



**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:

Por el Sector Público de Euskadi:	Otras entidades:
<ul style="list-style-type: none"> - Viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz - Viceconsejera de Administración y Planificación Territorial, Izaskun Iriarte. - Viceconsejero de Medioambiente, Jose Antonio Galera. - Directora de Infraestructura del Transporte, Almudena Ruiz De Angulo. - Directora de Euskadiko Kirol Portuak, Edurne Egaña. - Euskadiko Kirol Portuak, Oriol Ruiz. ITSASMENDIKOI, Mikel Arrieta. - Dirección de Infraestructuras del Transporte, Ricardo Torre. - Dirección de Infraestructuras del Transporte, Yolanda Ibañez. - Dirección de Infraestructuras del Transporte, Luis María Moreno. - Dirección de Infraestructuras del Transporte, Borja Carlos López. - Dirección de Servicios del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, María Jesús Urkiola. - Responsable de Obras Públicas del Servicio Territorial de Puertos de Bizkaia, Saioa Rezabal. - Responsable de Obras Públicas del Servicio Territorial de Puertos de Gipuzkoa, Idoia Ortubia y Marcos Aizpurua.. - Servicio Territorial de Puertos de Gipuzkoa, Marcos Aizpurua. 	<ul style="list-style-type: none"> -Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Gipuzkoa, Pedro Esnaola. -Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi, Javier Lopez De La Calle. -Escuela Técnica Superior Náutica de Bilbao, Javier Sánchez. -Asociación de Comercializadores de Pescado de Euskadi, Eli Arambarri. -Organización de Productores de Pesca de Altura del puerto de Ondarroa, Kiko Marin. -EUDEL, Felix Asensio y Jose Luis Landaburu. -Club Náutico de Hondarribia, Nicolas Azkona y Pello Olazabal. -Real Club Náutico de San Sebastián, Luis Naya. -Autoridad Portuaria de Bilbao, Carlos Alzaga y Carlos Verdeal. -Autoridad Portuaria de Pasaia, Cesar Salvador. -Colegio de Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos, Jose Tesan. - MARBECO, Isaac Ispizua Ermecheo e Isaac Ispizua Pereña. -Asociación de Náutica y Pesca Recreativa "FASNAPER", Eugenio Saldaña. -Federación Vasca de Actividades Subacuáticas, Irantzu Irusta y Maria Tato. -Asociación de Navieros Vascos, Manuel González y Jose Antonio Martínez. -Dirección General de la Marina Mercante, Carlos Rebollo y Fernando Landín.

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 sucesivamente 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 transversales 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 "KAIAK" 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 práctico; efectivamente, es un servicio portuario pero la habilitación para el servicio de práctico 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 todos 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 (KAIAK) 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 "KAIAK" los daños ocasionados indebidamente o exigiría a los falsos denunciantes 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 los 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 conste 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 "KAIAK", 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.

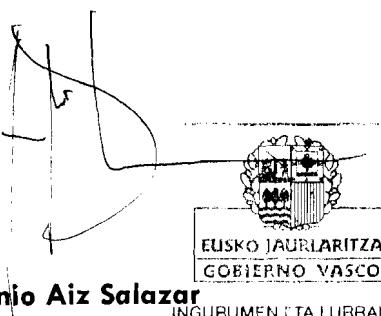
Toma la palabra el **representante de la Autoridad Portuaria de Bilbao, Sr. Alzaga**, y señala que a su juicio el tema de las tasas es un elemento muy rígido que cuesta mucho tocar y que hay que tramitar vía Ley las modificaciones. Los puertos de titularidad estatal tienen una parte, un mecanismo de 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
Vicenconsejero de Transportes del
Gobierno Vasco
INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLITICA TERRITORIAL


Borja Carlos López Álvarez
Secretario del Órgano Consultivo de
Puertos y Asuntos Marítimos Vascos.
INGURUMEN ETA LURRALDE
POLITIKA SAILA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y POLITICA TERRITORIAL