



Lehiaren
Euskal Agintaritza

Autoridad Vasca
de la Competencia

LEHIAREN EUSKAL AGINTARITZAREN TXOSTENA, EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO PORTUEN ETA ITSAS GARRAIOAREN LEGE-AURREPROIEKTUARI BURUZKOA

Sumarioa:

I. AURREKARIAK.....	2
II. LEA-REN ESKUMENA.....	2
III. LEGE-AURREPROIEKTUAREN EDUKIA.....	3
IV.- Autonomia Erkidegoaren eskumena, portuen gaitan legeak egiteko	4
IV.- LEGE-OHARPENAK.....	8
1. Koordinazioa, lankidetzeta eta elkarlana.	8
2. Demanio-emakidak.....	10
3. Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroa.....	10
A. Arautzea AURREPROIEKTUAN.....	10
B. Estatuko araudia.....	11
C. Erregistroaren analisisa, lehiaren ikuspegitik.	12
a. Sarrerako oztopoak.	12
b. Aurretiko inskripzioa eskatzen duten jarduerak.	13
a'. Legezko zioen analisisa	14
b'. Bereizkeriarik ezaren printzipioaren analisisa.	14
c'. Beharraren baldintzaren analisisa.....	15
d'. Proporzionaltasunaren baldintzaren analisisa.....	15
c. Erregistratu beharreko informazioaren edukia.....	16
4. Portuko zerbitzuak emateari buruzko araubidea.....	17



A. Zerbitzu orokorrak eta zerbitzu bereziak.....	17
B. Zerbitzu jakin batzuk.....	19
a. Atoia.....	19
b. Amarratzea.....	19
c. Energiaren hornikuntza, erregaiarena eta beste hornikuntza batzuk.	20
d. Hondakinak jasotzea	20
e. Praktikajea.....	20
IV- ONDORIOAK.....	21

Osoko bilkura

María Pilar Canedo Arrillaga andrea, presidentea

Natividad Goñi Urriza andrea, kidea

Rafael Iturriaga Nieva jauna, kidea

Idazkaria: Ibon Alvarez Casado jauna

Lehiaren Euskal Kontseiluaren Osoko Bilkurak, 2014ko azaroaren 18ko bileran, adierazitako kideek osatuak, Portuen eta Itsas Garraioaren Lege Aurreproiektu honi buruzko txosten hau eman du.

I. AURREKARIAK

1. 2014ko urriaren 28an, Euskal Herriko Agintaritzaren Aldizkarian, 205. zenbakia duenean, argitaratu zen Garraio sailburuordearen Ebazpena, 2014ko urriaren 20koa, Portuen eta Itsas Garraioaren Legearen Aurreproiektua (aurrerantzean, AURREPROIEKTUA) jendaurreko informaziora ateratzen duena, hogeiei egun balioduneko eperako, 2014ko azaroaren 21era arte.

II. LEA-REN ESKUMENA

2. Otsailaren 2ko 1/2012 Legeak, Lehiaren Euskal Agintaritzari buruzkoak, 3.3. eta 10.n artikuluetan erakundeari lehia sustatzeko ematen dizkion eskumenak



erabiliz egin dugu txosten hau¹. Horrelako eskumenen helburua da Euskadiko merkatuetan benetako lehia sustatzea (eta, ahal dela, bermatzea). Horretarako, zigorraz besteko neurriak hartzen ditu Lehiaren Euskal Agintaritzak eta, horrelako neurrien esparruan, besteak beste, administrazio publikoekin harremanetan jartzen da.

III. LEGE-AURREPROIEKTUAREN EDUKIA

3. AURREPROIEKTUAK berrogeita hamalau artikulua ditu, bost kapitulutan, lau xedapen gehigarritan, bost xedapen iragankorretan, xedapen indargabetzaile batean eta hiru azken xedapenetan bilduta.

4. I. kapituluak (“Xedapen orokorrak”) AURREPROIEKTUAREN xedea eta aplikazio-eremua ezartzen ditu, eta hauek arautzen ditu: Portuko Administrazioaren egitura eta Administrazio orokorraren eskumenak, portuen kudeaketako jardunaren printzipioak, portuko jabari publikoa eta portuetako zerbitzugunea.

5. II. kapitulua (“Portuen planifikazioa, antolamendua, eraikuntza eta mantentze-lanak”) lau ataletan banatuta dago, eta hauek arautzen ditu: portuko hirigintzako planifikazioa eta antolamendua, portuko eremuen eta erabileren mugaketa, portuen eraikuntza eta aldaketa, eta portuko jabari publikoa gordetzeko araubidea.

6. III. kapituluan (“KAIK erakunde publikoa”) erakunde hori eskubide pribatuko erakunde publiko gisa sortu da, eta haren xedea, egitekoak, araubide juridikoa, antolamendua, langileak, baliabide ekonomikoak eta aurrekontua ezarri ditu.

7. IV. kapitulua (“Euskadiko portuen araubide juridikoa”), bi ataletan banatuta dago, portuko zerbitzuak —kontzeptua, sailkapena, identifikazioa eta zerbitzuak emateko araubidea, bai eta zerbitzuguneko erabilpen-araubidea ere— eta portuko jabari publikoaren kudeaketa arautzen ditu, eta baimenen eta demanio-emakiden araubide juridikoa ezartzen du.

8. V. kapituluak (“Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroa”) erregistro hori sortzen eta arautzen du kapitulu bakar batean.

¹ Otsailaren 2ko 1/2012 Legea, Lehiaren Euskal Agintaritzari buruzkoa (EHAA, 29. zk., 2012ko otsailaren 9koa).



9. VI. kapituluak (“Polizia- eta zehapen-araubidea”), bi ataletan zatituta, hauek arautzen ditu: portuetako eta itsas gaietako zaintza, ikuskapena eta kontrola, eta zehapen-araubidea.

10. Lehen xedapen gehigarriak azpiegitura nautikoen eta jolasekoen katalogazioa ezartzen du; bigarrenak EAEko Administrazio Orokorrari eta Euskadiko Kirol Portua, S.A.-ri atxikita dauden langileak KAIK erakunde publikoan integratzea arautzen du; hirugarrenak baimena ematen dio Gobernuari AURREPROIEKTUAN ezarritako zehapenen zenbatekoa eguneratzeko; eta laugarrenak ezartzen du KAIK erakunde publikoaren jardueren hasiera Gobernuak finkatuko duela bere estatutu sozialetan araubidez ezartzen den datan.

11. Xedapen iragankorrek hauen araubide iragankorrak arautzen dituzte: Portuetako Plan Bereziarena, portuko jabari publikoa erabiltzeko eta okupatzeko gaitzen duten tituluei buruzko izapideen espedienteenak, indarrean dauden baimenen eta emakidenak, eta zerbitzugunean dauden bizitegi-erabilerenak, finkatuta daudela ulertuko direnak.

12. Azkenik, azken xedapenetako lehenak irailaren 11ko Euskal Autonomia Erkidegoko 1/2007 Legegintza Dekretuaren bidez onartutako Administrazioaren Tasa eta Prezio Publikoei buruzko Legearen testu bateginaren X. tituluko I. kapituluaren izenburua eta edukiak aldatzen ditu (192. artikulutik 197. artikulura); bigarrenak baimena ematen die Eusko Jaurlaritzari eta Portuko Administrazioari Legearen garapenerako eta aplikaziorako beharrezkoak diren administrazioko xedapen orokorrak eta erregelamenduzko arauak emateko; eta hirugarrenak hiru hilabetean finkatzen du Legea indarrean sartzeko epea.

IV.- Autonomia Erkidegoaren eskumena, portuen gaietan legeak egiteko

13. Euskadiko Autonomia Estatutuaren 10.32 artikulua ezartzen duenez, Euskadiko Autonomia Erkidegoak portuen gaineko eskumen eskusiboa du, betiere interes orokorrekotzat hartuta ez dauden portuak badira. Autonomia Estatutuaren bidez eskumenak ematen dituzten arauak gauzatzearren, maiatzaren 14ko 2380/1982 Errege Dekretuaren bidez, Estatuak portuen arloan



zituen hainbat ondasun eta zerbitzu Euskal Autonomia Erkidegoaren esku utzi ziren².

Bestalde, 10.32 artikulua berak eskumen eskusiboa ematen dio Euskal Autonomia Erkidegoari itsas-garraioaren arloan; izan ere, ekainaren 24ko 900/2011 Errege Dekretuaren arabera, itsas garraioaren arloan Estatuko Administrazio Orokorrek betetzen zituen zeregin eta zerbitzuak eskualdatzen zaizkio Euskal Autonomia Erkidegoari³. Hain zuzen ere, arauak ezartzen duen moduan, "Euskadiko Autonomia Erkidegoaren esku uzten dira, aplikagarria den ordenamendu juridikoaren arabera, Euskadiko Autonomia Erkidegoaren eskumenekoak diren itsas garraioko jarduerari dagozkion eginkizunak eta zerbitzuak, eta, bereziki, Autonomia Erkidegoko portuen edo puntuen artean soilik egiten diren garraio-jarduerak, beste lurralde-eremu batzuetako portuekin edo puntuekin loturarik izan gabe".

14. Estatuko Portuei eta Merkataritzako Marinari buruzko Legearen Testu Bateginaren (aurrerantzean, EPMMLTB) 4. artikuluan xedatutakoaren arabera, testu horren beraren I. eranskinean adierazitakoak dira interes orokorreko portu. Honako baldintza hauetako bat betetzeagatik izendatu dira interes orokorreko portu:

- a) Nazioarteko itsas merkataritzako jarduerak gauzatzegatik bertan.
- b) Autonomia Erkidego bat baino gehiago biltzeagatik haren merkataritza-eraginpeko eremuan.
- c) Ekonomia nazionalarentzat garrantzi estrategikoa duten industriei edo establezimenduei zerbitzua 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 asetzegatik.
- e) Baldintza tekniko edo geografiko bereziak izanda, itsas trafikoaren segurtasuna bermatzeko funtsezkoa izateagatik, batez ere, uharte-inguruetan.
- e) Portuko trafiko-operazioak eraginkortasunez, azkartasunez, ekonomiaz eta segurtasunez egiteko beharrezkoak diren bitartekoak eta antolakuntza⁴.

² 2380/1982 Errege Dekretua, maiatzaren 14koa, Estatuak portuen arloko zerbitzuak Euskal Autonomia Erkidegoaren esku uzteari buruzkoa (BOE, 229. zk., 1982ko irailaren 24koa).

³ 900/2011 Errege Dekretua, ekainaren 24koa, Estatuak portuen arloko itsas garraioarekin lotutako eginkizunak eta zerbitzuak Euskal Autonomia Erkidegoaren esku uzteari buruzkoa (BOE, 155. zk., 2011ko ekainaren 30ekoa).

⁴ Irailaren 5eko 2/2011 Legegintzako Errege Dekretuaren bidez onetsi zen testua (BOE, 253. zk., 2011ko urriaren 20koa). Bertsio finkatua hemen ikus daiteke <https://www.boe.es/buscar/pdf/2011/BOE-A-2011-16467-consolidado.pdf>



Euskadiri dagokionez, Pasaiaiko eta Bilboko portuak interes orokorreko portuak direla xedatu da EPMMLTBren I. eranskinean.

15. EPMMLTBren 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-kontrolko baldintza egokiak biltzen dituzten horiek. Portuko merkataritza-jardueratzat hartuko dira edozer motatako salgaien zamalanak, salgai horiek ontziz aldatzea, eta biltegiatzea; 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 aldi behin.
- c) Soilik edo nagusiki kirol- edo aisialdi-ontziek erabiltzeko egin diren portuak.
- d) Aurreko ataletan aipatutako erabileretatik bat baino gehiago dituztenak.

16. Euskal Autonomia Erkidegoak eskumena du portu hauetan eta kudeatu egiten ditu: Armintza, Bermeo, Deba, Donostia, Ea, Elantxobe, Getaria, Hondarribia, Lekeitio, Mundaka, Mutriku, Ondarroa, Orío, Plentzia eta Zumaia⁵.

Soilik Bermeoko portua da portu komertziala, bertan arrantzako jarduerarekin lotutakoez gain, portuko jarduera komertzialak ere egiten direlako⁶.

⁵ Ikus Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Sailaren portuei buruzko informazioa webgunean https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4491/es_4085/es_15733.html (txosten honetan adierazitako webgune guztietan, azken bisitaren data 2014ko urriaren 31 da).

⁶ Ikus Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Sailak Bermeoko portuari buruz argitaratutako informazio orokorra, webgunean https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4613/es_4103/es_15769.html, eta Bermeoko udalak bere webgunean argitaratutakoa <http://www.bermeokoudala.net/52.html?L=2>



Autonomia Erkidegoak kudeatzen dituen gainerako portuak arrantza-portutzat edo kirol-portutzat hartzen dira⁷.

⁷ Ikus Eusko Jaurlaritzako Ingurumen eta Lurralde Politika Sailaren portu horiei buruzko informazioa. Hala:

Armintza https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4615/es_4104/es_15771.htm;

Deba https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4599/es_4096/es_15755.html

Donostia https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4591/es_4092/es_15747.html

Ea https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4607/es_4100/es_15763.html

Elantxobe https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4609/es_4101/es_15765.html

Getaria https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4595/es_4094/es_15751.html

Hondarribia https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4569/es_4090/es_15743.html

Lekeitio https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4605/es_4099/es_15761.html

Mundaka https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4611/es_4102/es_15767.html

Mutriku https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4601/es_4097/es_15757.html

Ondarroa https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4603/es_4098/es_15759.html

Orio https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4593/es_4093/es_15749.html

Plentzia https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4597/es_4095/es_15753.html

Zumaia https://www.euskadi.net/r41-430/es/contenidos/informacion/4597/es_4095/es_15753.html



IV.- LEGE-OHARPENAK

1. Koordinazioa, lankidetzeta eta elkarlana.

17. AURREPROEKTUAREN 6. artikulua ("Jarduera-printzipioak") 4. idatzatian hau ezartzen du: "efikazia-, koordinazio- eta lankidetzeta-printzipioek zuzenduko dituzte beste administrazioekiko erlazioak; batik bat, planifikazio sektorialean integrazteko eta hirigintza-antolamendu egokirako."

Era berean, 20. artikulua ("Xedea") ezartzen du "KAIAKen xedea: (...) d) Europar Batasunean helburu berak dituzten erakundeekin batera lan egitea."

18. Zenbait euskal porturen arteko lankidetzarako protokoloaren proposamenari buruz LEAK egindako txostenean, zehaztasun garrantzitsuak ageri dira⁸:

"Arestian aipatutakoa aztertuta, argi eta garbi ondoriozta daiteke herri-agintaritzza direla portu-agintaritzak, eta bi eratako eginkizunak dituztela: Botere publikoaren eskumenen ondorioz sortutakoak, alegia, *imperium* ahalmena duen agintaritzza batek soilik bete ditzakeenak; eta merkataritzza- 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 mende; baina lehiaren arautegiak zuzenean eragiten diola haien jardueren zati bati⁹. Lehiagintaritzen jarduera-eremutik kanpo izango dira, hain zuzen, haiei esleitutako eginkizun publikoak betetzeko asmoz portu-agintaritzek egindako jarduerak. Gainerako eginkizun guztietan, ordenamendu juridiko pribatuaren mende izango dira portu-agintaritzak, baita ondarea eskuratzean eta kontratazioak egitean ere; eta, ondorioz, lehia-araudia bete beharko dute¹⁰.

(...)

⁸ LEHIAREN EUSKAL AGINTARITZA *Lehiaren Euskal Kontseiluaren (LEK) txostena, Euskal Autonomia Erkidegoko Administrazio Orokorraren, Bilboko eta Pasaiako portu-agintaritzen, eta Bermeoko portuaren arteko lankidetzeta-protokoloari buruzkoa*. 2014, 20 orrialde. Espedientea: I-21/2013 Txostena: 4/2014 Webgunean eskuragarri. http://www.competencia.euskadi.net/contenidos/informacion/informes/es_informes/informe%20puertos.pdf

Lehen ondorioan, hau adierazten du: "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 Legearen laugarren xedapen gehigarrian."

⁹ Ikusi Lehia Defendatzeari buruzko uztailaren 3ko 15/2007 Legeko laugarren xedapen gehigarrian xedatutakoa.

¹⁰ Ikusi EPMMLTBren 24. artikulua.



“horiek horrela, portu-agintaritzek, beren jardunean, ez baldin badituzte botere publiko horri dagozkion prerrogatibak erabiltzen, "enpresa" gisa jardungo dute eta, horrelakoetan, lehiaren alorreko arauak bete beharko dituzte¹¹. 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 bereganatzeko¹²”.

Dagokigun gaian irizpen hauek aplikatzean, arau honen xede diren erakundeek eginkizun bikoitza dutela adierazi behar dugu. Botere publikoen eskumenen ondorioz jarduten ez duten neurrian, jarduna lehiaren arauen mende egongo da, eta, beraz, edozein operadore ekonomiko bezala aritu beharko dute lehiari, nahitaez.

6.4 artikulua testutik ondorioztatzen da aurreikusitako lankidetzak ez dela adierazitako bi eremuetara mugatzen; aitzitik, idatzian zabalik geratu da. Horregatik, portuek operadore ekonomiko gisa jarduten duten eremuetan, lankidetzarako aukera dute, eta hori lehiaren araudiak dioenaren aurkakoa izan daiteke.

Horren ondorioz, tarteki hau eranstea proposatzen da: *“lehiaren defentsarako gaietan indarrean dagoen araudiak dioena errespetatuz”*.

¹¹ 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. Espediente-zk.: S/0293/10, Transcont eta Lehiaren Batzorde Nazionalaren ebazpena, 2013ko irailaren 26koa. Espediente-zk. S/314/10, 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.

¹² 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*.



2. Demanio-emakidak.

19. AURREPROIEKTUAREN 33. artikulua (“Baimenak eta demanio-emakidak”) ezartzen du obrak edo instalazio ez desmuntagarriak badituzte, edo hiru urterako edo gehiagorako erabilerak badira, portuetako jabari publikoko ondasunen okupazioa egiteko ere beharrezkoa izango dela aurrez Portuko Administrazioak baimentzea. Epea dagokion tituluak ezartzen duena izango da eta ezin izango da hogeita hamar urtetik gorakoa izan, hasieran emandako epea eta luzapenak kontuan hartuta.

Horri dagokionez, bidezkoa da esatea hogeita hamar urteko epea luzea dela bistakoa den arren, baimenaren edo emakidaren ondorioz egin behar izaten diren inbertsioen amortizazio-epeek eskakizun hori justifikatzen dutela¹³. Horrenbestez, administrazioak modulatu beharko du epea, kasu bakoitzean, kasuari berari dagozkion baldintzei erreparatuz.

Beraz, oro har, arauan ezarritako gehienezko epea ez da eztabaidagarria.

3. Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroa.

A. Arautzea AURREPROIEKTUAN.

20. AURREKONTUAREN 42. artikulua (“Erregistroa sortzea eta izena emateko nahitaezkotasuna”) hau ezartzen du:

1.- Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroa sortzen da Euskal Autonomia Erkidegoan. Haren xedea da bateratzea, alde batetik, **bidaiarien itsas garraioaren zerbitzua, salgaiena eta garraio mistoena** aske emateko modua, eta bestetik, portuko azpiegituren erabilera, kontsumitzaileen eta erabiltzaileen eskubideen errespetua, itsas-segurtasunaren alorrean indarrean dauden legeak betetzea, eta natura-ingurunearen babesa.

2.- Lege honetan arautzen diren itsas garraioko zerbitzuak eman ahal izateko, beharrezkoa izango da aldez aurretik aurreko paragrafoan aipatutako erregistroan enpresa operadorea eta zerbitzua emateko baldintzak inskribatzea. Zerbitzuaren ibilbidea, ordutegiak eta prestazio-aldia jasoko dira Erregistroan, ontziak eta haien ezaugarriak, tarifak eta arauz ezartzen diren gainerako baldintza ekonomikoak eta teknikoak.

3.- Helburu turistiko edo aisialdikoak duten bidaiarien itsas garraioko enpresa operadoreek ere inskripzioa egin beharko dute Erregistroan, eta halaber garraiatze hutsaz gainera turismo, ostalaritza, aisialdia, heziketa edo antzeko alorrekin lotutako

¹³ Adibide gisa, gogoratu behar da EPMLTBren 82. artikulua berrogeita hamar urteko epea ezartzen duela; eta, horrez gain, luzapenak baimentzeko aukera –salbuezpenezko izaera izan arren– ere aurreikusten du, hasierako epeari batuz gero berrogeita hamar urteko epea gaindituz.



helburuak dituztenak, kontraprestazio ekonomiko baten truke, alde batera utzita ibilbidea errepikatzen den ala ez, zer egutegi eta ordutegi duten eta zein den kontratazio-modalitatea.

4.- Arau bidez ezarriko dira Erregistroaren antolaera, edukia eta funtzionamendu-araubidea, bai eta inskripzioa egiteko eskakizunak eta ondorioak ere.

Beraz, erregistro horretan inskribatzea aurretiazko eskakizun bat da, bidaiarien, salgaien edo garraio mistoen itsas garraioko zerbitzuak emateko, EAEko portuen edo puntuen artean¹⁴.

B. Estatuko araudia.

21. EPMLTBren 251. artikulua (“Ontzien eta Ontzi Konpainien Erregistroa”) hau xedatzen du:

1. Ontzien eta Ontzi Konpainien Erregistroa izaera administratiboko erregistro publiko bat da, eta haren xedea hauek inskribatzea da:

- a) Espainiako banderadun ontziak.
- b) Espainiako ontzi-konpainiak.

2. Ontzien inskripzioan, ontzia behar bezala identifikatzeko, funtsezko baldintza eta aldaketa guztiak adierazi behar dira, bai eta ontzia erosteari edo haren jabetza eskualdatzeari buruzko egintzak eta kontratuak, hipotekak eratzekoei edo eskubide errealak ezartzeari buruzkoak, eta legez edo araubidez zehaztutako beste edozein ere.

3. Ontzi-konpainien inskripzioan, eratzeko egintza eta aldaketak adierazi behar dira, bai eta administratzaileen izendapena eta kargu-uztea, beren jabetzako ontziak edo ustiatzen dituztenak ere, eta legez edo araubidez zehaztutako beste edozein ere.

4. Ontzien eta Ontzi Konpainien Erregistroan izena emateak ez du esan nahi egon daitezkeen beste erregistro publiko batzuetan izena eman behar ez denik.

¹⁴ Ikus, halaber, **2/2008 Legea, maiatzaren 6koa, Galiziako barruko uretako pertsonen itsas garraioaren zerbitzu librea garatzen duena** (BOE, 135. zk., 2008ko ekainaren 4koa eta DOG, 90. zk., 2008ko maiatzaren 12koa), 2. artikuluan (“Erregistroa sortzea eta izena emateko nahitaezkotasuna”) hau xedatzen duena:

"1. Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroa sortzen da Galiziako Autonomia Erkidegoan. Haren xedea da bateratzea, alde batetik, bidaiarien itsas garraioaren zerbitzua aske emateko modua, eta bestetik, portuko azpiegiturak erabiltzea, kontsumitzaileen eta erabiltzaileen eskubideak errespetatzea, itsas segurtasunaren alorrean indarrean dauden legeak betetzea, eta ingurumena babestea.

2. Lege honetan arautzen diren Galiziako barruko uretako bidaiarien itsas garraioko zerbitzuak eman ahal izateko, beharrezkoa izango da alde aurretik aurreko paragrafoan adierazitako erregistroan enpresa operadorea eta zerbitzua emateko baldintzak inskribatzea. Zerbitzuaren ibilbidea, ordutegiak eta prestazio-aldia jasoko dira Erregistroan, ontziak eta haien ezaugarriak, bai eta tarifak eta arauz ezartzen diren gainerako baldintza ekonomikoak eta teknikoak ere.

3. Artikulu honetan araututako erregistroa garraio-gaietan eskuduna den kontseilaritzari atxikita geratuko da.

4. Arau bidez ezarriko dira Erregistroaren antolaera, edukia eta funtzionamendu-araubidea, bai eta inskripzioa egiteko eskakizunak eta ondorioak ere.



(...)

Hala, edozein ontzi-konpainiak, itsas garraioko zerbitzuak EAEn eman nahi dituztenak barne, eta haien ontziek aipatutako Ontzien eta Ontzi Konpainien Erregistroan izena emanda egon behar dute.

C. Erregistroaren analisia, lehiaren ikuspegitik.

a. Sarrerako oztopoak.

22. Sarrerako oztopotzat hartzen dira operadore berriak merkatu jakin batean sartzeko izaten diren zailtasun eta kostu guztiak; batzuetan, zailtasun eta kostu horiek ezinezko bihurtzen dute operadore berrien sarrera¹⁵.

Sarrerako oztopo horien artean, legezkoak, tekniko-ekonomikoak eta dagoeneko merkatuan dauden enpresek duten posizio finkatutik eratorritakoak bereizten ditugu¹⁶.

23. Administrazio publikoek merkatu batean sartzeko ez duten edo sarrera mugatzen duten legezko oztopoak ezartzen badituzte, oztopo horiek zenbait eskakizun bete behar dituzte, 17/2009 Legeak, zerbitzu-jardueretara oztoporik gabe iristeari eta zerbitzuetan oztoporik gabe jarduteari buruzkoak, dioena betez¹⁷:

- Bereizkeriarik ez egitea naziotasunagatik edo establezimenduaren kokapenagatik edo gizarte-egoitzagatik.
- Beharra: ordena publikoagatik, segurtasun publikoagatik, osasun publikoagatik edo ingurumenaren babesagatik justifikatuta egotea, edo natura-baliabideen eskasiagatik edo ezin nahasizko eragozpen teknikoak direla eta, merkatuko operadore ekonomikoen kopurua mugatua bada.

¹⁵ LEHIAREN DEFENTSARAKO AUZITEGIA *Kontzentrazio Ekonomikoen Espedientearen Txostena C89/05 Igualatorio Medikoak*, 73. or. <http://www.cnmc.es/es-es/competencia/buscadorde/expedientes.aspx?num=C89/05&ambito=Concentraciones&b=&p=0&numero=C89/05&ambitos=Concentraciones&estado=0§or=0&av=1>

¹⁶ Pilaketa horizontalen ebaluazioari buruzko gidalerroetan, Kontseiluak enpresen arteko pilaketen kontrolaren gainean egindako erregelamenduari jarraituz, 71. atalean ezarritako irizpideak (2004/C 31/03), DOUE C 31/5, 2004ko otsailaren 5ekoa. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2004:031:0005:0018:es:PDF>.

¹⁷ 17/2009 Legearen, azaroaren 23koaren, zerbitzu-jardueretara oztoporik gabe iristeari eta zerbitzuetan oztoporik gabe jarduteari buruzkoaren, 5. artikulua (BOE, 283. zk., 2009ko azaroaren 24koa). 20/2013 Legearen, abenduaren 9koaren, merkatu-batasuna bermatzeari buruzkoaren arabera (BOE, 295. zk., 2013ko abenduaren 10ekoa).



- Proporzionaltasuna: mugaketa helburua lortzea bermatuko duen tresna egokiena izatea, emaitza bera lortzeko aukera ematen duten neurri hain murriztailerik ez dagoelako.

Bereizkeriarik ezaren, beharraren eta proporzionaltasunaren eskakizunak betetzen ez dituzten legezko oztopoak egotea eragozpen bat da zerbitzuak oztoporik gabe emateko, eta, beraz, eragozpen bat da eragindako merkatuan lehia efektiboari eusteko.

Sarrerako oztopoek eragin negatiboak sortzen dituzte ezartzen diren ekonomietan, lehiaren tentsioa handitu dezaketen operadore berrien sarrera sustatzen ez dutelako, eta, horren ondorioz, zerbitzuak emateko baldintza hobeak ez direlako sortzen. Merkatuetan sarrerako oztoporik ez egoteak enpleguak sortzea, berrikuntza eta lehiaren hobekuntza sustatzen dute.

Horregatik, administrazioak arrazoirik gabeko oztopoak sortzea eragotzi behar du, eta horrelakorik balego, lehiako agintaritzak esku hartu beharko luke, dagozkion sustapen-gaitasunak erabiliz, edo, Legea baino maila txikiagoko arauen kasuak, aurkaratzeko gaitasunak erabiliz.

24. Legeak merkatuan sartzeko neurri murriztaile bat ezartzen badu, arrazoiak adieraziz egiaztatu beharko du bereizkeriarik eza, beharra eta proporzionaltasuna betetzen dituela.

b. Aurretiko inskripzioa eskatzen duten jarduerak.

25. Jarduera hauetan, Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroan aurrez inskribatzea eskatzen da:

- Bidaiarien itsas garraioa
 - Helburu turistikoa edo aisialdikoa duen bidaiarien itsas garraioa
 - Bidaiarien itsas garraioa, turismo, ostalaritza, aisialdi, heziketa edo antzeko alorrekin lotutako jarduerak eta zerbitzuak ematen dituena
- Salgaien itsas garraioa
- Itsas garraio mistoa

Beraz, egokia da aztertzea beharra, proporzionaltasuna eta bereizkeriarik eza betetzen diren, Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroan aurrez inskribatzeko, itsas garraioko jarduerak egin ahal izateko, pertsonenak, salgaienak eta mistoak, eta baldintza horiek behar bezala arrazoituta badaude AURREPROIEKTUAN.



a'. Legezko zioen analisisia

26. AURREPROIEKTUAREN Zioen Aurkezpenean, V. kapituluari dagokionez, hor baitago txertatuta 42. artikulua, soilik honako hau esaten da:

V. kapituluak, itsas garraioari dagokionez, artikulua bakar batean arautzen du itsas garraioko enpresa operadoreen erregistroa sortzea.

Bestalde, 42. artikulua xedea Erregistroa sortzeko beharra honekin bateratzea da:

(...) alde batetik, bidaiarien itsas garraioaren zerbitzua, salgaiena eta garraio mistoena aske emateko modua, eta bestetik, portuko azpiegituren erabilera, kontsumitzaileen eta erabiltzaileen eskubideen errespetua, itsas segurtasunaren alorrean indarrean dauden legeak betetzea, eta ingurumena babestea.

27. Arauak emandako justifikazioaren oinarriak hauek dira: “kontsumitzaileen eta erabiltzaileen eskubideen errespetua”, “itsas segurtasuna” eta “ingurumenaren babesa”. Dena den, ez dago behar bezala zehaztuta zer erlazio egon behar duen helburu askotariko eta zabalaren eta, AURREPROIEKTUAN ezarrita dagoen moduan, Erregistroan inskribatuta egoteko eskakizunaren artean. Erregistro batean inskribatzeak ez du bermatzen zerbitzuak ematen dituzten edo/eta portuko instalazioetako erabiltzaileak izango diren enpresek bete egingo dituztenik eremu horietan ezarrita dauden araudiak.

Azaldutakotik ondoriozta daiteke ez dagoela behar adina motibazio bereizkeriarik ezaren, beharraren eta proportzionaltasunaren eskakizunak betetzeko, Itsas Garraioko Enpresa Operadoreen Erregistroan aurrez inskribatzeko, EAEn bidaiarien, salgaien eta garraio mistoen itsas garraioko jarduerak egiteko.

b'. Bereizkeriarik ezaren printzipioaren analisisia.

28. Erregistroan inskribatzeko eskakizunak ez du diskriminatzen, ez zuzenean ez zeharka, naziotasunagatik, kokapenagatik edo gizarte-egoitzagatik; izan ere, bidaiarien, salgaien eta garraio mistoen itsas garraioan interesa duen edozein erakunderi eskatzen zaio EAEn.

Horrenbestez, LEA honen iritziz, erregistroan inskribatzeko eskakizunak naziotasun, establezimenduaren kokapen edo gizarte-egoitzagatik bereizkeriarik ezaren baldintza betetzen du; 17/2009 Legearen 5. artikuluan ageri dena betez, alegia.

**c'. Beharraren baldintzaren analisia.**

29. 17/2009 Legearen 5. artikulua zehazten du beharraren baldintza. Hain zuzen ere, ordena publiko, segurtasun publiko, osasun publiko edo ingurumenaren babesagatik baimenen araubide bat justifikatzea, edo natura-baliabideen eskasiak edo ezin nahasizko eragozpen teknikoek merkatuko operadore ekonomikoen kopurua mugatzen badute.

30. LEA honen iritziz, AURREPROIEKTUAN ez da egiaztatu ordena publiko, segurtasun publiko, osasun publiko edo ingurumenaren babeserako arrazoirik, edo natura-baliabideen eskasiak edo ezin nahasizko eragozpen teknikoek EAEko portuen edo puntuen arteko itsas garraioko jarduera guztia merkatura sartzeko araubide murriztaileenaren mende jartzeko arrazoirik dagoenik.

Horrenbestez, adierazi behar da EAEko portuen edo puntuen arteko pertsonen, salgaien eta garraio mistoen itsas garraioko zerbitzuak emateko, aurrez erregistroan inskribatzeko eskakizuna ez dela egiaztatu 17/2009 Legearen 5. artikulua ezarritako terminoetan.

d'. Proporzionaltasunaren baldintzaren analisia.

31. 17/2009 Legearen 5. artikulua proporzionaltasunaren baldintza zehazten du. Hain zuzen, esaten du lortu nahi den helburua bermatzeko tresna egokiena erabili behar dela, ez dagoelako emaitza bera lortzeko aukera ematen duen hain murriztailea ez den neurririk.

32. AURREPROIEKTUAK, adierazi den moduan, justifikatzen du erregistroan inskribatzean bateratu egin behar direla, alde batetik, itsas garraioen zerbitzua aske emateko modua, eta, bestetik, portuko azpiegiturak erabiltzea, kontsumitzaileen eta erabiltzaileen eskubideak errespetatzea, itsas segurtasunaren alorrean indarrean dauden legeak betetzea eta ingurumena babestea. Dena den, ez du arrazoitzen zergatik den erregistroan inskribatzea tresnarik egokiena nahi den helburua lortzeko, eta ez du arrazoitzen hain murriztaileak ez diren beste neurri batzuek (esate baterako, baimena, jakinarazpena edo erantzukizun-aitorpena) zergatik ez duten aukerarik ematen helburu bera lortzeko.

33. LEAren ustez, aurrez inskribatzeak ez dakar segurtasun-plusik beste neurri batzuekin alderatuz gero. Izan ere, enpresek, jarduerari ekin aurretik, erregistro batean izena eman beharrak ez du bermatzen kontsumitzaileen eta erabiltzaileen eskubideak errespetatuko direnik, ez itsas segurtasunaren



alorreko gaietan indarrean dagoen araudia betetzen denik, ez eta ingurumena babesten denik ere.

AURREPROIEKTUAK emandako justifikazioak ez du erakusten alegatutako babes-helburuen eta erregistro bat egotearen arteko erlaziorik.

Egoera horren aurrean, AURREPROIEKTUAN ezarritako eskakizuna, EAEko puntuen edo portuen artean pertsonen, salgaien eta garraio mistoen itsas garraioko zerbitzuak emateko aurrez erregistroan inskribatzekoa, LEAren iritziz, neurritz kanpokoa da.

c. Erregistratu beharreko informazioaren edukia.

34. Erregistroa egote hutsak lehia-arazoak sortzen dituen arren, AURREPROIEKTUKO 42. artikulua dioena betez, arreta berezia merezi dute inskribatzean jaso beharreko datuek:

- Enpresa operadorea
- Zerbitzua emateko baldintzak
 - ibilbideak
 - ordutegiak
 - zerbitzua emateko aldia
 - itsasontziak eta haien ezaugarriak
 - tarifak
 - araubidez ezarritako gainerako baldintza ekonomiko eta teknikoak

35. AURREPROIEKTUAN sartutako motibaziotik ezin da ondorioztatu arauaren bidez lortu nahi diren helburuen eta enpresek inskribatzeko eman behar izaten duten informazio sakonaren arteko loturarik.

Gerta daiteke administrazioak itsasontzien ibilbideak, ordutegiak, aldiak eta ezaugarriak zein diren jakin behar izatea, portuko instalazioak modu ordenatu eta seguruan erabiliko direla ziurtatzeko. Hala ere, informazio hori hain kaltegarriak ez diren bideetatik lor daiteke; adibidez, unean uneko baimenen bidez. Baina tarifei eta baldintza ekonomikoei buruzko informazioak ez du zerikusirik administrazioak AURREPROIEKTUAN ezarritako helburuekin.

Horregatik, eskakizun hori ezabatu egin behar da, eta, beraz, erregistroari buruzko zehapen-araubide guztia aldatu behar da.

36. Gainera, “araubidez ezarri beharreko” baldintza teknikoei dagokienez, gogoratu behar da baldintza horiek motibatuta egon behar dutela, beharrezkoak



izan behar dutela, proportzionalak lortu nahi den helburuarekiko, eta ez dutela bereizkeriarik eragin behar.

37. Gainera, kontuan hartu behar da, Erregistroko datuak argitaratu egingo direla aurreikusten bada, enpresen politika komertzialei buruzko informazioa argitaratzea errazten duten tresnak kontu handiz erabili behar direla. Tresna horiek laudagarria izan daitekeen helburuarekin sortu badira ere, zeharkako efektu bat sor dezakete: zerbitzua ematen duten enpresen arteko hitzarmena erraztea.

Gainera, horrelako erregistro administratibo bat egotearen ondorioz, gerta daiteke enpresek zailtasunak izatea zerbitzuaren beharrei edo bezeroen eskaerei azkar erantzun ahal izateko.

Horren haritik, aldiak, ordutegiak eta ibilbideak argitaratzeak, eta, batik bat, tarifak edo beste baldintza ekonomiko batzuk argitaratzeak enpresen arteko hitzarmena erraztu dezake; eta arauaren motibazioan ez da egiaztatu argitaratzeak zer neurritan egiten dion mesede interes orokorrari.

4. Portuko zerbitzuak emateari buruzko araubidea.

A. Zerbitzu orokorrak eta zerbitzu bereziak.

38. AURREPROIEKTUKO 27. artikulua eta ondorengoek portuko zerbitzuak definitzen dituzte. Hain zuzen, portu- eta itsas operazioak eta beharrak zein portuen funtzionamendu egokia betetzeko prestazioak direla adierazten dute. Gainera, zerbitzu horiek portuko instalazioei esleitutako funtzioak betetzeko duten berezko izaeraren arabera sailkatzen ditu, portuko zerbitzu orokorretan eta zerbitzu berezietan.

Hala, AURREPROIEKTUAK portuko zerbitzu orokortzat hartzen ditu portuko trafiko-operazioak egitea ahalbidetzen duten zerbitzu arruntak, oro har titularra eta prestazio-emailea Portuko Administrazioa dutenak. Zerbitzu orokorretan, erabiltzaileak ez du alde aurretik eskabiderik egin behar zerbitzu horiek eskuratzeko. Hala eta guztiz ere, Portuko Agintaritzak uste badu baldintzak daudela lehia askearen esparruan portu-zerbitzu orokor batzuk ekimen pribatuaren eskutik emateko, horren aldeko erabakia har dezake, portu bakoitzeko Zerbitzu Erregelamenduaren bitartez.

Bestetik, zerbitzu berezitzat hartzen dira portuko trafiko-operazioak behar bezala egitera bideratuta daudenak, baina, zerbitzu-emaileen arteko behar bezalako lehia bermatzen duten merkatu-baldintzak betetzen direla eta, zerbitzu horiek sektore pribatuak ematen dituenak. Horretarako, Portuko



Administrazioak baimena eman behar dio lehia-araubidean, edo, bestela, Portuko Agintaritzak eman beharko du zerbitzua, sektore pribatuaren zerbitzurik ez badago edo zerbitzu hori behar bestekoa ez bada.

39. Zehazki, hauek hartzen dira zerbitzu orokortzat:

- a) Portuko trafikoa, itsasokoa nahiz lurkekoa, antolatzea, koordinatzea eta kontrolatzea.
- b) Amarratzeen kudeaketa.
- c) Marineltza- eta administrazio- eta harrera-zerbitzuak ematea.
- d) Zerbitzugunearen zaintza, segurtasuna eta polizia, alde batera utzi gabe Euskal Autonomia Erkidegoko administrazio orokorreko beste sail batzuei edo, hala egokituz gero, beste herri-administrazio batzuei arlo horietan dagozkien eskumenak.
- e) Balizatzea eta nabigaziorako beste laguntza batzuk, alde batera utzi gabe beste administrazio batzuei dagozkien eskumenak.
- f) Ontziak edo itsasontziak lehorreratzea, jasotzea, erriatzea eta lehorrean edukitzea.
- g) Praktikajea.
- b) Portuko atoi-lanak.
- i) Arraina jasotzea, sailkatzeko, lehenengoz saltzeko eta merkaturatzeko lanak egiteko.
- j) Baskulan pisatzeko zerbitzua.
- k) Zerbitzuguneko argiteria eta garbiketa.
- l) Zerbitzugunean ibilgailuentzako aparkalekua izatea.
- m) Zerbitzuguneko ur-hornikuntza eta saneamendua, eta hondakinak hartzeko zerbitzuak.
- n) Energia elektrikoaren hornikuntza eta telekomunikazio-zerbitzuak.
- o) Erregaiaren hornikuntza eta beste hornikuntza batzuk.

Era berean, zerbitzu berezizat hartuko dira:

- a) Ekipajeen eta ibilgailuen zamalanak.
- b) Bidaiariak ontziratzea eta lehorreratzea.
- c) Salgaien zamaketa, estibatzea eta desestibatzea, bai eta ontzitik ontzira aldatzea ere.
- d) Lehorreko garraioa.

40. Argi dago Portuko Administrazioak esku hartu behar duela merkatuko ekonomiaren oinarritzko balio bat arriskuan dagoen balizko guztietan. Hori izan



zen, hain zuzen, Eusko Jaurlaritzak EAEko portuen egoerari buruzko txostenean izandako jarrera¹⁸.

Horrek esan nahi du behar adina neurri hartu beharko direla lehia egon dadin eta lehiaren aurkako abusuak bukatu daitezzen. Hala, betiere atribuzioak normaltasunez gauzatzean monopolioen aurkako eskubideari eragiten dion gorabeheraren bat agertuz gero, modu oso aktiboan jardun beharko da. Eta gainera, jarrerak “pro cives” izan behar du; hau da, erabiltzailearen zerbitzura azertu behar da, “antitrust” eta “pro libertate”-ren azken oinarria, betiere lehia askearen araberrako interpretazioa emanez.

Horrenbestez, LEAren iritziz gehiegizkoa da zerbitzuen katalogoan orokortzat sailkatutako zerbitzuak ematea, oro har, Portuko Administrazioaren esku uztea.

B. Zerbitzu jakin batzuk.

41. Zenbait zerbitzutan, lehia handiagoa sortuko duen araubide juridiko bat ezar liteke, zerbitzu horiek emateko¹⁹.

a. Atoia.

42. Ontzien mugimenduei laguntzeko uretako operazioak dira, portuan maniobrak egiteko, indar eragilea ematen dion beste bati krokatuz.

Zerbitzu hori zerbitzu orokor gisa ageri da AURREPROIEKTUAN, baina, dena den, baimen bidez ematen da, trafiko-bolumenagatik hala egin daitekeen portuetan, edo, gainerako kasuetan, lehia askean administrazioaren emakidaren bidez.

EPMMLTBren 109. artikulua xedatzen du zerbitzu hori ekimen pribatuaren esku geratuko dela, lehia askearen printzipioari jarraituz.

Beraz, LEAk gomendatzen du atoi-zerbitzua lehia askeko erregimenean ematea.

b. Amarratzea.

43. Itsasontzien amarrak moilan horretarako jarrita dauden puntuetan kokatzea, batetik bestera aldatzea, edo, itsasontzia irtetera doanean, amarrak askatzea hartzen ditu bere baitan.

¹⁸ SORIANO GARCIA, José Eugenio “Bilboko Portuaren lehiakortasuna hobetzeko konponbideei buruzko diagnostikoaren eta proposamenen irizpena, garraio-sistematik”, 2004, 16. or.

¹⁹ Ikus ALONSO SOTO, Ricardok egindako analisia, “Portuko sektorearen desarauketa: Lehiaren Defentsarako auzitegiaren txostena”, *Ekonomiaz*, 37. zk., 80.-99. or.



Zerbitzu hori orokor gisa dago sailkatuta AURREPROIEKTUAN. Hala ere, baimena emanaz gero, edozein enpresak bete dezake, bai eta portuko beste zerbitzu batzuek arduratzen direnek ere.

EPMMLTBren 109. artikulua xedatzen du zerbitzu hori ekimen pribatuaren esku geratuko dela, lehia askearen printzipioari jarraituz.

Beraz, LEAk gomendatzen du amarratze-zerbitzua lehia askeko erregimenean ematea.

c. Energiaren hornikuntza, erregaiarena eta beste hornikuntza batzuk.

44. Itsasontziak ur, erregai, elikagai, tresna, ordeko pieza eta nabigaziorako behar dituen gainerako elementuz hornitzea, bai eta energia elektriko ere, portuan dauden artean. Zerbitzu hori orokor gisa dago sailkatuta AURREPROIEKTUAN.

Uler daiteke uraren eta energiaren horniduraz Portuko Agintaritzza arduratzea, moiletan instalazio edo konexio finkoak baldin badaude. Baina gainerako hornikuntzez interesatuta dagoen edozein enpresa ardura daiteke, baimen baten bidez, muga bakarra portuko espazio fisikoa erabiltzea izanik.

Beraz, LEAk gomendatzen du erregaiaren hornidura eta beste hornidura batzuk lehia askeko erregimenean ematea.

d. Hondakinak jasotzea

45. Zerbitzu hori orokor gisa dago sailkatuta AURREPROIEKTUAN. Dena den, interesatuta dagoen edozein enpresa ardura daiteke zerbitzu horretaz, baimen baten bidez, muga bakarra portuko espazio fisikoa erabiltzea izanik.

Beraz, LEAk gomendatzen du hondakinak jasotzeko zerbitzua lehia askeko erregimenean ematea.

e. Praktikajea.

46. Portuaren ezagutzaile aditua den teknikari batek itsasontzia gobernatzen ematen duen laguntza da. Teknikariak itsasontzia portuaren sarreratik portuko ainguratoki batera edo amarraleku batera eramaten du edo horietatik portuaren irteerara.

Zerbitzu hori orokor gisa dago sailkatuta AURREPROIEKTUAN. Dena den, titulazioa duen eta agintaritzza eskudunak portu batean praktikajean aritzeko gaitu duen edozein pertsona eman dezake zerbitzu hori; eta ez dago zertan Portuko Agintaritzaren esku utzi.



EPMMLTBren 109. artikulua xedatzen du zerbitzu hori ekimen pribatuaren esku geratuko dela, lehia askearen printzipioari jarraituz. Ezinezkoa da ez jakitea zer erabilera ematen zaion figura horri, lizentzia zerbitzu-emaile bakar batera mugatzen den balizko batzuetan. Beraz, desiragarria litzateke araubide berri batean (proposatzen ari dena, esaterako) aztertzea ea badauden trafiko-segurtasuneko arrazoiak zerbitzua lehiatik kanpo uzteko.

IV- ONDORIOAK

LEHENA: 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 Legearen laugarren xedapen gehigarrian.

Horregatik, LEAren iritziz, administrazioen arteko lankidetzaren 6.4 eta 20. d) artikuluetan ezarritako dagoena, txalogarria da; betiere eragindako erakundeek operadore ekonomiko gisa aritzen diren jardueretan lehiari uko egitea esan nahi ez badu. Tarteki hau eranstea proposatzen da: *“lehiaren defentsarako gaietan indarrean dagoen araudiak dioena errespetatuz”*.

BIGARRENA.- LEAk uste du EAEko puntuen edo portuen arteko pertsonen, salgaien eta garraio mistoen zerbitzua emateko aurrez erregistroan inskribatu beharra sarrerako oztopo bat dela, erabat premiagabekoa, eta ez dela proportzionala; eta, horrenbestez, hain murriztailea ez den neurri batez ordeztu behar dela.

HIRUGARRENA.- Aurrekoa alde batera utzi gabe, erregistro batean sartzen diren informazioek benetan lortu nahi diren interes orokorreko helburuetarako lagungarriak izan behar dute. Inola ere ez litzateke sartu behar tarifei eta baldintza ekonomikoei buruzko daturik.

LAUGARRENA.- Administrazioak beti zaindu behar du hartutako neurrien ondorioz eragindako enpresen arteko hitzarmenak ez erraztea.

BOSGARRENA.- AURREPROIEKTUAK orokortzat hartutako zerbitzuen zerrenda zabalegia osatu du, eta zerbitzu horien titulartasuna eta emateko arduraren Portuko Administrazioaren esku utzi du, oro har. Lehia asketik kanpo geratu diren portuko zerbitzuak gutxitu egin behar lirateke, eta araudiak zerbitzu batzuk lehia askeko erregimenean ematen utzi behar luke; hauek, hain zuzen:



praktikajea, amarratzeen kudeaketa, erregaiaren hornidura eta beste hornidura batzuk, eta hondakinak jasotzea.

**LEHENDAKARIA:
MARÍA PILAR CANEDO ARRILLAGA**

**IDAZKARIA:
IBON ALVAREZ CASADO**

**KONTSEILUKIDEA
NATIVIDAD GOÑI URRIZA**

**KONTSEILUKIDEA
RAFAEL ITURRIAGA NIEVA**