



ORDEN de 15 de febrero de 2011, del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes, 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 Vivienda, Obras Públicas y Transportes en virtud de lo establecido en el artículo 10.1 apartado i) del Decreto 4/2009, de 8 de mayo, 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 Vivienda, Obras Públicas y Transportes es la Administración Portuaria competente en relación con los puertos de titularidad autonómica, atribuyéndose, en su seno, a la Dirección de Puertos y Aeropuertos el ejercicio de las funciones correspondientes a dicha área competencial, según lo dispuesto en el artículo 16 del Decreto 607/2009, de 24 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica y funcional del citado Departamento, modificado por Decreto 328/2010, de 30 de noviembre.

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.

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), así como en el Acuerdo de Consejo de Gobierno, de 28 de diciembre de 2010, por el que se aprueban las Instrucciones de Tramitación de Disposiciones de Carácter General.

En este sentido, la LPEDG establece en su artículo 4.1 que el citado procedimiento se iniciará por Orden del titular del Departamento competente

por razón de la materia sobre la que verse 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 al Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes en virtud de lo establecido en el artículo 4.1 LPEDG, en relación con lo dispuesto en el párrafo 1 i) del artículo 10 del Decreto 4/2009, de 8 de mayo, 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 y clasificar los puertos marítimos de competencia de la Comunidad Autónoma del País Vasco que, a los efectos del Anteproyecto, se denominarán puertos de titularidad vasca, así como 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 su régimen 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.

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, a través de la Dirección de Puertos y Aeropuertos, 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 150/2000, 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 Puertos y Aeropuertos 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.

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 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, 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, 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 la derogación expresa de las siguientes disposiciones:

a) Decreto 359/1991, de 4 de junio, por el que se crean los Consejos Asesores de Puertos.

b) 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.

c) Decreto 90/2000, de 23 de mayo, por el que se crea el Órgano Consultivo de Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.

d) 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.

Asimismo, el Anteproyecto incorporará 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, dedicando un artículo a cada una de las tasas con los elementos esenciales de las mismas. Se modificará, asimismo, el actual régimen transitorio.

Finalmente, deberá preverse que, en tanto no se proceda al desarrollo reglamentario de la futura Ley, seguirán vigentes, en todo lo que no se oponga o contradiga las disposiciones de la misma, las siguientes disposiciones:

a) Decreto 236/1986, de 21 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Portuarias.

b) 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 (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).

c) 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.

d) 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.

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.

Señalar a estos efectos que el Anteproyecto regulará las siguientes tasas portuarias: T-1 Buques; T-2 Pasaje; T-3 Mercancías; T-4 Pesca fresca; T-5 Embarcaciones de Listas Sexta y Séptima; T-6 Aparcamiento; y Tasa por ocupación privativa y utilización del dominio público portuario.

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. Dichos servicios especiales serán los siguientes: el suministro a buques y embarcaciones de agua, energía eléctrica, hielo o combustible, u otros servicios; la varada, izado, arriado y estancia en seco de buques o embarcaciones; el servicio de pesaje en báscula; y cualquier otro no considerable como servicio general cuya prestación se considere necesario garantizar por su especial relevancia para la seguridad, continuidad y competitividad de las operaciones portuarias.

La modificación que se acometerá supondrá la desaparición de las siguientes tasas:

- T-6- Servicios de grúas de pórtico.
- T-7- Servicios de utilización de almacenajes, locales y edificios.
- T-8- Suministros de productos y energía.
- T-9- Servicios diversos.

En el caso de la T-6 y T-8, los servicios que comprendían estas tasas pasarán a ser clasificados como servicios especiales y, por tanto, por la prestación de los mismos por la Administración Portuaria, en los casos de ausencia o insuficiencia de operadores privados, se cobrarán las correspondientes tarifas, y no tasas.

Del mismo modo se verá afectada en parte la Tasa T-9 Servicios diversos, que ya no comprenderá la utilización de básculas y carros varaderos, ya que al ser clasificado como servicio especial, por su prestación, en caso de ausencia o insuficiencia de prestadores privados, la Administración percibirá tarifas. Por tanto, sólo comprenderá el servicio portuario de aparcamiento de vehículos en las zonas de servicio de los puertos autonómicos, habiendo quedado este servicio comprendido en la Tasa T-6 Aparcamiento.

Por su parte, la Tasa T-7 incluía la utilización de almacenajes, locales y edificios. Siendo el hecho imponible la utilización de espacio de dominio público portuario, se considera más adecuado que la tasa devengada por estos conceptos sea la de "Ocupación privativa y utilización del dominio público portuario", por lo que queda subsumida en esta última.

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 procedentes.

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 Puertos y Aeropuertos.

5.- La propuesta normativa se acompañará de las siguientes Memorias: Justificativa, Económica, de Evaluación de Impacto en Función del Género y de Reducción de Cargas Administrativas.

6.- Una vez redactado el Anteproyecto de Ley se someterá a aprobación previa del Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes.

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 soslayar 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 enviará 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; ITSASMENDIKOI; 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-Guardamuelleres 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).

Por último, dado que el contenido material de la regulación propuesta tiene incidencia en el área de ordenación del territorio, se dará traslado del texto del Anteproyecto al Departamento competente a fin de que aporte las observaciones o sugerencias que estime oportuno.

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 9/1997, de 27 de junio).

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 Economía y Hacienda (artículo 12 del Decreto 568/2009, de 20 de octubre, 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 Innovación y Administración Electrónica (artículo 17 c) del Decreto 472/2009, de 29 de agosto, de estructura del Departamento de Justicia y Administración Pública).

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).

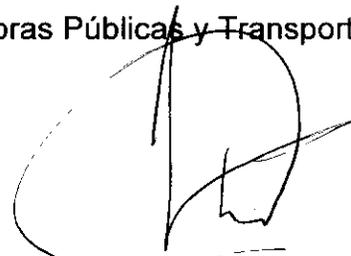
7.- Se incorporarán al expediente del Anteproyecto de ley, junto a la presente Orden de iniciación, los informes evacuados, el Informe-memoria sobre alegaciones, así como una Memoria sucinta de todo el procedimiento, con el contenido señalado en el artículo 10.2 de la Ley 8/2003, de 22 de diciembre.

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 15 de febrero de 2011.

El Consejero de Vivienda, Obras Públicas y Transportes,



IÑAKI ARRIOLA LÓPEZ