dispone que están excludidos de su ámbito de aplicación las autorizaciones y concesiones sobre bienes de dominio público y los contratos de explotación de bienes patrimoniales distintos a los definidos en el artículo 7 —contratos de concesión de obras públicas—, que se regularán por su legislación específica, salvo en los casos en que expresamente se declaren de aplicación las prescripciones de la ley.
129. El contrato de concesión de obras públicas no contempla como prestación del contratista la mera explotación de la obra pública, por lo que en tales supuestos—de mera explotación— habrá que acudir al contrato de gestión de servicios públicos o a las autorizaciones y concesiones de uso del dominio público, cuyo marco normativo fundamental, en lo referente a la Administración de la CAPV, es el Texto Refundido de la Ley de patrimonio de Euskadi, aprobado por Decreto Legislativo 2/2007, de 6 de noviembre.
130. Y para terminar con el marco normativo que afecta al proyecto, hay que mencionar la materia sancionadora, cuya referencia legal es la ley 2/1998, de 20 de febrero, de la potestad sancionadora de las administraciones públicas de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

### **III EXAMEN DEL CONTENIDO DEL ANTEPROYECTO**

131. Esta Comisión ha informado ya dos anteproyectos de ley de puertos. La primera consulta se registró con el número 76/2008 y dio lugar al Dictamen 141/2008; la segunda consulta se registró con el número 51/2012 y le correspondió el Dictamen 69/2012.
132. El proyecto que es objeto de la actual consulta es similar a los otros dos dictaminados por la Comisión, habiéndose partido para su elaboración, como recoge la memoria justificativa, de los trabajos ya realizados en las legislaturas precedentes.



133. Las diferencias del proyecto en relación con los que ha informado la Comisión son de índole técnica, siendo las más relevantes, como señala la memoria justificativa, las siguientes:
- a) Su menor extensión, habiéndose omitido la regulación de determinados aspectos por estar ya regulados en otras normas, como lo relativo a los procedimientos de aprobación de instrumentos urbanísticos que afectan a la actividad portuaria, o a la contratación administrativa, o bien porque se considera más conveniente dejar su regulación para el reglamento.
  - b) Se recogen en el texto los principios programáticos que se considera que deben seguirse en la gestión de los puertos.
  - c) Se abandona la clasificación de los puertos de acuerdo con su uso, optándose por un concepto global de puerto.
  - d) Se asume la realidad que se da en muchas localidades en las que espacios portuarios están integrados en el casco urbano.
  - e) Se crea un ente público de derecho privado para la gestión de todos los puertos, simplificando de esta manera la organización administrativa con funciones en el ámbito portuario.
  - f) Debido a las reducidas dimensiones de los puertos objeto de la ley, se ha optado por definir un concepto global o general de servicio portuario, terminando con la diferenciación entre servicios generales y servicios especiales, encomendando la prestación de los servicios a la Administración, que lo presta de forma directa o indirecta, y en régimen de competencia cuando las características del servicio lo permiten.
134. Por otra parte, en la redacción del proyecto se han asumido en lo fundamental las observaciones hechas por esta Comisión en los dictámenes relativos a los anteriores anteproyectos, así como las realizadas por la asesoría jurídica de mismo departamento que formula la consulta y de otros organismos que han intervenido en el expediente.
135. El contenido del anteproyecto se inscribe en el ámbito competencial que corresponde a la CAPV, por lo que ha de reputarse conforme a derecho. No obstante, la Comisión cree de interés hacer las siguientes observaciones.
136. En relación con la **creación de KAIK** como ente público de derecho privado –capítulo III, artículos 21 a 28 del proyecto–, interesa apuntar que el artículo 15 del Texto refundido de la Ley de principios ordenadores de la hacienda general del País Vasco



(Decreto Legislativo 1/1997, de 11 de noviembre), establece que las actividades que se les encomienda a tales entes estarán regidas, fundamentalmente, por el derecho privado, lo que en el caso de KAIK no ocurre, a tenor de las funciones que le confiere el artículo 23 y el régimen jurídico al que las somete el artículo 24, quedando la mayor parte de ellas sujetas a derecho administrativo.

137. No obstante, dado que el rango de la norma proyectada es de ley, no cabe oponer cuestiones de legalidad.
138. El **artículo 25** regula la organización de KAIK, estableciendo como órganos de gobierno y gestión del ente el Consejo de Administración y la Dirección, de los que únicamente se dice que el primero es el órgano de gobierno y estará presidido por el consejero o consejera del departamento competente en materia de puertos, y que la Dirección es el órgano de gestión cuyo titular será nombrado por el Gobierno, a propuesta de la misma consejera o consejero.
139. La anterior regulación se aleja de lo dispuesto en el anteproyecto de Ley de organización y funcionamiento en el sector público recientemente informado por esta Comisión (Dictamen 128/2015), en el que dispone su artículo 45.2 que el proyecto de ley de constitución del ente tendrá como contenido mínimo, entre otros, sus órganos de gobierno, con expresión de su naturaleza unipersonal o colegiada, su composición, el procedimiento de designación de sus miembros y las distribución de funciones correspondientes a cada uno de los existentes, las bases de su estructura orgánica y administrativa, así como las funciones ejecutivas de la entidad, especificando las funciones que les sean encomendadas, con expresión del valor jurídico de sus actos o resoluciones e indicación, en sus caso, de cuáles de ellos agotan la vía administrativa, y el procedimiento de extinción y liquidación de la sociedad.
140. No obstante, en este último aspecto cumple lo dispuesto en la vigente Ley de principios ordenadores de la hacienda general del País Vasco.
141. El **artículo 44.2** dispone, en relación con el personal adscrito a la Administración portuaria a la que se encomienda la realización de las funciones de inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos, que tendrá la condición de agente de la autoridad y "los hechos constatados por el citado personal tendrán valor probatorio".
142. La anterior previsión se recoge en el artículo 1373 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común (LRJPAC), que dispone que los hechos constatados por los funcionarios a los que se reconoce la condición de autoridad y que se formalicen en documento público observando los requisitos legales pertinentes tendrán valor



probatorio, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios administrados.

143. Por otra parte, el primer párrafo del mismo artículo establece que los procedimientos sancionadores respetarán la presunción de no existencia de responsabilidad administrativa mientras no se demuestre lo contrario.
144. La aparente colisión entre las previsiones sobre el valor probatorio que otorga el artículo 137.3 LRJPAC a los hechos constatados por los funcionarios y la presunción de inocencia garantizada por la CE, en su artículo 242, ha sido resuelta por el Tribunal Constitucional, entre otras, en su sentencia nº 76/990, de 26 de abril, de la que interesa recoger los siguientes razonamientos:

“... ningún obstáculo hay para considerar a las actas y diligencias de inspección como medios probatorios, a los efectos de lo dispuesto en los arts. 88.1 de la Ley de Procedimiento Administrativo y 74 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, que se remiten a los generalmente admitidos y a las normas del proceso civil ordinario, y con arreglo a los arts. 1216 del Código Civil y 596 3, de la Ley de Enjuiciamiento Civil, tampoco cabe objeción alguna a su calificación legal como documentos públicos, en la medida en que se autorizan por funcionarios públicos en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas y con las solemnidades o formalidades legalmente establecidas

El segundo aspecto que debemos analizar es el de la eficacia que la norma legal impugnada otorga a las actas y diligencias de la Inspección de Tributos, y más concretamente si aquella eficacia probatoria «respecto de los hechos que motiven su formalización, salvo que se acredite lo contrario», entra o no en contradicción con la presunción de inocencia, ya que ésta, como ha quedado dicho, alcanza no sólo a la culpabilidad, entendida como nexo psicológico entre el autor y la conducta reprochada, sino también, y muy especialmente, a la realidad de los hechos imputados.

Ha de excluirse a limine que el art. 145.3 de la LGT establezca una presunción legal que dispense a la Administración, en contra del derecho fundamental a la presunción de inocencia, de toda prueba respecto de los hechos sancionados, puesto que el precepto parte justamente de la existencia de un medio probatorio válido en Derecho. Es igualmente evidente que la norma impugnada no establece tampoco una presunción iuris et de iure de veracidad o certeza de los documentos de la



Inspección (que sería también incompatible con la presunción constitucional de inocencia), ya que expresamente admite la acreditación en contrario. El precepto combatido constituye un primer medio de prueba sobre los hechos que constan en las actas y diligencias de la Inspección tributaria cuyo valor o eficacia ha de medirse a la luz del principio de la libre valoración de la prueba. A ello debe añadirse que ese valor probatorio sólo puede referirse a los hechos comprobados directamente por el funcionario, quedando fuera de su alcance las calificaciones jurídicas, los juicios de valor o las simples opiniones que los inspectores consignen en las actas y diligencias.”

145. Por tanto, ha de entenderse que las actas de la inspección, cualesquiera que sean las previsiones que las leyes establezcan sobre ellas, son un medio probatorio de libre valoración que, naturalmente, puede ser desvirtuadas por otras evidencias, por lo que carece de efectos prácticos la previsión recogida en el artículo 44.2.
146. No obstante, ello no disminuye el valor de las actas o actuaciones de los funcionarios encargados del control y la inspección de servicios pues es su profesionalidad y la actividad de tales funcionarios orientada a la persecución del interés público la que confiere valor a sus documentos, no debiendo olvidarse a este respecto que la CE establece en el artículo 103 la presunción de objetividad y sometimiento pleno a la ley y al derecho de la administración, lo que no puede dejar de tenerse presente a la hora de resolver el procedimiento administrativo o el judicial.
147. El **artículo 55.2** dispone que cuando el infractor o infractora no cumpla la obligación impuesta en el apartado anterior o lo haga de una manera incompleta, se le podrá imponer multas coercitivas a tal fin.
148. Respecto del contenido de la disposición hay que decir que el artículo 99.1 de la LRJPAC regula que, en determinados supuestos, si así lo autorizan las leyes y en la forma y cuantía que éstas determinen, las administraciones públicas pueden imponer multas coercitivas para la ejecución de determinados actos, reiteradas por lapsos de tiempo que sean suficientes para cumplir lo ordenado.
149. Del contraste de los dos preceptos se observa que la disposición proyectada no regula la forma en la que habrán de ser impuestas las multas —periodicidad y número máximo de ellas— ni la cuantía de las mismas, por lo que, no pudiendo ser suplido el vacío normativo por el reglamento, tal disposición no podrá ser aplicada.
150. El **artículo 49.h)** regula como infracción grave la reincidencia en la comisión de infracciones leves, disponiendo que se considerará reincidencia la comisión en el plazo



de un año de dos o más infracciones leves, si así se ha declarado por resolución firme en vía administrativa.

151. En relación con la reincidencia, como elemento modificador del tipo de la infracción, ha de establecerse con claridad, a fin de no sancionarse doblemente un mismo hecho, que la segunda infracción, en principio tipificada como leve, será considerada como grave cuando concurra la circunstancia de reincidencia, según ha advertido esta Comisión, entre otras, en los dictámenes 191/2008 (párrafos 101 a 103) y 192/2008 (párrafos 168 a 170).
152. El **artículo 51.2.c)** establece la reincidencia como circunstancia agravante de las sanciones. A este respecto, debe también señalarse con claridad que tal circunstancia podrá aplicarse como agravante, salvo cuando haya sido tenida en cuenta para agravar el tipo de la infracción, de tal forma que no pueda ser considerada para agravar el tipo y al mismo tiempo la sanción.
153. La **disposición adicional tercera** establece que la creación efectiva e inicio de las actividades del ente público KAIK se determinarán por el Gobierno en la fecha que reglamentariamente se establezca en sus estatutos sociales.
154. Sobre ello hay que decir que, si la ley crea el ente en el artículo 21, no puede luego establecer que la creación efectiva se determinará por el Gobierno. Debe por tanto suprimirse de la disposición lo referente a la creación efectiva y establecer que el inicio de las actividades se determinará por el Gobierno.
155. En relación con las **disposiciones derogatorias**, convendría reflexionar si no puede producirse un vacío normativo entre la entrada en vigor de la norma proyectada y la publicación del reglamento que recoja lo regulado en las disposiciones derogadas, con consecuencias negativas para el funcionamiento de la actividad portuaria. Piénsese, por ejemplo, en los efectos de la derogación del Decreto 236/1986, de 21 de octubre, que aprueba el Reglamento de actividades portuarias.

#### **IV TÉCNICA NORMATIVA**

156. En lo que se refiere a la técnica normativa, la Comisión considera que el anteproyecto se ajusta en líneas generales a las Directrices para la elaboración de proyectos de ley, decretos, órdenes y resoluciones, aprobadas por el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 23 de marzo de 1993, aplicables en virtud de la disposición adicional tercera de la LPEDG.
157. Sin embargo, interesa hacer las siguientes observaciones a este respecto.



158. En el artículo 2.1 se hace una referencia al artículo 3.1, cuando debe hacerse al artículo 3 a).
159. El artículo 4 dispone que entre los órganos consultivos y de participación que reglamentariamente se creen para dar cauce a la participación institucional y social en materia de puertos se incluirá el Consejo Municipal Portuario.
160. Tal disposición, que no establece el cometido específico o finalidad del órgano, ni su composición, aunque sea de forma somera, resulta de escaso interés, ya que su constitución podría llevarse a cabo por el reglamento.
161. El artículo 18.2 establece que “los desechos y residuos procedentes de los buques o embarcaciones deberán descargarse en cumplimiento del Plan de Recogida de Residuos en vigor aprobado por la Administración portuaria”.
162. Estaría mejor expresada la idea si dijera que “...deberán descargarse en la forma establecida o que disponga el Plan de Recogida de Residuos...”.
163. El artículo 38.1 dispone que “La Administración portuaria, mediante el procedimiento que se determine reglamentariamente, previa audiencia de la persona titular y dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi cuando ello sea preceptivo de acuerdo con su normativa reguladora, podrá declarar la caducidad de la concesión o autorización...”.
164. La referencia a “su normativa reguladora” nos remite al artículo 3, apartados i) y j) de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi, artículos que a su vez nos remiten a la legislación sobre contratación de las administraciones públicas y de régimen local y a la normativa sobre concesiones administrativas, por lo que sería más correcto decir únicamente...”dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi cuando ello sea preceptivo”.
165. El artículo 44 hace referencia a la potestad de inspección y control en materia de puertos y asuntos marítimos. En relación con tales potestades entiende la Comisión que convendría también incluir la de vigilancia que puede tener una significación propia diferenciada de la inspección y control.
166. Sería conveniente que en el artículo 48.i) se reflejara con claridad que las sustancias, materiales o residuos vertidos sean “no contaminantes”, por coherencia con las infracciones, referidas también a vertidos, definidas en los artículos 49.e) y 50.b).
167. El proyecto contempla dos disposiciones derogatorias, la segunda de las cuales se incluye como disposición final segunda.





168. No tiene sentido establecer dos disposiciones de contenido derogatorio, además de que las que tienen tal cometido llevan la denominación de disposiciones derogatorias, no finales, según las mencionadas directrices.

## **CONCLUSIÓN**

La Comisión dictamina que, una vez consideradas las observaciones formuladas en el cuerpo del presente dictamen, puede elevarse al Consejo de Gobierno para su aprobación el anteproyecto de Ley de puertos y transporte marítimo del País Vasco.

Lo que certificamos en Vitoria-Gasteiz, a 9 de octubre de 2015 para su conocimiento y consideración, recordándole la obligación prevista en el artículo 30.2 de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de comunicar a esta Comisión la disposición o resolución que finalmente se adopte, en la forma y plazo que se establecen en el artículo 34 del Reglamento de Organización y Funcionamiento (aprobado por Decreto 67/2006, de 12 de septiembre).

Vº Bº:

Jesús María Alonso Quilchano,  
**Secretario**

Sabino Torre Díez,  
**Presidente**



## INGURUMEN ETA LURRALDE POLITIKAKO SAILBURUA

Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak, 2015eko urriaren 8an egindako bilkuran, alboan adierazten diren kideak bertan zeudela, zure **kontsulta** (erregistro zk.:115/2015) aztertu du, Euskal Autonomia Erkidegoko **Portuen eta Itsas garraioaren Lege-aurreproiektuari buruzkoa** (Erref.: DNCG\_LEY\_6924/2013\_09).

Eztabaidatu ondoren, irizpen hau eman du. Zorrozu Aierbe kideak adierazi du batzordearen iritzia.

### **PRESIDENTEA:**

Sabino Torre Díez jauna

### **PRESIDENTEORDEA**

Xabier Unanue Ortega jauna

### **KIDEAK:**

M<sup>a</sup> Teresa Astigarraga Goenaga andrea  
Luis M<sup>a</sup> Eskubi Juaristi jauna  
Iñaki Beitia Ruiz de Arbulo jauna  
Fátima Saiz Ruiz de Loizaga andrea  
Gorka Erlantz Zorrozu Aierbe jauna  
Imanol Zubizarreta Arteché jauna  
Iñaki Calonge Crespo jauna jauna

### **IDAZKARIA**

Jesús M<sup>a</sup> Alonso Quilchano jauna

## Nº 137/2015 IRIZPENA

### **AURREKARIAK**

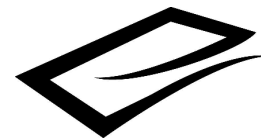
1. Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2015eko uztailaren 8ko Aginduaren bitartez, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas Garraioaren Lege-aurreproiektua aurkezten zaio Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari, irizpena eman dezan.
2. Sailburuaren beraren uztailaren 24ko Aginduaren bitartez (uztailaren 27an jaso zen batzorde honetan), espedientearen dokumentuei buruzko informazioa osatzen da.
3. Espedientean, proiektuaren behin betiko testuarekin batera, agiri garrantzitsu hauek daude:
  - Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren agindua, 2013ko uztailaren 31koa, araua egiteko espedientea hasten duena.
  - Proiektuaren lehenengo bertsioa.



- Proiektuaren aurretiazko onarpena, sailburuak 2014ko uztailearen 2an emandako aginduaren bitartez.
- Genero-eraginari buruzko txostena, 2014ko uztailearen 24koa.
- Proiektua justifikatzeko txostena, uztailearen 28koa
- Proiektuari buruzko txosten juridikoa, 2014ko urriaren 7koa, sail eskatzailearen aholkularitza juridikoak egindakoa.
- Egin nahi den arauari buruzko txosten ekonomikoa, 2014ko urriaren 15koa.
- Garraio sailburuordearen ebazpena, 2014ko urriaren 20koa, aurreproiektua jendaurrean jartzen duena.
- Osasun Sailaren, Lehendakartzaren eta Enplegu eta Gizarte Politiketako Sailaren idazkiak, proiektuari oharrak ez diotela egingo jakinarazten dutenak.
- Herri Administrazioetan Hizkuntza Normalizatzeko Zuzendaritzaren txostena, 2014ko urriaren 24koa.
- Herritarrak Hartzeko eta Administrazioa Berritzeko eta Hobetzeko Zuzendaritzaren antolamendu-txostena, 2014ko urriaren 27koa.
- Herri Administrazio eta Justizia Sailaren aholkularitza juridikoaren txostena, 2014ko urriaren 28koa.
- Bilboko Itsas Kapitaintzaren txostena, 2014ko urriaren 29koa.
- EMAKUNDEren txostena, azaroaren 4koa.
- Eusko Jaurlaritzako LAB sindikatuaren oharren idazkia.
- Euskal Herriko Itsas Foroa.
- Asociación de Transportistas Autónomos Vascos (ASOTRAVA) elkartea.
- Hezkuntza, Hizkuntza Politika eta Kultura Sailarentxostena.
- Gipuzkoako Portuetako Lurralde Zerbitzuko langileen alegazioak.
- Bermeo, Mutriku, Getaria, Deba, Ondarroa, Plentzia eta Ea udalerrietako udalen idazkiak.

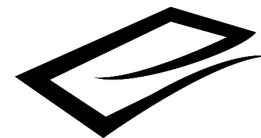


- ELA sindikatuaren alegazioak.
- Bilboko Portuko Agintaritzaren idazkia.
- Lehiaren Euskal Agintaritzaren alegazioak.
- Garraio Azpiegituraren Zuzendaritzaren langileen idazkia.
- Euskal Herriko Bide, Kanal eta Portuetako Ingeniarien Elkargo Ofizialaren proposamena.
- Euskadiko Arrain Salerosleen Federazioaren (FECOPE) idazkia.
- EUDEL-en alegazioak.
- Euskadiko Kirol Portuak-en (EKP) alegazioak.
- UGT-Euskadiren alegazioak.
- MARBECO Saren alegazioak.
- Herri Administrazio eta Justizia Sailaren Funtzio Publikoaren Zuzendaritzaren txostena, 2015eko urtarrilaren 26koa.
- Zerga Administrazioaren Zuzendaritzaren txostena, 2015eko otsailaren 12koa.
- Ondare Zerbitzuaren txostena, 2015eko otsailaren 23koa.
- Administrazio Kontratazioaren Aholku Batzordearen txostena, otsailaren 25koa.
- Aurreproiektuaren testu artikulatu berria.
- Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen 8/15 irizpena, 2015eko maiatzaren 29koa.
- Garraio Azpiegituren Zuzendaritzaren amaierako txostena, uztailaren 14koa.
- Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren txostena, 2015eko uztailaren 17koa.
- Portu eta Itsas Gaietako Organo Aholkulariaren bilaren akta, 2014ko irailaren 18koa.



## AURREPROIEKTUAREN DESKRIBAPENA

4. Lege-aurreproiektuak berrogeita bost artikulua dauzka, sei kapitulutan, sei xedapen gehigarritan, bost xedapen iragankorretan eta hiruazken xedapenetan bilduta.
5. Zioen Azalpenean aipatzen da Euskadik itsasoarekin izan duen lotura historikoa, ekonomikoa eta soziala, eta arrantzako itsas sektorearen garrantzia ekonomikoa azpimarratzen du; azken horri, orainsu, kiroletako itsas jardueri buruzkoa gehitu zaio.
6. Zioen Azalpenak Euskal Autonomia Erkidegoak (EAE) alor horretan dauzkan eskumenak aipatzen ditu, eta Eusko Legebiltzarrak orain arte ez duela esku hartu EAEko portuetako jarduerak arautzeko. Proiektuak huts hori bete nahi du.
7. Jarraian, proiektuaren edukia azaltzen du, kapitulua.
8. I. kapitulua "Xedapen orokorrak" 1. artikulutik 8. artikulura bitartekoa da.
9. 1. artikulua legearen xedea azaltzen du, hain zuzen ere: portuei eta portu eta itsas instalazioei aplikagarria zaien araubide juridikoa ezartzea; portuak planifikatzeko, antolatzeke, ustiatzeko, eraikitzeke, handitzeke, eraberritzeke eta mantentzeko araubideak ezartzea, baita portuko zerbitzuak eskaintzea ere; portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzea; portuko administrazioaren egitura eta funtzionamendua; portuen erabileraren eta portuko zerbitzuen ekonomia- eta finantza-araubidea; itsas garraioa arautzea; portuen eta itsas garraioaren arloko zehapen-araubidea ezartzea.
10. 2. artikulua portuen arloan Euskal Autonomia Erkidegoak duen eskumenaren eremu objektiboa arautzen du.
11. 3. artikuluan kontzeptu hauek definitzen dira: portuak, portuetako trafikoa, kostaldeko portuko obra eta instalazioak, itsas instalazioak itsasoko eragiketak eta portuko administrazioa.
12. 4. artikulua ezartzen du portuen arloan erakundeek eta gizarteak parte hartuko dutela araubidez sortuko diren organo aholku-mailan eta parte-hartzaileen organoen bidez, esaterako, Portuko Udal Kontseilua.
13. 5. artikulua ezartzen du Euskal Autonomia Erkidego administrazio orokorrari eskumen hauek dagozkiola: xedapen orokorrak onesteak portu bakoitzaren kudeatzeko modua zehaztea; portu-antolamendurako plan bereziak onesteak, eta,



azkenik, zehatzeko ahala baliatzea KAIK zuzenbidepribatuko erakunde publikoarekin batera.

14. 6. artikuluan arautzen dira Euskadiko portuak kudeatzeko printzipioak.
15. 7. artikulua ezartzen du EAEko portuetako jabari publikoa osatzen dutela titulartasun publikoko eskubide eta ondasunek (higiezinak eta higigarriak), erabilera orokorrari edo portuko zerbitzu publikoari atxikitakoek.
16. 8. artikuluan portuetako zerbitzugunea arautzen da Gune horretan honako hauek sartzen dira: portuko jarduerak eta portu-erabilerak gauzatu ahal izateko beharrezko lur- eta ur-espazioak, jarduera osagarrietarako beharrezkoak direnak, eta portuko jarduerak eta bestelako jarduera osagarriak garatzeko aukera ziurtatzen duten erreserbako espazioak. Portuko administrazioak mugatzen ditu zerbitzugune eta erabilera horiek.
17. II. kapitulua, “portuen plangintza, antolamendua, eraikuntza eta mantenua”, lau ataletan banatzen da.
18. Lehenengo atala, “Portuko hirigintza-plangintza eta antolamendua”, 9. artikulutik 11. artikulura bitartekoa da.
19. 9. artikulua ezartzen du portu eta portuko instalazio berrien eraikuntza eta daudenen handiagotzea portuetako azpiegituren planifikazio-tesnek ezarritakoaren arabera egingo direla.
20. 10. artikulua ezartzen du hirigintzako plangintza orokorrak portuetako jabari publikoaren eremu osoa portuko sistema orokor gisa kalifikatuko duela eta, portuei eragiten dieten hirigintza-antolamenduko tresnak idaztean, portuko Administrazioari iritzia eskatuko zaiola.
21. 11. artikulua ezartzen du portuetako eremuen hirigintza-antolamendua portu-antolamendurako plan berezien bidez egingo dela.
22. 2. atalak, “portuko espazio eta erabileren mugaketa”, 12. eta 13. artikulua dauzka.
23. 12. artikulua, “portuko espazio eta erabileren mugaketa”, agiria arautzen du, portuetako zerbitzuguneko erabilerak eta instalazioei buruzkoa
24. 13. artikulua portuko espazio eta erabileren mugaketaren izapidetzea eta ondorioak arautzen ditu.
25. 3. atala, “Portuak egitea eta berritzea”, 14. artikulutik 16. artikulura artekoa da.

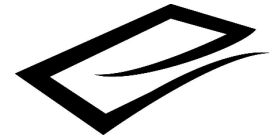


26. 14. artikulua ezartzen du portuak eraiki, handitu, eraberritu eta mantentzeko Portu Antolamenduaren Plan Bereziaren arabera egin beharko dela, sektore publikoko kontratuen legeek xedatzen dutenarekin bat.
27. 15. artikulua ezartzen du portuko Administrazioak zerbitzugunean burutzen dituen obrek ez dutela hirigintzako lizentziarik jaso edo udal-tributurik ordaindu beharko.
28. 16. artikulua ezartzen du atal honetan adierazitako proiektua onartzeak berarekin dakarrela aitortzea onura publikokoa dela, eta eskubideak eskuratu eta ondasunak okupatzeko beharra, desjabetzeari eta emakidak berreskuratzeari dagokienez.
29. 4. atala, "Portuko jabari publikoa zaintzeko araubidea"; 17. artikulutik 20. artikulura bitartekoa da.
30. 17. artikuluan hondakinak biltzeko planek bete beharreko baldintzak arautzen dira, ingurumena babesteko.
31. 18. artikulua itsasontzietako isurketa edo igorpen kutsagarriak egiteko debekua arautzen du. Isurketak hondakin-bilketako planekin bat egin beharko dira, eta baimena eskatu beharko da lehorretik uretara isurketak egiteko.
32. 19. artikuluan prebentzio eta babes zibileko betebeharrak arautzen dira.
33. 20. artikulua ezartzen du portuko Administrazioaren baimena beharko dela dragatze-lanak egiteko, arauetan aurrez ikusitako beste baimen batzuek gain.
34. III. kapitulua "KAIK erakunde publikoa", 21. artikulutik 28. artikulura bitartekoa da.
35. 21. artikulua bidez KAIK sortzen da, nortasun juridiko propioa duen zuzenbide pribatuko erakunde publiko gisa, portuen arloko eskumena duen Eusko Jaurlaritzako sailari atxikita.
36. 22. artikulua KAIK-en xedea arautzen du, hau da, EAeko eskumeneko portuak kudeatzea, portuetako azpiegiturak eraikitzea eta zaintzea eta portuetako zerbitzuak ematea.
37. 23. artikulua KAIK-en eginkizunak arautzen ditu.
38. 24. artikuluan erakunde publikoaren jardunaren araubide juridikoa arautzen da, eta zehazten da zein jarduketa dauden administrazio-zuzenbidearen menpean; horretaz gain, aurkez daitezkeen errekurtsoen berri ematen du.

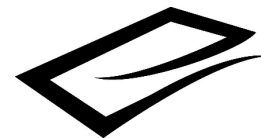


39. 25. artikulua KAIAKen antolakuntzari buruzkoa da; gbernu-organoa Administrazio Kontseilua da, eta kudeaketa-organoa, ordea, Zuzendaritza.
40. 26. artikuluan ezartzen da zein lanpostu beteko dituzten funtzionarioek, eta zein lan-kontratuko langileek.
41. 27. artikuluan arautzen dira erakundeak bere xedeak betetzeko izango dituen baliabide ekonomikoak.
42. 28. artikulua ezartzen du KAIAK erakundeak aurrekontuaren aurreproiektua urtero-urtero egin eta onetsi beharko duela. Horren ondoren, Eusko Jaurlaritzan aurkeztu beharko du, Gobernuak onesten duen aurrekontuen proiektuan sartzeko.
43. IV. kapitulua, "Euskadiko portuen araubide juridikoa", 29. artikulutik 42. artikulura bitartekoa da, eta bi ataletan banatuta dago.
44. 1. atala, "portu-zerbitzuak", 29. artikulutik 31. artikulura bitartekoa da.
45. 29. artikulua portu-zerbitzuaren kontzeptua arautzen du.
46. 30. artikulua portu-zerbitzuak zein diren arautzen du.
47. 31. artikulua xedatzen du portu-zerbitzuak portuko Administrazioak emango dituela, zuzenean edo zeharka, edo bestela, beren-beregi baimendutako partikularrek emango dituzte zerbitzuok eskumen araubidean.
48. 32. artikulua xedatzen du zerbitzugunea portuko trafikorako eta trafiko horren jardura osagarrietarako erabili beharko dela.
49. 2. atala, "Portuko jabari publikoaren kudeaketa", 33. artikulutik 42. artikulura bitartekoa da.
50. 33. artikulua portuko jabari publikoaren erabilera oro har, arautzen du.
51. 34. artikuluan baimena edo emakida zein kasutan behar den arautzen da.
52. 35. artikuluan baimen eta emakiden izapidetzea arautzen da.
53. 36. artikuluan baimenak eta emakidak zein kasutan onaitzen diren arautzen da.
54. 37. artikuluan baimenak eta emakidak zein kasutanez eztatzen diren arautzen da.
55. 38. artikuluan baimenak eta emakidak zein kasutan iaungitzen diren arautzen da.





56. 39. artikuluan emakiden gaineko xedapen-egintzak edo kargak ezartzen dituzten egintzak arautzen dira.
57. 40. artikulua emakidak aldatu eta berrikusteari buruzkoa da.
58. 41. artikulua emakiden erreskateari buruzkoa da.
59. 42. artikulua baimenak emateko prozedurari eta baimenen araubide juridikoari buruzkoa da.
60. V. kapituluan, "Itsas garraioko enpresa operadoreen erregistroa", artikulua bakarra dago, 43. artikulua, Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroa sortzen duena. Enpresek EAEko eskumeneko itsas garraioko zerbitzuak eman ahal izateko, aldezturik zerbitzuaren ezaugarriak inskribatu beharko dituzte.
61. VI. kapituluan "Polizia araubidea eta zehatzeko araubidea", atal bi daude.
62. 1. atala, "Polizia-araubidea", 44. artikulutik 46. artikulura bitartekoa da.
63. 44. artikulua xedatzen du portuko Administrazioari atxikita dauden langileek egingo dituztela portu eta itsas gaietako ikuskapen- eta kontrol-ahalak; langile horiek agintaritzako agenteak izango dira eta beraiek egiztatzen dituzten egitateak frogabaliola izango dute.
64. 45. artikuluan arautzen dira portuko agintaritzak egin ditzakeen jarduerak portuko jardueren ohiko funtzionamendua bermatzeko.
65. 46. artikuluan arautzen dira portuko jabari publiko ondasunen jabetza berreskuratzeko baldintzak eta etxegabetze-ahalareak.
66. 2. atala, "Zehapen-araubidea", 47. artikulutik 55. artikulura bitartekoa da.
67. 47. artikulua arau-hauste motak definitzen ditu eta sailkatzen ditu arau-hauste arin, larri eta oso larrietan.
68. 48. artikuluan arau-hauste arinak zerrendatzen dira.
69. 49. artikuluan arau-hauste larriak zerrendatzen dira.
70. 50. artikuluan arau-hauste oso larriak zerrendatzen dira.
71. 51. artikuluan zehapenak zehazten dira: arau-haustearinak: gehienez 12.000 euro; arau-hauste larriak: 12.001 eta 500.000 euro bitartean; arau-hauste oso larriak: 500.001 eta



1.000.000 euro bitartean. Artikulu berean zehapen ekonomikoak graduatu egiten dira, eta adierazten da zehapenak ezartzea bateragarria izango dela aldatutako egoera konpontzeko eskakizunarekin.

72. 52. artikulua xedatzen du KAIK erakundeko zuzendari dagokiola arau-hauste arin eta larri gainera zehapenak jartzea, eta erakundea atxikita dagoen saileko sailburuari arau-hauste larri gainera.
73. 53. artikulua ezartzen du arau-hausteen erantzuleak haien egileak direla.
74. 54. artikulua zehatzeko ahala duen organo eskudunak har ditzakeen kautelazko neurriak arautzen ditu.
75. 55. artikulua ezartzen du arau-hausteei hertsatzeisunak ipini ahal izango zaizkiela, eragindako kalteak konpontzera behartzeko.
76. Lehenengo xedapen gehigarrian arautzen da Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazio Orokorrean lanean diharduten langileak, lan-kontratuko langileak nahiz funtzionarioak, KAIK erakundeari atxikita geratuko direla, erakundearen menpean geldituko diren lanpostuetan.
77. Bigarren xedapen gehigarrian arautzen da Gobernuari dagokiola diru-zehapenen zenbatekoak eguneratzea urteko kontsumo-prezioen indizearen arabera.
78. Hirugarren xedapen gehigarrian KAIK-en jardueren hasiera arautzen da.
79. Lehenengo xedapen iragankorrak ezartzen du lege hau indarrean sartzean izapidetzen ari diren portuko plan bereziek ere bete beharko dutela lege honetan esaten dena.
80. Bigarren xedapen iragankorrak ezartzen du lege hau indarrean sartzean portuko jabari publikoa erabiltzeko eta okupatzeko gaitzen duten tituluei buruz izapidetzen ari diren espedienteetan ere bete beharko dela lege honetan esaten dena.
81. Hirugarren xedapen iragankorrak ezartzen du lege hau indarrean sartzean denean indarrean dauden baimenek eta emakidek eutsi egingo dietela dagokion tituluan ezarritako epeari eta baldintzei; salbuespen bakarra haiei ezarri beharreko zerga-araubidea izango da, araubide horrek lege honetan ezarritakoa bete beharko baitu.
82. Laugarren xedapen iragankorrak ezartzen du lege hau indarrean jartzean denean portuko zerbitzuneetan dauden bizitegi-erabilera finkatutako jokoak direla.



83. Bosgarren xedapen iragankorrak ezartzen du portu-jabari publikoko lursailak okupatzeagatik tasak ordaintzetik salbuetsita dauden erakunde eta industrien salbuespen horri eutsiko diotela emakida-titulua araitu arte.
84. Xedapen indargabetzaileak indarrik gabe uzten dituhonako hauek: 359/1991 Dekretua, ekainaren 4koa, Portu Batzarrak sortzekoa; Garraio eta Herri Lan sailburuaren Agindua, 1992ko urtarrilaren 13koa, Bermeo eta Ondarroako eta Getaria eta Hondarribiko Portu Batzarren osaketa aldatzekoa; 90/2000 Dekretua, maiatzaren 23koa, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa eratzen duena; Garraio eta Herri Lan sailburuaren Agindua, 2001eko martxoaren 27koa, Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoaren konposizioa aldatzen duena. Anaiarako klausula gisa ezartzen du indarrik gabe geratzen direla lege honetan ezarritakoaren aurka dauden maila bereko edo beheragoko xedapen guztiak.
85. Azken xedapenetatik lehenengoak aldatzen du Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bategina; testu hori irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onartu zen.
86. Azken xedapenetatik bigarrenak legearen aurka dauden arauak indargabetzen ditu, hain zuzen ere, honako hauek: 236/1986 Dekretua, urriaren 21ekoa, Portuko Laneri buruzko araudia onartzen duena; 248/1998 Dekretua, irailaren 29koa, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren eta honen erakunde autonomoen tasa eta prezio publikoen kudeaketaren zenbait alderdi arautzen dituena; Garraio eta Herri Laneko sailburuaren Agindua, 2004ko apirilaren 20koa, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetan eta portu-instalazioetan profesional ez diren aisia-ontzien titularrei amarralekuak erabiltzeko aldi baterako baimenak emateko prozedura arautzen duena; Garraio eta Herri Lan sailburuaren Agindua, 2006ko irailaren 6koa, Euskal Autonomia Erkidegoaren portuetako zerbitzu-guneetan ibilgailuak aparkatzeko portu-zerbitzua arautzeko dena.
87. Azken xedapenetatik hirugarrenak ezartzen du araua indarrean egongo dela EHAAn argitaratu eta hiru hilabetera.

## **BATZORDEAREN PARTE-HARTZEA**

88. Irizpen hau Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzko azaroaren 24ko 9/2004 Legearen artikuluekin bat ematen da. Lege horren arabera, batzordeari iritzia eskatu behar zaio lege-aurreproiektuei buruz, haien edukia eta gaia edozein izanda ere, jasotzen diren salbuespenetako batean ez badaude (kasu honetan ez da halakorik gertatzen).



## OHARRAK

### I EGITEKO PROZEDURA.

89. Batzordeak adierazi izan du (39/1999, 84/2003 eta 213/2011 irizpenak, besteak beste) lege-aurreproiektuak egiteko prozedura aztertzean honako hau kontuan hartu behar dela: "legegileak ez du Konstituzioa exekutatzen, baiziketa zuzenbidea askatasunean sortzen, Konstituzioak ematen dion esparruan; erregelamenduak egiteko ahala, aldiz, «Konstituzioaren eta legeen arabera» betetzen du (EKren 97. art.)" (besteak beste, 209/1987 KAE, abenduaren 22koa)." Beraz, Espainiako Konstituzioak, Euskal Herriko Autonomia Estatutuak edo, gure ordenamenduan salbuespena bada ere, lege organikoek izapide espezifikoren bat aurreikusten ez badute, azterketa hori funtsezko tresna da erregulazioa arrazoizkoa den aztertzeko, hau da, nahi dituen helburuak lortzeko balio duen ala ez (proposatutako eduki zehatzarekin).
90. Arau-ekimenekin duen funtsezko desberdintasun horrek, axola zaigun gaian, derrigorrezko malgutasuna sartzen du batzordea bezdako organo aholkulari batek lege-aurreproiektuak egiteko prozeduren azterketan; izan ere, irizpenaren helburua da arauak egokiak diren ala ez zehazten laguntzea, alergia, arrazoizkoak diren ala ez. Arrazoizkoa izateak esan nahi du erabilgarria dela helburuak lortzeko, eta erregulazioaren zuzentasunari begira ere lagungarria dela, hau da, arautu nahi den eta beraz, positiboki aldatu nahi den errealitateari egokitzeko. Nolanahi ere, organo aholku-emaileak parte hartzen badu ere, aurreproiektua hobetzeko oharrak egin daitezke, kontsulta egin duen organoarekin batera dkarlanean aritzeko asmoz. Dena den, berriz diogu, lege-aurreproiektua denez, ezin da ahaztu elaborazio prozeduraren emaitza ezin daitekeela sartu testuaren balorazio juridikoaren eremuan, eta, ildo horretatik, ezin izango lizkioke eragozpenak jarri amaierako legearen konstituzionaltasunari.
91. Ondorio horietarako, beraz, badugu erreferentzia-tresna garrantzizko bat; hots, abenduaren 22ko 8/2003 Legea, Xedapen Orokorrak Egiteko Prozedurari buruzkoa (aurrerantzean, XOEPL), zeinak, inguruabar horiek daztu gabe, Jaurlaritzaren jarduera bideratu nahi izan baitu, Jaurlaritza, lege-proiektuak idazterakoan, xedapen orokorrak egiteko metodologia berbera erabiltzen saia dadin. Hala, zioen azalpenean esaten duenez, oso ekarpen ona egiten da legegintza-ahalmena duenaren lana errazteko, proiektu hobeto oinarrituak eta antolatuak, teknikajuridiko txukunago eta xede dituen helburuak lortzeko egokiagoa dutenak aurkezten zaizkiolako, eztabaidatu eta erabaki dezan.
92. Aipatutako irismen eta helburuarekin ekingo diogu espedientea aztertzeari, espedientea egiteko prozedura eta XOEPLk arautzen duena alderatuz.



93. XOEPLren 5. artikuluan aurrez ikusten den hasteko agindua eman da, xedapen proiektua idatzi da XOEPLren 6. artikuluan ezartzen dena betez, eta onesteko agindua eman da XOEPLren 7.1 artikulua arabera.
94. Proiektuaren justifikazio txostena idatzi da.
95. Kontsulta egiten duen sailaren aholkularitza juridikoak jakinarazi du, eta arauaren oinarri objektiboa aztertu da, baita ere zuzenbidearekin bat datorren ala ez eta arau teknikoetako jarraibideak betetzen dituen ala ez (XOEPLren 7.3 artikulua).
96. Proiektua jendaurrean jarri da eta Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoak era jakinarazi du, XOEPLren 8.1 artikuluaekin bat.
97. Espedientearen agirietan jasota ez badago ere, prozedura hasteko aginduan aurreikusten da Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoan ordezkatuta dauden sektoreei entzutea, XOEPLren 8.1 artikuluaekin bat, hain zuzen ere, honako hauei: arrantza arloko eskumena duen saila; EUDEL; Nautika eta Itsasontzi-makineria Goi Eskola Teknikoa ITSASMENDIKOI; ADIME; Ondarroako alturako arrantzako ekoizleen antolakundea (OPPAO); arrantza-produktuen salerosleak; kirol itsasontzien erabiltzaileak; klub nautikoak; uretako jardueren klubak; portuetan ordezkaritza zabalena duten sindikatuak; Merkataritza-ontzietako ofizialen elkargoa; euskal ganberak; euskal ontzi ustiatzaileen elkarteak; Nautikako eta arrantzako titulatuak elkarteak; ontziolak; Merkataritza-ontzien Zuzendaritza Nagusia; Bilbo eta Pasaiako portu-agintaritzak; portuetako kabo-zaintzaileak; Euskal Herriko Bide, Kanal eta Portuetako Ingeniarien Elkargo Ofiziala; Euskal Herriko Obra Publikoetako Ingeniari Teknikoen Elkargo Ofiziala; Bermeoko enpresa kontsignatarioak eta estibatzaileak.
98. Aginduak aurreikusten du entzunaldia ematea Ingurumen Ministerioako Kosta eta Itsasoaren Iraunkortasuneko Zuzendaritza Orokorriari.
99. Honako hauek alegazioak egin dituzte: Eusko Jurlaiztako Hezkuntza, Hizkuntza Politika eta Kultura Saileko Kultura Ondarearen Zuzendaritza; Herri Administrazio eta Justizia Saila; Ea, Orio, Mutriku, Getaria, Deba, Ondarroa, Bermeo eta Plentzia udalerrietako udalak; LAB, UGT eta ELA sindikatuak; Ingurumen eta Lurralde Politika Saileko Garraio Azpiegituren Zuzendaritza; Gipuzkoako portuetako lurralde zerbitzua; Bilboko Itsas Kapitaintza; ASOTRAVA elkarteak; Euskal Herriko Itsas Foroa; Euskal Herriko Bide, Kanal eta Portuetako Ingeniarien Elkargo Ofiziala; FECOPE; Bilbao Port; Lehiaren Euskal Agintaritzak; EUDEL; MARBECO; Lehendakari Sailak, Enplegu eta Gizarte Politiketako Sailak eta Osasun Sailak adierazi dute ez dutela alegaziorik egingo.
100. Hori guztia dela eta, XOEPLren 8. artikuluan xedatutakoa bete dela iritzi da; artikulua horrek eduki zehatza ematen dio Konstituzioaren 105a) artikulua herritarrei



aintzatesten dien eskubideari. Halaber, proiektua egiteko prozedura sustatu duen Garraioaren Azpiegituren Zuzendaritzak proposamenen balorazio espezifiko egin du, eta txosten batean jasotzen da zein proposamen onetsi diren eta zein baztertu diren, horretarako arrazoiak azalduta, XOEPLren 10.2 artikuluekin bat, eta horren ondorioz, dagozkion aldaketak egin zaizkio proiektuaren testuari.

101. XOEPLren 10.3 artikulua aurreikusten duen txosten ekonomikoa idatzi da, eta KAIK erakundearen lau urteko plan ekonomikoa jaso da espedientean.
102. Araua beste administrazio publiko batzuetan aplikatu eta horren ondoriozko gastuaren ebaluazioari dagokionez, bai partikularrentzat bai ekonomiarentzat, txostenaren arabera gaur egungo egoeran ez da gorabehera edo kostu osagarririk aurreikusten, zehatzeko ahalaren ondoriozkoak izanez.
103. Jasota geratu da genero-eraginaren gaineko alde aurreko ebaluazioa egin dela, Emakumeen eta Gizonen Berdintasunerako otsailaren 8ko /2005 Legearen (aurrerantzean, EGBL) 19. artikulua hala eskatzen baitu, eta Emakunde-Emakumearen Euskal Erakundeak EGBLren 21. artikuluan adierazten den txostena egin du; txosten horretan beharrezkotzat jo diren proposamenak egiaztatu eta egin dira eta beraz, esan daiteke EGBLk ezarri duen izapidea bete dela.
104. Xedapen Orokorrek Egiteko Prozeduraren Legearen 11. artikuluan xedatutakoarekin bat, espedientean honako derrigorrezko txosten eta irizpen hauek jasotzen dira: Funtzio Publikoko Zuzendaritzaren txostena, Zerga Administrazioaren txostena, Administrazio Kontratazioaren Aholkularitza Batzordearen txostena, Ondare eta Kontratazio Zuzendaritzaren txostena, Euskadiko Ekonomia eta Gizarte Arazoetarako Batzordearen txostena, Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren txostena eta Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organaren bileraren akta.
105. Jakinarazten da ez dela egin Euskadiko Ekintzaileei eta Enpresa Txikiari Laguntzeko ekainaren 28ko 16/2012 Legearen 6. artikuluan aurrekusitako enpresako eragin-txostena.
106. Gogorarazi behar da Gobernu Batzordeak, 2013ko maiatzaren 14an eginiko bileran, legearen, legegintzako dekretuaren, dekretuaren edo aginduaren forma duten xedapen orokorrak elebidun egiteko neurriak onesten dituen Erabakia onetsi zuela; ekimenak izapidetzen dituzten organoek jarraitu beharreko instrukzioak dira.

## **II ESKUMENEN BANAKETA ETA ARAU-ESPARRUA**

107. Batzorde honen 141/2008 eta 69/2012 irizpenetan adierazten zen bezala, aurreproiektua, funtsean, EAERI portuen inguruan dagozkion eskumenean oinarritzen



da; eskumen hori eskusiboa da, Autonomia Estatutuaren 10.32. artikuluan ezarritakoa kontuan hartuta. Konstituzioaren 149.1.20. artikuluan ezarritakoa gorabehera. Alegia, merkataritzako ontzidiala eta interes orokorreko portuak salbu.

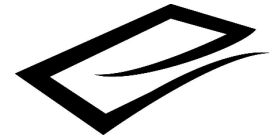
108. Proiektua Euskadiko Autonomia Estatutuaren artikulua berak jasotzen duen itsas garraioari buruzko eskumenean ere oinarritzen da.
109. Maiatzaren 14ko 2380/1982 Errege Dekretuaren bidez, estatutik EAera besterendu zen erkidegoan zeuden portuen kudeaketa, Pasaiakoa eta Bilbokoa izan ezik, interes orokorreko portutzat hartzen baitziren.
110. Duela denbora gutxiago, ekainaren 24ko 900/2011 Errege Dekretuaren bidez, estatutik EAera eskuordetu ziren EAeko puntuaren artean egin beharreko itsas garraioko zereginak eta zerbitzuak.
111. Merkataritza-jarduerak egiten dituzten portuak dira eta –Espainiako Konstituzioaren 148.1.6. artikuluan ezarritakoaren arabera autonomia-erkidegoek beren gain har ditzaketan eskumenetatik kanpo egongo liratekeenak–, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Ontzidiei buruzko azaroaren 24ko 27/1992 Legeak (aurrerantzean, EPMO) 3.5. artikuluan xedatu zuen autonomia-erkidegoaren eskumenekoak diren portuetan merkataritza-jarduketak egiteko Herri Lan eta Garraio, Ekonomia eta Ogasun, Nekazaritza, Arrantza eta Elikadura, Osasun eta Kontsumo eta Lan eta Gizarte Segurantzaren ministroen aldeko txostena behar zela; beraz, itsas trafikoari eta itsasketa-segurtasunari buruz ari da eta, hala badagokio, aduanetako, osasuneko eta kanpo-merkataritzako kontrol egokienez.
112. Estatuko Portuen eta Merkataritzako Ontzidiei buruzko Legearen Testu Bateginaren 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onetstakoak, aurreikuspen bera jasotzen du 3.5. artikuluan.
113. Konstituzio Auzitegiaren otsailaren 19ko 40/1998 Epia, EPMOren aurka jarritako konstituzio-kontraktasuneko errekurtsio batzuk ebatzi zituena, funtsezkoa da estatuaren eta autonomia-erkidegoen artean portueninguruko eskumenean banaketa ulertzeko.
114. Aipatutako epaiak ulertzen du aztergai dugun arloan konstituzioaren arabeko eskumenean banaketarekin bat datorrela EPMOren 5. artikulua (gaur egun, Estatuko Portuen eta Merkataritzako Ontzidiei buruzko Legearen Testu Bateginaren 4. artikulua) definitzen duen interes orokorreko kontzeptua. Horren arabera, klase horretako portuak dira, honako gertakarien bat aplikatzen zaielako: a) horietan nazioarteko itsasoko merkataritza-jarduerak egitea; b) merkataritzako eragin-guneak eragin berezia izatea autonomia-erkidego batean baino gehiagotan; c) ekonomia



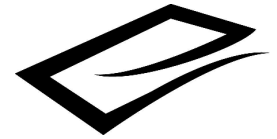
nazionalerako garrantzi estrategikoa duten industria edo establezimenduetarako baliagarri izatea; d) urteko bolumena edo itsasokomerkataritza-jardueren ezaugarriek nahiko maila garrantzitsuak lortzea edo estatuko jarduera ekonomikoaren funtsezko beharrei erantzutea; e) baldintza tekniko edo geografiko bereziak direla eta, itsasoko trafikoaren segurtasunerako ezinbesteko elementu izatea, batez ere lurralde uhartetarretarako.

115. Konstituzio Auzitegiak zera dio: "nabaria da nazioarteko itsas merkataritza-jardueri buruzko erreferentziak (a letra) eta merkataritza-jardueren bolumenari eta ezaugarriei buruzkoak edo estatuko jarduera ekonomiko orokorraren funtsezko beharrekiko erlazioari buruzkoak (d letra) portu batek interes orokortzat jotzeko izan ditzaketen baldintzen barruan mugitzen direla. Izan ere, lehenengo eta behin, merkataritza-jarduerak betetzeko dituzten portuak dira eta, bigarrenik, autonomia-erkidego jakin batek izan dezakeen interesa gaindi dezaketen jarduerak".
116. Era berean, eskumenen konstituzio-banaketaekin bat datorrela jotzen du aipatutako EPMOren 3.6. artikuluan jasotako arauketa. Horren arabera: "Estatuko Administrazioaren mendeko merkataritza-portuek beren kudeaketaren unitatean sartuko dituzte arrantzarako espazioak eta kaiak, bai eta beren zerbitzugunearen barruan dauden itsasketa- eta kirol-erabilertarako espazioak ere"; izan ere, Auzitegiak dionez: "portuen gaineko eskumena, aurretik esan dugun bezala (77/1984 KAE), portuko errealitate fisikora eta bertan garatzen den portu-jarduerara hedatzen da, Konstituzioak ez baitu eskumenik esleitzen portuetako gune jakin batzuen gainean, ez eta portuko zenbait jarduera-moduren gainean ere, baizik eta portuaren beraren gainean".
117. Hala ere, abenduaren 26ko 62/1997 Legearen bidez egotako EPMOren aldaketak hamazazpigarren xedapen gehigarria gehitu zuen. Hau dio, hitzez hitz: "Arrantzarako espazioak eta itsasketa- eta kirol-erabilertarako direnak, Lege honen 3. artikulua 6. idatz-zatiak aipatzen dituenak, interes orokorreko portuen zerbitzugunetik bereizita egon ahalko dira, betiere portu-azpiegitura independenteak, lurreko eta itsasoko espazio bereziak badituzte, portuko zerbitzugunea banatzen edo eragozten ez badute eta, beraz, haren ustiapenean eraginik ez badute, gune horietarako portu-espazioak erabiltzeko planean aurreikusitako erabilera alternatiborik ez badago, bereizketak interes orokorreko portuen kudeaketan interferentziarik eragin ezin duela egiaztatzen bada eta leheneratzea bermatzen bada, bereizketa hori eragiten duten kausak eta gertakariak aldatuz gero. Bereizketa egiteko Estatuko Portua erakunde publikoaren aldeko txostena behar da, eta Gobernuak onetsiko du, Sustapen Ministerioak proposatutako Errege Dekretuaren bidez. Bereizketa adostean, portuko zerbitzugunea adatuko da, Lege honen 15. artikulua xedatutakoarekin bat".
118. Portuen eta Merkataritzako Ontzidiaren Legearen Testu Bateginak aurreikuspen bera jasotzen du 3. artikuluko 6. paragrafoan.



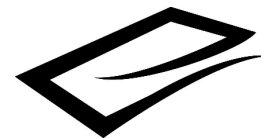


119. Estatuak itsasoko eta lurreko jabari publikoaren gánean duen eskumena dela eta, autonomia-erkidegoaren eskumena baldintzatzen duenaportuei dagokienez, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Ontzidiei buruzko Legearen Testu Bateginaren 5. artikulua xedatzen du portuen inguruan autonomia-erkidegoek dtuzten eskumenak baliatzeko beharrezko dituzten itsasoko eta lurreko jabari publikoko espazioak adskribatu beharko dituela Estatuko Administrazioak. Halaber xedatzen du, autonomia-erkidegoaren eskumenekoak diren portuen zerbitzugurea handitzeko edo bere eskumeneko portu berriak eraikitzeko, Herri Lan eta Garraio Ministerioaren aldeko txostena behar dela, eta hura ez izatea dagokion proiektuaren onespeneraren baliogabetasuna dakarrela.
120. Autonomia-erkidegoak portuaren gánean duen eskumera estatuak merkataritzako ontzidiaren gánean duen eskumenak mugatzen du; eskumen hori Estatuko Portuei eta Merkataritzako Ontzidiei buruzko Legearen Testu Bateginaren 6.1. artikuluan jasotzen da eta, bertan, itsasketaren eta gizakiaren itsas bizitzaren segurtasunari buruzkoak eta itsasoko salbamenduari, ontzietatik, plataforma firkoetatik eta Espainiaren subiranotasunaren, eskubide subiranoen edo jurisdikzioaren mendeko guneetan dauden uretan dauden beste instalazio batzuetatik eragindako kutsaduraren prebentzioari eta itsas ingurumenaren babesari eta trafikoaren eta itsas komunikazioen antolamenduari buruzkoak.
121. Autonomia-erkidegoen eskumeneko portuetako zaborrak eta dragatzeak direla eta, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Ontzidiei buruzko Legearen Testu Bateginaren 5.4. artikulua ezartzen du haiei dagozkiela, Kostadeei buruzko uztailaren 28ko 22/1988 Legeak ezarritakoarekin bat, lege honen 64. artikuluan ezartzen diren betekizunak. Era berean, autonomia-erkidegoei dagokie estatuaren legeria gauzatzea barneko eta jurisdikziopeko uretako zaborren gánean, baldin eta hala hartu badute beren gain dagozkien autonomia-estatutuetan, non zebatzeko ahala barne dagoela ulertzen den.
122. Itsasoko salbamendua dela eta, Estatuko Portuei eta Merkataritzako Ontzidiei buruzko Legearen Testu Bateginaren 264.5. artikuluan xedatzen da autonomia-estatutuetan berezko eskumen gisa beren gain hartu duten autonomia-erkidegoei dagokiela estatuaren legeria gauzatzea, itsasoko salbamenduaren gánean, beren kostaldeari dagozkion jurisdikziopeko uretan; bertan zehatzeko ahala barne dagoela ulertzen da.
123. Arauaren 266. artikulua itsas kapitaintzen eskumera arautzen du. Haiei ematen dizkie, oro har, honako hauei buruzko zeregin guztiak: itsasketa, itsasoko segurtasuna, itsasoko salbamendua eta Espainiaren subiranotasunaren, eskubide subiranoen edo jurisdikzioaren mendeko guneetan dauden uretako itsas ingurumenaren kutsaduraren aurkako borroka –portuen zerbitzuguneetan eragindako kutsadura-kasuetan izan ezik,



portuko agintariei baitagokie, kasu horietan lankidetzaz bereziko betebeharra izango dutela.

124. Artikulu horrek 2. idatz-zatian xedatzen du autonomia-erkidegoen eskumeneko portuetan portuko administrazioak eta itsas kapitantzak beren jarduketak koordinatuko dituztela, beren helburuak betetzeko.
125. Portuen gaia lurraldearen eta kostaldearen eta hirigintzaren antolamenduarekin lotuta dago, EAEren eskumen eskusibokoak direnekin, EAEko Autonomia Estatutuaren 10.31. artikuluan aurreikusitakoaren arabera. Alabaina, Kostaldeen buruzko uztailaren 28ko 22/1998 Legearen 114. artikulua abenduaren 30eko 53/2002 Legeak aldatu zuen honako hau xedatzen du: "Lurraldearen eta kostaldearen antolamenduaren gaineko eskumenak... itsasoko eta lurreko jabari publikoaren lurreko eremua baino ez du hartuko, lurraldeko itsasoa eta bane-urak hartu barik".
126. Eskumen-eremuen mugaketari eta arau-esparruari buruzko atal hau amaitzeko, interesgarria da adieraztea portuen eremuan administrazio-kontratuek eta emakidek duten eragin handia; bertan, estatuari dagokio oinarriko legeriaren gaineko eskumen eskusiboa, Espainiako Konstituzioaren 149.1.18 artikulua xedatzen duenaren arabera.
127. Aipatutakoaren inguruan, Sektore Publikoko Kontratuei buruzko Legearen Testu Bategina onesten duen azaroaren 14ko 3/2011 Legegintzako Errege Dekretuak 2. artikuluan xedatzen du zer diren sektore publikoko kontratuak, eta lege beraren mende daude, besteak beste, autonomia-erkidegoko administrazioek egiten dituzten kostubidezko kontratuak.
128. Legearen 4.1.o) artikulua xedatzen du bere aplikazio-eremutik kanpo daudela jabari publikoko ondasunei buruzko baimenak eta emakidak eta 7. artikuluan definitutako kontratuez obra publikoak emateko kontratua besteko ondare-ondasunen ustiapen-kontratuak, legeria bereziaren bidez arautuko direnak, legearen aginduak aplikagarriak direla berariaz aitortzen diren kasuetan izan ezik.
129. Obra publikoen emakida-kontratuak ez du kontratistaren prestazio gisa aurreikusten obra publikoaren ustiapen hutsa; beraz, kasu horietan ustiapen hutseko kasuetan, zerbitzu publikoak kudeatzeko kontratura edo jabari publikoko erabileraren baimen eta emakidetara jo beharko da. Oinarriko arau-esparrua, EAEko Administrazioari dagokionez, Euskadiko Ondareari buruzko Legearen Testu Bategina da, azaroaren 6ko 2/2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onetsia.
130. Eta proiektuarengan eragina duen arau-esparruarekin amaitzeko, zehapen-arloa aipatu behar dugu; haren legezko erreferentzia da Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio publikoen zehatzeko ahalari buruzko 2002ko 2/1998 Legea.



### III AURREPROIEKTUAREN EDUKIAREN AZTERKETA

131. Batzorde honek portuei buruzko bi lege-aurreproiekturen txostenak eman ditu, dagoeneko. Lehenengo kontsulta 76/2008 zenbakiarekin erregistratu zen, eta 141/2008 irizpena ekarri zuen; bigarren kontsulta, 51/2012 zenbakiarekin, eta 69/2012 irizpena ekarri zuen.
132. Kontsulta honen helburu den proiektua Batzordearen irizpena jaso zuten beste bien antzekoa da; hura egiteko, azalpen-memoriak jasotzen duen bezala, aurreko legegintzaldietan eginiko lanak izan ziren abiapuntu.
133. Batzordearen txostena jaso dutenen aldean, proiektuak dituen desberdintasunak teknikoak dira, eta nabarmenenak, azalpen-memoriak dakarren bezala, honako hauek dira:
  - a) Hedadura txikiagoa, izan ere, zenbait alderdiren arauketa bazter utzi da, beste arau batzuetan daudelako araututa, besteak beste, portuko jardueran eragina duten hirigintzako tresnen onspen-prozeduren arauketa, edo administrazio-kontratazioarena, edo, bestela, komenigarriago irizten delako arauketa beste araudi baterako uztea.
  - b) Testuan, portuen kudeaketarako ustez jarraitu beharreko printzipio programatikoak jasotzen dira.
  - c) Portuen sailkapena uzten da erabileraren arabera, eta portuaren kontzeptu globala hartzen da.
  - d) Portuko espazioak erdigunean integratuta dituzten udalerririk askotako errealitatea onartzen da.
  - e) Zuzenbide pribatuko erakunde publikoa eratzen da, portu guztiak kudeatzeko; horrela, portuko eremuan funtzioak dituen administrazio-antolaketa sinplifikatzen da.
  - f) Legearen helburu diren portuek dauzkaten dimentsio txikiak kontuan hartuta, portuko zerbitzuaren kontzeptu globala edo orokorra definitzea erabaki da; horrela, zerbitzu orokorren eta zerbitzu berezien arteko desberdintasuna baztertu da eta Administrazioari esleitu zaio zerbitzuen prestazioa; Administrazioak zuzenean edo zeharka ematen ditu zerbitzuok, lehiaaraubidean, zerbitzuko ezaugarriek hala ahalbidetzen dutenean.
134. Bestalde, proiektua idaztean, funtsean, Batzorde honek aurreko aurreproiektuei buruzko irizpenetan eginiko oharrik onartu dira, baina eta kontsulta egiten duen sail



bereko aholkularitza juridikoak eta espedientean esku hartu duten beste organismo batzuek egindakoak ere.

135. Aurreproiektuaren edukia EAERI dagokion eskumen-eremuan inskribatzen da; beraz, zuzenbidearen arabera hartu behar da aintzat. Hala ere, Batzordeak intereskotzat jotzen du honako ohar hauek egitea.
136. **KAIK** zuzenbide pribatuko erakunde publiko gisa **sortzeari** dagokionez –proiektuko III. kapitulua, 21. artikulutik 28ra–, interesgarria da ohartaraztea Euskadiko Ogasun Orokorren Printzipio Ordenatzaileen Legearen Testu Bateginaren 15. artikulua (azaroaren 11ko 1/1997 Legegintzako Dekretua) ezatzen duela erakunde horiei esleitzen zaizkien jarduerak, funtsean, zuzenbide pribatuak arautuko dituela; hori, baina, ez da gertatzen KAIK-en kasuan, 23. artikulua ematen dizkion funtzioak eta 24. artikulua betearazten dion araubide juridikoa kontuan hartuta, eta horietako gehienak administrazio-zuzenbidearen mende geratzendira.
137. Hala ere, proiektatutako araua lege-mailakoa denez, ezin da legezko konturik jarri aurka.
138. **25. artikulua** arautzen du KAIK erakundea, eta erakundearen gobernu- eta kudeaketa-organo gisa ezartzen ditu Administrazio Kontseilua eta Zuzendaritza; horien gainean esaten den bakarra da lehenengoa gobernu-organoa dela eta portuen arloan eskumena duen saileko kontseilaria izango dela bertako buru, Zuzendaritza kudeaketa-organoa dela, eta bertako titularra Gobernuak izendatuko duela, kontseilariak berak proposatuta.
139. Aurreko arauketa ez dator bat Sektore Publikoko Antolamenduari eta Funtzionamenduari buruzko Lege aurreproiektuan xedatutakoarekin, alegia, oraintsu Batzorde honen txostena jaso duenarekin (128/2015 fizepena); bertan, 45.2. artikulua xedatzen du erakundea eratzeko lege-proiektuak, behintzat, honako eduki hau izango duela: bere gobernu-organoak, pertsona bakarreko eta kide anitzeko izaera adierazita; eraketa; kideak izendatzeko prozedura eta horietako bakoitzari dagozkion egitekoen banaketa; egitura organikoaren eta administratiboaren oinarriak eta erakundearen egiteko exekutiboak, esleitzen zaizkion egitekoak zehaztuta, bere egintzen edo ebazpenen balio juridikoa adierazita eta, hala badagokio, horietako zeinek amaitzen duen administrazio-bidea zehaztuta, bai eta sozietatearen iraungipen- eta likidazio-prozedura ere.
140. Hala ere, azken alderdi horretan Euskadiko Ogasun Orokorren Printzipio Ordenatzaileen indarreko Legean xedatutakoa betetzen du.



141. **44.2. artikulua**k, portuen eta itsas kontuen ikuskaritza eta kontrda egiteko zereginak esleituta dituzten portuko Administrazioari atxikitako langileak direla eta, xedatzen du agintaritzako agentearen izaera izango dutela eta “aipatutako langileek egiaztatutako gertakariak frogabalia izango dutela”.
142. Aurreko aurreikuspena Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko azaroaren 26ko 30/1992 Legearen 137.3. artikuluan jasotzen da; artikulua horrek xedatzen du agintari-izaera aitortuta duten funtzionarioek egiaztatutako eta beharrezko legezko eskakizunak kontuan hartuta dokumentu publikoan formalizatzen diren gertakariak frogabalia izango dutela. Hala ere, eskubide edo interes horien defentsan, administrazioek beraiek frogak adierazi edo aurkeztu ahalko dituzte.
143. Bestalde, artikulua bereko lehen paragrafoak ezartzen du zehapen-prozedurek administrazio-erantzukizunak ezaren presuntzioa balentzuko dutela, kontrakoa frogatu arte.
144. Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko Legearen 137.3. artikulua funtzionarioek egiaztatutako gertakariari ematen dien frogabaliari buruzko eta Espainiako Konstituzioaren 2.4. artikuluan bermatutako errugabetasun-presuntzioari buruzko aurreikuspenen arteko ustezko aurkakotasuna Konstituzio Auzitegiak ebatzi du, besteak beste, azaroaren 26ko 76/1990 epaian. Honako arrazoibide hauek hartzen dira gogoan:

“... ez da eragozpenik ikuskaritzako aktak eta egirbideak frogabaliabidetzat jotzeko, Administrazio Prozedurari buruzko Legearen 88.1. artikulua eta Administrazioarekiko Auzien Jurisdikzioa arautzen duen Legearen 74. artikulua xedatutakoaren ondorioetarako; artikulua horiek orokorrean onartutakoetara eta prozesu zibil arruntaren arauetara jotzen dute. Bestalde, Kode Zibilaren 1216. artikulua eta Prozedura Zibilaren Legearen 696.3 artikulua arabera, ez dago oztoporik legez dokumentu publiko gisa kalifikatzeko, baldin eta funtzionario publikoek esleituta dituzten zereginetan baimentzen badituzte, eta legez ezarritako irmotasunez edo formalitateaz.

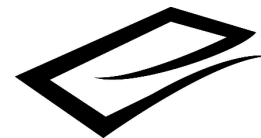
Aztertu beharreko bigarren alderdia da zehatutako legezko arauak Zerga Ikuskaritzaren akteari eta egirbideei ematen dien eraginkortasuna, eta, zehatzago esateko, «formalizazioaren arrazoi diren gertakariak dagokienez, kontrakoa egiaztatu ezean», frogaberaginkortasun hura inozentzia-presuntzioarekin kontrajarrita dagoen; izan ere, horrek, esan den bezala, eruduntasuna –autorearen eta gaitzetsitako



jarreraren arteko lotura psikologiko gisa ulertuta ez ezik, oso modu berezian jasotzen du egotzitako gertakarien errealitatea erebai.

A *limine* baztertu behar da ZLOren 145.3. artikulua Administrazioa, inozentzia-presuntzioaren oinarriko eskubidearen kontra, zehatutako gertakarietarako dagokien froga orotik dispensatzen duen legezko presuntzioa ezarri izana; izan ere, aginduaren oinarrian dago Zuzenbidean baliozkoa den froga-baliabide bat. Nabaria da, halaber, zehatutako arauak ez duela *iuris et de iure* ikuskaritzaren dokumentuen egiazkotasun- edo benetakotasun-presuntzioa ezartzea (hori bateraezina izango litzateke konstituzioko inozentzia-presuntzioarekiko); izan ere berariaz onartzen du kontrakoaren egiaztapena. Kontra egindako agindua Zerga Ikuskaritzaren akta eta eginbideetan jasotzen diren gertakarien gaineko lehen froga-baliabidea da; haren balioa edo eraginkortasuna frogaren balioespen libearen printzipioaren arabera neurtu behar da. Horri gehitu behar zaio froga-baliabide hori funtzionarioak zuzenean egiaztatutako gertakarietarako buruzkoa baino ezin delaizan, eta bere irismenetik kanpo geratzen diren kalifikazio juridikoak, balio-judizialak edo ikuskatzaileek akta eta eginbideetan jasotzen dituzten iritzi hutsak".

145. Horrenbestez ulertu behar da ikuskaritzako aktak, legeek horien gainean ezartzen dituzten aurreikuspenak edonolakoak direla ere, balioespen libreko froga-baliabideak direla eta, jakina, beste ebidentzia batzuek hutsatu ditzaketela. Beraz, ez du ondorio praktikorik 44.2. artikuluan jasotako aurreikuspenak.
146. Hala ere, horrek ez du gutxitzen zerbitzuen kontrolaren eta ikuskaritzaren arduradun diren funtzionarioen akta edo jarduketaren balioa; izan ere, horien profesionaltasuna eta interes publikoa helburu duen funtzionarioen jardura da dokumentuei balioa ematen diena. Alabaina, horren harira, ez da ahaztu behar Espainiako Konstituzioak, 103. artikuluan, objektibotasun-presuntzioa eta legearenmendean jartzea ezartzen dituela, eta hori presente eduki beharko da, prozedura administratiboa edo judiziala ebazteko orduan.
147. **55.2. artikulua** xedatzen du araua hausten duenak aurreko paragrafoan ezarritako eginberrak betetzen ez duenean edo erabat betetzez duenean, hertsatze-isunak ipini ahal izango zaizkiola, eginbehar hori bete dezan.
148. Xedapenaren edukiarik dagokionez, esan behar da Herri Administrazioen Araubide Juridikoaren eta Administrazio Prozedura Erkideari buruzko Legearen 99.1. artikulua arautzen duela, kasu batzuetan, legeek hala baimentzen badute eta horiek ezartzen dituzten formak eta zenbaterakoan, administrazio publikoek hertsatze-isunak jarri



ahalko dituztela, zenbait egintza gauzatu ahal izateko, agindutakoa betetzeko nahikoa diren denbora-tarteez errepikatuta.

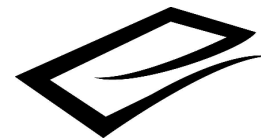
149. Bi aginduak erkatuta ikusten da proiektatutako xedapenak ez duela arautzen isunak ezartzeko modua —maiztasuna eta gehieneko kopurua—, ez eta horien zenbatekoa ere; beraz, araudiaren hutsunea ezin duenez erregelamenduak bete, xedapen hori ezingo da aplikatu.
150. **49.h) artikulua** arau-hauste larritzat arautzen du arau-hauste arinetan berrerortzea, eta xedatzen du berrerortzetzat hartuko dela urtebetean arau-hauste bi edo gehiago egitea, administrazio-bidean ebazpen irmoaren bidez hala aitortu bada.
151. Berrerortzea dela eta, arau-hauste mota aldatzen duen elementu gisa, argi ezarri behar da, gertakari bat birritan ez zehatzeko, bigarren arau-haustea, hasieran arintzat tipifikatu dena, larritzat joko dela, berrerortzea gertatzen denean. Hala ohartarazi du Batzorde honek, besteak beste, 191/2008 (101. paragrafotik 103ra) eta 192/2008 (168. paragrafotik 170era) Irizpenetan.
152. **51.2.c) artikulua** berrerortzea zehapenak larriagotzen dituen gertakari gisa ezartzen du. Horren harira, argi adierazi behar da gertakari hori larriarritzat aplika daitekeela, arau-hauste mota larriagotzeko kontuan izan denean ez; izan ere, horrela, ezin da kontuan hartu mota eta, aldi berean, zehapena larriagotzeko.
153. **Hirugarren xedapen gehigarriak** ezartzen du Jaurlearitzak aginduko duela KAIK erakunde publikoaren benetako sorrera eta haren jardunaren hasiera, erakundearen estatutu sozialetan arau ezarritako egunean.
154. Horren harira esan behar da legeak erakundea 21. artikuluan eratzten badu, gero ezin duela ezarri benetako sorrera Jaurlearitzak erabakiko duenik. Beraz, xedapenetik benetako sorrerari buruzkoa kendu eta jardueren hasiera Jaurlearitzak erabakiko duela ezarri beharko da.
155. **Xedapen indargabetzaileak** direla eta, komenigarria izango litzateke hausnartzea ez ote den araudi-hutsunea sortzen proiektatutako arau indarrean sartzearen eta xedapen indargabetzaileetan araututakoa jasotzen duen araudia argitaratzearen artean, eta horrek ez ote dizkion portuko jardueraren funtzionamenduari ondorio negatiboak ekartzen. Esaterako, hausnartu portuko jardueraren Erregelamendua onesten duen urriaren 21eko 236/1986 Dekretuaren ondorio indargabetzaileen inguruan.



#### IV ARAUGINTZA-TEKNIKA

156. Araugintza-teknika dela eta, Batzordeak uste du aurreproiektua, oro har, lege-proiektuak, dekretuak, aginduak eta ebazpenak egiteko 1993ko martxoaren 23ko Gobernu Kontseiluaren Erabakiaren bidez onetsitako Gidalerroetara egokitzen dela, Xedapen Orokorrak Egiteko Prozedurari buruzko Legearen hirugarren xedapen gehigarriaren arabera aplikagarriak direnetara.
157. Hala ere, interesgarria da horren gaineko ohar hauk egitea.
158. 2.1. artikuluan 3.1. artikuluari egiten zaio erreferentzia, baina 3 a) artikuluari egin behar zaio.
159. 4. artikulua xedatzen du, portuen inguruan erakunde- eta gizarte-partaidetzari bide emateko erregelamenduz sortzen diren beste kontsulta- eta partaidetza-organo batzuen artean, Portuko Udal Batzordea sartuko dela
160. Xedapen hori, organoaren zeregin berezia edo helburua eta eraketa ezartzen ez dituen, ez da oso interesgarria; izan ere, eraketa erregelamenduaren bidez egin liteke.
161. 18.2. artikulua zera ezartzen du: " Ontzien edo itsasontzien zabor eta hondakinak Portuko Administrazioak onartutako Hondakinak jasotzeko Planak betez hustu beharko dira.
162. Ideia hobeto egongo litzateke honela adierazita:"... Hondakinak jasotzeko Planak ezarri edo xedatu bezala hustu beharko dira...".
163. 38.1. artikulua zera xedatzen du: "Portuko Administrazioak emakidaren edo baimenaren iraingipena deklaratu dezake, arauz ezarritako prozeduraren bitartez, titularrari entzun ondoren eta Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak irizpena eman ondoren —araudi erregulatzaileraren arabera nahitaezkoa bada—...".
164. "araudi erregulatzaileraren" erreferentziak Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren azaroaren 24ko 9/2004 Legearen 3. artikuluen i) eta j) idatz-zatietara garamatza; artikuluek, aldi berean, administrazio publikoen kontratazioari buruzko eta toki-araubideko legeriara eta administrazio-emakidei buruzko araudira garamatza. Beraz, zuzenagoa litzateke hau bakarrik esatea: "Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoak irizpena eman ondoren, hura beharrezkoa denean".
165. 44. artikulua portuen eta itsas gaien arloan ikuskaritzako eta kontroleko ahalari egiten dio erreferentzia. Ahal horiek direla eta, Batzordeak uste du komenigarria litzatekeela zaintzakoa sartzeko, ikuskaritzaren eta kontrolaren esanahi berezia izan dezakeena.





166. Komenigarria izango litzateke 48.i) artikuluan argi islatzea isuritako substantziak, materialak edo hondakinak “ez-kutsagarriak” izatea, 49.e) eta 50.b) artikuluetan zehaztutako isuriei buruzko arau-hausteeekin koherertzian egoteko.
167. Proiektuak bi xedapen indargabetzaile jasotzen ditu eta bigarrena azken xedapenetako bigarrena bezala jaso da.
168. Ez du zentzurik eduki indargabetzailea duten bi xedapen ezartzeak; gainera, zeregin hori dutenek xedapen indargabetzailearen izendapena dute, ez azken xedapenena, aipatutako jarraibideen arabera.

## **ONDORIOAK**

Batzordeak emandako irizpenaren arabera, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuei eta Itsas Garraioari buruzko Legearen aurreproiektua, behin irizpen honen mamian egindako oharra aintzakotzat hartutakoan, Jaurlaritzaren Kontseiluari aurkeztu ahal izango zaio, onespena eman dezan.

Eta hala ziurtatzen dugu, Gasteizen, 2015eko urriaen 9an, jakin eta kontuan har dadin. Era berean, azaroaren 24ko 9/2004 Legearen 30.2 artikulua xedatzen duen betebeharra gogorarazi nahi dugu: azkenean onartzen den xedapena edo ebazpena Batzordeari jakinarazi behar zaio, Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren antolamendu eta funtzionamenduaren Erregelamendua onartzen duen irailaren 12ko 167/2006 Dekretuaren 34. artikulua xedatzen duen moduan eta epean.

O. E.

Jesús María Alonso Quilchano,

**Idazkaria**


Sabino Torre Díez,

**Lehendakaria**

# XXI

**ORDEN DE INICIO DEL PROCEDIMIENTO /  
PROZEDURA HASTEKO AGINDUA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.  
EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN  
LEGE PROIEKTUA**

**FIRMADO DIGITALMENTE POR:**Firmante: **ANA ISABEL OREGI BASTARRIKA**Fecha de la firma: **31/07/2013 12:42:50**Validación de la firma:  **Correcta****ORDEN, de 31 de julio de 2013, de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial, por la que se ordena el inicio del procedimiento de elaboración del Anteproyecto de Ley de Puertos del País Vasco.**

El artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía establece que la Comunidad Autónoma del País Vasco tiene competencia exclusiva en materia de puertos, siempre que no estén clasificados como de interés general.

Para posibilitar la ejecución de esta norma atributiva de competencias se realizaron los traspasos de bienes y servicios mediante Real Decreto 2380/1982, de 14 de mayo, sobre transferencias de servicios del Estado a la CAPV en materia de puertos.

En la actualidad el área competencial de puertos se encuentra atribuido al Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial en virtud de lo establecido en el artículo 13.1 apartado k) del Decreto 20/2012, de 15 de diciembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos. Por consiguiente, el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial es la Administración Portuaria competente en relación con los puertos de titularidad autonómica.

Pues bien, disponiendo la Comunidad Autónoma de Euskadi de competencia legislativa y ejecutiva plena en materia de puertos que no sean de interés general, la realidad es que hasta la fecha el legislador autonómico vasco no ha intervenido para abordar la materia de forma integral a través de una Ley de puertos propia, por lo que la elaboración del proyecto normativo que se promueve deviene inaplazable. Es cierto que ha habido dos proyectos de ley tramitados y aprobados en las legislaturas anteriores, pero ninguno de ellos fue objeto de aprobación parlamentaria. Ambos textos servirán de base para la elaboración de un nuevo proyecto de ley.

El procedimiento de elaboración y tramitación del presente Anteproyecto de Ley deberá ajustarse a las prescripciones contenidas en la Ley 8/2003, de 22 de diciembre, del Procedimiento de Elaboración de las Disposiciones de Carácter General, (LPEDG).

En este sentido, la LPEDG establece en su artículo 4.1 que el citado procedimiento se iniciará por Orden de la persona titular del Departamento competente por razón de la materia sobre la que versa la disposición normativa proyectada, texto que se erige en fundamento básico y eje central del procedimiento de elaboración de la norma.

En atención a lo expuesto, y de conformidad con lo establecido en el artículo 5.1 LPEDG, que especifica el contenido necesario que habrá de observar la Orden de iniciación,

### **RESUELVO:**

#### **PRIMERO.- Objeto de la presente Orden y competencia para ordenar la iniciación del procedimiento.**

1 - El objeto de la presente Orden es iniciar el procedimiento para la elaboración del Anteproyecto de Ley de Puertos del País Vasco.

2.- La competencia para ordenar la iniciación del referido procedimiento viene atribuida a la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial en virtud de lo establecido en el artículo 4.1 LPEDG, en relación con lo dispuesto en el párrafo 1 k) del artículo 13 del Decreto 20/2012, de 15 de diciembre, del Lehendakari, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos.

#### **SEGUNDO.- Objeto y finalidad del Anteproyecto de Ley de Puertos del País Vasco.**

Será objeto del Anteproyecto de Ley de Puertos del País Vasco:

1.- Determinar los puertos marítimos de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco y definir sus zonas de actividad portuaria diferenciada.

2.- Establecer la estructura y funcionamiento de la Administración Portuaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

3.- Regular la planificación, explotación, construcción, ampliación, reforma y mantenimiento de los puertos de titularidad vasca.

4.- Regular la gestión del dominio público portuario competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco, estableciendo surégimen de uso.

5.- Regular el régimen de prestación de los servicios portuarios en los puertos de titularidad vasca, así como el acceso y uso de los mismos.

6.- Establecer el régimen de infracciones y sanciones en el dominio público portuario autonómico, así como las potestades de inspección, vigilancia y policía correspondientes a la Administración Portuaria vasca.

7.- Regular el régimen económico-financiero derivado de la utilización del dominio público portuario autonómico y de la prestación de servicios portuarios, en aquello en lo que no resulte posible incluir en una modificación de la Ley de Tasas y Precios públicos vía Ley de Presupuestos.

### **TERCERO.- Estimación sobre su viabilidad jurídica y material.**

#### a) Viabilidad jurídica.

Como se ha señalado, pese a que la CAE tiene competencia legislativa y ejecutiva plena en materia de puertos que no estén clasificados como de interés general, hasta el momento el legislador autonómico vasco no ha intervenido para abordar la materia de forma integral a través de una Ley de puertos propia, siendo la regulación autonómica existente en este campo fragmentaria y dispersa.

En efecto, hasta la fecha esta materia sólo ha sido objeto de atención parcial a través del Decreto 236/1986, de 21 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Portuarias, (RAP), norma autonómica cabecera en materia de puertos dictada para hacer efectiva la transferencia realizada en 1982.

El RAP atribuyó a este Departamento la consideración de Autoridad Portuaria, que se concreta en el ejercicio de las competencias para la ordenación portuaria, así como para la gestión del dominio público y la prestación y control de los servicios portuarios. Asimismo, el RAP abordó la regulación de la sanción de las infracciones cometidas en dicho ámbito.

Ahora bien, puesto que la potestad sancionadora de la Administración sólo puede ejercerse cuando haya sido expresamente atribuida por una norma con rango de ley, el régimen sancionador previsto en el RAP no ha podido ser aplicado por esta Administración Portuaria como consecuencia del rango reglamentario de la citada disposición.

La normativa sectorial autonómica se completa con dos disposiciones reglamentarias relativas a dos de los servicios portuarios que hasta el momento han sido objeto de regulación: la explotación de puertos deportivos y el aparcamiento de vehículos en zona de servicio.

Por lo que respecta a la explotación de puertos deportivos, dicho servicio público se presta a través de las formas de gestión previstas en el ordenamiento: gestión directa y gestión indirecta mediante concesionario.

La regulación autonómica existente se refiere a la modalidad de prestación a través de gestión directa y distingue:

1 .- Gestión directa descentralizada o diferenciada desarrollada a través EUSKADIKO KIROL PORTUA, (EKP), sociedad anónima pública con personificación jurídico-privada creada en el año 2000 cuyo capital pertenece íntegramente a la Administración de la CAE y adscrita a este Departamento. Su norma de creación es el Decreto 105/2000, de 6 de junio, modificado por Decreto 105/2001, de 29 de mayo.

2.- Gestión directa centralizada o indiferenciada a través de la Dirección de Infraestructuras del transporte y sus Servicios Territoriales. El citado órgano directivo tiene competencia para otorgar autorizaciones de uso de puestos de amarre. Para su ejercicio, se dictó la Orden de 20 de abril de 2004, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se regula el procedimiento de otorgamiento de autorizaciones temporales de uso de puestos de amarre.

La elaboración del anteproyecto debe servir para reflexionar sobre la adecuación de la fórmula utilizada para la gestión directa descentralizada de los puertos deportivos por parte de EKP.

Por otra parte, en cuanto al aparcamiento de vehículos en zona de servicio, por Orden de 6 de septiembre de 2006, de la Consejera de Transportes y Obras Públicas, se reguló dicho servicio portuario y se establecieron las diferentes modalidades para su prestación.

Por último, la CAE, en ejercicio de su autonomía financiera, ha regulado sus tributos mediante normas con rango legal. Por consiguiente, el régimen económico-financiero derivado de la utilización del dominio público portuario autonómico y de la prestación de servicios portuarios -tasas portuarias- se encuentra en la actualidad contenido en el Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, y en el Decreto 248/1998, de 29 de septiembre, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión de las tasas y de los precios públicos de la Administración de la CAPV y de sus Organismos Autónomos.

A la vista de la exigua y dispersa regulación autonómica en materia de puertos, hasta la fecha se ha procedido a la aplicación supletoria de la normativa estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 21 del Estatuto de Autonomía que prescribe que el derecho emanado del País Vasco en las materias de su competencia exclusiva es el aplicable con preferencia a cualquier otro y sólo en su defecto será de aplicación supletoria el derecho del Estado.

La situación descrita, por tanto, justifica que la regulación integral de los puertos de titularidad vasca a través de una norma con rango de ley devenga una necesidad inaplazable, siendo el objetivo declarado del Anteproyecto que se promueve el establecimiento del nuevo marco jurídico que aborde todos los aspectos fundamentales de su régimen jurídico.

#### b) Viabilidad material.

Resulta innegable la vinculación histórica, económica y social de Euskadi con el mar y la actividad portuaria, y, de cara al futuro, es evidente que buena parte de nuestro devenir económico y social guarda una estrecha relación con actividades que tienen en los puertos unas infraestructuras necesarias para su desarrollo, como son las actividades comerciales, las pesqueras, las de ocio referidas a deportes y actividades náuticas y, asociado con estas últimas, el turismo.

En efecto, la tradición de la práctica deportiva o recreativa en Euskadi y el desarrollo turístico de la costa vasca han propiciado la aparición de puertos e instalaciones marítimas de carácter deportivo o recreativo -vinculados al turismo de ocio y de calidad-, con el consiguiente impacto sobre el territorio y sobre el propio modelo económico de los municipios en los que se emplazan, circunstancia que debe ser tenida en cuenta a efectos de la regulación de un régimen portuario vasco coherente y global.

Por otro lado, la adopción de criterios de rentabilidad y eficiencia en la explotación del dominio público portuario aconseja apostar por la promoción e incremento de la participación de la iniciativa privada.

Esta nueva concepción debe tener su reflejo en el Anteproyecto tanto a través de la regulación del contrato de concesión de obra pública como en la regulación de los servicios portuarios, ámbito este último donde se pone de manifiesto con mayor claridad la nueva concepción de los puertos como operadores económicos y sede de diferentes actividades.

#### **CUARTO.- Repercusión en el ordenamiento jurídico.**

La aprobación de la norma proyectada conllevará probablemente la derogación de las normas reglamentarias anteriormente mencionadas, si bien, deberá establecerse un régimen transitorio en previsión del desarrollo reglamentario de la ley.

Por otra parte, la elaboración del anteproyecto exigirá la valoración de la conveniencia o no del mantenimiento de la vigencia de aquellas otras regulaciones relativas a diversos órganos colegiados en materia de puertos:

- a) Los Consejos Asesores de Puertos, creados por Decreto 359/1991, de 4 de junio.
- b) El Órgano Consultivo de Puertos de Euskadi, creado por Decreto 90/2000, de 23 de mayo.

Asimismo, el Anteproyecto deberá incorporar una modificación del Texto Refundido de la Ley de Tasas y Precios Públicos de la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco, aprobado por Decreto Legislativo 1/2007, de 11 de septiembre, para regular de forma completa y sistemática las tasas portuarias.

#### **QUINTO.- Incidencia presupuestaria de la norma proyectada.**

Se elaborará la correspondiente Memoria económica que analizará la incidencia que tendrá la aplicación de la futura Ley en los Presupuestos Generales de la CAE, así como en la economía en general y en el sector pesquero, en particular, en la medida en que la regulación propuesta se vincula con la recaudación de tasas portuarias por utilización privativa y ocupación del dominio portuario así como por la prestación de servicios



generales, estando previsto, asimismo, el ingreso de tarifas por la prestación por la Administración portuaria de servicios especiales en los casos legalmente previstos.

Asimismo, determinará los servicios portuarios considerados "especiales", que serán prestados en régimen de competencia por los particulares autorizados o, en caso de insuficiencia, por la Administración Portuaria, que cobrará las correspondientes tarifas fijadas por el Departamento.

Por último, la previsión de un régimen sancionador con una tipificación de infracciones administrativas conllevará la imposición de sanciones económicas, lo que significa que por este concepto la Administración Portuaria también percibirá ingresos.

#### **SEXTO.- Trámites e informes precedentes.**

1.- La redacción de la disposición normativa se efectuará atendiendo al contenido de esta Orden, teniendo en cuenta las opciones que mejor se acomoden a los objetivos perseguidos y, en su caso, al resultado de las consultas e informes que se soliciten para garantizar el acierto y legalidad de la regulación prevista.

2.- La iniciativa normativa promovida se dará a conocer al resto de Departamentos de esta Administración así como a los operadores jurídicos del Gobierno mediante la inserción de la presente Orden de Inicio en el Espacio colaborativo LEGESAREA.

3.- Las aportaciones y consideraciones jurídicas de los diferentes Departamentos en relación a sus ámbitos de actuación se efectuarán a través del Espacio colaborativo citado en cualquier momento anterior a la aprobación previa del proyecto normativo.

4.- La redacción del texto del Anteproyecto de Ley se encomienda a la Dirección de Infraestructuras del Transporte, en colaboración con la Dirección de Servicios.

5.- La propuesta normativa se acompañará de las siguientes Memorias: Justificativa, Económica, de Evaluación de Impacto en Función del Género, de Reducción de Cargas Administrativas y de Impacto de empresa.

6.- Una vez redactado el Anteproyecto de Ley se someterá a aprobación previa de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial.

7.- La Orden de aprobación previa junto con el proyecto normativo se hará pública en el Espacio colaborativo LEGESAREA.

8.- El trámite de audiencia debería realizarse a través del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos, fórmula de participación de carácter orgánico para instrumentar la intervención de los diferentes intereses concurrentes en el ámbito portuario.

Señalar a este respecto que por Decreto 90/2000, de 23 de mayo, se creó el citado Órgano Consultivo con carácter transitorio hasta la entrada en vigor de la Ley de Puertos del País Vasco.

Concebido como órgano de asesoramiento, consulta y debate en materia portuaria y de asuntos marítimos, el citado Órgano quedó adscrito a este Departamento y en su extensa composición -ampliada por Orden de 27 de marzo de 2001, del Consejero de Transportes y Obras Públicas- se encuentran representados los distintos protagonistas de la actividad portuaria, tanto instituciones con competencias concurrentes en el ámbito portuario como agentes económicos y sociales que operan en el mismo.

Entre las funciones de este órgano consultivo, el artículo 2 de su norma de creación señala la de analizar, estudiar, debatir e informar los asuntos, planes y proyectos de disposiciones normativas que elabore y le traslade este Departamento. Y por lo que respecta al carácter de sus informes, el artículo 3 de su norma de creación establece que los mismos serán facultativos y no vinculantes. Pues bien, a pesar de los ambiciosos objetivos perseguidos con su norma de creación, es lo cierto que, a causa de su extensa composición, el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos se reveló inoperante para cumplir adecuadamente las funciones asignadas.

Este Departamento, como órgano promotor de la iniciativa, considera que la convocatoria del citado órgano genera una complejidad adicional. En consecuencia, y en aras a agilizar la tramitación del proyecto normativo, estima más operativo dar audiencia a los sectores afectados que integran el citado órgano de forma individualizada a fin de sortear las dificultades que para la emisión de un informe se derivan de la amplia composición del Órgano consultivo.

Por consiguiente, el texto del Anteproyecto se envía a audiencia a cada uno de los vocales del citado Órgano Consultivo y que son: Departamento competente en materia de Pesca; EUDEL; Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao; ITSASMENDIKOġ ADIMDE,

Agrupación de Industrias Marítimas (Foro Marítimo Vasco); Cofradías de Pescadores; Armadores de pesca (OPPAO, Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondarroa); comercializadores de productos pesqueros; Usuarios náutico-deportivos; Clubes Náuticos; Clubes de actividades acuáticas; Sindicatos con mayor representación en el ámbito portuario; Colegio de Oficiales de la Marina Mercante; Asociación de Navieros Vascos; Cámaras Vascas; Asociación de Titulados Náutico-pesqueros; Astilleros; Dirección General de Marina Mercante; Autoridades Portuarias de Bilbao y Pasaia; Cabos-Guardamuelles de puertos; Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del País Vasco; Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas del País Vasco; Empresas consignatarias y estibadoras de Bermeo.

Asimismo, y pese a no formar parte del Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos, se dará también audiencia a la Administración del Estado a través del Servicio Provincial de Costas de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar (Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino).

9.- En la instrucción del procedimiento se recabarán los siguientes informes preceptivos:

a) Informe de la Asesoría Jurídica del Departamento (artículo 7.3 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre).

b) Consejo Económico y Social Vasco (artículo 3.1 a) de la Ley 8/2012, de 17 de mayo).

c) Dirección de Relaciones con las Administraciones Locales [Consejo Municipal de Euskadi. (artículo 2.1 a) del Decreto 326/1994, de 28 de julio)].

d) EMAKUNDE (artículos 18 a 22 de la Ley 4/2005, de 18 de febrero, para la Igualdad de Mujeres y Hombres).

e) Dirección de Administración Tributaria del Departamento de Hacienda y Finanzas (artículo 17 del Decreto 192/2013, de 9 de abril, de estructura orgánica del citado Departamento).

f) Dirección de Patrimonio y Contratación del Departamento de Economía y Hacienda (artículo 8.1 del Texto Refundido de la Ley del Patrimonio de Euskadi, aprobado por Decreto Legislativo 2/2007, de 6 de noviembre).

g) Informe del Departamento de Cultura sobre la incidencia de las disposiciones de carácter general en la normalización del uso del euskera y su adecuación a la normativa vigente en materia lingüística (artículo 2 del Decreto 128/2007, de 31 de agosto).

h) Informe de la Dirección de Atención a la Ciudadanía e Innovación y Mejora de la Administración (artículo 18 c) del Decreto 188/2013, de 9 de abril, de estructura orgánica del Departamento de Administración Pública y Justicia).

i) Informe de control económico-normativo de Oficina de Control Económico del Departamento de Economía y Hacienda (Capítulo IV del Título III de la Ley 14/1994, de 30 de junio, de control económico y contabilidad de la Comunidad Autónoma de Euskadi, y Sección 3a del Capítulo III del Decreto 464/1995, de 31 de octubre), a quien deberá remitirse el expediente completo, incluyendo la Memoria Económica.

j) Dictamen de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi (remisión del expediente completo: artículo 3.1 de la Ley 9/2004, de 24 de noviembre, de la Comisión Jurídica Asesora de Euskadi).

7.- Se incorporarán al expediente del Anteproyecto de ley, junto a la presente Orden de iniciación, los informes evacuados, el Informe-memoria sobre alegaciones, así como una Memoria sucinta de todo el procedimiento, con el contenido señalado en el artículo 10.2 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre.

8.- El Anteproyecto de ley se someterá a la toma en consideración del Consejo de Gobierno, que decidirá sobre su aprobación final en la misma sesión o bien establecerá los criterios que hayan de tenerse en cuenta en su redacción final y las actuaciones que, en su caso, hayan de seguirse en su tramitación ulterior hasta dicha aprobación, de conformidad con lo previsto en el artículo 13 de la citada Ley 8/2003.

9.- A fin de hacer efectivo el principio de equivalencia jurídica que debe coexistir entre las dos versiones lingüísticas oficiales, castellano y euskera, la traducción al euskera del texto normativo se realizará por el Servicio Oficial de Traductores del IVAP, competente para la traducción del castellano al euskera de los proyectos de ley con anterioridad a su remisión al Parlamento Vasco, conforme a lo dispuesto en el artículo 4.1 a) del Decreto 38/2000, de 29 de febrero, por el que se regula el citado Servicio.

En Vitoria-Gasteiz, a 31 de julio de 2013.

La Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial.

ANA OREGI BASTARRIKA

**AGINDUA, 2013ko uztailaren 31koa, Ingurumen eta Lurralde Politikarako sailburuarena, Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen Lege-aurreproiektua egiteko prozedura hastea agintzeko dena.**

Autonomia Estatutuko 10.32. artikulua araberako, Euskal Autonomia Erkidegoak portuen gaineko eskumen eskusiboa du, interes orokorrekotzat jo ez diren portuetan betiere.

Eskumenak ematen dituen arau hau gauzatzearren, onak eta zerbitzuak eskualdatu ziren maiatzaren 14ko 2380/1982 Errege Dekretuaren bidez (Estatuak portuen arloan dituen zerbitzuak EAEren esku uzteari buruzkoa).

Gaur egun, Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak gauzatzen du portuen eskumena, Lehendakariaren abenduaren 15eko 20/2012 Dekretuko 13.1. artikulua k) paragrafoan xedatutakoarekin bat egin; izan ere, dekretu horren bitartez, Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazio sailak sortu, ezabatu eta aldatzen dira, eta haien funtzioak eta jardun-arloak finkatzen dira. Beraz, Ingurumen eta Lurralde Politika Saila da Portuen Administrazio eskuduna EAEko titulartasuna duten portuei dagokienez.

Bada, interes orokorrekotzat sailkatuta ez dauden portuen gainean EAE izan arren guztizko eskumen legegilea eta betearazlea, autonomia-erkidegoaren legegileek orain arte ez dute esku hartu gaia modu integralean heltzeko, portuen lege propio baten bitartez; horregatik, premia atzerazina bihurtu da sustatutako arau-proiektua egitea. Egia da aurreko legegintzaldietan izapidetutako eta onartutako bi proiektu egon direla, baina haietako batek ere ez zen onartu Legebiltzarrean. Oinarri gisa, bi testuak erabiliko dira lege-proiektu berria egiteko.

Lege-proiektu hau egiteko eta izapidetzeko prozedura egokituko da Lege honek jasotako preskripzioetara: Xedapen orokorrak egiteko prozedurari buruzko abenduaren 22ko 8/2003 Legea (XOEPL aurreratzean).

Ildo horretatik, XOEPL legeak 4.1. artikuluan xedatzen du aipatu prozedura abiaraziko dela proiektuko arau-xedapenaren dena dela gaitan eskumena daukan sailaren titularra den sailburuaren aginduz; eta araua egiteko prozeduraren oinarria eta ardatz nagusia izango da testu hori.

Azaldutakoa aintzat hartuta, eta XOEPLren 5.1 artikuluan ezarritakoarekin bat egin, hasteko Aginduak izan beharreko edukia espezifikatzen baitu,

## **EBAZTEN DUT:**

### **LEHENENGOA.- Agindu honen xedea eta eskumena, prozedura hastea agintzeko.**

- 1.- Agindu honen xedea da Euskal Autonomia Erkidegoko Portuei buruzko Lege-aurreproiektua egiteko erabiliko den prozedurari hasiera ematea.
- 2.- Aipatutako prozedura hastea agintzeko eskumena Ingurumen eta Lurralde Politika Sailari dagokio, XOEPLren 4.1 artikuluan ezarritakoarekin bat etorriz, Lehendakariaren abenduaren 15eko 20/2012 Dekretuaren 13. artikulua 1 k) paragrafoan xedatutakoari lotuta; izan ere, dekretu horren bitartez, Euskal Autonomia Erkidegoaren Administrazioako sailak sortu, ezabatu eta aldatzen dira, eta haien funtzioak eta jardun-arloak finkatzen dira.

### **BIGARRENA.- Euskal Autonomia Erkidegoko Portuei buruzko Legearen aurreproiektuaren xedea eta helburua.**

Hauek dira Euskal Autonomia Erkidegoko Portuei buruzko Legearen aurreproiektuaren helburuak:

- 1.- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuak zehaztea eta portuko jardueren gune berezituak definitzea.
- 2.- Euskal Autonomia Erkidegoko Portuko Administrazioaren egitura eta funtzionamendua ezartzea.
- 3.- Euskal titulartasuna duten portuei dagokienez, hauek arautzea: planifikazioa, ustiapena, eraikitzea, zabaltzea, berritzea eta mantentzea.
- 4.- Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumena den portu-jabari publikoaren kudeaketa arautzea, eta erabilera-araubidea ezartzea.
- 5.- Euskal titulartasuna duten portuetako zerbitzuak eskaintzeko araubidea zehaztea, eta bai portuetarako sarbidea eta portuenerabilera ere.
- 6.- Autonomiako portuen jabari publikoan, arau-hausteen eta zehapenen araubidea ezartzea, eta bai EAEko Portu Administrazioari dagozkion ikuskatze-, zaintze- eta polizia-ahalak ere.

7.- Ekonomia- eta finantza-araubidea erregulatzea autonomia-erkidegoaren portuko jabari publikoaren erabileraren eta portu-zerbitzuak ematearen ondorioz, aldaketa ezin bada sartu Tasa eta Prezio Publikoei buruzko Legean Aurrekontuen Legearen bidez.

## **HIRUGARRENA.- Bideragarritasun juridikoa eta materiala aztertzea.**

a) Bideragarritasun juridikoa.

Adierazienez, interes orokorreko zat sailkatuta ez dauden portuen gainean guztizko eskumen legegilea eta betearazlea EAE izan arren, orain arte, euskal legegileek ez dute esku hartu gaia modu integralean heltzeko, portuen lege propio baten bitartez, eta arautze autonomikoa zatikatua eta sakabanatua da esparru honetan.

Izan ere, Portuko Lanei buruzko Araudia onartzen duen urriaren 21eko 236/1986 Dekretuak baino ez du partzialki jarri arreta gai honetan, portuen esparruko arau autonomiko nagusia baita, 1982an egindako transferentzia gauzatzeko onartu ondoren.

Portuko Lanei buruzko Araudiak portu-agintaritza eman zion sail honi, eta portu-antolakuntzarako eskumenak erabiliz gauzatzen da agintaritza hori; gainera, jabari publikoa kudeatzen du eta portu-zerbitzuak ematen eta kontrolatzen ditu. Era berean, esparru horretan egindako arau-hausteen zehapena erregulatu zuen Portuko Lanei buruzko Araudiak.

Dena dela, Administrazioaren zehapen-ahala lege-mailako arau baten bidez berariaz esleitutakoan soilik erabil daitekeenez, Portu Administrazio honek ezin izan du aplikatu Portuko Lanei buruzko Araudiaren aurreikusitako zehapen-araubidea, aipatu xedapenaren arau-mailaren ondorioz.

Autonomiako sektore-araudia bi arauzko xedapenekin osatzen da, orain arte erregulatu diren portu-zerbitzuetako biri buruzkoak: kirol portuen ustiapena eta zerbitzugunean ibilgailuentzako aparkalekuak.

Kirol-portuei dagokienez, antolamenduan jasota dauden kudeaketa-moten bidez ematen da zerbitzu publiko hori, hau da: zuzeneko eta zeharkako kudeaketa emakidadunaren bidez.

Egungo arau autonomikoak zuzeneko kudeaketa bidez ematea erregulatzen du zerbitzua, eta hauek bereizten ditu:



1.- Zuzeneko kudeaketa deszentralizatua edo bereizã, EUSKADIKO KIROLO PORTUA (EKP) sozietate anonimo publikoaren bidez egina; pertsonifikazio juridiko-pribatua dauka sozietate horrek, eta 2000. urtean sortu zen; haren kapitala EAEko administrazioarena da osorik, eta sail honi atxikita dago. Sozietatea sortzeko araua 105/2000 Dekretua da, ekainaren 6koa, maiatzaren 29ko 105/2001 Dekretuak aldatua.

2.- Zuzeneko kudeaketa zentralizatua edo bereizi gabea, Garraio Azpiegituren Zuzendaritzaren eta hari lotutako lurralde-zerbitzuen bidez. Aipatutako zuzendaritza-organoak eskumena du amarratzeko postuak erabiltzeko baimenak emateko. Horretarako, Garraio eta Herri Laneko sailburuaren 2004ko apirilaren 20ko Agindua eman zen; amarratzeko postuak erabiltzeko aldi baterako baimenak emateko prozedura arautzen du.

Aurreproiektua egiteak balioko du erabilitako ereduaren egokitasunari buruz hausnarketa egiteko: EKPren kirol portuen kudeaketa zuzena eta deszentralizatua.

Bestalde, ibilgailuak zerbitzu-gunean aparkatzeari dagokionez, Garraio eta Herri Laneko sailburuaren 2006ko irailaren 6ko Agindua arautu zuen portu-zerbitzu hori, eta zerbitzua emateko moduak finkatuziren.

Azkenik, EAEk, bere finantza-autonomia baliatuta, zergak erregulatu ditu lege-mailako arauen bidez. Horrenbestez, autonomiako portuen jabari publikoaren erabileraren eta portu-zerbitzuak -portu-tasak- ematearen ondoriozko ekonomia- eta finantza-araubidea, egun, hauetan dago jasota: Euskal Autonomia Erkidegoko Tasei eta Prezio Publikoei buruzko Legearen Testu Bateginean (irailaren 11ko 1/2007 Legegintza Dekretuak onartua), eta irailaren 29ko 248/1998 Dekretuan (EAEko Administrazioaren eta hari lotutako erakunde autonomoen tasei eta prezio publikoen kudeaketaren zenbait alderdi arautzen ditu).

Autonomian portuei buruz dauden arauak gutxi direla eta sakabanatuta daudela ikusita, gaur egun arte Estatuko arauak erabili dira haien osagarri, Autonomia Estatutuko 21. artikuluan xedatutakoari jarraikiz, argi agintzen baitu EAEn eskumen eskusiboko gaitan EAetik betatik sortutako zuzenbidea dela aplikatu behar dena beste edozeinen aurretik, eta hura egon ezean soilik aplikatuko dela haren ordean Estatuko zuzenbidea.

Hemen deskribatzen den egoera, hortaz, bada nahiko justifikazio euskal titularitateko portuei lege-mailako arau bidez arautze integrala ematea

premia atzeraezina izateko, orain bultzatu nahian gabiltzan aurre-proiektu honen xede argi adierazia baita bere araubide juridikoko funtsezko gai guztiak landuko dituen oinarri juridiko berria eratzea.

b) Bideragarritasun materiala.

Ukaezina da Euskadik itsasoarekin eta portuko jarduerarekin historian izan duen ekonomia- eta gizarte-lotura, eta etorkizunari begira, argi dago gure ekonomiaren, gizartearen eta politikaren bilakaerak harreman estua izan behar duela portuetan garatu daitezkeen jarduerekin hainbat jarduera garatu ahal izateko beharrezko azpiegiturak daudelako, hala nola, merkataritza, arrantza, aisiako itsas kirolak eta itsas jarduerak, eta aisiarekin batera, turismoa.

Eta, hala da: Euskadiko tradiziozko kirol eta aisia ohiturek, eta itsasertzaren turismo-garapenak ekarri dute portuak, eta kiroleko eta aisialdiko portu-instalazioak eraiki eta antolatzea, kalitatezko eta aisialdirako turismoarekin lotuta; gainera, lurraldearen eta portua kokatzen den udaletako ekonomia ereduaren gain eragina daukatenez, kontuan hartu behar dira Euskadiko portu-araubidea modu koherentean eta osotara erregulatzeke.

Bestalde, portuetako jabari publikoa ustiatzean erentagarritasun- eta efizientzia-irizpideak aplikatzen badira, gomendioa da ekimen pribatuaren parte-hartzea sustatzea eta handitzea.

Pentsakizun berri hori proiektuan islatu behar da, obra publikoa esleitzeko kontratuan ez ezik, portuko zerbitzuen araudian betan ere; are gehiago, araudi horretan geratzen da ageriago gaur egun portuak eragile ekonomiko eta hainbat jardueraren kokaleku ere badirela.

### **LAUGARRENA.- Antolamendu juridikoan izango duen eragina.**

Segur aski, proiektuko araua onartzeak ekarriko du lehen aipatu erregelamenduzko arauak indargabetzea; dena dela, araubide iragankor bat ezarri beharko da, legearen erregelamenduzko garapena aurreikusteko.

Bestalde, aurreproiektua egiteak eskatuko du baloratzea ea komenigarria den indarrean mantentzea kide anitzeko hainbat organok portuei buruz sortutako beste arau batzuk.

a) Portuen Aholku Kontseiluak, ekainaren 4ko 359/1991 Dekretuaren bidez sortuak.

b) Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta Organoa, maiatzaren 23ko 90/2000 Dekretuaren bidez sortua.

Halaber, aurreproiektuak izan beharko du Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazioaren tasa eta prezio publikoei buruzko Legearen Testu Bategina, irailaren 11ko 1/2007 Legegintzako Dekretuak onartua, portuko tasa guztiak erabat eta sistematikoki arautzeko.

### **BOSGARRENA.- Proiektatutako arauaren eragina aurrekontuetan.**

Dagokion memoria ekonomikoa egingo da; eta haren bidez aztertuko da Legea aplikatzeak izango duen eragina EAeko Aurrekontu Orokorretan, baita ekonomian, oro har, eta, bereziki, arrantza-~~sektore~~an ere, proposatutako araua portuko tasak biltzearekin lotzen ez den neurrian; hain zuzen, portu-jabari publikoaren okupazio pribatiboari lotutako tasak eta zerbitzu orokorrak emateari lotutakoak. Halaber, aurreikusita dago tarifak kobratzea portuko administrazioak zerbitzu bereziak emateagatik legeak aurreikusitako kasuetan.

Halaber, "berezizat" jotzen diren portuko zerbitzuak zein diren zehaztuko du; partikular baimenduek emango dituzte eskumen-araubidean, edo, nahikoa ez balitz, Portuko Administrazioak (sailak ezarritako tarifen arabera kobratuko du).

Azkenik, lege-hauste administratiboen motak jasoko dituen zehapen-araubidea aurreikusten da, zeinek zigor ekonomikoak ekarriko baitu. Hau da, horregatik ere diru-sarrerak izango ditu portuko administrazioak.

### **SEIGARRENA.- Beharrezko izapide eta txostenak.**

1.- Arau-xedapenaren testua idazteko, agindu honetan esandakoa hartuko da oinarri, kontuan hartuko dira bilatzen diren heburuetara ondoen egokitzen diren aukera guztiak, bai eta eskatuko diren kontsulteren eta txostenen emaitzak ere aurreikusitako araudiaren egokitasuna eta legezkotasuna bermatzeko.

2.- Administrazio honetako gainerako sailei eta Gobernuaren eragile juridikoei jakinaraziko zaie sustatutako araugintza-ekimena, Hasierako Agindu hau sartuz LEGESAREA lankidetzarako esparruan.

3.- Gainerako sailen jardun-eremuari lotutako ekarpenak eta gogoeta juridikoak aurkeztuko dira, aipatutako lankidetzarekin horren bitartez, edozein unetan araugintza-proiektuaren alde aurreko onarpena baino lehenago.

4.- Lege-aurreproiektuaren testua Garraio Azpiegituren Zuzendaritzak idatziko du, Zerbitzu Zuzendaritzaren lankidetzarekin.

5.- Memoria hauek erantsiko zaizkio arau proposamenerari: justifikatiboa, ekonomikoa, generoaren arabera eraginaren ebaluazioa, administrazio-kargak murriztea, eta enpresan duen eragina.

6.- Lege-aurreproiektua idatzi eta gero, Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren alde aurreko onarpena jaso beharko du.

7.- Aldez aurreko onarpenaren agindua, eta, harekin batera, araugintza-proiektua, LEGESAREA lankidetzarekin esparruan emango dira argitaratu.

8.- Entzunaldiaren izapidea Portu eta Itsas Gaietarako Kontsulta Organoaren bidez egin beharko litzateke, parte hartzeko bide organikoa baita portu-esparruko interes konkurrenteen esku-hartzea bideratzeko.

Horri dagokionez, aipatu behar da aipatu kontsulta-organoa sortu zela maiatzaren 23ko 90/2000 Dekretuaren bidez, izaera iragankorrez Euskal Autonomia Erkidegoko Portuei buruzko Legea indarrean sartu arte.

Aipatutako organoa sortu zen portuko eta itsasoko gaitan kontsulta eta aholkularitza egiteko, baita eztabaidatzeko ere, eta sail honi dago atxikita. Haren osaera Garraio eta Herri Lan sailburuaren 2004ko martxoaren 27ko Aginduak zabaldu zuen. Organo zabal horretan, portu-jarduerako protagonista guztiak daude ordezkatuta, bai portu-esparruan eskumen konkurrenteak dituzten erakundeak, bai hartan diharduten eragile ekonomikoak eta sozialak.

Kontsulta-organo honen eginkizunen artean, hauek adierazten dira sortze-arauaren 2. artikuluan: sailak sortuko eta bidaliko dizkion arau-xedapenen gai, plan eta proiektuak aztertzea, ikertzea, eztabaidatzea eta jakinaraztea. Eta txostenen izaerari dagokionez, sortze-arauaren 3. artikuluan dio borondatezkoak eta behartze-indarrik gabekoak izan direla. Bada, sortze-arauaren bidez lortu nahi diren helburuak asmo handikoak badira ere, kontua da Euskadiko Portu eta Itsas Gaietarako Kontsulta Organoa ez dela izan eraginkorra esleitutako eginkizunak betetzeko, osaera zabala izateagatik.

Ekimenaren organo sustatzailea den aldetik, Sail honek uste du aipatu organoaren deialdiak konplexutasuna areagotzea ekatzen duela. Ondorioz, eta arau-proiektua azkarrago izapidetzeko, eraginkorragoa iruditzen zaio aipatu organoa osatzen duten eragindako sektoreei banan-banan entzutea, kontsulta-organoak kide asko izatearen ondorioz txostena egiteko egon daitezkeen arazoak saihesteko.

Horrenbestez, aurreproiektuaren testua entzunaldirako bidaliko zaie aipatu kontsulta-organo horretako kide guzti-guztiei; hauei: Arrantzaren eskumena duen Saila; EUDEL; Bilboko Itsasketa eta Ontzi Maknen Goi Mailako Eskola Teknikoa; ITSASMENDIKOI; ADIMDE; Itsas Industrien Elkartea (EAEko Itsas Foroa); Bizkaiko eta Gipuzkoako Arrantzale Kofradia; Arrantza-armadoreak (OPPAO, Ondarroako Itsas Zabaleko Arrantza Ekoizlearen Erakundea); arrantzako produktuak merkaturatzen dituzten enpreak; Itsasoko Kirolzaleak; Klub Nautikoak; uretako jardueren klubak; portu-esparruan ordezkariak zabalena duten sindikatuak; Merkataritza Itsasketako Elkargo Ofiziala; EAEko Ontzien Elkartea; EAEko ganberak; Nautika eta Arrantza Tituludunen Elkartea; Ontziolak; Merkataritza Itsasketako Zuzendaritza Nagusia; Bilboko eta Pasaiako portu-agintariak; portuetako kaboak eta kaitzaintzaileak; EAEko Bide, Ubide eta Portu Ingeñiarren Elkargoa; EAEko Herri Lanetako Ingeñari Teknikoen Elkargoa; Bermeoko enpresa emakidadunak eta zamaketa-arlokoak.

Era berean, Portu eta Itsas Gaietarako Kontsulta Organoan egon ez arren, Estatuko Administrazioari ere egingo zaio entzunaldia, Kostaldearen eta Itsasoaren Jasangarritasuneko Zuzendaritza Nagusiaren Kosta Zerbitzu Probintzialaren bidez (Ingurumen, Landa-gune eta Itsas Inguruetako Ministerioa)

9.- Prozedura izapidetzean, aginduzko txosten hauek eskatuko dira:

- a) Saileko Aholkularitza Juridikoaren txostena (abenduaren 22ko 8/2003 Legeko 7.3 artikulua).
- b) EAEko Ekonomia eta Gizarte Kontseilua (maiatzaren 17ko 8/2012 Legeko 3.1 a) artikulua).
- c) Herri Administrazioekiko Harremanetarako Zuzendaritza (Euskadiko Udal Kontseilua, uztailaren 28ko 326/1994 Dekretuaren 21 a artikulua).
- d) EMAKUNDE (otsailaren 18ko 4/2005 Legea, emakumeen eta gizonen berdintasunerakoa, 18. artikulutik 22. artikulura artekoak).

e) Ekonomia eta Ogasun Saileko Zerga Administrazio Zuzendaritza (sail horren egitura organikoari buruzko apirilaren 9ko 192/2013 Dekretuko 17. artikulua).

f) Ekonomia eta Ogasun Saileko Ondare eta Kontratazio Zuzendaritza (azaroaren 6ko 2/2007 Legegintzako Dekretuaren bidez onartu zen Euskadiko Ondareari buruzko Legearen testu bateginaren 8.1 artikulua).

g) Kultura Sailaren txostena, xedapen orokorrek euskararen erabileraren normalizazioan duten eraginari buruzkoa, bai eta hizkuntza-esparruan indarrean dagoen araudira egokituta dauden erari buruzkoa ere (abuztuaren 31ko 128/2007 Dekretuko 2. artikulua).

h) Herritarrei Arreta emateko, Berrikuntzako eta Administrazioa Hobetzeko Zuzendaritza (Herri Administrazio eta Justizia Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen dituen apirilaren 9ko 188/2013 Dekretuaren 18 c) artikulua).

i) Ekonomia eta Ogasun Saileko Kontrol Ekonomikoko Bulegoaren ekonomia- eta araudi-kontrolaren txostena (Euskal Autonomia Erkidegoko Ekonomia Kontrolari eta Kontabilitateari buruzko ekainaren 30eko 14/1994 Legearen III. tituluaren IV. kapitulua, eta urriaren 31ko 464/1995 Dekretuaren III. kapituluaren 3a atala). espediente osoa bidaliko zaio, baita memoria ekonomikoa ere.

j) Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoaren irizpena; espediente osoa bidaliko da: Euskadiko Aholku Batzorde Juridikoari buruzko azaroaren 24ko 9/2004 Legearen 3.1.a) artikulua.

7.- Lege-aurreproiektuaren espedientearen sartuko dia, hasteko agindu honekin batera, egindako txostenak, alegazioei buruzko memoria-txostena, baita prozedura osoaren memoria labur bat ere, abenduaren 22ko 8/2003 Legearen 10.2 artikuluan adierazitakoa barne.

8.- Lege-aurreproiektua Gobernu Kontseiluaren aurrean aurkeztu behar da, zeinek behin betiko onarpena ematea erabakiko baitu saio berean, edo azken idazketan kontuan hartu behar diren irizpideak ezarriko ditu, baita, hala badagokio, geroago izapidetzeko utziko dituen jarduerak, denak onartu arte, aipatu 8/2003 Legearen 13. artikuluan aurreikusitakoaren arabera.

9.- Hizkuntza bateko eta besteko bertsioen artean (gaztelaniaz eta euskaraz) egon behar duen baliokidetasun juridikoaren printzipioan aurrera

egitearren, arau-testua euskarara itzuli beharko du IVAPeko Itzultzaile Zerbitzu Ofizialak, bera baitu eskumena lege-proiektuak gaztelaniatik euskarara itzultzeko Eusko Legebiltzarrera bidali baino lehen, aipatu Zerbitzua arautzen duen otsailaren 29ko 38/2000 Dekretuaren 4.1 a) artikulua araberara.

Vitoria-Gasteiz, 2013ko uztailaren 31  
Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburua

ANA OREGI BASTARRIKA

# XXII

## **ORDEN DE APROBACIÓN PREVIA DEL PROYECTO / PROIEKTUA AURRETIK ONARTZEKO AGINDUA**

**PROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

**EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN**

**LEGE PROIEKTUA**





**AGINDUA, INGURUMEN ETA LURRALDE POLITIKAKO SAILBURUARENA; HONEN BIDEZ, ALDEZ AURREKO ONESPENA EMATEN ZAIO EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGEAREN AURREPROIEKTUARI.**

Ingurumen eta Lurralde Politikako sailburuaren 2013eko uztailaren 31ko aginduaren bidez, Euskal Autonomia Erkidegoko portuen legea egiteko prozedurari hasiera ematea erabaki zen.

Prozedura abian jarri ondoren, legeaurreproiektuaren zirriborro bat baino gehiago idatzi dira eta horretarako saileko teknikarien laguntza izan da.

Hasiera Aginduaren 2. artikuluan ezarritako edukiei heldu zaie legearen aurreproiektua idazterakoan eta hasieran aurreikusten ziren edukiekin batera, itsas garraioaren gaia ere legeaurreproiektu berean arautzea erabaki da.

2011n itsas garraioaren arloan Estatuko Administrazio Orokorrak betetzen zituen zeregin eta zerbitzuak Euskal Autonomia Erkidegokari eskualdatu zitzaizkion eta ondorioz lege proiektu hau erabiltzea erabaki da gai hau ere arautzeko.

Bestalde, Hasiera Aginduan aurreikusten zen bezala hausnarketa egin da epe honetan Euskal Autonomia Erkidegoko portuen

**ORDEN DE LA CONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL POR LA QUE SE ACUERDA LA APROBACIÓN PREVIA DEL ANTEPROYECTO DE LEY DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO DEL PAÍS VASCO.**

Mediante Orden de 31 de julio de 2013 de la Consejera de Medio Ambiente y Política Territorial se acordó iniciar el procedimiento para la elaboración del Anteproyecto de Ley de Puertos del País Vasco.

Tras el inicio del procedimiento, se ha procedido a la elaboración de diversas versiones del texto normativo, contándose para ello con la colaboración del personal técnico del Departamento.

En la elaboración del Anteproyecto se han tenido en cuenta los contenidos previstos en el artículo 2 de la Orden de inicio y, junto a estos, se ha decidido regular asimismo el transporte marítimo.

En 2011 se produjo el traspaso de funciones y servicios de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de transporte marítimo, por lo que ha considerado oportuno regular la materia en este proyecto de ley.

Por otra parte, tal y como preveía la Orden de inicio, se ha reflexionado en este plazo sobre la fórmula más adecuada para llevar adelante la gestión de los puertos de la



<p>kudeaketa aurrera eramateko formula egokiena zein izan zitekeen aukeratzeko eta zuzenbide pribatuko ente publikoaren izaera juridikoa izango duen erakunde publikoa sortzea erabaki da.</p> <p>Abenduaren 22ko 8/2003 Legea betez, eta, 2013eko uztailaren 31ko Aginduaren planteamenduekin bat datorren Legearen aurreproiektu egituratua dagoeneko egin denez, aipatutako Legea onartzeko izapideekin jarraitu behar da.</p> <p>Hala, 8/2003 Legearen 7.1 artikulua araber, hau</p> <p style="text-align: center;"><b>XEDATZEN DUT:</b></p> <p><b>Lehena.-</b> Euskal Autonomia Erkidegoko Portuen eta Itsas garraioaren legearen aurreproiektuari onespina ematea.</p> <p><b>Bigarrena.-</b> Prozedurarekin aurrera egitea, aurreikusitako izapideak eginez eta nahitaezko txostenak eskatuz.</p>	<p>Comunidad Autónoma y se ha optado por crear un Ente público de Derecho privado.</p> <p>En cumplimiento de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre y habiéndose elaborado ya el anteproyecto de Ley estructurado y acorde con los planteamientos de la Orden de 31 de julio de 2013, procede continuar con los trámites oportunos para aprobar la Ley de referencia.</p> <p>Así, de conformidad con el art. 7.1 de la Ley 8/2003</p> <p style="text-align: center;"><b>DISPONGO:</b></p> <p><b>Primero.-</b> Aprobar el Anteproyecto de Ley de Puertos y Transporte marítimo del País Vasco.</p> <p><b>Segundo.-</b> Continúese con el procedimiento, realizando los trámites previstos y recabando los informes preceptivos.</p>
---	---


Vitoria-Gasteizen,

INGURUMEN ETA LURRALDE POLITIKAKO SAILBURUA  
LA CONSEJERA DE MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA TERRITORIAL

**FIRMADO DIGITALMENTE POR:**

Firmante: ANA ISABEL OREGI BASTARRIKA

Fecha de la firma: 02/07/2014 15:26:49

Validación de la firma:  Correcta

Ana Oregi Bastarrika