

8/15

irizpena

Euskal Autonomia Erkidegoko Portu
eta Itsas Garraioaren

Legearen Aurreproiektuari buruzkoa

Bilbon, 2015ko maiatzaren 29an



CES
EGAB

Consejo Económico
y Social Vasco

Euskadiko Ekonomia eta Gizarte
Arazoetarako Batzordea



Irizpena 8/15

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 legeria 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 zitzairen, 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 zizkieten 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 edukiak zioen azalpena, sei Kapitulutan 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 ukalezina 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-garapenaren 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 arloa oso-osorik lantzeko esku-hartzerik ez du izan. Amaitzeko, Euskal Autonomia Erkidegoko titulartasunekoak 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. Kapitulua 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 jarduera-printzipioak, portu-kudeaketaren orientatzaileak, iraunkortasuna, kudeaketa integratua eta bitarteko desberdinen arteko garraioa barne, zehazteko.

II. Kapitulua 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. Kapitulua 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. Kapitulua 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 jarduera 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 Orokorrari eta Euskadiko Kirol Portuak S.A. erakundeari atxikitako langileak integrazeari buruzko 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 sartzan denean izapidetzen ari diren portuetako plan berezien iragaitze-araubidea aurrez ikusten du.

Bigarren Xedapen Iragankorrak portuko herri-jabaria erabili eta hartzeko gaitze-tituluei buruzko espedienteen iragaitze-araubidea zehazten du.

Hirugarren Xedapen Iragankorrak baimenen eta emakiden iragaitze-araubidea xedatzen du.

Laugarren Xedapen Iragankorra Legea indarrean sartzan 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 dizkioten 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 gobernuak euskal portu-sisteman lege-araubide aplikagarria orokorrean arautzeko ekimen legegilea izateari buruz berriz ere balioztapen positiboa egiten du. Euskal Autonomia Erkidegoko portu-sistamarako araubide 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 titulartasuneko portuak araubidezko 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 sartzeari, EAERI funtzioak eta zerbitzuak transferitzez ekainaren 24ko 900/2011 Errege Dekretuarekin amaitu baitzen. Aldi berean, portuen eta itsas garraioaren arteko konexioa ukalezina 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 aurkezten 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-kontratukoengan ondorio sakonak dituela, desagertzea edo eraldatzera doazen erakundeei eta entitateei atxikiak badaude. Hala, kaltetutako 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 arloa oso-osorik lantzerantz 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, autonomia nahiz zuzenbide pribatuaren esku-hartze handiagoarekin. Aztertzen ari garen lege-aurreproiektua EAEn dagoen eredia nabarmenki aldatzearen aldekoa da. Arloa transferitu zenetik EAEn 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 hartzerantz 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 arduraren 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 oinarrizko 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 oinarrizko 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, oinarrizkoak 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 baztertuta gertatzen zela eta portuen eremuan aginpidea zuen Eusko Jaurlaritzako Saila gailentzen zela azaltzen baguen, 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 eremuei dagokienez, kooperazio- eta lankidetzatresnez baliatu behar dela, aurrerapen-konponbideak har daitezten, 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 politika eraginkorrak beharrekoak dira.

Portua nahiz portu-jarduerak behar bezala garatzeko eta EBko politikek 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 daitezten, muntaia-eragiketarako, ekipoak konpontzeko, ontziak eraiki eta konpontzeko eta abarrerako. Hala, lege-aurreproiektuan plangintza-isla 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, bidezkoztat 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 daitezten**”.

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 erabilerak 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 sartzen 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 aitorpena 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 betelanetarako obrak, lurrian edo itsasoan jatorria dutenak, eranstea proposatzen dugu, xedapenean aurrez ikusitako dragatze-eragiketetan ez daudenez. Bertan eraistea, garraiatzea eta isurtzea sartzen dira eta betelanaren eragiketak eragiketa osagarriak dira.

18. artikulua: “Portuko herri-jabariaren barruan, **lurrian 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

Agintaritza erabiltzea eskatzen duten portuko zerbitzuek portuko administrazioak zuzenean eskaintzea eskatzen dute. Gainera, zeharkako kudeaketa mugatua egongo da. Zeharkako kudeaketa izan dezaketen portuko zerbitzuei buruz argitasun handiagoa eskaintzeko, beharrezkoa iruditzen zaigu araubidez, ahalik eta azkarren, agintaritza erabiltzea 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 bidezkoz 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, “pertsona 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 ordaintzez 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 emanez. 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 oinarritzko 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 oinarritzko 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 oinarritzko elementuak eta baldintzak izango dituzte”.

42. artikulua.- Ikuskaritza- eta kontrol-ahalmenak erabiltzea

Gaur egun euskal portu desberdinetan portuko zaintza-funtzioetan eta herri-ahalmenen erabileran lan-kontratuko langileak eta langile funtzionarioak daudenez, aurreproiektu honek ezartzen duen araubidean talde guztiak integra daitezen zailtasunak saihesteko, beharrezkotzat jotzen dugu hurrengo zehaztea: portu-administrazioari atxikitako langileak aginte-agentek badira, euskal portuen legeria berriaren eremuan herri-ahalmenak izango dituela.

42.2. artikulua.- Xede horiez, langile horiek aginte-agentek izango dira, **Euskal Autonomia Erkidegoko Portu eta Itsas Garraioari buruzko Legean dauden herri-ahalmenak erabiliz, betiere Seguritasunaren 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 dezaketenak edo pertsonak, ondasunak edo ingurumena arriskuan jar ditzaketenak. Garraiatutako zamak ere portu-jarduera eragoz dezake eta arrisku-egoerak sor ditzake. Adibidez, pentsa dezagun zama arrakatsua dituen itsasontzi abandonatu batek izan ditzakeen ondorioak. Portu-instalazioak ere blokea daitezke. Beraz, itsasontziaz 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 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 daitezen 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