



**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 Nagusiarik; eta atotian eramatea eta amarratzea dagokio Merkataritza Itsasketako Zuzendaritza Nagusiarik. 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-dispensatza) ematea erkidegokoak ez diren ontzientzat (Panama, Liberia, etab.), Euskal Autonomia Erkidegoko portuen arteko kabotajeko trafikoa. Horregatik, argi espezifikatu behar 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, atotian eramatea, etab.) beteko dituzte berriz ere atzerriko ontziek, dagokien dispensatza edo "waiver" jaso aurretik. Esan gabe doa, erregistratzeak hainbat egun irauten duela, lanak ez direla hasiko zehapenei buruzko kapitulu 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 larrizat 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, bigarrenez, 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, Meatzeen 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 dituenean 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 espezifikoentzat; 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, artikuluko 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 artikuluko 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

<p>O. E. <b>Antonio Aiz Salazar</b> Eusko Jaurlaritzako Garraioko sailburuordea</p>	<p><b>Borja Carlos López Álvarez</b> Euskadiko Portu eta Itsas Gaietako Kontsulta-batzordearen idazkaria</p>
---	--