



Lehiaren  
Euskal Agintaritza  
Autoridad Vasca  
de la Competencia

## **Lehiaren Euskal Kontseiluaren txostena, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren, Bilboko eta Pasaiaiko portu-agintaritzen, eta Bermeoko portuaren arteko lankidetzaren protokoloari buruzkoa.**

**I-21/2013 espedientea**

**4/2014 txostena**

### **AURKIBIDEA**

**TOC**Lehiaren Euskal Kontseilua

María Pilar Canedo Arrillaga andrea, lehendakaria

Natividad Goñi Urriza andrea, kidea

Rafael Iturriaga Nieva jauna, kidea

Ibon Álvarez Casado jauna, idazkaria

Lehiaren Euskal Kontseiluak egin du txosten hau, goian adierazitako kideak bildu direla, eta Eusko Jaurlaritzako Herri Administrazio eta Justizia Saileko Estatutuaren Garapenerako Zuzendaritzaren eskariz.

### **I.- TXOSTENAREN XEDEA**

1. Eusko Jaurlaritzako Herri Administrazio eta Justizia Saileko Estatutuaren Garapenerako zuzendariaren idatzi bat sartu zen 2013ko urriaren 16an Lehiaren Euskal Agintaritzaren erregistroan. Idatzi horren bitartez, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren, Bilboko eta Pasaiaiko portu-agintaritzen, eta Bermeoko portuaren arteko lankidetzaren protokoloaren zirriborroak lehiaren defentsarako indarreko araurik hausten duen eta, hala izanez gero, hautsitako arauak aplikatu behar ez izateko justifikaziorik dagoen azter dezala eskatu dio Estatutuaren Garapenerako zuzendariak Lehiaren Euskal Agintaritzari, baita horri buruzko txostena egin dezala eskatu ere.



2. Lankidetzta-protokoloaren zirriborro horrek lehiakortasun-arauak betetzen dituen aztertuko du Lehiaren Euskal Kontseiluak txosten honetan.

## **II.- Lehiaren Euskal Kontseiluaren esku-hartzearen irismena eta oinarri juridikoa**

3.1/2012 Legearen 3.5. artikuluan xedatutakoaren arabera "Euskal Autonomia Erkidegoan lehia defendatzearekin zerikusia duten arloetan, organo aholku-emaile izango da Lehiaren Euskal Agintaritzza. Zehazki, ondorengo erakundeek eskatu ahal izango diote aholkua lehiaren eremuan: Eusko Legebiltzarrak, Eusko Jaurlaritzak, Batzar Nagusiek, Foru Aldundiek, udalek, lanbide-elkargoek, merkataritza-ganberek, enpresarien elkarteek, sindikatuek, eta kontsumitzaile nahiz erabiltzaileen elkarteek".

Bestetik, 1/2012 Legeko 10. k) artikuluan xedatutakoaren arabera, Lehiaren Euskal Kontseiluari dagokio "lege honen 3. artikuluko 5. paragrafoan aipatzen diren irizpenak egin eta onartzea".

4. Arau horietan xedatutakoa betetz, txosten bat egin behar du Lehiaren Euskal Kontseiluak, aipatutako eskaerari erantzuteko.

## **III.- Lankidetzta-protokoloaren egitura eta edukia**

5. Lankidetzta-protokoloko azalpenen atalean hamar epigrafe daude (zenbakiei begiratuta bederatzi dira, baina II.a errepikatuta dago) eta, horien ondoren, zortzi klausula jaso dira. Horien guztien edukia aztertuko dugu, labur-labur. Hasteko, azalpeneko epigrafeen edukia aipatuko dugu: I. epigrafea: Euskal Autonomia Erkidegoak portu-gaietan duen eskumena. II. epigrafea: administrazio-kontseiluetako buruak eta kideak izendatzeko eskumena du EAEk; halaxe xedatu baita Estatuko Portuei eta Nabigazio Zibilari buruzko Legearen testu bateginean. Errepikatutako II. epigrafea: Lurralde Politika eta Garraio Sailaren (egungo Ingurumen eta Lurralde Politika Sailaren) eskumena, 236/1986 Dekretuak emandakoa. III. epigrafea: Euskadik itsasoarekin duen lotura historiko, ekonomiko eta soziala. IV. epigrafea: Euskadiren kokaleku estrategikoa. V. epigrafea: Bilboko eta Pasaiaiko portuen garrantzia zein aitzindaritzaz indartzeko beharra eta Bermeoko portua sustatzekoa. VI. epigrafea: Bizkaiko golko beste portu batzuekin lankidetzta-proiektu



espezifikoa garatzeko beharra. VII. epigrafea: haien artean lankidetzan aritzeko asmoa dute parte-hartzaileek. VIII. epigrafea: portu-sistemari babes handia eman behar dio Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorrak, ekarpen ekonomiko eta sozial handia egiten baitu sistema horrek. IX. epigrafea: Ingurumen eta Lurralde Politika Sailaren helburu dira garraio-politika planifikatua garatzen laguntzea, eta garraio-sistema iraunkorra garatzen laguntzea, betiere herrialde-ikuspegia izanik. Jarraian, klausulei helduko diegu.

**6. Lehenengo klausula: Protokoloaren xedea.** Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorren eta Bilboko eta Pasaiako portu-agintaritzen arteko lankidetzaren esparru orokorra ezartzea eta arautzea da Protokoloaren xedea, Bermeoko, Bilboko eta Pasaiako portuen artean lankidetzaren ekintzak gauzatzeko. Lankidetzaren ekintza horiek baliagarriak izango dira, batetik, Euskal Autonomia Erkidegoko portu-sistemaren lehiakortasuna hobetzeko eta, bestetik, portu-sistema horrek ematen dituen aukerak hobeto garatzeko eta aprobetxatzeko.

**7. Bigarren klausula: Helburuak.** Autonomia Erkidegoko eta Akitaniako portuen hamabi helburu betetzeko asmoz, elkarren artean lankidetzan arituko dira parte-hartzaileak.

**8. Hirugarren klausula: Konpromisoa.** Elkarri laguntzeko eta lankidetzan jarduteko konpromisoa hartu dute Protokoloa izenpetu dutenek, betiere, Protokoloan ezarritako baldintzetara bilduz. Protokoloa sinatzen dutenek komunikazio-harreman erraza izango dute, eta estu zein etenik gabe arituko dira lankidetzan, Protokoloaren helburuak betetzea errazagoa izan dadin. Hori lortzeko, printzipio hauetan oinarrituko da haien arteko harremana: elkarrekiko errespetuan, bataren eta bestearen funtzionatzeko moduarekiko eta kideekiko errespetuan, eta beste alderdiari eragiten dioten jardueretan gardentasuna bermatzean.

**9. Laugarren klausula: Jarraipena eta kontrola.** Batzorde bat sortuko da, Protokoloaren jarraipena egin eta haren helburuak betetzen diren zainduko duena.



**10. Bosgarren klausula: Lankidetzaren mekanismoak.** Protokoloa sinatu denetik hiru hilabeteko igaro baino lehen, lankidetzaren plana egingo dute sinatzaileek. Epe jakin batera arteko plana izango da, eta Jarraipen eta Kontrol Batzordeak onartu beharko du lehenengo bileran. Protokoloan xedatutako helburu orokorrak oinarri hartuta, jarduera-eremu bakoitzaren helburuak zehaztuko lituzke lankidetzaren plan horrek (garraio-azpiegiturak, portuko azpiegiturak, merkataritza-politika, trafikoak, portuko zerbitzuak, giza baliabideak, I+G+B, ingurumen-iraunkortasuna).

Jarduera-eremu bakoitzean, Protokoloaren sinatzaileez osatutako lan-mahaiak sortuko dira. Mahai horiek, beren aldetik, Lankidetzaren Planaren helburuak betetzeko proposatu diren lankidetzaren proiektuak aurkeztu beharko dizkiote Jarraipen eta Kontrol Batzordeari. Behin onartu ondoren, lan-mahaiak arduratuko dira lankidetzaren proiektuak garatzeaz eta, aldi berean, horiei buruzko txostenak emango dizkiote Batzordeari. Batzordeak, bere aldetik, proiektu bakoitzean egindako aurrerakuntzak eta proiektu bakoitzaren azken emaitza ebaluatuko ditu.

**11. Seigarren klausula: Atxikimendua.** Baionako portuko erakunde eta agintaritza eskudunei Protokolo honen berri emango diete parte-hartzaileek, Protokoloari lotzeko aukera izan dezaten.

**12. Zazpigarren klausula: Protokoloaren indarraldia.** Sinatzen den egunean sartuko da indarrean Protokoloa, eta indarrean izango da, hura egoki bete arte, alde sinatzaileek beharrezkotzat jotzen duten bitartean. Beste itun bat edo antzeko beste agiri bat egin daiteke haren ordez, edozer unetan eta edozer alde eskatuta.

**13. Zortzigarren klausula: Izaera.** Protokoloaren bidez ez da parte-hartzaileen arteko obligazio legal edo finantzariarik sortu nahi.

#### **IV.- Protokoloaren eraginpean diren portuen izaera juridikoa**

**14.** Itsas portu deritza, hain zuzen ere, itsasertzean edo itsasadarraren bazterrean dauden lur-eremuen, itsas uren eta instalazioen multzoari; portuko trafikoaren eragiketarako egiteko baldintza fisiko –natural zein artifizial– eta antolakuntzako baldintza egokiak betetzen dituen, eta Administrazio eskudunaren baimena duena aipatu jarduera horiek garatzeko. Halaxe xedatu



da, bederen, Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontziei buruzko Legearen testu bategineko 2. artikuluan.<sup>1</sup>

**15.** Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontziei buruzko Legearen testu bategineko 3. artikuluan xedatutakoaren arabera, merkataritzakoak edo ez-merkataritzakoak izan daitezke portuak.

Merkataritza-portutzat hartuko dira, beren trafikoaren ezaugarriak direla-eta, haien baitan portuko merkataritza-jarduerak egin ahal izateko egoki diren baldintza teknikoak, segurtasunekoak eta administrazio-kontrolako baldintza egokiak biltzen dituzten horiek. Portuko merkataritza-jardueratzat hartuko dira edozer motatako salgaien zama-lanak, salgai horiek ontziz aldatzea, eta biltegitratzea; baldin eta, salgaien tamaina eta forma dela-eta, bitarteko mekanikoak edota instalazio bereziak erabili behar badira lan horiek egiteko.

Ez dira merkataritza-portutzat hartuko:

- a) Arrantza-portuak; hau da, arrainak harrapatzeko erabilitako ontzietatik arrain freskoak deskargatzeko besterik erabiltzen ez diren portuak edo, funtsean, horretarako erabiltzen direnak. Ez dira merkataritza-portutzat hartuko, ezta ere, ontzi horien base-portuak, non beharrezko zerbitzu guztiak edo horietako batzuk ematen zaizkien, hala nola: porturatzea, ainguratzea, egonaldia, hornidura, eta konpontze- eta mantentze-lanak.
- b) Ekaitza denean, ontziei nahikoa babes emateko erabiltzen diren portuak, betiere, portu horietan ez bada portuko merkataritza-eragiketarik egiten edo, egitekotan, munta txikiko eragiketak egiten badira aldian behin.
- c) Soilik edo nagusiki kirol- edo aisialdi-ontziek erabiltzeko egin diren portuak.
- d) Aurreko ataletan aipatutako erabileretatik bat baino gehiago dituztenak.

**16.** Era berean, Espainiako portu-sisteman garrantzi handiko funtzioa duten portuak interes orokorreko portutzat har daitezke.

<sup>1</sup> Irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onetsi zen testu horren gaztelaniazko bertsioa, eta hemen dago ikusgai: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-16467-consolidado.pdf>.

Honako baldintza fisiko eta antolakuntzako baldintza hauek bete behar dituzte itsas portuek:

- a) Hektarea erdi edo hortik gorako ur-azalera. Portua erabiliko duten ontzi-motarentzako eta bertan egin nahi diren trafiko-eragiketarako egokiak diren babeste-baldintzak eta sakonera-baldintzak izan behar ditu, berdin dio ezaugarri horiek modu naturalean edo artifizialean lortu izan diren.
- b) Ainguratze-eremuak, kaiak, edo porturatze-instalazioak. Bertara gerturatuko eta amarratuko dira ontziak; dela eragiketak egiteko, dela segurtasun-baldintza egokietan ainguratuta, amarratuta edo porturatuta egoteko.
- c) Salgaiak edo tresnak uzteko edo biltegitratzeko lekuak.
- d) Lehorreko azpiegiturak eta lehorreko ibilgailuentzako sarbide egokiak, garraio-sarerik garrantzitsuenetarako lotura bermatuko dutenak.
- e) Portuko trafikoaren eragiketak eraginkortasunez, azkartasunez, ekonomiaz eta segurtasunez egiteko beharrezkoak diren bitartekoak eta antolakuntza.



Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontziei buruzko Legearen testu bategineko 4. artikuluan xedatutakoaren arabera, testu horren beraren I. eranskinean aipatutako horiek izango dira interes orokorreko portu. Honako baldintza hauetako bat betetzeagatik izendatu dira interes orokorreko portu:

- a) Nazioarteko itsas merkataritzako jarduerak gauzatzeagatik bertan.
- b) Autonomia Erkidego bat baino gehiago biltzeagatik haren merkataritza-eraginpeko eremuan.
- c) Ekonomia nazionalarentzat garrantzi estrategikoa duten industriei edo establezimenduei zerbitzu emateagatik.
- d) Portu horretan egiten diren itsas merkataritzako jardueren urteko bolumena eta ezaugarriak nahikoa garrantzitsuak izateagatik edo, bestela ere, Estatuaren jarduera ekonomiko orokorraren funtsezko beharrak asetzeagatik.
- e) Baldintza tekniko edo geografiko bereziak izanda, itsas trafikoaren segurtasuna bermatzeko funtsezkoa izateagatik, batez ere, uharte-inguruetan.

**17.** Euskadiri dagokionez, Pasaiako eta Bilboko portuak merkataritza-portu eta interes orokorreko portu direla xedatu da Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontziei buruzko Legearen testu bategineko I. eranskinean.

Bermeokoa, aldiz, merkataritza-portua da, arrantza-jarduerarekin lotura duten jardueraz gain, portuko merkataritza-jarduerak gauzatzen baitira bertan<sup>2</sup>.

Beraz, izaera desberdineko hainbat erakunderen arteko akordio-proposamen baten aurrean gaude. Zenbait ondorio juridiko dakar horrek, eta gu ondorio horiek aztertuko ditugu.

## **V.- Portu-gaietako administrazio-eskumenak**

**18.** Estatuak du interes orokorreko portuen gaiari buruzko eskumen eskusiboa<sup>3</sup>. Sustapen Ministerioaren bitartez erabiltzen du estatuak eskumen hori, estatua titular duen portu-sistema medio. Eskumen eta funtzio desberdinak dituzten bi erakundek antolatzen dute portu-sistema: Estatuko Portuen Agintaritzak eta portu-agintaritzek.

Berezko nortasun juridikoa eta berezko ondarea du Estatuko Portuen Agintaritza erakunde publikoak; baita jarduteko gaitasun osoa ere<sup>4</sup>. Estatuko Portuen Agintaritzak lege

<sup>2</sup> Ikusi Bermeoko portuari buruz Bermeoko Udalak berak <http://www.bermeokoudala.net/52.html?L=2> web-orrian argitaratutako informazio orokorra.

<sup>3</sup> Halaxe xedatu baita Espainiako Konstituzioaren 149.1.20. artikuluan, eta Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontziei buruzko Legearen testu bateginean.

<sup>4</sup> Ikusi azaroaren 26ko 47/2003 Legeko –aurrekontuen lege orokorraren– 2. artikuluko 1. ataleko g) idatz-zatia, Sustapen Ministerioari dagokiona.



espezifikoak ditu jarraibide, bai eta Aurrekontuen Lege Orokorreko xedapenetatik hari dagozkionak eta, modu osagarrian, Estatuko Administrazio Orokorraren Antolakuntza eta Funtzionamenduaren Legea ere<sup>5</sup>. Estatuko Portuen Agintaritzza arduratzen da, esaterako, Gobernuaren politika betearazteaz, portu-sistema koordinatzeaz, portu-sistemaren eraginkortasuna kontrolatzeaz, eta estatuko beste erakundeekin koordinatzeaz.

Portu-agintaritzak ere Aurrekontuen Lege Orokorreko 2. artikuluko 1. ataleko g) idatzi-zatian aurreikusitako erakunde publikoen multzoan sartzen dira. Berezko nortasun juridikoa eta berezko ondarea dute, baita jarduteko gaitasun osoa ere. Estatuko Portuen Agintaritzaren bitartez, Sustapen Ministerioaren mende dira. Lege espezifikoak dituzte jarraibide, bai eta Aurrekontuen Lege Orokorreko xedapenetatik haiei dagozkienak eta, modu osagarrian, apirilaren 14ko 6/1997 Legea ere –Estatuko Administrazio Orokorraren Antolakuntza eta Funtzionamenduari buruzkoa–.

Haien eskumeneko portuak autonomia-erregimenean kudeatzen dituzte portu-agintaritzek. Estatuko Portuen Agintaritzari, ordea, portu-sistema koordinatzea eta haren eraginkortasuna kontrolatzea dagokio<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> 6/1997 Legea, apirilaren 14koa, Estatuko Administrazio Orokorraren Antolaketari eta Funtzionamenduari buruzkoa <https://www.boe.es/buscar/pdf/2003/BOE-A-2003-21614-consolidado.pdf>

<sup>6</sup> Ikusi Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontzietan buruzko Legearen testu bategineko 13. artikulua.

Administrazio-kontseilua eta lehendakaria dira portu-agintaritzen gobernu-organoak (Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontzietan buruzko Legearen testu bategineko 29. artikulua).

Honako hauek osatuko dute administrazio-kontseilua (Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontzietan buruzko Legearen testu bategineko 30.1. artikulua):

- a) Erakundeko presidentea; administrazio-kontseiluko buru izango dena.
- b) Berezko kide bat; kide hori itsas kapitaina izango da.
- c) Gutxienez 10 eta gehienez 13 kide izango ditu (...). (...) Autonomia-erkidegoek erabakiko dute zenbat kide izango diren, eta izendatu egingo dituzte.

Autonomia-erkidegoek honako irizpide hauek bete beharko dituzte administrazio-kontseiluko kideak izendatzean (Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontzietan buruzko Legearen testu bategineko 30.2. artikulua):

a) Itsas kapitaina gehi beste hiru kide izango dira Estatuko Administrazio Orokorraren ordezkari kontseiluan. Hiru kide horietako bat estatuaren abokatu bat izango da, eta beste bat Estatuko Portuen Agintaritzako abokatu bat.

b) Lehendakariak gain, lau kidek ordezkatuko dute Autonomia Erkidegoa.

(...)

d) Portuko zerbitzugunea mugartean duten udalek Kontseiluko gainerako kideen % 33ko ordezkari izango dute. Ukitutako udalak bat baino gehiago badira, lehenik honako hauei egokituko zaie ordezkari: portu-agintaritzak administratutako portuari/ei izena ematen dion/en udalei; eta, ondoren, gainontzekoei: zerbitzuguneak udal-mugartearen zer azalera hartu, hainbateko proportzioan.

e) Kontseiluko gainerako kideen ehuneko 66a, honako hauen ordezkari izango dira: merkataritza-, industria-eta nabigazio-ganberenak, enpresa- eta sindikatu-erakundeak, eta portuen arloan garrantzi handia duten sektore ekonomikoak.

Autonomia Erkidegoko organo eskudunak izendatu eta kargugabetuko du portu-agintaritzako presidentea, gaitasun profesional ezaguna duten eta eginkizun horretarako egokiak diren pertsonen artean. Sustapen Ministerioari horren berri eman eta gero, dagokion aldizkari ofizialean eta Estatuko Aldizkari Ofizialean





Erabilitako bitartekoak are eraginkortasun handiagoz kudeatze aldera, portu-agintaritzek modu bateratuan kudeatu eta ustiatu ditzakete estatuaren eskumeneko hainbat portu<sup>7</sup>.

**19.** Euskal Autonomia Erkidegoko Autonomia Estatutuko 10.32. artikuluan xedatutakoaren arabera, portu-gaietan eskumen eskusiboa du Euskal Autonomia Erkidegoak; Konstituzioko 149.1.20. artikuluan xedatutakoa gorabehera.

Lurralde Politika eta Garraio Sailari (egungo Ingurumen eta Lurralde Politika Sailari) dagokio Euskal Autonomia Erkidegoko portuak antolatzea, portuko zerbitzuak kudeatzea, kontrolatzea eta, azken batean, Euskal Autonomia Erkidegoaren eskumeneko portuetan nahiz portu-instalazioetan gauzatutako jarduera guztiekin lotura duen guztiaz arduratzea; halaxe xedatu baita Portuko Lanei buruzko Araudia onartzen duen urriaren 21eko 236/1986 Dekretuko 3. artikuluan<sup>8</sup>.

Ingurumen eta Lurralde Politikako Sailaren egitura organikoa eta funtzionala ezartzen duen apirilaren 9ko 196/2013 Dekretu autonomikoko 13. artikuluaen arabera, honako jarduereremu hauek zuzendu eta koordinatuko ditu Garraio Sailburuordetzak<sup>9</sup>:

(...)

e) Portuak eta portuko jarduerak.

(...)

196/2013 Dekretuko 14. artikuluan xedatutakoaren arabera, honako eginkizun hauek dagozkio Garraio Azpiegituren Zuzendaritzari: (...)

k) Portu bakoitzaren zerbitzuei eta ordenari buruzko arauak egitea eta arau horiek betetzen diren zaintzea, ukitutako administrazio eskudunekin koordinatuta.

l) Indarrean dagoen araudian aurreikusten diren portuko zerbitzuak ematea, ordenamendu juridikoan arauturiko kudeaketaren bidez.

m) Portuetako zerbitzu-guneetako erabilerak antolatzea eta portuko jabari publikoari buruzko baimenak eta emakidak eman, aldatu eta desagertzeko espedienteak izapidetzea eta ebaztea.

n) Plan hauek lantzea eta onartzea: barne-larrialdietako planak, istripuetan itsasoa kutsatzen denerako planak, babeste-planak, eta portuetan ontzietako hondakinak biltzeko planak, bai eta itsasoko eta barne-uretako nabigazioari buruzko araudiak eskatutako beste plan batzuk ere.

---

argitaratuko da izendapena edo kargugabetzea (Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontziei buruzko Legearen testu bategineko 31. artikulua).

<sup>7</sup> Valentziako Portu Agintaritzak, esaterako, Gandiako, Valentziako eta Saguntoko portuak kudeatzen ditu. Algecirasko badiako Portu Agintaritzak, berriz, Tarifako eta Algecirasko La Línea portuak kudeatzen ditu.

<sup>8</sup> EHAA, 225. zk., 1986ko azaroaren 17koa.

<sup>9</sup> EHAA, 78. zk., 2013ko apirilaren 24koa.





(...)

**20.** Horrenbestez, Bilboko eta Pasaiako portuak interes orokorreko portu dira; bakoitzak bere portu-agintaritzza du; agintaritzza horiek nortasun juridikoa dute, eta izena ematen dieten portuak kudeatzen dituzte. Estatuko Portuen Agintaritzak koordinatzen ditu biak ere.

Bermeoko portuari dagokionez, Eusko Jaurlaritzak kudeatzen du Ingurumen eta Lurralde Politika Saileko Garraio Sailburuordetzako Garraio Azpiegituren Zuzendaritzaren bitartez.

## **VI.- Portuan ematen diren zerbitzuak, portu-agintaritzen eginkizunak, eta lehia-arauak**

**21.** Hainbat eratako zerbitzuak eman daitezke portuetan: zerbitzu orokorrak, portuko zerbitzuak, merkataritza-zerbitzuak, eta itsas seinaleztatze-zerbitzuak.

Zerbitzu orokorren multzoaren barruan, honako hauek guztiak biltzen dira: portuko trafikoa –itsasokoa nahiz lehorrekoa– antolatzeko eta koordinatzeko zerbitzua; portuko zerbitzuekin lotura duten eragiketak koordinatzea, kontrolatzea, eta beste jarduera batzuk egitea; seinaleztatze-zerbitzua, balizatze-zerbitzua eta nabigazio-laguntza emateko zerbitzua; zona komunetako ordena-, argizatze- eta garbiketa-zerbitzua; eta larrialdiak prebenitzeko nahiz kontrolatzeko zerbitzuak.

Portu-agintaritzari dagokio zerbitzu orokor horiek ematea, baina hirugarrenen esku utz daiteke horien kudeaketa.

Portuko zerbitzuen barruan honako hauek daude: zerbitzu tekniko eta nautikoak (pilotajea, atoian eramatea eta amarratzea), pasaia-zerbitzua, ontziek sortutako hondakinak hartzeko zerbitzua, edo salgaiak manipulatzeko zerbitzua. Enpresa pribatuek ematen dituzte zerbitzu horiek lehia askean. Hala ere, araututako hainbat baldintza betez gero portu-agintaritzak emandako lizentzia behar dute enpresa pribatuek zerbitzu horiek eman ahal izateko. Zerbitzu-ematearen kopurua mugatzeko aukera onetsi da arauetan; zenbait mugarekin, alabaina. Kasu honetan, portu-agintaritzak bermatu behar du portu-zerbitzuak egoki ematen direla. Hortaz, ez baldin badago zerbitzu jakin bat emango duen enpresa pribaturik, portu-agintaritzak berak har dezake, bere gain, zerbitzua zuzenean emateko ardura<sup>10</sup>.

Merkataritza-zerbitzutzat hartuko dira portu-jarduerarekin lotura izan arren portuko zerbitzu ez diren jarduerak, baldin eta horiek gauzatu ahal izateko portu-agintaritzak baimena eman behar badu aldez aurretik.

<sup>10</sup> Legean xedatutakoaren arabera, hala ere, salbuespenezko kasuetan baino ezin dezake agintaritzak zerbitzua zuzenean eman. Horrelakoetan, gainera, Estatuko Portuen Agintaritzak aldeko txostena eman beharko du aldez aurretik (erakunde horren mende baitaude portu-agintaritzak).



## 22. Arauetan portu-agintaritzei esleitutako eskumenetatik, honako hauek dira garrantzitsuenak:

- Zerbitzu orokorrak ematea, eta portuko zerbitzuak kudeatzea eta kontrolatzea, eraginkortasun-, ekonomia-, produktibitate- eta segurtasun-baldintzarik onenetan gauza daitezen.
- Portuko zerbitzuen eremua eta portu-erabilerak antolatzea.
- Portuko obrak eta zerbitzuak planeatzea, horien proiektua egitea, horiek eraikitzea, zaintzea eta ustiatzea; baita dagozkion itsas seinaleez arduratzea ere.
- Haiei atxikitako portuaren jabari publikoa eta itsas seinaleak kudeatzea.
  
- Haiei esleitutako baliabideen eta ondarearen kudeaketa ekonomikoa egitea eta horiek errentagarri bihurtzea.
- Itsas edo portu-trafikoarekin lotura duten industria- edo merkataritza-jarduerak sustatzea.
- Portuko garraio-mota desberdinen eragiketak koordinatzea<sup>11</sup>.

## 23. Arestian aipatutakoa azterturik, argi eta garbi ondoriozta daiteke herri-agintaritza direla portu-agintaritzak, eta bi eratako eginkizunak dituztela: botere publikoaren eskumenen ondorioz sortutakoak, alegia, *imperium* ahalmena duen agintaritza batek soilik bete ditzakeenak; eta merkataritza- edo enpresa-eginkizunak.

Lehiaren eskubidea aplikatzeko orduan, honako hau joko da "enpresatzat": jarduera ekonomiko bat egiten duen edozer pertsona edo erakunde, edozer delarik ere haren estatutu juridikoa eta finantzazio-modua. Ondoriozta dezakegu, beraz, portu-agintaritzen jardueren parte bat ez dagoela lehiari buruzko arautegiaren menpe; baina lehiaren arautegiak zuzenean eragiten diola haien jardueren zati bati<sup>12</sup>. Lehia-agintaritzen jarduereremutik kanpo izango dira, hain zuzen, haiei esleitutako eginkizun publikoak betetzeko asmoz portu-agintaritzek egindako jarduerak. Gainerako eginkizun guztietan, ordenamendu juridiko pribatuaren menpe izango dira portu-agintaritzak, baita ondarea eskuratzean eta kontratazioak egitean ere; eta, ondorioz, lehia-arautegia bete beharko dute<sup>13</sup>.

Printzipio horiei helduz, interes orokorreko portuen jarduera-printzipioak ezarri ditu Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontziei buruzko Legearen testu bateginak; horien artean, portu-arteke lehia. Beraz, autosufizientzia ekonomikoaren printzipioa eta kosteak estaltzeko printzipioa oinarri harturik, portuetako herri-erakundeek kudeaketa ekonomikoaren eta

<sup>11</sup> Ikusi 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuko 25. artikulua.

<sup>12</sup> Ikusi Lehia Defendatzeari buruzko uztailaren 3ko 15/2007 Legeko laugarren xedapen gehigarrian xedatutakoa.

<sup>13</sup> Ikusi 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuko 24. artikulua.



finantzarioaren autonomia sustatzen du lege horrek<sup>14</sup>. Helburu horiek betetzeko, sistemaren autofinantzaketaren printzipioan oinarritutako portu-sistema ezarri da; elkartasun-mekanismoak daudela haren osagarri<sup>15</sup>.

Horrexegatik xedatu da 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuan zerbitzu-eragileen arteko lehia aske eta leialean gauzatu behar direla portu-jarduerak interes orokorreko portuetan; eta interes orokorreko portuetan zerbitzua ematen hasteko askatasuna aitortu da<sup>16</sup>.

Kontratazioari dagokionez, publizitate, konkurrentzia eta erakundearen interesa zaintzeko printzipioak bete behar dituzte portu-agintaritzek.

## **24. Arestian aipatutako guztia aztertuta, elkarren artean zuzeneko lotura duten hainbat ondorio atera ditzakegu.**

Ondoriozta dezakegu, lehenik, aztergai dugun protokolo honen eraginpeko erakundeetako bik lotura juridikoa dutela Estatuko Portuen Agintaritzarekin; eta Eusko Jaurlaritzaren mende dagoela beste bat –Bermeoko Portua–.

Bigarrenik, portu-agintaritzek eta Eusko Jaurlaritzak –Bermeoko portua kudeatzen duen aldetik– bi egiteko dituzte: interes publikoa bermatzea eta eragile ekonomiko izatea. Bi herri administrazioek –hots, Estatuko Administrazio Orokorrak (Bilboko eta Pasaiako portu-agintaritzek) eta Euskal Autonomia Erkidegoak– gai beraren gaineko eskumenak dituzte; gai material bera (portuak) eta eskumen-eremu bera (Euskal Autonomia Erkidegoa) baitute biek ere. Beraz, bi herri administrazioek gai beraren gaineko eskumena dutela ikusirik, hura arautzeko lankidetzaren eremu orokorra ezarri dute. Jardunbide egokitzat har daiteke hori eta, hasiera batean, ez dirudi ezer txarririk egon daitekeenik hartan. Enpresa pribatuek lehiakortasunera jotzen dute ahalik eta eraginkortasunik handiena lortzeko. Administrazioek, aldiz, mugak ezartzen dituzte bikoiztasunik egon ez dadin, eta lankidetzaren bultzatzen dute sinergiak lortzeko.

<sup>14</sup> Zioen azalpeneko 4. paragrafoa eta 166.2. c) artikulua.

<sup>15</sup> Lehiaren Batzorde Nazionala, PNT 06/2009 INTERES OROKORREKO PORTUAK, 5. orrialdea. Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontziei buruzko Legearen testu bategineko 159. artikulua (Portuen Arteko Konpentsazio Funtza): "1. Estatuko portu-sistemako baliabideak birbanatzeko balio du Portuen Arteko Konpentsazio Funtzak. Estatuko Portuen Agintaritzak administratuko du funts hori, Funtzaren Banaketa Batzordeak hartutako erabakiak betez. Horretaz gainera, funts horretarako zuzkidura bat izendatuko da urtero Estatuko Portuen Agintaritzaren banakako ustiapen-aurrekontuan".

Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontziei buruzko Legearen testu bategineko 160. artikulua (Finantzazioa eta laguntza): "1. Nahi izanez gero, elkarri laguntza eman diezaioke portu-erakunde publikoek: diruzaintzako norberaren soberakinak horien beharra duten besteen esku utzita. Merkaturako baldintzekin bat etorritik, maileguen interes-tasa ezarri beharko du Estatuko Portuen Agintaritzak kasuan kasu. Horretaz gainera, baimen berezia eman beharko da eragiketa bakoitza gauzatzeko, hura egin aurretik. Neurri horien bitartez, eragiketarako kontraprestaziorik gabeko kreditu-transferentzia edo irabazi ekonomiko bihurtzea galarazi nahi da; eta interes orokorreko portuen arteko lehia askea oztopatzen edo zailtzen duen beste neurririk hartu behar izatea. Estatuko Portuen Agintaritzak aurretiaz onartutako finantza-maileguaren hitzarmen baten bidez formalizatuko dira eragiketa horiek".

<sup>16</sup> Ikusi 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuko 104. artikulua.



Azkenik, portu-agintaritzek, haien jardunean, ez baldin badituzte botere publiko horri dagozkion eskumenak erabiltzen, "enpresa" gisa jardungo dute eta, horrelakoetan, lehiaren alorreko arauak bete beharko dituzte<sup>17</sup>. Beraz, portu-agintaritzen jardueraren alderdi ekonomikoari edo komertzialari begiratzen badiogu, erakunde horiek elkarren lehiakide dira. Izan ere, neurri handiago edo txikiagoan, portuko merkataritza-jarduera ekonomiko bera egiten dute eta, ondorioz, elkarren artean lehiari aritu behar dute fluxu berberak bereganatzeko<sup>18</sup>. Beraz, Estatuko Portuen Agintaritzak portuen artean lehiaren kontrako jokabiderik ikusiz gero, behartuta dago horren berri Merkatuen eta Lehiaren egungo Batzorde Nazionalari emateko; halaxe xedatu da Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontzietan buruzko Legearen testu bateginekoko 125. artikuluan.

## VII.- Lankidetzaren protokoloak eta lehia defendatzeko arauak betetzea

**25.** Lehia Defendatzeko 15/2007 Legeko 1. artikuluan xedatutakoaren arabera, debekatuta dago taldeko akordio, erabaki edo gomendio oro, edo hitzartutako praktika edo nahita paraleloa den jardueraren oro, horien helburua haxe bada edo izan badaiteke: merkatu nazional osoan edo zati batean lehia eragoztekoa, murriztea edo faltsutzea. Bereziki, honako akordio hauek egongo dira debekatuta: salneurriak edo merkataritzako edota zerbitzuetako beste baldintza batzuk zuzenean edo zeharka finkatzea; produkzioa, banaketa, garapen teknikoa edo inbertsioak mugatzea edo kontrolatzea; merkatua edo hornikuntza-iturriak banatzea; merkataritza- edo zerbitzu-harremanetan baldintza ezberdinak ezartzea baliokideak diren prestazioei, eta horrek lehiatzaile batzuei desabantailak eragitea beste batzuen aurrean; kontratuak

<sup>17</sup> Ikusi Lehiaren Batzorde Nazionalaren ebazpenetatik Bartzelonako eta Valentziako portu-agintaritzak eragile ekonomikotzat eta, horrenbestez, lehia-arauen menpekotzat hartzen diren horiek. Lehiaren Batzorde Nazionalaren Ebazpena, 2013ko urtarrilaren 10ekoa, S/0293/10, Transcont espedienteak; eta Lehiaren Batzorde Nazionalaren Ebazpena, 2013ko irailaren 26koa, S/314/10 espedienteak, Valentziako portua.

Europako Batzordeak ere hartu izan du portuei lehia-arauak aplikatzeari buruzko erabakirik. Europako Batzordearen COMP/A.36.568/D3 Erabakia – Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg– 2004ko uztailaren 23koa; Europako Batzordearen Case No IV/39.689 Erabakia –Sea Containers v Stena Sealink– 1993ko abenduaren 21ekoa; EBko Justizia Auzitegia, AS C-343/95 *Diego Cali & Figli Srl v Servizi ecologici porto di Genova SpA (SEPG)* [1997] ECR I-1547. Azken kasu horretan, Justizia Auzitegiak adierazi zuen itsas eremuetan ingurumena babeste aldera estatuak gauzatutako funtsezko lanen artean legokeela Genovako portuan azetonazko produktuen zamalanak gainbegiratzea.

Ikusi Europako Erkidegoetako Justizia Auzitegiaren 1987ko ekainaren 16ko Epaia, 118/85 gaia: Batzordea vs Italia (1987ko bilduma, 2599. orria), 7. eta 8. atalak; eta Europako Erkidegoetako Justizia Auzitegiaren 1997ko martxoaren 18ko Epaia, C-343/95 gaia: *Diego Cali & Figli Srl vs Servizi Ecologici Porto di Genova SpA (SEPG)* (1997ko bilduma, I-1547. orria), 16. 17. eta 18. atalak.

<sup>18</sup> Batasuneko zenbait ebazpen interesgarriak izan daitezke, batez ere, portu-zerbitzuek ukitutako merkatuek hartutako erabakien zenbait elementu eta portu-agintaritzen egitekoa aztertzen duten ebazpen horiek, adibidez: C-242/95 erabakia *GT-Links v DSB* [1997] ECR I-4449; edo No IV/39.689 erabakia *Sea Containers v Stena Sealink*.



hitzartzea beste prestazio osagarri batzuk eskatzearen baldintzapean, baldin eta hori eskatzeak ez badu loturarik prestazio horien ezaugarriak edo merkataritzako ohiturak direla-eta, kontratuen xedearekin.

Era horretako akordioak erabat deusezak badira ere, arauko 3. atalean jasotako baldintzak betez gero baliteke akordio horiei debekurik aplikatu behar ez izatea.

Aztertuko dugu, orain, 1.1. artikuluko debekuen artean sartzen den aztergai dugun protokoloko klausuletako bat eta, sartzekotan, arau berearen hirugarren paragrafoan jasotako salbuespenen batera biltzeko arrazoirik dagoen<sup>19</sup>.

## 1. 15/2007 Legearen 1.1. artikulua aplikatu beharra dagoen aztertzea

### 26. Honako hau xedatu da Protokoloko lehenengo klausulan:

Lehena. PROTOKOLOAREN XEDEA.

Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren eta Bilboko eta Pasaiaiko portu-agintaritzen arteko lankidetzaren esparru orokorra ezartzea eta arautzea da Protokolo honen xedea, Bermeoko, Bilboko eta Pasaiaiko portuen artean lankidetzaren ekintzak gauzatze aldera. Lankidetzaren ekintza horiek baliagarriak izango dira, batetik, Euskal Autonomia Erkidegoko portu-sistemaren lehiakortasuna hobetzeko eta, bestetik, portu-sistema horrek ematen dituen aukerak hobeto garatzeko eta aprobetxatzeko.

Euskal portu-sistema hobetzea eta euskal portu-sistemaren aukerak garatzea eta hobeto ustiatzea da Protokoloaren xedea. Xede horretan okerrik ikusten ez badugu ere, zenbait kontu izan behar ditugu gogoan.

Lehenik, akordio honen xedean ez da aipatu ere egin protokolo beraren barruan sartu direla Eusko Jaurlaritzaren –Bermeoko portua zuzenean haren menpe den aldetik– eta Estatuko Portuen Agintaritzari lotutako bi erakunde; eta azken horiek Estatuko Portuen Agintaritzaren parametro orokorrei jarraitu beharko lieketela haien arteko koordinazioa arautzeko orduan (administrazio-ahala). Beraz, Protokoloa sinatuko duten hiru erakundeak ez daude erregulazio beraren eraginpean, eta ez dute helburu normatibo komunik. Alde horretatik, bada atentzia eman digun beste zerbait: Protokoloaren xedeari buruzko atalean, Bilboko eta Pasaiaiko portu-agintaritzak eta EAE dira protokoloko subjektu; baina, dokumentuaren izenburuan, Bermeoko portua ageri da EAEko ordezkariekin eta portu-agintaritzetako ordezkariekin batera; eta, sinaduren atalean, Azpiegituraren zuzendaria eta sailburua dira Jaurlaritzaren ordezkari.

Bestetik, protokoloaren xedean adierazi beharra dago, baita ere, elkarren artean lehiari diren "enpresa" direla portuak, haien jardunaren alderdi ekonomikoan edo komertzialean

<sup>19</sup> Lankidetzaren protokoloko klausulak lehia defendatzeko arautegiarekin bat datozen aztertuko da epigrafe horretan. Haien edukiak lehia defendatzeko legearekin lotura izan dezakeen klausulak besterik ez dira aztertuko. Bazter utziko ditugu, beraz, klausula formal eta prozedurazko hutsak.



bederen. Hortaz, protokoloaren xedean jaso behar da lehia askea sustatzeko arauak bete behar direla portu horien arteko lankidetzak-ekintzetan eta, hasiera batean, portuen arteko lehia ezabatzen edo mugatzen duen jardunbide oro debekatuko dela.

Klausula hori irakurrita, alabaina, pentsa genezake elkarren artean lehiari ez aritzeko ituna egingo dutela hizpide ditugun bi portuek eta EAEko Administrazio Orokorrek. Hortaz, aipatu klausula hori ez litzateke onargarria izango lehia defendatzearen ikuspuntutik.

Aztergai dugun klausula modu zabalean idatzita dagoenez, elkarrengandik urrun dauden interpretazioak suerta daitezke eta, ondorioz, lehiaren kontra doazen lankidetzak sortu.

**27.Lankidetzak Protokoloaren muina den bigarren klausulan, honako hau jaso da:**

**Bigarrena: HELBURUAK.**

Beren eskumeneko alor guztietan lankidetzan arituko dira parte-hartzaileak, Euskal Autonomia Erkidegoko eta Akitania eskualdeko portuek honako helburu hauek bete ditzaten:

- a) Portu-azpiegituren plangintza integrala eta gainerako azpiegiturekin –tren-azpiegiturekin, azpiegitura logistikoekin eta errepede-azpiegiturekin– bateratutako plangintza sustatzea; eta, bide batez, portuen irisgarritasuna eta konektibitatea hobetzea eta lurralde-estrategian portuak integratzea.
- b) Are iraunkorragoak diren modalitate-aukeren alde egitea sustatzea.
- c) Dauden azpiegiturak hobetzeko jarduerak eta ekintzak koordinatzea.
- d) Gaur egungo eta etorkizuneko aukerak optimizatzea xede duten estrategia bateratuak martxan jartzen laguntzea.
- e) Portu-instalazioen arteko sinergiak ustiatzea eta, hori egitean, fluxuak arrazionalizatzea eta portu-agintaritzen nahiz portu-zerbitzuak ematen dituztenen baliabide materialen nahiz giza baliabideen erabilera optimizatzea.
- f) Errentagarritasun-ratioen hobekuntza bultzatzea, tresna gakoa baitira trafikoei aplikatu dakizkiekeen hobariak eta tasak zehazteko.
- g) Portuak elkarren osagarri izateko aukeraz baliatzea itsasoko nahiz lehorreko salgai-trafikoak dibertsifikatzeko eta, hartara, produktu are lehiakorragoa eskaintzeko.
- h) Portuetako trenbideen eta logistikaren garapena bultzatzea, Europako garraio-sareei dagokienez.
- i) Kudeaketa koordinatua eta lankidetzan oinarritutakoa bultzatzea, gero eta efizienteagoa eta iraunkorragoa izango den portu-sistema sortzeko lagungarri izango dena.
- j) I+G+B politika jakin bat bultzatzea, lehiakortasunaren, produktibitatearen, intermodalitatearen eta iraunkortasunaren alorreko erronkei ahalik eta baldintzarik onenetan aurre egin diezaien portu-sistemak.
- k) Hirian portu-azpiegiturak integratzeko jardunbiderik onenen trukea eta azterketa sustatzea, bai eta portu-eragiketen ingurumen-inpaktua prebenitzeko jardunbideena ere.





l) Portu sinatzaileen kanpo-irudi komuna bultzatzea eta merkataritza-politika bateratua garatzea, eremu geografiko berean hainbat portu izateak mesede egiten dien trafikoei dagokienez.

Hizpide ditugun erakundeen jardunbide ekonomikoari eta komertzialari eragiten dioten neurrian, lehia mugatzeko edo lehia galarazteko asmoz lehiatzaileek egindako akordiotzat har daitezke **c), d), e), f), g), i)** eta **l)** idatzi-zatiak. Zehazki, honako hauek hauteman ditugu idatzi-zati horietan: jardueren koordinazioa; egungo nahiz etorkizuneko aukerak optimizatzeko estrategia bateratuak; portuen arteko sinergien ustiapena; fluxuak arrazionalizatzea eta giza baliabideak zein baliabide materialak optimizatzea; trafikoei aplika dakizkiekeen tasak eta hobariak zehaztea; portuak elkarren osagarri izatea, salgaien trafikoa dibertsifikatze aldera; lankidetzan oinarritutako kudeaketa eta kudeaketa koordinatua, gero eta efizienteagoa eta iraunkorragoa izango den portu-sistema lortze aldera; kanpo-irudi komuna; eta zenbait trafikori buruzko merkataritza-politika bateratua garatzea<sup>20</sup>.

Hori dela eta, gogora ekarri behar dugu, atzera ere, 15/2007 Legearen 1. artikuluan xedatutakoa, hots, debekatuta dagoela taldeko akordio, erabaki edo gomendio oro, edo hitzartutako praktika edo nahita paraleloa den jarduera oro, horien helburua ondorengoa bada edo izan badaiteke: merkatu nazional osoan edo zati batean lehia eragotzi murriztu edo faltsutzea. Bereziki, akordio edo erabaki-mota hauek egongo dira debekatuta: a) Salneurriak edo beste merkataritza- edo zerbitzu-baldintza batzuk zuzenean edo zeharka finkatzea; b) Produktzioa, banaketa, garapen teknikoa edo inbertsioak mugatzea edo kontrolatzea; c) Merkatua edo hornigaien iturriak banatzea.

Beraz, 15/2007 Legearen 1. artikuluan jasotako debekuetatik merkatua banatzeari buruzko horren barruan sar daitezke Protokoloko 2. klausulako c), d), e), g), i) eta l) idatzi-zatiak; f) idatzi-zatia, berriz, zeharka edo zuzenean prezioak finkatzearen antzekoa izan daiteke.

## 28. Protokoloren hirugarren klausulan honako hau xedatu da:

### Hirugarrena. KONPROMISOA.

Protokolo hau sinatzen dutenek Protokoluan bertan xedatutako baldintzetan lankidetzan aritzeko konpromisoa hartzen dute, bai eta elkarri laguntzekoa ere. Horrela bada, Protokolo hau sinatzen dutenek komunikazio-harreman erraza izango dute eta lankidetzan estu eta etengabean arituko dira, Protokoloko helburuak betetzea errazagoa izan dadin, eta hori lortzeko, printzipio hauetan oinarrituko da haien arteko harremana: elkarrekiko errespetuan, bataren eta bestearen funtzionatzeko modua eta kideak errespetatzean, eta gardentasunez jokatzeko beste aldeari eragiten dioten jardueretan.

<sup>20</sup> Lankidetzakontzeptu horien antzekoak zigortu dituzte lehia defendatzen duten hainbat agintaritzak. Ikusi Lehiaren Batzorde Nazionalaren 617/06 Ebazpeneko –Euskal kutxak eta Nafarroa– zuzenbide-oinarrietan laugarrena: "Probatutako gertakarien atalean hainbat aipatu dira, hala nola: kohesioa; irudi komuna; zabaltze-politika komunak egiteko beharra; jarduteko irizpide komunak; osagarritasuna bilatzea; interes-tasei buruzko beste politikarik ez egitea; informazio-trukea; eta abar".





Aurreko bi klausulen ildo beretik doa hirugarren hau ere. Alegia, elkarrekin lan egiteko konpromisoa hartu dute aldeek, bai eta elkarri laguntza emateko, harreman erraza izateko, lankidetzan estuan jarduteko, elkar errespetatzeko, eta gardentasunez jarduteko ere.

Erakunde horien eginkizunen alderdi administratiboaren ikuspuntutik, nolabaiteko zentzua izan dezakete aztergai ditugun konpromiso horiek. Kasu horretan, hala ere, Estatuko Portuen Agintaritzak finkatutako parametroak bete beharko lirateke bi portu-agintaritzak koordinatzeko orduan, erakunde publiko horren menpeko baitira biak ere.

Jardunbide ekonomikoaren eta merkataritza-jardunbidearen ikuspuntutik, konpromiso horiek ez dira bateragarriak eragile ekonomikoen artean lehiari aritzeko betebeharrarekin. Izan ere, lehiakideekin lankidetzan jardun behar bada eta lehiakideen gain eragina duten jardueretan gardentasunez jokatu beharra badago, ezinezkoa da leialtasunez lehiatzea.

## 29. Protokoloaren **bosgarren klausulan** honako hau xedatu da:

### **Bosgarrena. LANKIDETZA-MEKANISMOAK.**

Bigarren klausulako helburuak betetzeko, gauzatu beharreko jarduera espezifikoz egokien diren formulak erabil daitezke, eta horiekin bat egin ahal izango dute portu sinatzaile guztiek edo horien zati batek.

Protokoloa sinatu denetik hiru hilabeteko epearen barruan, lankidetzan plana egingo dute sinatzaileek. Epe jakin batera arteko plana izango da, Jarraipen eta Kontrol Batzordeak lehenengo bileran onartuko duena.

Protokoloan ezarritako helburu orokorrak betez, jarduera-eremu bakoitzeko helburuak zehaztuko dira lankidetzan planean:

- Garraio-azpiegiturak
- Portuko azpiegiturak
- Merkataritza-politika
- Trafikoak
- Portuko zerbitzuak
- Giza baliabideak
- I+G+B
- Ingurumen-iraunkortasuna

Protokoloaren sinatzaileek osatutako lan-mahaiek sortuko dira jardura-eremu bakoitzean. Lankidetzan planaren helburuak betetzeko asmoz proposatutako lankidetzan proiektuak aurkeztu beharko dizkiote mahaiek Jarraipen eta Kontrol Batzordeari.

Behin Jarraipen eta Kontrol Batzordeak lankidetzan proiektuak onartu ondoren, proiektu horiek garatuko dituzte lan-mahaiek eta, aldiari aldiro, horiei buruzko txostenak emango dizkiote Batzordeari. Batzordeak, bere aldetik, proiektu bakoitzean egindako aurrerakuntzak eta proiektu bakoitzaren azken emaitza ebaluatuko ditu.



Bosgarren klausula hori betetzeko hartu dute aldeek lankidetzeta-plana egiteko konpromisoa. Plan hori medio, hainbat alorretan arituko dira lankidetzan, hala nola: portuen merkataritza-politikan; portuetako trafikoetan; portuko zerbitzuetan; eta giza baliabideetan. Lehiatzaileak, hala ere, ezin daitezke, inola ere ez, gai horietan lankidetzan aritu; enpresa bakoitzak hartu behar baitu alderdi horiei buruzko erabakia, lankidetzan aritzearen obligaziotik sortutako baldintzarik gabe.

## 2.- 15/2007 legeko 1. artikuluko debekutik salbuetsita egoteko aukera

**30.** 15/2007 Legean bertan xedatutakoaren arabera, 1. paragrafoko debekua ez dute bete beharko akordio, erabaki, gomendio eta praktika batzuek, baldin eta horien bidez ondasun eta zerbitzuen produkzio, merkaturatze eta banaketa hobetzen laguntzen bada, edo horiek aurrerabide tekniko edo ekonomikoari laguntzen badiote; horretarako ez da aldeaz aurretiko erabakirik behar izango, ondorengo kasuetan<sup>21</sup>:

- a) Kontsumitzaile edo erabiltzaileei lortzen diren onuretan bidezko modu batean parte hartzen uztea.
- b) Interesa duten enpresei helburuak lortzeko ezinbestekoak ez diren mugak ez jartzea, eta
- c) Aurreikusten diren produktu edo zerbitzuen zati handi baten inguruan lehia desagerrarazten ez uztea, parte hartzen duten enpresei.

**31.** Akordio bat Lege horretako 1.1. artikuluko debekua betetzetik salbuetsita egon daitekeela ondorioztatzeko, egiaztatu beharko litzateke akordio horrek ondasunen eta zerbitzuen ekoizpena edo horien merkaturatzea eta banaketa hobetzen laguntzen duela edo, bestela ere, aurrerakuntza tekniko edo ekonomikoa sustatzen laguntzen duela. Gai horien frogak aurkeztu beharko dizkiete akordioa sinatzea eskatzen dutenek agintaritza eskudunei.

Horretaz gainera, objektiboak izan behar dira eraginkortasun horiek, eta akordioaren aldeei eragiteaz gain, merkaturan ere nabaritu behar dira akordio bidez lortutako onurak<sup>22</sup>.

Interesgarria litzateke, beraz, salbuespenak aplikatzeari buruz Batasunean eman diren ebazpenak aztertzea<sup>23</sup>. Zuzentarau horietan ezarri da, esaterako, zer elementu hartu behar

<sup>21</sup> Salbuespen horretara bildu nahi duten eragile ekonomikoek zehaztasun handiz probatu eta kuantifikatu beharko dituzte hitzarmenaren bitartez lortutako eraginkortasunak –kostu-eraginkortasunak eta eraginkortasun kualitatiboak–.

<sup>22</sup> Ikusi gai honi buruzko epai hau: Europako Erkidegoetako Justizia Auzitegiaren 1966ko uztailaren 13ko Epaiak, *Consten and Grunding c. Comisión*, 56/64 eta 58/64.

<sup>23</sup> Batzordearen jakinarazpena, Hitzarmeneko 81. artikuluko 3. atalean xedatutakoa aplikatzeari buruzko zuzentzaruen gainekoa (EEAO, C 101, 2004ko apirilaren 27koa).



diren kontuan alegatutako eraginkortasunetako hobekuntzak justifikatzeko: eraginkortasunen izaera; eraginkortasunen eta akordio murriztailearen arteko lotura; eraginkortasun bakoitzaren probabilitatea eta garrantzia; eta noiz eta nola lortuko den eraginkortasun bakoitza.

Funtsean, kostuei (eraginkortasun kuantitatiboak), produktu edo zerbitzu berriei, edo aurrez existitzen diren produktuen kalitatea hobetzeari (eraginkortasun kualitatiboak) buruzko eraginkortasunen alegazioak egin daitezke.

Batasuneko arautegian xedatutakoaren arabera, zehaztasun-maila handia eskatu behar dute lehia-agintaritzek akordioetatik eratorritako eraginkortasunen frogak aurkezten dizkietenean. Izan ere, lehia-arazoak sor ditzaketen zenbait jardunbideri arautegia ez aplikatzea dago auzitan eta, ondorioz, sistema orokorra aplikatzean salbuespen hori justifikatzea funtsezkoa da.

**32.** Protokoloa berriaz aztertzen badugu, esan beharra dago, hasteko, portu-zerbitzuak emateko merkatua mugatu beharko luketela proposamena egin duten aldeek. Izan ere, merkatu hori mugatzen ez bada, ezingo litzateke zehaztu salbuespena aplikatzeko baldintza<sup>24</sup>. Horretaz gainera, debekua aplikatu behar ez dela justifikatzeko, hainbat gauza egiaztatu beharko lirateke, artean: akordioa egin aurreko lehiaren maila; akordioaren irismena eta lehiaren kontra hark izango duen eragina; etorkizunean izan daiteken lehiaren presioa; eta aldeek etorkizunean, akordioa sinatu ondoren, izango duten jarrera.

Kasu honetan gertatu aurretik ari gara ondorioak kontrolatzen. Akordioak, hortaz, ez du oraindik ondoriorik izan –ez positiborik ezta negatiborik ere– eta, horrelakoetan, zaila izaten da eraginkortasuna frogatzea. Dena dela, kontsumitzaileentzako edo erabiltzaileentzako abantailarik ez da sortuko Protokoloko baldintzetatik. Aitzitik, baliteke Protokoloko baldintzen eraginez merkataritza-politikak uniforme bihurtzea eta, ondorioz, zerbitzuen eskaintza murriztagoa izatea kontsumitzaile eta erabiltzaileentzat.

Akordio bat salbuetsizat jotzeko, kontsumitzaileek nahikoa onura izan behar dute, izan duten edo izan dezaketen benetako edozer kalteren ordainetan; halaxe xedatu da arauetan<sup>25</sup>. Eraginkortasuna izan daiteke, adibidez, kostu aldakorretan aurrezteak. Horrelakoetan, errazagoa izango da onurak islatzea, esate baterako, prezio txikiagoak

<sup>24</sup> Beraz, lehiatzaileen arteko lehia erabat ezabatu ez dela justifikatzeko, ordezko zerbitzuak egon daitezela eskatu behar da. Lehiaren Defentsarako Auzitegiaren Ebazpena, 2002ko uztailaren 25ekoa, *98ko munduko futbol txapelketa*. Espediente zk.: A 317/02.

<sup>25</sup> Tratutuko 81. artikuluko 3. atalean xedatutakoa aplikatzeari buruzko zuzentarauen gain Batzordeak egindako jakinarazpenaren 85. atala (EEAO, C 101, 2004ko apirilaren 27koa). Parte-hartzaileek ezin badute frogatu akordioaren onurek haren alderdi negatiboak konpentsatzen dituztela, ez da akordio hori salbuesterik izango; ikusi Auzitegi Gorenaren 2009ko urtarrilaren 21eko Epaia.



jarriz. Baina akordioa enpresentzat besterik ez bada onuragarri izango, ezin izango da salbuetsi, inola ere ez<sup>26</sup>.

Ez da egiaztatu, ezta ere, 15/2007 Legeko 1.3. artikuluko b) eta c) idatzi-zatietako baldintzak bete direnik. Izan ere, Lehiaren Euskal Agintaritza honen iritziz, proposatutako helburuak betetzeko asmoz nahitaezkoak baino murrizketa handiagoak jarri zaizkie parte-hartzaileei eta, horretaz gainera, zerbitzuen zati handi batean lehia ezabatzeko aukera ematen zaie.

Zenbaitetan, merkatu-ahalmen jakin batera iristen ez diren eragileek espezializazio-akordioak egiten dituzte haien artean. Esan genezake akordio horietako batzuen eragin positiboak konpentsatu egiten duela, oro har, lehian eragindako kaltea. Nabarmendu beharra dago, hala ere, lehia mugatzen dutela merkatua edo bezeroak banatzeko klausulak biltzen dituzten enpresa-arteak; lehia mugatzen dute, hain zuzen ere, espezializazio-akordio batek eragin positiboa izan dezan ezinbestekoa dena baino neurri handiagoan. Beraz, era horretako klausulak biltzen dituzten enpresa-arteak ez dira, inola ere ez, Lehia Defendatzeko Legeko 1. artikuluko lehenengo paragrafoan ezarritako debekutik salbuetsita izango<sup>27</sup>.

Protokoloko bigarren klausulan, badira merkatuak edota bezeroak banatzeko akordiotzat har daitezkeen zenbait adierazpide: e) idatz zatian fluxuak arrazionalizatzeari buruz esandakoa; g) idatzi-zatiko "... salgai-trafikoak dibertsifikatzea... produktu are lehiakorragoa eskaintzeko"; eta l) idatzi-zatiko "merkataritza-politika bateratua garatzea". Beraz, era horretako xedeak arteko, ez litzateke salbuespenik aplikatzerik. Estatuko Portuen Agintaritzaren menpeko portu-agintaritzen artean fluxuak arrazionalizatu behar direla jotzen bada, bi portu-agintaritzak fusionatu eta eragile bakar bat bihurtu daitezke; horretarako aukera eman baita portuei nahiz lehiari buruzko arauetan. Irtenbide hori, bidenabar, estatuko beste portu batzuetan erabili izan da<sup>28</sup>. Kasu horretan, alegia, bi eragile ekonomiko beraren azpiegitura bihurtuz gero, ez dute haien artean lehian aritzeko obligaziorik izango eta, ondorioz, haien portu-agintaritzak libreki erabakitako espezializazioa eta zerbitzu-banaketa izan dezakete, interes orokorreko beste portuekin lehiatzeko egoerarik onenaren bila.

<sup>26</sup> Lehiaren Defentsarako Auzitegiaren Ebazpena, 2002ko abenduaren 19koa, *Febe segurtasun-etiketak*. Espediente zk.: A 299/01.

<sup>27</sup> Hori guztia enpresa parte-hartzaileen merkatu-kuota gorabehera. Ikusi Europako Batzordearen 2010eko abenduaren 14ko (EB) 1218/2010 Erregelamenduko 4. artikuluko d) idatz-zatia; espezializazio-akordioen zenbait kategoriari Europar Batasunaren Funtzionamenduari buruzko Tratatuaren 101. artikuluko 3. paragrafoa aplikatzeari buruzkoa.

<sup>28</sup> Kasu horretan, lehia-agintaritza eskudunek eman beharko dute, aldezturik, kontzentrazioa egiteko baimena. Enpresa-kontzentrazioak kontrolatzeko asmoz, merkatuko lehia askearen printzipioekin kontzentrazioa bat datorren aztertuko dute agintaritza horiek, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalak edo Europako Batzordeak. Ikusi 15/2007 Legeko 7-10 artikulukoak, edo Kontseiluaren (EE) 139/2004 Erregelamendua, 2004ko urtarrilaren 20koa (2004ko urtarrilaren 29ko EBAO, L 24, 1. or.).



## VII. Ondorioak

**LEHENENGOA:** Portuen erakunde kudeatzaileek bi alderdi dituzte: batetik, interes orokorraren babesle dira eta, bestetik, eragile ekonomiko. Jardun ekonomikoan, lehiaren defentsarako arautegia bete behar dute eta, alderdi horretan, enpresa gisa jardungo dute; halaxe xedatu baita 15/2007 Legeko laugarren xedapen gehigarrian. Portu horiek, bidenabar, elkarren arteko lehiakide dira; neurri handiagoan edo txikiagoan, jarduera ekonomiko berean hartzen baitute parte biek ere, alegia: portuko merkataritza-jardueran.

**BIGARRENA:** Interes orokorreko portuen jarduera-printzipioak ezarri dira Estatuko Portuei eta Merkataritza Ontziei buruzko Legearen testu bateginean; horien artean, portu-arteko lehiarena. Horrela bada, autosufizientzia ekonomikoaren printzipioa eta kostuak estaltzeko printzipioa oinarri harturik, portuko organismo publikoek kudeaketa ekonomiko eta finantzario autonomoa egin dezatela sustatzen du lege horrek. Xede horiek betetzeko, sistemaren autofinantzatzearen printzipioan oinarritutako portu-sistema ezarri da; haren osagarri zenbait elkartasun-mekanismo direla. Sistema horrek ez du galaraziko lehiari buruzko estatuko eta Europako arauen menpe izan daitezela portu-agintaritzak, betiere, funtzio ekonomikoak eta merkataritza-funtzioak betetzen dituztenean.

**HIRUGARRENA:** Neurri handiagoan edo txikiagoan, lehiari buruzko arauak hauts ditzakete Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren, Bilboko eta Pasaiaiko portu-agintaritzen eta Bermeoko portuaren arteko lankidetzaproto-koloko zenbait klausulak, betiere, portuen eginkizun ekonomiko eta komertzialari dagokionez.

**LAUGARRENA:** Ez dirudi 15/2007 Legeko 1. artikuluko debekuaren hirugarren paragrafoko salbuespena aplika dakiokenik lankidetzaproto-koloari. Europako Batzordearen 2010eko abenduaren 14ko (EB) 1218/2010 Erregelamenduan –espezializazio-akordioen zenbait kategoriari Europar Batasunaren Funtzionamenduaren Tratatu-ko 101. artikuluko 3. atala aplikatzeari buruzkoan– xedatutakoa ezin dakioket aplikatutako akordio osoari eta, hortaz, ez dago debekutik salbuetsita.



Ondorioz, honako klausula hauek guztiak ezabatu edo berridatzi beharko lirateke: **lehenengo klausula; bigarren klausulako c), d), e), f), g), i) eta l) idatzi-zatiak; hirugarren klausula; eta bosgarren klausula.**

Bilbon, 2014ko martxoaren 4an.

**LEHENDAKARIA**

**MARÍA PILAR CANEDO ARRILLAGA**

**IDAZKARIA**

**IBON ALVAREZ CASADO**

**KONTSEILUKIDEA**

**NATIVIDAD GOÑI URRIZA**

**KONTSEILUKIDEA**

**RAFAEL ITURRIAGA NIEVA**