



Bruselas, 23.5.2013  
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la  
transparencia financiera de los puertos**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **1.1 Antecedentes**

Europa es una de las regiones con mayor densidad portuaria del mundo. Al mismo tiempo, el sector portuario es muy heterogéneo y se caracteriza por una amplia diversidad en cuanto a tipos y organización. El presente Reglamento respeta esta diversidad y no pretende imponer un modelo uniforme para los puertos.

Más de 1 200 puertos marítimos comerciales operan en los 70 000 kilómetros de costas de la Unión. En 2011 transitaron por los puertos europeos en torno a 3 700 millones de toneladas de carga (más de 60 000 escalas de buques mercantes).

Si bien la UE depende en gran medida de sus puertos para comerciar con el resto del mundo, estos también desempeñan un papel esencial en su propio mercado interior. Así, el transporte marítimo de corta distancia representa el 60 % de las toneladas que se transportan a través de los puertos de la UE. Los puertos marítimos constituyen puntos nodales clave de las cadenas de transporte intermodales de la UE que utilizan el transporte marítimo de corta distancia como alternativa a las saturadas rutas de transporte terrestre y como modo de unir las regiones periféricas o insulares.

En lo que se refiere al transporte de pasajeros, por los puertos de la Unión Europea circularon 385 millones de pasajeros marítimos en 2011.

Las actividades portuarias contribuyen directamente al empleo, a la inversión interior y al crecimiento del PIB. Actualmente 2 200 operadores portuarios dan empleo a unos 110 000 estibadores. En total, los puertos representan hasta 3 millones de puestos de trabajo (directos e indirectos) en los 22 Estados miembros con salida al mar y constituyen una fuente importante de ingresos fiscales para los gobiernos locales, regionales o nacionales.

El 96 % de la mercancía y el 93 % de los pasajeros que pasan por los puertos de la Unión Europea lo hacen a través de los puertos marítimos identificados en la propuesta de Orientaciones para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)<sup>1</sup>.

#### **1.2 Retos**

Si bien la necesidad de desarrollar conexiones con el interior se ha identificado como un reto clave y ya se aborda en la política de la RTE-T, todavía quedan por resolver otros retos clave relativos a los puertos de la RTE-T. En primer lugar, cabe señalar que hoy en día no todos los puertos de la RTE-T ofrecen la misma calidad de servicio. En segundo lugar, el marco actual de gobernanza portuaria no siempre es lo suficientemente atractivo para los inversores. Al mismo tiempo, esto está relacionado con cinco retos concretos:

##### *1.2.1 Operaciones y servicios portuarios por debajo del nivel óptimo en algunos puertos de la RTE-T*

La eficiencia de los servicios portuarios es vital para el funcionamiento de los puertos marítimos de la RTE-T. La Comisión, junto con el sector, ha identificado tres cuestiones que pueden impedir una organización óptima de los servicios portuarios: 1) muchos servicios portuarios están sujetos a una presión competitiva escasa, debido a las restricciones para el acceso al mercado; 2) aunque puedan estar justificados en determinadas situaciones, los derechos monopolistas u oligopolistas pueden provocar abusos de mercado y 3) en algunos

---

<sup>1</sup> COM(2011)650 final/2. El número definitivo de puertos de la RTE-T dependerá del resultado del procedimiento legislativo en curso.

puertos los usuarios deben enfrentarse a una carga administrativa excesiva, debido a la falta de coordinación en los puertos.

### *1.2.2 Los marcos de gobernanza portuaria no son lo suficientemente atractivos para las inversiones en todos los puertos de la RTE-T*

Las inversiones necesarias para adaptar las capacidades de los puertos a las necesidades cambiantes solo pueden realizarse en un clima de estabilidad política y reglamentaria que reduzca las incertidumbres económicas y garantice la igualdad de condiciones para todos. No obstante, este no parece ser el caso de todos los puertos RTE-T. Hay varios factores que explican esta situación: a) la inseguridad jurídica creada por las restricciones del mercado descritas anteriormente y b) la necesidad de mejorar la planificación de infraestructuras, que pueden resolverse estableciendo normas más estrictas para la RTE-T.

Sin embargo, hay otras dos cuestiones fundamentales que explican el clima actual, poco atractivo para las inversiones, que persiste en varios puertos de la RTE-T: 4) la falta de claridad de las relaciones financieras entre las autoridades públicas, las autoridades portuarias y los proveedores de servicios portuarios, y 5) la insuficiente autonomía de los puertos para definir los cánones de infraestructura y la ausencia de transparencia en su relación con los costes.

## **1.3 Objetivo**

El objetivo es contribuir a lograr un funcionamiento de la RTE-T más eficiente, interconectado y sostenible mediante la creación de un marco que mejore el rendimiento de todos los puertos y les ayude a hacer frente a los cambios en los requisitos de transporte y logística. Los puertos de la RTE-T deben ayudar al desarrollo del transporte marítimo de corta distancia como parte de las rutas intermodales, contribuyendo así al transporte sostenible, uno de los objetivos clave del Libro Blanco sobre el Transporte, y realizar su aportación a la Estrategia UE 2020 para lograr un crecimiento eficiente de los recursos que estimule el crecimiento del comercio y del transporte de mercancías.

Esta iniciativa garantiza el equilibrio entre la actuación legislativa y una estrategia blanda ejemplificada por el diálogo social. Se trata del resultado de una consulta intensa y pertinente con las partes interesadas que permitió centrar el Reglamento en medidas con un alto valor añadido de la UE. El presente Reglamento evitará una carga adicional para aquellos puertos que ya funcionan bien y creará las condiciones para que los demás puertos puedan hacer frente a sus retos estructurales.

## **1.4 Coherencia con otras políticas y objetivos de la UE**

El objetivo coincide con la política que describe la Comisión en el Libro Blanco sobre el Transporte (2011) y se ha transmitido explícitamente en la sección dedicada a un espacio europeo único de transporte y al acceso del mercado a los puertos. El Libro Blanco define claramente la intención de la Comisión de revisar las restricciones sobre la prestación de servicios portuarios y de aumentar la transparencia de la financiación de los puertos mediante la clarificación del destino de la subvención pública de las diferentes actividades portuarias con vistas a evitar cualquier distorsión de la competencia. La propuesta también se ha identificado como una de las acciones clave del Acta del Mercado Único II y contribuirá a la plena realización del mercado único europeo.

La propuesta completa y complementa las políticas y propuestas en curso: las propuestas sobre las orientaciones para la red transeuropea de transporte y el Mecanismo «Conectar Europa», que ofrece un marco para apoyar el desarrollo de las conexiones entre el interior y los puertos, la propuesta de directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión, que se aplica a la concesión de contratos en los puertos y la actividad preparatoria para una

iniciativa «Cinturón Azul» cuyo objetivo es simplificar los regímenes aduaneros que se aplican a los bienes de la UE que transportan los buques que hacen escala en los puertos de la Unión Europea.

La propuesta se aplica a todos los puertos de la RTE-T, ya que, debido a su naturaleza, todos ellos poseen un papel esencial en el sistema de transporte europeo, bien favoreciendo el intercambio entre los Estados miembros o mejorando la accesibilidad regional de las zonas insulares o periféricas. No obstante, cabe destacar que los principios de no discriminación y de libertad de establecimiento del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y las normas de competencia también se aplican al resto de puertos, que aunque no pertenecen a la red transeuropea, pueden desempeñar un papel importante a escala local o en otros sectores distintos al transporte, como la pesca o el turismo. Los Estados miembros también pueden decidir aplicar las disposiciones de esta propuesta de Reglamento a estos puertos.

## **2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

### **2.1 Consulta con las partes interesadas**

La DG MOVE ha mantenido un diálogo informal con las administraciones nacionales encargadas de la política de los puertos (Ministerios de Transporte) y ha celebrado reuniones con las principales asociaciones del sector portuario, entre las que se encuentran autoridades portuarias (ESPO), operadores portuarios privados (FEPORT), puertos interiores (EFIP), armadores (ECSA), pilotos (EMPA), remolcadores (ETA), operadores de amarre (EBA), agentes y corredores navieros (ECASBA), transportistas (ESC), dragadores (EuDA) y operadores logísticos (CLECAT). La DG MOVE también mantuvo reuniones con los dos sindicatos de trabajadores portuarios más importantes, el Consejo Internacional de Estibadores (IDC) y la sección de estibadores de la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF). No pudo consultarse a un comité sectorial de diálogo social, puesto que todavía está en proceso de creación.

La actividad preparatoria contó con el apoyo de un estudio económico sobre la calidad y la eficiencia de los puertos europeos (PwC), tuvo en cuenta numerosos estudios de investigación sobre economía del transporte, puertos y logística e incluyó varios debates con expertos del sector y la investigación.

Se realizaron amplias consultas a las partes interesadas a través de dos encuestas en línea y una conferencia de partes interesadas de dos días de duración celebrada en Bruselas (25-26 de septiembre de 2012). El 18 de enero de 2013 se celebró una audiencia pública focalizada en la que se presentaron los principales problemas y se debatieron las diversas opciones políticas y sus posibles repercusiones. Los principales resultados del proceso de consulta (2012-2013) pueden resumirse como sigue:

- Todas las partes interesadas destacaron la necesidad de contar con unas condiciones equitativas en la competencia interportuaria (competencia entre puertos) e intraportuaria (competencia entre proveedores de un mismo servicio portuario en un puerto) en la Unión Europea. La necesidad de seguridad jurídica y de un entorno favorable a la actividad empresarial con la mínima carga administrativa posible es una prioridad para todas las partes interesadas.
- Existe una gran preocupación en torno a la competencia desleal entre los puertos en relación con las prácticas de financiación pública de las infraestructuras portuarias. Los Estados miembros y las autoridades portuarias exigen un estrecho control de las ayudas estatales.

- Un porcentaje considerable de los usuarios de los servicios portuarios, las compañías de transporte marítimo y las industrias de importación y exportación consideran que los servicios portuarios de numerosos puertos de la UE no son satisfactorios en cuanto a precio, calidad y carga administrativa.
- El 30 % de las autoridades portuarias europeas opinan que la situación actual no es satisfactoria. Sin embargo, la mayoría de ellos se opone a la introducción de procedimientos de la UE que limiten la capacidad de las autoridades públicas para conceder contratos y permisos a los operadores de servicios portuarios mediante adjudicaciones directas. La aplicación de normas de concesión de la UE a determinados contratos concedidos en los puertos suscita una gran controversia en algunos Estados miembros.
- Los sindicatos de trabajadores portuarios se oponen radicalmente a las disposiciones de la UE que afectan a los sistemas actuales sobre el trabajo portuario en determinados Estados miembros. Los representantes de los servicios de practica argumentan que, a pesar de que se trata de un servicio remunerado, no es un servicio económico y debe excluirse de la presión competitiva.
- La mayoría de partes interesadas coinciden en que el sistema portuario de la UE debe evolucionar para adaptarse a los retos considerables que se presentan en cuanto a la falta de recursos de financiación, la competitividad entre puertos en terceros países vecinos y otras regiones del mundo, la creación de valor añadido y puestos de trabajo y hacer frente a los impactos ambientales. Todas están de acuerdo en la importancia de garantizar, y si es posible, aumentar el gasto de financiación de la UE para apoyar a los puertos y al transporte marítimo.

## **2.2 Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto estableció cinco objetivos operativos relativos a los dos retos principales identificados anteriormente.

### *2.2.1 Modernización de las operaciones y los servicios portuarios:*

En primer lugar, la optimización de las operaciones y los servicios portuarios debería permitir que varios puertos de la RTE-T gestionasen o atrajesen más mercancía y pasajeros con la infraestructura existente. Esto se traduce en tres objetivos operativos:

- (1) Aclarar y facilitar el acceso al mercado de los servicios portuarios:

De este modo deberían reducirse las restricciones de acceso al mercado de los servicios portuarios al tiempo que se aclara y se elimina la inseguridad jurídica actual que se deriva de las normas horizontales del Tratado y la que va asociada al ámbito de la contratación pública.

- (2) Impedir el abuso de mercado por parte de los proveedores de servicios portuarios designados.

De este modo se garantizaría que los proveedores de servicios designados ofrezcan sus servicios de forma rentable al tiempo que siguen cumpliendo su papel y posiblemente su misión de servicio público, especialmente en el ámbito de la seguridad y el medio ambiente.

- (3) Mejorar los mecanismos de coordinación en los puertos:

De este modo debería facilitarse la actividad comercial a los transportistas, los operadores logísticos y los propietarios de la carga, reduciendo el tiempo y el dinero necesarios para utilizar el puerto. El esfuerzo de coordinación también debería beneficiar a los operadores establecidos en el puerto, favorecer las sinergias y evitar la duplicación de esfuerzos en el servicio a los mismos clientes.

### 2.2.2 Creación de condiciones marco que atraigan inversiones en los puertos:

En segundo lugar, una mayor transparencia financiera y autonomía de los puertos debería generar unas condiciones equitativas, fomentar una tarificación más eficaz y, a la larga, atraer más inversiones. A su vez, esto se traduce en dos objetivos operativos adicionales:

- (4) Lograr la transparencia de las relaciones financieras entre las autoridades públicas, las autoridades portuarias y los proveedores de servicios portuarios:

De este modo debería garantizarse la transparencia financiera entre las funciones de la autoridad pública y las operaciones comerciales a fin de impedir que los puertos y los proveedores de servicios disfruten de ventajas competitivas injustas.

- (5) Garantizar la fijación autónoma y transparente de cánones de infraestructura portuaria

De este modo debería lograrse un uso más eficiente de las infraestructuras y una racionalidad más económica en la planificación, la inversión, el mantenimiento y el funcionamiento de las estructuras portuarias, al tiempo que se crea un margen para asociar la función indicadora de los precios a las necesidades medioambientales y sociales.

Sobre la base de lo expuesto se consideraron 4 opciones políticas:

- (1) Paquete de medidas 1: «Transparencia»

El Paquete de medidas 1 (PP1) aplica una medida suave (comunicación no vinculante) para aclarar y facilitar el acceso al mercado de los servicios portuarios. No obstante, se introducen disposiciones vinculantes en situaciones de monopolio u oligopolio, en cuyo caso los servicios deben someterse a una supervisión de precios a fin de evitar unas tarifas excesivas o discriminatorias. La financiación y la fijación de las tasas portuarias se dejan en manos de las autoridades competentes con la condición de que apliquen unas normas básicas de transparencia. Un comité de usuarios del puerto garantiza la coordinación de los servicios dentro del puerto.

- (2) Paquete de medidas 2: «Competencia regulada»

El Paquete de medidas 2 (PP2) introduce el principio de la libre prestación de servicios con arreglo a un régimen de acceso regulado al mercado. La libre prestación de servicios puede restringirse en virtud de este acceso regulado al mercado si se garantiza por la falta de espacio en la zona portuaria o por las obligaciones de servicio público (disponibilidad, accesibilidad, etc.). En tales casos, los servicios de reciente asignación se someten a un procedimiento de licitación pública y, en el caso de operaciones internas, el servicio debe estar limitado. Los servicios en situación de monopolio u oligopolio están sometidos a la supervisión de los precios. La transparencia de las relaciones financieras entre autoridades públicas, autoridades portuarias y proveedores de servicios portuarios queda habilitada por cuentas independientes, y las normas vinculan la fijación de los cánones de infraestructuras portuarias a los gastos reales. Un comité de usuarios del puerto favorece la coordinación de los servicios dentro del puerto.

- (3) Paquete de medidas 2a: «Competencia regulada y autonomía portuaria»

El Paquete de medidas 2a (PP2a) consiste en el PP2 con las siguientes diferencias:

La obligación de recurrir a la licitación pública en los casos de restricciones de espacio o por obligaciones de servicio público no solo se aplica a los nuevos contratos, sino también cuando se plantean cambios sustanciales en los contratos existentes. La supervisión reglamentaria de los proveedores de servicios en posición de monopolio es de ámbito más limitado: solamente se aplica en los mercados que no pueden impugnarse, es decir, los mercados en los que no hay

licitaciones. Se dota de más autonomía a los puertos: con respecto a los gravámenes de las infraestructuras, en lugar de imponer que los gravámenes se vinculen a los costes reales, cada puerto tiene derecho a fijar por sí mismo la estructura y el nivel de las tasas portuarias, siempre que la política de tarificación sea transparente. La iniciativa también promueve una diferenciación en función del comportamiento ambiental de los buques.

(4) Paquete de medidas 3: «Competencia plena y autonomía portuaria»

El Paquete de medidas 3 (PP3) desarrolla el PP2a obligando de manera adicional a un mínimo de dos operadores competidores e independientes para cada servicio portuario en aquellos casos en que el número de operadores esté limitado por la falta de espacio. También habría una separación funcional/legal que conllevaría una multiplicación de los actores portuarios: para asegurarse de que el puerto siguiese funcionando, se reforzaría el papel de coordinación central de las autoridades portuarias. Al igual que en el PP2a, cada autoridad portuaria tendría libertad para determinar la estructura y el nivel de los gravámenes de las infraestructuras en función de sus propias prácticas comerciales.

Tras analizar las distintas opciones y las posibles repercusiones, la Comisión concluyó que la mejor opción era el PP2a con una variante para los servicios de transporte de pasajeros y de manipulación de carga. En lo que se refiere al acceso al mercado de los servicios de manipulación de carga y de transporte de pasajeros, no hay necesidad de proponer nuevas medidas. Las normas y requisitos en vigor se aclararán en una Comunicación. Sin embargo, las normas sobre la supervisión reglamentaria del precio de los proveedores de servicios en situación de monopolio u oligopolio y sobre la transparencia de la contabilidad se aplicarían a los servicios de manipulación de carga y de transporte de pasajeros.

La evaluación de impacto destaca los posibles beneficios en cuanto al ahorro de costes (10 000 millones de euros hasta 2030), el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia y la reducción de la congestión del tráfico por carretera junto con la creación de puestos de trabajo. La evaluación de impacto indica que esta propuesta no conlleva cambios significativos directos de la carga administrativa de los puertos. La introducción de la libre prestación de servicios reducirá el gasto administrativo que asumen los puertos, mientras que es posible que la supervisión de los precios en determinados casos y las consultas a los usuarios exijan nuevos esfuerzos administrativos. No obstante, cabe destacar que, al eliminar determinadas restricciones, esta propuesta contribuirá indirectamente al proceso de simplificación. La próxima iniciativa «Cinturón Azul» también propondrá otros esfuerzos de simplificación.

### **3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA**

#### **3.1 Resumen de la acción propuesta**

La propuesta contiene los siguientes elementos principales:

- El Reglamento se aplica a todos los puertos marítimos identificados en la propuesta de la Comisión sobre las Orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.
- La libre prestación de servicios será aplicable a los servicios portuarios. No obstante, los organismos gestores de un puerto podrán imponer unos requisitos mínimos a los proveedores de servicios portuarios concretos. Cuando tal sea el caso, estos requisitos se referirán exclusivamente a las cualificaciones profesionales, a los equipos necesarios o a la seguridad marítima, la seguridad general y la protección en el puerto y a los requisitos medioambientales pertinentes. Estos requisitos no deben ser un modo de introducir de forma implícita barreras de mercado, y en

consecuencia, los criterios deben ser objetivos y proporcionados y garantizar un trato justo de todos los operadores, actuales y futuros. Los operadores potenciales deben tener acceso a formación para adquirir los conocimientos necesarios sobre las especificidades locales.

- La disposición anteriormente mencionada no se impondría a los servicios de manipulación de carga ni a las terminales de pasajeros. Con frecuencia estos servicios están organizados a través de contratos de concesión que recaen en el ámbito de la futura directiva sobre la adjudicación de contratos de concesión propuesta por la Comisión<sup>2</sup>. Además, unas disposiciones legales adicionales podrían socavar los esfuerzos que se están realizando para iniciar un diálogo social a nivel de la Unión. A diferencia de los servicios de practicaje para entrar y salir de los puertos, los servicios de practicaje que se llevan a cabo en alta mar no tienen un impacto directo sobre la eficiencia de los puertos, y por ello no es preciso incluirlos en este Reglamento.
- Cuando proceda, la libre prestación de servicios mencionada podría estar sujeta a una limitación del número de proveedores de servicios. Esta restricción debe basarse en dos elementos: o bien en el caso de limitaciones o reserva de espacio que, siempre que estén claramente documentadas en un plan oficial de desarrollo de un puerto, puedan justificar la limitación del número de operadores activos en el perímetro del puerto, o bien en el caso de una obligación de servicio público impuesta a un operador cuya intención sea clara y esté a disposición del público.
- Un Estado miembro debe poder designar las autoridades competentes para imponer obligaciones de servicio público, de conformidad con las normas aplicables a las ayudas estatales. Las obligaciones de servicio público deben estar claramente definidas, ser no discriminatorias y verificables y estar relacionadas con la disponibilidad (no interrupción), accesibilidad (a todos los usuarios) o asequibilidad del servicio portuario (para determinadas categorías de usuarios).
- En el caso de las obligaciones de servicio público impuestas por una autoridad competente en uno o varios puertos, esa autoridad tendrá la oportunidad de organizar y explotar comercialmente servicios portuarios concretos por sí misma a condición de que su actividad quede limitada al puerto o a los puertos en que imponga las obligaciones de servicio público.
- Deben mantenerse los derechos de los empleados, y los Estados miembros deben tener la opción de reforzar estos derechos en caso de traspasos de empresas, teniendo en cuenta al personal que trabaja para la empresa que se traspasa.
- En los casos en los que los organismos gestores del puerto hagan uso de fondos públicos, habrá una contabilidad transparente que demuestre un uso efectivo y apropiado de dichos fondos públicos.
- En los casos en que los proveedores de servicios portuarios no hayan sido designados mediante un procedimiento de licitación pública, y en el caso de los operadores internos, deberán tomarse las medidas necesarias para garantizar que el servicio sea transparente y no discriminatorio y que sea establecido de conformidad con las condiciones normales del mercado, en particular de tal forma que el total de las tasas cobradas no exceda del total de los costes soportados más un beneficio razonable.

---

<sup>2</sup> COM (2011)897 final



- Los organismos gestores de los puertos deberán establecer los cánones de infraestructura portuaria autónomamente y de acuerdo con sus propias estrategias comerciales e inversoras.
- Los cánones de infraestructura portuaria podrán variar en función de las prácticas comerciales asociadas al uso frecuente del puerto o para fomentar un uso más eficiente de la infraestructura portuaria, el transporte marítimo de corta distancia o un comportamiento ambiental y una eficiencia energética o de emisión de carbono de las operaciones de transporte altamente satisfactorios.
- En cada puerto se establecerá un comité consultivo de usuarios del puerto que estará integrado por representantes de los operadores de los buques, propietarios de la carga u otros usuarios del puerto obligados a pagar un canon de infraestructura portuaria o una tasa de servicios portuarios. Este comité será consultado sobre la estructura y el importe de los cánones de infraestructura y en determinados casos de las tasas de servicios portuarios.
- El organismo gestor del puerto consultará a las partes interesadas tales como las empresas establecidas en los puertos, los proveedores de servicios portuarios y los usuarios del puerto sobre asuntos como la coordinación de los servicios portuarios, las conexiones con el interior, o los procedimientos administrativos.
- Los Estados miembros garantizarán que un organismo de supervisión independiente –que podrá ser un organismo ya existente– controle y vigile la aplicación del presente Reglamento. Los diferentes organismos independientes de supervisión nacionales intercambiarán información sobre su labor y sus principios decisorios y colaborarán estrechamente para prestarse asistencia mutua en sus tareas.

### **3.2 Base jurídica**

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

### **3.3 Principio de subsidiariedad**

Los artículos 58, 90 y 100 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea hacen extensivos a los puertos los objetivos de un verdadero mercado interior en el contexto de la política común de transportes.

El abrumador porcentaje de comercio marítimo que se gestiona en los puertos RTE-T se deriva de la actividad comercial mantenida entre los Estados miembros o a escala internacional. Los puertos tienen una clara función europea: aproximadamente una de cada dos toneladas de volumen manipuladas en los puertos proviene o va destinada por vía marítima o terrestre a un Estado miembro distinto de aquel del puerto por el que transitan las mercancías<sup>3</sup>. Las medidas adoptadas por los Estados miembros de manera individual no pueden garantizar la igualdad de condiciones en el seno del mercado interior de la UE, y tampoco pueden adoptar medidas para mejorar el rendimiento de los puertos ubicados en el mismo corredor transeuropeo, pero en otros Estados miembros.

En consecuencia, aunque se reconocen la naturaleza específica del sector portuario y su extensa historia y cultura locales, debido a razones relativas al mercado interior, a los efectos de la red y a la dimensión internacional del sector portuario, la iniciativa propuesta se ajusta al principio de subsidiariedad.

---

<sup>3</sup> Procedentes del comercio entre Estados miembros y del comercio entre un Estado miembro y un país no perteneciente a la UE a través de otro Estado miembro.

### **3.4 Principio de proporcionalidad**

El Reglamento abarca únicamente los puertos marítimos de la RTE-T. De este modo se garantiza la proporcionalidad en la medida en que evitará la imposición de normas innecesarias en puertos muy pequeños que no poseen un papel importante en el sistema de transporte europeo. Por el contrario, los puertos marítimos de la RTE-T asumen la gran mayoría del tráfico, y por definición, resultan esenciales para los intercambios comerciales internacionales y dentro de Europa, y por tanto, para el mercado interior europeo y/o la cohesión en el seno de la Unión Europea. Además, los puertos de la RTE-T pueden recibir financiación de la UE.

El alcance no se ha limitado de manera adicional a los puertos principales para evitar la posibilidad de distorsionar la competencia entre los puertos principales y otros puertos de la RTE-T. Además, para que la red funcione de manera eficiente, es necesario contar con los puertos principales (que suelen ser puertos nodales) y con los puertos de la RTE-T que no son nodales para la distribución regional.

### **3.5 Instrumentos elegidos**

Si bien los Estados miembros y las autoridades públicas locales y regionales han sido tradicionalmente los actores principales implicados en el desarrollo y la gestión de las infraestructuras portuarias, esta situación ha ido cambiando progresivamente. Los operadores de transporte, las entidades y los organismos públicos autónomos y otras entidades de carácter público y privado también se han convertido en actores clave en el desarrollo, la gestión y la organización de los puertos. Por consiguiente, es importante garantizar la aplicación generalizada de esta medida sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos. Además, para garantizar una aplicación uniforme y unas condiciones equitativas en el mercado interior, la medida debe ser vinculante en su totalidad. Por ello, la Comisión ha decidido que el instrumento jurídico adecuado para esta propuesta sea un Reglamento. De esta forma se evitarán asimismo cargas administrativas adicionales para los Estados miembros y la Comisión.

### **3.6 Espacio Económico Europeo**

El Reglamento propuesto se refiere a un asunto pertinente para el EEE y, por tanto, debe hacerse extensivo a su territorio.

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>4</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>5</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La plena integración de los puertos en unas cadenas logísticas y de transporte perfectas es necesaria para contribuir al crecimiento y a un uso y un funcionamiento de la red transeuropea de transportes y del mercado interior más eficientes; ello requiere unos servicios portuarios modernos que contribuyan al uso eficiente de los puertos y un clima favorable para la inversión con vistas a desarrollar puertos que se ajusten a los requisitos actuales y futuros en materia de transporte y logística.
- (2) En la Comunicación del Acta del Mercado Único II - Juntos por un nuevo crecimiento<sup>6</sup>, la Comisión recuerda que el atractivo del transporte marítimo depende de la disponibilidad, eficiencia y fiabilidad de los servicios portuarios, así como de la necesidad de abordar las cuestiones relativas a la transparencia de la financiación pública y las tasas portuarias, las iniciativas de simplificación administrativa en los puertos y la revisión de las restricciones impuestas a la prestación de servicios en los puertos.
- (3) El favorecimiento del acceso al mercado de servicios portuarios a escala de la Unión y la introducción de la transparencia financiera y la autonomía de los puertos marítimos mejorará la calidad y la eficiencia del servicio prestado a los usuarios del puerto y ayudará a crear un clima más favorable para la inversión en los puertos, contribuyendo así a reducir los gastos de los usuarios de transporte, a fomentar el transporte marítimo

---

<sup>4</sup> DO C, , p. .

<sup>5</sup> DO C, , p. .

<sup>6</sup> COM(2012) 573 final (3.10.2012)

de corta distancia y a integrar mejor el transporte marítimo con el transporte ferroviario, terrestre y por vías navegables.

- (4) La gran mayoría del tráfico marítimo de la Unión pasa por los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte. Para lograr el objetivo de este Reglamento de forma proporcionada y sin imponer cargas innecesarias a otros puertos, este Reglamento debe aplicarse a los puertos pertenecientes a la red transeuropea de transporte, cada uno de los cuales desempeña un importante papel para el sistema de transporte europeo, bien porque maneja más del 0,1 % de la mercancía total de la UE o del número total de pasajeros o porque mejora la accesibilidad regional de las zonas insulares o periféricas, sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros decidan aplicar también este Reglamento a otros puertos. Los servicios de practica que se llevan a cabo en alta mar no tienen un impacto directo sobre la eficiencia de los puertos ya que no se utilizan para entrar y salir de los mismos, y por ello no es preciso incluirlos en el presente Reglamento.
- (5) El objetivo del artículo 56 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea es eliminar las restricciones a la libre prestación de servicios en la Unión. De conformidad con el artículo 58 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, dicho objetivo debe alcanzarse en el marco de las disposiciones del Título relativo al transporte, más concretamente el artículo 100, apartado 2.
- (6) La autoprestación del servicio que implica que las compañías de transporte marítimo o los proveedores de servicios portuarios contraten personal a su discreción y se procuren servicios portuarios se regula en una serie de Estados miembros por motivos de seguridad o de índole social. Las partes interesadas consultadas por la Comisión a la hora de elaborar su propuesta destacaron que la imposición de un subsidio generalizado con respecto a la autoprestación de servicios a escala de la Unión exigiría normas adicionales de seguridad y de índole social para evitar posibles repercusiones negativas en estos ámbitos. Conviene en consecuencia no regular por el momento esta materia a escala de la Unión y dejar a discreción de los Estados miembros la reglamentación o no de la autoprestación de servicios portuarios. Por tanto, el Reglamento únicamente debe abarcar la prestación de servicios portuarios a cambio de una remuneración.
- (7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, y sobre los equipos necesarios en la medida en que estos requisitos son transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes para la prestación del servicio portuario.
- (8) Contar con los equipos necesarios implica necesariamente que el proveedor del servicio portuario posea, alquile o arriende los equipos y que, en cualquier caso, tenga un control directo e indiscutible sobre los mismos que le permita utilizarlos cuando los necesite.
- (9) El procedimiento para conceder el derecho a prestar servicios portuarios cuando deban cumplirse los requisitos mínimos debe ser transparente, objetivo y no discriminatorio y debe permitir que los proveedores de servicios portuarios inicien la prestación de sus servicios con prontitud.

- (10) Habida cuenta de que los puertos ocupan zonas geográficas limitadas, el acceso al mercado podría en determinados casos estar sujeto a limitaciones relacionadas con la escasez de suelo o con la reserva del mismo para determinados tipos de actividades con arreglo a un plan oficial de desarrollo que planifique de forma transparente el uso del suelo, o bien con arreglo a la legislación nacional pertinente en ámbitos tales como la planificación urbana o rural.
- (11) La autoridad competente debe publicar con antelación cualquier intención de limitar el número de proveedores de servicios portuarios y debe justificarla para poder dar a las partes interesadas la oportunidad de dar su opinión. Los criterios utilizados para establecer cualquier limitación deben ser objetivos, transparentes y no discriminatorios.
- (12) Para que sea abierto y transparente, el procedimiento de selección de proveedores de servicios portuarios y su resultado deben publicarse, y la documentación debe comunicarse íntegramente a las partes interesadas.
- (13) El procedimiento de selección de los proveedores de servicios portuarios, en caso de que su número sea limitado, debe ajustarse a los principios y al enfoque que se establece en la Directiva .../... [Directiva sobre las concesiones correspondiente]<sup>7</sup>, incluido el umbral y el método para determinar el valor de los contratos, así como la definición de las modificaciones sustanciales y los elementos relativos a la duración del contrato.
- (14) El recurso a las obligaciones de servicio público que generen una limitación del número de proveedores de un servicio portuario debe estar justificado exclusivamente por razones de interés general a fin de garantizar que todos los usuarios tengan acceso al servicio portuario, que dicho servicio esté disponible durante todo el año y que los precios del mismo sean asequibles para determinadas categorías de usuarios.
- (15) Cuando exista la necesidad de limitar el número de proveedores de servicios portuarios, el Estado miembro podrá confiar la toma de dicha decisión a una autoridad distinta a fin de proteger la competencia. Cualquier limitación del número de proveedores de servicios portuarios deberá ajustarse a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio. No obstante, este no debe ser el caso cuando las obligaciones de servicio público se confíen directamente a una autoridad competente o a un operador interno
- (16) El presente Reglamento no excluye la posibilidad de que las autoridades competentes concedan una compensación por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, siempre que ello no sea contrario a las normas aplicables a las ayudas estatales. Cuando las obligaciones de servicio público se consideren servicios de interés económico general (SIEG), deberá garantizarse el cumplimiento de la Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general<sup>8</sup>, del Reglamento (UE) n° 360/2012 de la Comisión de 25 de abril de 2012 relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* concedidas a empresas

---

<sup>7</sup> Propuesta de directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión COM(2011) 897 final

<sup>8</sup> DO L 7 de 11.1.2012, p. 3.

que prestan servicios de interés económico general<sup>9</sup> y del Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público<sup>10</sup>.

- (17) El organismo gestor del puerto no debe crear discriminación entre proveedores de servicios portuarios, especialmente favoreciendo a una empresa u organismo en el que tenga algún tipo de interés.
- (18) Las autoridades competentes designadas en un Estado miembro deben tener la posibilidad de decidir prestar servicios portuarios con obligaciones de servicio público a través de ellas mismas o confiar directamente la prestación de dichos servicios a un operador interno. En el caso de que una autoridad competente decida prestar ella misma el servicio, podrá hacerlo a través de agentes empleados o encargados por ella. Cuando dicha limitación se aplique en todos los puertos de la RTE-T en el territorio de un Estado miembro, deberá informarse a la Comisión. En los casos en los que la decisión de las autoridades competentes de un Estado miembro prevalezca, la prestación de servicios portuarios por parte de operadores internos se limitará únicamente al puerto o puertos en los que dichos operadores internos fueron designados. Asimismo, en dichos casos, las tasas por servicios portuarios que aplique dicho operador deberán ser objeto de supervisión por el organismo de supervisión independiente.
- (19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben estar facultadas para solicitar al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad<sup>11</sup>.
- (20) En muchos puertos, el acceso al mercado se concede a los proveedores de servicios de manipulación de carga y terminales de pasajeros mediante contratos de concesión públicos. Este tipo de contratos estarían incluidos en la Directiva .../... [concesiones]. Por consiguiente, el capítulo II del presente Reglamento no debe aplicarse a la prestación de servicios de manipulación de carga y de transporte de pasajeros, pero los Estados miembros deben no obstante seguir teniendo libertad para decidir aplicar las normas de este capítulo a estos dos servicios. Para otros tipos de contratos utilizados por las autoridades públicas para conceder el acceso al mercado de los servicios de manipulación de carga y de terminales de pasajeros, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha confirmado que las autoridades competentes están vinculadas por los principios de transparencia y de no discriminación en la celebración de contratos. Estos principios son plenamente aplicables con respecto a la prestación de cualquier servicio portuario.
- (21) Las relaciones financieras entre los puertos marítimos que reciben fondos públicos y los proveedores de servicios portuarios, por una parte, y las autoridades públicas, por

---

<sup>9</sup> DO L 114 de 26.4.2012, p.8.

<sup>10</sup> (DO C 8 de 11.1.2012).

<sup>11</sup> DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

otra, deben ser transparentes, a fin de garantizar unas condiciones equitativas y de evitar que se produzcan distorsiones en el mercado. En este sentido, este Reglamento amplía a otras categorías de destinatarios los principios de transparencia de las relaciones financieras enunciados en la Directiva 2006/111/CE relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas<sup>12</sup> sin perjuicio de su alcance.

- (22) Cuando el organismo gestor del puerto que recibe fondos públicos también actúa como proveedor de servicios, es necesario imponerle la obligación de mantener contabilidades independientes para las actividades que realiza en su calidad de organismo gestor del puerto y para las que lleva a cabo de forma competitiva para garantizar la igualdad de condiciones, la transparencia en la asignación y el uso de fondos públicos y para evitar que se produzcan distorsiones en el mercado. En cualquier caso, debe garantizarse el cumplimiento de la normativa sobre ayudas estatales.
- (23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios, habida cuenta de su situación de monopolio u oligopolio y del hecho de que su mercado no puede impugnarse. Lo mismo puede decirse de los gravámenes aplicados por los operadores internos en la acepción del presente Reglamento. En ausencia de mecanismos de mercado justos, deben establecerse acuerdos para estos servicios que garanticen que los gravámenes que aplican reflejen las condiciones habituales del mercado en cuestión y que se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.
- (24) Para ser eficaz, los cánones de infraestructuras portuarias de cada puerto deben fijarse de manera transparente y autónoma, con arreglo a la propia estrategia comercial y de inversión del puerto de que se trate.
- (25) Debe permitirse la variación de los cánones de infraestructuras portuarias con vistas a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a atraer buques fluviales cuyo comportamiento ambiental o cuya eficiencia en términos energéticos o de emisiones de carbono de las operaciones de transporte, especialmente las operaciones de transporte marítimo terrestres o en alta mar sean mejores que el promedio. De este modo se pretende contribuir a las políticas de protección del medioambiente y de lucha contra el cambio climático y al desarrollo sostenible del puerto y de sus inmediaciones ayudando en particular a reducir la huella ambiental de los buques fluviales que hacen escala y fondean en el puerto.
- (26) Debe disponerse de facilidades apropiadas para garantizar que se consulte periódicamente a los usuarios de los puertos a los que se solicita el pago de un gravamen de infraestructura portuaria y/o una tasa por servicio portuario a la hora de definir y modificar este tipo de gravámenes y tasas. Los organismos gestores de los puertos deben asimismo consultar periódicamente a otras partes interesadas sobre asuntos clave relacionados con el desarrollo sostenible del puerto, su funcionamiento y su capacidad de atraer y generar actividades económicas tales como la coordinación de los servicios portuarios dentro de la zona portuaria, la eficiencia de las conexiones con el interior y la coordinación de los procedimientos administrativos en los puertos.

---

<sup>12</sup> DO L 318 de 17.11.2006, p.17.

- (27) A fin de garantizar una aplicación efectiva y adecuada de presente Reglamento, cada Estado miembro debe designar un organismo de supervisión independiente, que podría ser un organismo ya existente.
- (28) Los distintos organismos de supervisión independientes deben intercambiar información sobre su labor y cooperar en aras de una aplicación uniforme del presente Reglamento.
- (29) Con el fin de complementar y modificar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento y, en particular, para fomentar la aplicación uniforme de las tasas medioambientales, reforzar la coherencia de dichas tasas en todo el territorio de la Unión y garantizar unos principios comunes con respecto a las tasas en relación con la promoción del transporte marítimo de corta distancia, la facultad de adoptar actos consagrada en el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión con respecto a las clasificaciones comunes de buques, combustibles y tipos de operaciones en función de las cuales varían los cánones de infraestructuras y los principios comunes de fijación de tasas para los cánones de infraestructuras portuarias. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (30) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución relativas a los acuerdos correspondientes para el intercambio de información entre organismos de supervisión independientes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión<sup>13</sup>.
- (31) Dado que los Estados miembros no pueden lograr plenamente los objetivos del presente Reglamento, a saber, garantizar la modernización de los servicios portuarios y un marco adecuado que atraiga la inversión necesaria a todos los puertos de la red transeuropea, debido a la dimensión europea y a la naturaleza internacional y transfronteriza de la actividad comercial portuaria y marítima conexa y que, en consecuencia, y debido a la necesidad de contar con unas condiciones equitativas a nivel europeo, pueden alcanzarse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.
- (32) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reflejados en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

---

<sup>13</sup> DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.



HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## **CAPÍTULO I – Objeto, ámbito de aplicación y definiciones**

### *Artículo 1*

#### **Objeto y ámbito de aplicación**

1. El presente Reglamento establece:
  - (a) un marco claro para acceder al mercado de los servicios portuarios;
  - (b) normas comunes sobre la transparencia financiera y las tasas que deben aplicar los organismos gestores o los proveedores de servicios portuarios.
2. El presente Reglamento se aplicará a la prestación de las siguientes categorías de servicios portuarios, bien dentro de la zona portuaria o en las vías navegables de acceso y salida del puerto.
  - (a) suministro de combustible;
  - (b) manipulación de carga;
  - (c) dragado;
  - (d) amarre;
  - (e) servicios de pasajeros;
  - (f) instalaciones receptoras portuarias;
  - (g) practica y
  - (h) remolque.
3. El presente Reglamento se aplicará a todos los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte, tal y como se define en el anexo I del Reglamento XXX [Reglamento sobre las orientaciones para la RTE-T].
4. Los Estados miembros también pueden aplicar este Reglamento a otros puertos marítimos. Cuando los Estados miembros decidan aplicar el presente Reglamento a otros puertos marítimos, deberán comunicarlo a la Comisión.

### *Artículo 2*

#### **Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1. «suministro de combustible»: el aprovisionamiento de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para propulsar el buque fluvial y para la provisión general y específica de energía a bordo de dicho buque mientras está atracado;
2. «servicios de manipulación de carga»: la organización de las labores de manipulación de la carga y la propia manipulación de la misma entre el buque fluvial de transporte y la costa, ya sea para la importación, la exportación o el tránsito de la carga, incluido el tratamiento, el transporte y el almacenamiento temporal de dicha carga en la terminal de manipulación de carga correspondiente y los servicios directamente relacionados con el transporte de la carga, excluidos el almacenamiento, desmantelamiento, reembalaje o cualquier otro servicio de valor añadido asociado a la carga manipulada;

3. «dragado»: la eliminación de arena, sedimentos u otras sustancias del fondo del acceso navegable a un puerto para permitir que el buque pueda acceder al puerto, que comprende tanto la retirada inicial (dragado de apertura) como el dragado de mantenimiento para mantener la accesibilidad de la vía navegable;
4. «instalación portuaria esencial»: una instalación cuyo acceso sea indispensable para realizar un servicio portuario y que no pueda reproducirse en las condiciones habituales del mercado;
5. «organismo gestor del puerto»: cualquier entidad pública o privada que, conjuntamente o no con otras actividades y en virtud de las disposiciones legales o reglamentarias nacionales, tenga por misión la administración y la gestión de las infraestructuras portuarias, el tráfico portuario y la coordinación y —cuando corresponda— el control de las actividades de los distintos operadores presentes en el puerto de que se trate;
6. «amarre»: los servicios de atraque y desatraque necesarios para el anclado de un buque o su atado a tierra firme en el puerto o en los accesos navegables al puerto;
7. «servicios de pasajeros»: la organización y el tránsito de pasajeros entre el buque de transporte y tierra firme, e incluye igualmente el tratamiento de datos personales y el transporte de los pasajeros dentro de la terminal de pasajeros correspondiente;
8. «practicaje»: el servicio de guía de un buque fluvial por parte de un práctico o de una estación de practicaje para permitir el acceso o la salida del buque con seguridad a través de los accesos navegables al puerto;
9. «gravamen de infraestructura portuaria»: una tasa recaudada en beneficio directo o indirecto del organismo gestor del puerto que pagan los operadores del buque fluvial o los propietarios de la carga por utilizar las instalaciones y los servicios que permiten el acceso y la salida de los buques del puerto, incluidas las vías navegables que dan acceso a dichos puertos, así como el acceso al tránsito de pasajeros y carga;
10. "instalación portuaria receptora": toda instalación fija, flotante o móvil capaz de recibir desechos generados por buques y residuos de carga según se define en la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga<sup>14</sup>;
11. «tasa por servicio portuario»: una tasa recaudada en beneficio del proveedor de servicios portuarios que abonan los usuarios del servicio pertinente;
12. «contrato de servicio portuario»: un acuerdo formal y jurídicamente vinculante entre un proveedor de servicios portuarios y una autoridad competente mediante el cual este organismo designa a un proveedor de servicios portuarios para prestar servicios portuarios en virtud de un procedimiento para limitar el número de proveedores de servicios portuarios;
13. «proveedor de servicios portuarios»: cualquier persona física o jurídica que preste o desee prestar, a cambio de una remuneración, una o más categorías de los servicios portuarios que figuran en el artículo 1, apartado 2;
14. «obligación de servicio público»: la exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios portuarios de interés general

---

<sup>14</sup> DO L 332 de 28.12.2000, p. 81-90.

que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones;

15. «transporte marítimo de corta distancia»: el traslado de carga y pasajeros por mar entre puertos ubicados en el territorio geográfico europeo o entre estos puertos y puertos ubicados en países no europeos ribereños con los mares cerrados que limitan con Europa;
16. «puerto marítimo» una zona de tierra y de agua en la que, merced a las obras realizadas y a los equipos instalados, es posible, fundamentalmente, la recepción de buques, la carga y descarga de los mismos, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros y cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte en la zona portuaria, así como cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria;
17. «remolque»: la asistencia a un buque marítimo o fluvial mediante un remolcador que permita el acceso o la salida del puerto con seguridad proporcionando asistencia en las maniobras del buque marítimo o fluvial;
18. «acceso navegable a un puerto»: el acceso por agua al puerto desde el mar abierto, como los accesos portuarios, los canales navegables, los ríos, los canales marítimos y los fiordos.

## **CAPÍTULO II - Acceso al mercado**

### *Artículo 3*

#### **Libre prestación de servicios**

1. La libre prestación de servicios en los puertos marítimos que incluye el presente Reglamento se aplicará a los proveedores de servicios portuarios establecidos en la Unión en virtud de las condiciones que figuran en el presente capítulo.
2. Los proveedores de servicios portuarios tendrán acceso a las instalaciones portuarias esenciales en la medida en que les resulte necesario para llevar a cabo sus actividades. Las condiciones del acceso serán justas, razonables y no discriminatorias.

### *Artículo 4*

#### **Requisitos mínimos para la prestación de servicios portuarios**

1. El organismo gestor del puerto podrá exigir que los proveedores de servicios portuarios cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario correspondiente.
2. Los requisitos mínimos que figuran en el apartado 1 solo podrán referirse, cuando corresponda, a:
  - (a) las cualificaciones profesionales del proveedor del servicio portuario, de supersonal o de las personas físicas que gestionan de manera efectiva y continua las actividades del proveedor del servicio portuario;
  - (b) los equipos necesarios para prestar el servicio portuario correspondiente en condiciones normales y seguras y la capacidad para mantener estos equipos al nivel apropiado;

- (c) el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima o la seguridad del puerto o del acceso al mismo y de sus instalaciones, equipos y personal;
  - (d) el cumplimiento de los requisitos ambientales locales, nacionales, internacionales y a escala de la Unión.
3. Los requisitos ímimos serán transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes con respecto a la categoría y a la naturaleza de los servicios portuarios en cuestión.
  4. Cuando entre los requisitos mínimos figuren conocimientos sobre las especificidades o condiciones locales, el organismo gestor del puerto garantizará el acceso apropiado a la formación correspondiente en condiciones transparentes y no discriminatorias, a menos que el Estado miembro garantice un acceso apropiado a dicha formación.
  5. En los casos que figuran en el apartado 1, los requisitos mínimos mencionados en el apartado 2 y el procedimiento de concesión del derecho a prestar servicios portuarios en virtud de dichos requisitos serán publicados por el organismo gestor del puerto a más tardar el 1 de julio de 2015 o, en el caso de los requisitos mínimos aplicables después de dicha fecha, al menos con tres meses de antelación con respecto a la fecha en que dichos requisitos sean aplicables. Los proveedores de servicios portuarios serán informados de antemano de cualquier modificación de los criterios y del procedimiento.

#### *Artículo 5*

#### **Procedimiento para garantizar el cumplimiento de los requisitos mínimos**

1. El organismo gestor del puerto tratará a los proveedores de servicios portuarios de manera equitativa y actuará con transparencia.
2. El organismo gestor del puerto concederá o denegará el derecho a prestar servicios portuarios atendiendo a los criterios mínimos establecidos con arreglo al artículo 4 en el plazo de un mes desde la recepción de la solicitud correspondiente. Cualquier denegación deberá justificarse sobre la base de criterios objetivos, transparentes, no discriminatorios y proporcionados.
3. Cualquier límite de la validez de la decisión publicada con arreglo al apartado 2 podrá justificarse únicamente por causas relacionadas con el tipo y la naturaleza del servicio portuario.

#### *Artículo 6*

#### **Limitaciones del número de proveedores de servicios portuarios**

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, el organismo gestor del puerto podrá limitar el número de proveedores de servicios portuarios para un determinado servicio portuario por uno o varios de los siguientes motivos:
  - (a) la escasez de terreno o su uso reservado, siempre que el organismo gestor pueda demostrar que el terreno constituye una instalación portuaria esencial para la prestación del servicio portuario y que la limitación se ajusta al plan de desarrollo formal del puerto acordado por el organismo gestor del puerto y, en su caso, por cualquier otra autoridad pública competente de conformidad con la legislación nacional;

- (b) las obligaciones de servicio público previstas en el artículo 8, en la medida en que la ausencia de limitación pueda obstaculizar el cumplimiento de las obligaciones asignadas a los proveedores de servicios portuarios.
2. El organismo gestor del puerto publicará cualquier propuesta de aplicación del apartado 1 con un mínimo de seis meses de antelación junto con los motivos que la justifican, dando así a cualquier parte interesada la oportunidad de dar su opinión en un período razonable.
  3. El organismo gestor del puerto publicará la decisión adoptada.
  4. Cuando un organismo gestor de un puerto preste servicios portuarios directamente o a través de una entidad jurídicamente independiente controlada directa o indirectamente por dicho organismo, el Estado miembro podrá confiar la adopción de la decisión por la que se limita el número de proveedores de servicios portuarios a una autoridad independiente del organismo gestor del puerto. Si el Estado miembro no confía a dicha autoridad la adopción de la decisión por la que se limita el número de proveedores de servicios portuarios, el número de proveedores no deberá ser inferior a dos.

#### *Artículo 7*

#### **Procedimiento de limitación del número de proveedores de servicios portuarios**

1. Cualquier limitación del número de proveedores de un servicio portuario de conformidad con el artículo 6 se ajustará a un procedimiento de selección que estará abierto a todas las partes interesadas y será no discriminatorio y transparente.
2. Si el valor estimado del servicio portuario para el que se aplica el artículo 6 supera el umbral definido en el apartado 3, se aplicarán las normas relativas al procedimiento de adjudicación, las garantías procesales y la duración máxima de las concesiones según lo enunciado en la Directiva .../.... [concesiones].
3. El umbral y el método que determinarán el valor del servicio portuario serán los que figuran en las disposiciones pertinentes y aplicables enunciadas en la Directiva .../.... [concesiones].
4. El proveedor o proveedores seleccionados y el organismo gestor de puerto formalizarán un contrato de servicios portuarios.
5. A los efectos del presente Reglamento, una modificación sustancial en el sentido de la Directiva .../... [concesiones] de las disposiciones de un contrato de servicios portuarios durante su vigencia se considerará un nuevo contrato de servicios portuarios y exigirá un nuevo procedimiento tal y como se indica en el apartado 2.
6. Los apartados 1 a 5 del presente artículo no se aplicarán en los casos indicados en el artículo 9.
7. El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la Directiva .../... [concesiones]<sup>15</sup>, la Directiva .../... [servicios públicos]<sup>16</sup> y la Directiva .../... [contratación pública]<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Propuesta de directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión COM(2011) 897 final

<sup>16</sup> Propuesta de Directiva relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (COM/2011/0895 final)

<sup>17</sup> Propuesta de Directiva relativa a la contratación pública (COM/2011/0896 final)

## *Artículo 8*

### **Obligaciones de servicio público**

1. Los Estados miembros podrán decidir imponer obligaciones de servicio público relativas a los servicios portuarios a los proveedores a fin de garantizar lo siguiente:
  - (a) la disponibilidad del servicio sin interrupción durante el día, la noche, la semana y el año;
  - (b) la disponibilidad del servicio para todos los usuarios;
  - (c) un precio asequible del servicio para determinadas categorías de usuarios.
2. Las obligaciones mencionadas en el apartado 1 se definirán claramente, serán transparente, no discriminatorias y verificables, y garantizarán un acceso equitativo a todos los proveedores de servicios portuarios establecidos en la Unión.
3. Los Estados miembros designarán a las autoridades competentes en su territorio a la hora de imponer dichas obligaciones de servicio público. El organismo gestor del puerto podrá ser la autoridad competente.
4. Cuando la autoridad competente designada con arreglo al apartado 3 sea distinta del organismo gestor del puerto, esa autoridad competente asumirá las competencias enunciadas en los artículos 6 y 7 en relación con la limitación del número de proveedores de servicios portuarios sobre la base de las obligaciones de servicio público.
5. Si una autoridad competente decide imponer obligaciones de servicio público en todos los puertos marítimos que abarca el presente Reglamento en un Estado miembro, notificará a la Comisión dichas obligaciones.
6. Si los servicios portuarios a los que se han impuesto obligaciones de servicio público se ven interrumpidos o se produce una situación de riesgo inmediato, la autoridad competente podrá adoptar una medida de emergencia. La medida de emergencia podrá adoptar la forma de una concesión directa a fin de asignar el servicio a un proveedor distinto por un período máximo de un año. Durante ese período, la autoridad competente iniciará un nuevo procedimiento para seleccionar un proveedor del servicio portuario de conformidad con el artículo 7 o aplicará el artículo 9.

## *Artículo 9*

### **Operador interno**

1. En los casos contemplados en el artículo 6, apartado 1, letra b), la autoridad competente podrá decidir prestar directamente un servicio portuario en virtud de obligaciones de servicio público o imponer dichas obligaciones directamente a una entidad jurídicamente independiente sobre la que ejerza un control similar al que ejerce sobre sus propios departamentos. En tal caso, el proveedor de servicios portuarios se considerará un operador interno a los efectos del presente Reglamento.
2. Se considerará que la autoridad competente ejerce sobre una entidad jurídicamente independiente un control similar al que ejerce sobre sus propios departamentos únicamente si ejerce una influencia decisiva con respecto a los objetivos estratégicos y a las decisiones importantes de la entidad jurídica controlada.
3. El operador interno se limitará a realizar el servicio portuario asignado únicamente en el puerto o puertos para los que se ha realizado la asignación para prestar el servicio portuario.

4. Si una autoridad competente decide aplicar el apartado 1 en todos los puertos marítimos que abarca el presente Reglamento en un Estado miembro, lo comunicará a la Comisión.
5. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva .../... [concesiones].

#### *Artículo 10*

#### **Mantenimiento de los derechos de los trabajadores**

1. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros.
2. Sin perjuicio de la legislación nacional y de la Unión, incluidos los acuerdos colectivos celebrados entre interlocutores sociales, los organismos gestores del puerto podrán exigir al proveedor de servicios portuarios designado con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 7, cuando este proveedor sea distinto del proveedor tradicional de servicios portuarios, que ofrezca al personal previamente contratado para prestar los servicios portuarios los derechos que este habría tenido si se hubiese producido un traspaso en la acepción de la Directiva 2001/ 23/CE.
3. Cuando los organismos gestores del puerto exijan a los proveedores de servicios portuarios que cumplan determinadas normas sociales con respecto a la prestación de los servicios portuarios correspondientes, los documentos de la licitación y los contratos del servicio portuario enumerarán al personal afectado y proporcionarán detalles transparentes de sus derechos contractuales y de las condiciones en las que se considera que los empleados están vinculados a los servicios portuarios.

#### *Artículo 11*

#### **Exención**

El presente capítulo y las disposiciones transitorias del artículo 24 no se aplicarán a los servicios de manipulación de carga ni a los servicios de pasajeros.

### **CAPÍTULO III - Autonomía y transparencia financiera**

#### *Artículo 12*

#### **Transparencia de las relaciones financieras**

1. Las relaciones financieras entre las autoridades públicas y un organismo gestor del puerto que recibe fondos públicos se reflejarán de modo transparente en la contabilidad de modo que indiquen claramente lo siguiente:
  - (a) las puestas a disposición de fondos públicos efectuadas directamente por los poderes públicos a los organismos gestores del puerto de que se trate;
  - (b) las puestas a disposición de fondos públicos efectuadas por los poderes públicos por mediación de empresas públicas o instituciones financieras públicas; y
  - (c) el uso para el que se han destinado estos fondos públicos.
2. Cuando el organismo gestor del puerto que recibe fondos públicos preste directamente servicios portuarios, mantendrá una contabilidad independiente para cada actividad de servicio portuario al margen del resto de actividades que realiza, de modo que:

- (a) se asignen o distribuyan correctamente todos los costes e ingresos sobre la base de principios de contabilidad de costes aplicados de forma coherente y objetivamente justificables; y
  - (b) se establezcan claramente los principios de contabilidad de costes con arreglo a los que deban llevarse las cuentas separadas.
3. Los fondos públicos mencionados en el apartado 1 incluirán el capital en acciones o el cuasicapital, las subvenciones a fondo perdido, las subvenciones reembolsables únicamente en determinadas circunstancias, la adjudicación de préstamos, incluidos los descubiertos y los anticipos sobre ampliaciones de capital, las garantías ofrecidas al organismo gestor del puerto por las autoridades públicas, los dividendos distribuidos y los beneficios no distribuidos o cualquier otra forma de ayuda financiera pública.
  4. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17, el organismo gestor del puerto conservará los datos relativos a las relaciones financieras mencionadas en los apartados 1 y 2 del presente artículo a disposición de la Comisión y del organismo de supervisión independiente competente durante cinco años desde el final del ejercicio anual al que se refiere la información.
  5. Si así lo solicita, el organismo gestor del puerto facilitará a la Comisión y al organismo de supervisión independiente competente toda la información adicional que consideren necesaria para completar la detallada evaluación de los datos suministrados y evaluar el cumplimiento del presente Reglamento. La información se transmitirá en el plazo de dos meses a partir de la fecha de solicitud.
  6. Los organismos gestores del puerto que no hayan recibido fondos públicos en anteriores ejercicios pero que empiecen a beneficiarse de fondos públicos aplicarán los apartados 1 y 2 del ejercicio posterior a la transferencia de los fondos públicos.
  7. Cuando los fondos públicos se abonen como compensación por una obligación de servicio público, figurarán por separado en la contabilidad pertinente y no podrán transferirse a ningún otro servicio o actividad comercial.

### *Artículo 13*

#### **Tasas por servicios portuarios**

1. Las tasas por los servicios prestados por un operador interno según se menciona en el artículo 9 y las tasas aplicadas por proveedores de servicios portuarios que no han sido designados sobre la base de procedimientos abiertos, transparentes y no discriminatorios se fijarán de manera transparente y no discriminatoria. Estas tasas deberán reflejar las condiciones en un mercado competitivo pertinente y no serán desproporcionadas respecto del valor económico del servicio prestado.
2. El pago de las tasas por servicios portuarios podrá integrarse en otros pagos, como el pago de los cánones de infraestructuras portuarias. En este caso, el proveedor del servicio portuario y, en su caso, el organismo gestor del puerto se asegurarán de que el importe de la tasa por servicio portuario siga siendo fácil de identificar para el usuario del servicio portuario.
3. Si así lo solicita, el proveedor del servicio portuario pondrá a disposición del organismo de supervisión independiente competente, según se menciona en el artículo 17, datos sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y el nivel de las tasas por servicios portuarios que se incluyen en el ámbito



de aplicación del apartado 1 del presente artículo. Esta información incluirá la metodología empleada para fijar las tasas portuarias con respecto a las instalaciones y a los servicios a los que se asocian estas tasas por servicios portuarios.

#### *Artículo 14*

### **Cánones de infraestructuras portuarias**

1. El organismo gestor del puerto aplicará un canon de infraestructura portuaria. Ello no será óbice para que los proveedores de servicios portuarios que utilizan infraestructuras portuarias cobren tasas por servicios portuarios.
2. El pago de los cánones de infraestructura portuaria podrá integrarse en otros pagos, como el pago de las tasas por servicios portuarios. En este caso, el organismo gestor del puerto se asegurará de que el importe del canon de infraestructura portuaria siga siendo fácil de identificar para el usuario de la infraestructura portuaria.
3. A fin de contribuir a un sistema de eficiente de tarificación de los cánones de infraestructura, el organismo gestor del puerto definirá de forma autónoma la estructura y el nivel de los cánones de la infraestructura portuaria con arreglo a su propia estrategia comercial y plan de inversión que reflejen las condiciones competitivas del mercado pertinente y de conformidad con las normas sobre ayudas estatales.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, los cánones de infraestructura portuaria podrán variar en función de las prácticas comerciales asociadas a los usuarios frecuentes o para fomentar un uso más eficiente de la infraestructura portuaria, el transporte marítimo de corta distancia o un comportamiento ambiental y una eficiencia energética o de emisión de carbono de las operaciones de transporte altamente satisfactorios. Los criterios utilizados para establecer dicha variación deberán ser pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios y deberán respetar las normas de competencia.. La variación resultante deberá estar a disposición de todos los usuarios pertinentes de servicios portuarios en igualdad de condiciones.
5. La Comisión estará facultada para adoptar, en caso necesario, actos delegados, con arreglo al artículo 21 relativo a las clasificaciones comunes de buques, combustibles y tipos de operaciones en función de las cuales puedan variar los cánones de infraestructura y los principios comunes de fijación de tasas para los cánones de infraestructuras portuarias.
6. El organismo gestor del puerto informará a los usuarios del puerto y a los representantes de las asociaciones de usuarios de servicios portuarios sobre la estructura y los criterios utilizados para determinar el importe del canon de infraestructura portuaria, incluidos los costes e ingresos totales que sirven de base para determinar la estructura y el nivel del canon de infraestructura portuaria. Asimismo, informará a los usuarios de las infraestructuras portuarias de cualquier cambio que se produzca en el importe de los cánones de infraestructura portuaria o en los criterios utilizados para determinar dichos cánones con un mínimo de tres meses de antelación.
7. Si así se solicita, el organismo gestor del puerto pondrá a disposición del organismo de supervisión independiente competente y a la Comisión la información mencionada en el apartado 4 y los costes e ingresos detallados que servirán de base para determinar la estructura y el nivel de los cánones de infraestructura portuaria y

la metodología empleada en la fijación de los cánones de infraestructura portuaria con respecto a las instalaciones y los servicios asociados a dichos cánones portuarios.

## ***CAPÍTULO IV – Disposiciones generales y finales***

### *Artículo 15*

#### **Consulta a los usuarios del puerto**

1. El organismo gestor del puerto establecerá un comité de representantes de los operadores de buques marítimos y fluviales, propietarios de la carga u otros usuarios del puerto a los que se solicite el pago de un canon de infraestructura o de una tasa por servicio portuario, o de ambas cosas. Dicho comité se denominará «comité consultivo de usuarios del puerto».
2. Antes de fijar los cánones de infraestructura portuaria, el organismo gestor del puerto consultará anualmente al comité consultivo de usuarios del puerto sobre la estructura y el nivel de los cánones de infraestructura portuaria. Antes de fijar las tasas por los servicios portuarios, los proveedores de servicios portuarios según se mencionan en los artículos 6 y 9 consultarán anualmente al comité consultivo de usuarios del puerto sobre la estructura y el nivel de dichas tasas. El organismo gestor del puerto facilitará las instalaciones adecuadas para dicha consulta y será informado de los resultados de la misma por los proveedores de servicios portuarios.

### *Artículo 16*

#### **Consulta de las demás partes interesadas**

1. El organismo gestor del puerto consultará periódicamente a partes interesadas tales como las empresas establecidas en el puerto, los proveedores de servicios portuarios, los operadores de buques marítimos y fluviales, los propietarios de carga, los operadores de transportes terrestres y las administraciones públicas que operen en la zona portuaria sobre los siguientes extremos:
  - (a) la coordinación adecuada de los servicios portuarios en la zona portuaria;
  - (b) medidas para mejorar las conexiones con el interior y, en su caso, medidas adecuadas para desarrollar y mejorar la eficiencia de las conexiones ferroviarias y navegables interiores;
  - (c) la eficiencia de los procedimientos administrativos en el puerto y, si procede, posibles medidas para simplificarlos.

### *Artículo 17*

#### **Organismo de supervisión independiente**

1. Los Estados miembros garantizarán que un organismo de supervisión independiente controle y vigile la aplicación del Reglamento en todos los puertos marítimos incluidos en el presente Reglamento en el territorio de cada Estado miembro.
2. El organismo de supervisión independiente será jurídica y funcionalmente independiente de cualquier organismo gestor del puerto y de los proveedores de servicios portuarios. Los Estados miembros que conserven la propiedad o el control de los puertos o los organismos gestores del puerto garantizarán una separación estructural efectiva entre las funciones relativas a la supervisión y al control del presente Reglamento y las actividades asociadas a dicha propiedad o dicho control.

El organismo de supervisión independiente ejercerá sus competencias de forma imparcial y transparente y con el debido respeto al derecho a la libre actividad empresarial.

3. El organismo de supervisión independiente tramitará las reclamaciones presentadas por cualquier parte con un interés legítimo y resolverá los conflictos que se le planteen en relación con la aplicación del presente Reglamento.
4. En caso de que el conflicto se produzca entre partes establecidas en distintos Estados miembros, el organismo de supervisión independiente del Estado miembro del puerto en el que se supone que el conflicto tenga su origen tendrá competencia para resolverlo.
5. El organismo de supervisión independiente tendrá derecho a exigir a los organismos gestores de los puertos, a los proveedores de servicios portuarios y a los usuarios del puerto que presenten la información necesaria para garantizar el control y la supervisión de la aplicación del presente Reglamento.
6. El organismo de supervisión independiente podrá emitir dictámenes a petición de una autoridad competente del Estado miembro con respecto a cualquier cuestión relativa a la aplicación del presente Reglamento.
7. El organismo de supervisión independiente podrá consultar al comité consultivo de usuarios del puerto en cuestión a la hora de tramitar las reclamaciones o resolver los conflictos.
8. Las decisiones del organismo de supervisión independiente serán vinculantes, sin perjuicio de cualquier examen judicial.
9. Los Estados miembros notificarán a la Comisión la identidad de los organismos de supervisión independientes a más tardar el 1 de julio de 2015 y posteriormente cualquier modificación de la misma. La Comisión publicará y actualizará la lista de organismos de supervisión independientes en su sitio web.

#### *Artículo 18*

#### **Cooperación entre organismos de supervisión independientes**

1. Los organismos de supervisión independientes deberán intercambiar información sobre su labor y las prácticas y los principios decisorios en aras de una aplicación uniforme del presente Reglamento. Con este fin, participarán y colaborarán en una red que se reúna periódicamente al menos una vez al año. La Comisión participará, coordinará y apoyará la labor de la red.
2. Los organismos de supervisión independientes colaborarán estrechamente para ayudarse mutuamente en la realización de sus tareas, incluida la realización de las investigaciones necesarias para gestionar las reclamaciones y los conflictos en casos en los que estén implicados puertos de distintos Estados miembros. Con este fin, un organismo de supervisión independiente pondrá a disposición de otro organismo de este tipo, tras la solicitud fundamentada correspondiente, la información necesaria para que ese organismo cumpla con sus responsabilidades de conformidad con el presente Reglamento.
3. Los Estados miembros garantizarán que los organismos de supervisión independientes proporcionen a la Comisión, previa solicitud fundamentada, la información necesaria para que ésta pueda llevar a cabo sus funciones. La

información solicitada por la Comisión deberá guardar proporción con el cumplimiento de dichas funciones.

4. Cuando el organismo de supervisión independiente considere la información confidencial de acuerdo con las normas nacionales o de la Unión sobre confidencialidad empresarial, el otro organismo nacional de supervisión y la Comisión mantendrán dicha confidencialidad. Esta información solamente podrá utilizarse para los fines para los que haya sido solicitada.
5. Atendiendo a la experiencia de los organismos de supervisión independientes y de las actividades de la red mencionadas en el apartado 1, y a fin de garantizar una cooperación eficiente, la Comisión podrá adoptar principios comunes con respecto a los acuerdos que correspondan para el intercambio de información entre organismos de supervisión independientes. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22, apartado 2.

#### *Artículo 19*

##### ***Recursos***

1. Cualquier parte que posea un interés legítimo tendrá derecho a recurrir las decisiones o las medidas individuales que las autoridades competentes, el organismo gestor del puerto o el organismo de supervisión independiente hayan adoptado con arreglo al presente Reglamento ante un organismo de recurso que sea independiente de las partes implicadas. Dicho organismo de recurso podrá ser un tribunal..
2. Cuando el organismo de recurso contemplado en el apartado 1 no tenga carácter jurisdiccional, deberá motivar por escrito sus decisiones. Asimismo, sus decisiones podrán recurrirse ante un tribunal nacional.

#### *Artículo 20*

##### ***Sanciones***

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones al presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán tales normas a la Comisión a más tardar el 1 de julio de 2015, así como cualquier modificación ulterior de las mismas en el plazo más breve posible.

#### *Artículo 21*

##### ***Ejercicio de la delegación***

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes mencionada en el artículo 14 se otorga a la Comisión por un periodo de tiempo indefinido.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 14 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Un acto delegado adoptado de conformidad con el artículo 14 entrará en vigor únicamente si el Parlamento Europeo o el Consejo no han formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de la notificación de dicho acto al Parlamento Europeo y al Consejo, o si, antes de haber vencido dicho plazo, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo informan a la Comisión de que no formularán objeciones. Ese plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

#### *Artículo 22*

#### **Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

#### *Artículo 23*

#### **Informe**

En el plazo máximo de tres años desde la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el funcionamiento y efecto del presente Reglamento, acompañado, en su caso, de las propuestas pertinentes.

#### *Artículo 24*

#### **Medidas transitorias**

1. Los contratos de servicios portuarios formalizados antes de [fecha de adopción del Reglamento] que se hubieran confiado a proveedores de servicios portuarios seleccionados mediante un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio o que se ajusten por lo demás a las normas enunciadas en el presente Reglamento seguirán siendo válidos hasta su vencimiento.
2. Los contratos de servicios portuarios formalizados antes de [fecha de adopción del Reglamento] que no se ajusten a las condiciones dispuestas en el apartado 1 seguirán siendo válidos hasta su vencimiento, pero no después del 1 de julio de 2025.

#### *Artículo 25*

#### **Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de julio de 2015.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*