

I

(Actos legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2017/352 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 15 de febrero de 2017

por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre 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 ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La plena integración de los puertos en unas cadenas logísticas y de transporte sin discontinuidades es necesaria para contribuir al crecimiento y a un uso y un funcionamiento más eficientes de la red transeuropea de transportes y del mercado interior. Ello requiere unos servicios portuarios modernos que contribuyan al uso eficiente de los puertos y a un clima favorable para la inversión, con vistas a desarrollar puertos acordes con los requisitos actuales y futuros en materia de transporte y logística.
- (2) Los puertos contribuyen a la competitividad a largo plazo de la industria europea en los mercados mundiales, aportando al mismo tiempo valor añadido y puestos de trabajo en todas las regiones costeras de la Unión. Con el fin de abordar los problemas a los que se enfrenta el sector del transporte marítimo y mejorar la eficiencia y la sostenibilidad de las cadenas logísticas y de transporte, es esencial que las medidas de simplificación administrativa contempladas en la Comunicación de la Comisión de 23 de mayo de 2013, titulada «Puertos: motor de crecimiento», se apliquen conjuntamente con el presente Reglamento.
- (3) En la Comunicación de 3 de octubre de 2012, titulada «Acta del Mercado Único II — Juntos por un nuevo crecimiento», la Comisión recordó que el atractivo del transporte marítimo depende de la disponibilidad, eficiencia y fiabilidad de los servicios portuarios, y la necesidad de abordar las cuestiones relativas a la transparencia de la financiación pública y las tasas y tarifas portuarias, así como las iniciativas de simplificación administrativa en los puertos, y de abordar la revisión de las restricciones impuestas a la prestación de servicios en los puertos.

⁽¹⁾ DO C 327 de 12.11.2013, p. 111.

⁽²⁾ DO C 114 de 15.4.2014, p. 57.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 14 de diciembre de 2016 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 23 de enero de 2017.

- (4) Facilitar el acceso al mercado de servicios portuarios y exigir la transparencia y autonomía financieras 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 costes para los usuarios del transporte, a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a integrar mejor el transporte marítimo con el transporte ferroviario, así como con el transporte por vías navegables y por carretera.
- (5) La simplificación de los trámites aduaneros puede generar importantes ventajas económicas para los puertos en términos de competitividad. Con el fin de fomentar la competencia leal y reducir las formalidades aduaneras, es importante que las autoridades competentes de los Estados miembros adopten un planteamiento adecuado y eficaz basado en el riesgo. En este contexto, es necesario que la Comisión considere la necesidad de adoptar medidas compensatorias adecuadas para reducir las formalidades de notificación en los puertos marítimos y para luchar contra la competencia desleal.
- (6) El establecimiento de un marco claro de disposiciones transparentes, equitativas y no discriminatorias relativas a la financiación y al cobro de tasas por infraestructuras portuarias y tarifas por servicios portuarios desempeña un papel fundamental a la hora de garantizar que la estrategia comercial y los planes de inversión propios del puerto, y, en su caso, el marco político nacional en materia portuaria cumplan plenamente las normas en materia de competencia. En especial, la transparencia de las relaciones financieras permite un control justo y efectivo de las ayudas estatales y, por lo tanto, impide las distorsiones del mercado. Con este fin, en las Conclusiones del Consejo de 5 de junio de 2014 se insta a la Comisión a explorar directrices sobre ayudas estatales para puertos marítimos, con el objetivo de garantizar una competencia equitativa y un marco jurídico estable para la inversión portuaria.
- (7) La inmensa mayoría del tráfico marítimo de la Unión pasa por los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte establecida mediante el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾. Para lograr el objetivo del presente Reglamento de forma proporcionada y sin imponer cargas innecesarias a otros puertos, el presente Reglamento debe aplicarse únicamente a los puertos marítimos pertenecientes a la red transeuropea de transporte, cada uno de los cuales desempeña un papel importante 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, bien porque mejora la accesibilidad regional de las zonas insulares o periféricas. No obstante, el presente Reglamento debe brindar a los Estados miembros la posibilidad de decidir si aplican o no el presente Reglamento a los puertos marítimos de la red global situados en las regiones ultraperiféricas. Los Estados miembros deben tener asimismo la posibilidad de introducir excepciones, con objeto de evitar cargas administrativas desproporcionadas para los puertos marítimos de la red global cuyo tráfico anual de mercancías no justifique la plena aplicación del presente Reglamento.
- (8) Los servicios de practicaje que se llevan a cabo en alta mar no tienen repercusiones directas en 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.
- (9) El presente Reglamento no prejuzga en modo alguno las normas de los Estados miembros que regulan el régimen de propiedad aplicable a los puertos marítimos y debe contemplar la existencia de distintas estructuras portuarias en los Estados miembros.
- (10) El presente Reglamento no impone un modelo específico de gestión de los puertos marítimos y no afecta en modo alguno a la competencia de los Estados miembros para prestar, de conformidad con el Derecho de la Unión, servicios no económicos de interés general. Son posibles distintos modelos de gestión de los puertos, siempre que se respete el marco normativo para la prestación de servicios portuarios y las normas comunes en materia de transparencia financiera establecidas en el presente Reglamento.
- (11) De acuerdo con los principios generales establecidos en los Tratados, los prestadores de servicios portuarios deben gozar de libertad para prestar sus servicios en los puertos marítimos contemplados en el presente Reglamento. No obstante, debe ser posible supeditar a determinadas condiciones el ejercicio de esa libertad.
- (12) El presente Reglamento no debe poner limitaciones al organismo gestor del puerto, o a la autoridad competente, a la hora de establecer su sistema de cobro de tasas, siempre y cuando las tasas por infraestructuras portuarias abonadas por los operadores de buques o los propietarios de la carga sean transparentes, fácilmente identificables en particular, y no discriminatorias, y contribuyan al mantenimiento y desarrollo de infraestructuras e instalaciones de servicio y a la prestación de los servicios que sean necesarios para realizar o facilitar las operaciones de transporte dentro de la zona portuaria o en las vías navegables que dan acceso a dichos puertos que entren dentro de la competencia del organismo gestor del puerto.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- (13) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y racional desde una perspectiva medioambiental, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, debe poder exigir a los prestadores de servicios portuarios que sean capaces de demostrar que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo adecuado. Esos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto claramente definido de condiciones, en la medida en que han de ser requisitos transparentes, objetivos, no discriminatorios, proporcionados y pertinentes para la prestación del servicio portuario. De acuerdo con los objetivos generales del presente Reglamento, los requisitos mínimos deben contribuir a una alta calidad de los servicios portuarios y no crear barreras comerciales.
- (14) Es importante que todos los prestadores de servicios portuarios, a petición del organismo gestor del puerto, puedan demostrar su capacidad de atender a un número mínimo de buques, mediante la dotación necesaria de personal y equipo. Deben aplicar las disposiciones y normas pertinentes, en particular la legislación laboral y los convenios colectivos aplicables, así como los requisitos de calidad del puerto de que se trate.
- (15) Al decidir si un prestador de servicios portuarios cumple los requisitos de honorabilidad, la autoridad competente, o el organismo gestor del puerto, debe estudiar si existen motivos imperiosos para dudar de la fiabilidad del prestador de servicios portuarios, como la imposición de condenas o sanciones por delitos graves o infracciones graves del Derecho aplicable de la Unión y nacional.
- (16) Los Estados miembros deben poder exigir el cumplimiento de obligaciones en el ámbito del Derecho laboral y social para la prestación de servicios portuarios en el puerto de que se trate.
- (17) Los Estados miembros deben informar a la Comisión antes de tomar cualquier decisión de imponer un requisito de bandera a buques principalmente utilizados para operaciones de remolque o amarre. Dicha decisión debe ser no discriminatoria, basarse en motivos transparentes y objetivos y no crear barreras comerciales desproporcionadas.
- (18) Cuando deban cumplirse requisitos mínimos, el procedimiento para otorgar el derecho a prestar servicios portuarios debe ser transparente, objetivo, no discriminatorio y proporcionado, y debe permitir que los prestadores de servicios portuarios inicien la prestación de sus servicios en tiempo oportuno.
- (19) Habida cuenta de que los puertos ocupan zonas geográficas limitadas, el número de prestadores de servicios portuarios podría estar sujeto, en determinados casos, a limitaciones relacionadas con la escasez de terreno o de zonas de ribera, o las características de las infraestructuras portuarias o la naturaleza del tráfico portuario, o la necesidad de garantizar unas operaciones portuarias seguras, de modo protegido o sostenibles desde una perspectiva medioambiental.
- (20) Cualquier limitación del número de prestadores de servicios portuarios debe justificarse con motivos claros y objetivos y no crear barreras comerciales desproporcionadas.
- (21) El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, debe publicar su intención de llevar a cabo un procedimiento de selección para la prestación de un servicio portuario, también a través de internet y, si procede, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Esa publicación debe contener información sobre el procedimiento de selección, el plazo de presentación de las ofertas, los criterios de adjudicación aplicables e información sobre el modo en que se puede acceder a los documentos necesarios para preparar una solicitud.
- (22) Con el fin de garantizar la transparencia e igualdad de trato, las modificaciones de las cláusulas de un contrato durante su período de vigencia deben ser consideradas una nueva adjudicación de contrato cuando hagan que el carácter de un contrato sea sustancialmente diferente del contrato inicial y, en consecuencia, se demuestre la intención de las partes de renegociar condiciones esenciales de dicho contrato.
- (23) El presente Reglamento se entiende sin perjuicio del derecho de los Estados miembros de imponer obligaciones de servicio público relacionadas con servicios portuarios.
- (24) La Unión cuenta con una gran variedad de puertos marítimos con diferentes modelos de organización de los servicios portuarios. En consecuencia, no sería adecuada la imposición de un único modelo. El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, debe poder limitar el número de prestadores de un determinado servicio portuario, cuando algún motivo lo justifique.

- (25) El artículo 34 de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ establece que los contratos destinados a hacer posibles determinados tipos de actividades no están sometidos a dicha Directiva si el Estado miembro o las entidades adjudicadoras pueden demostrar que, en el Estado miembro en que se efectúa la actividad, esta está expuesta directamente a la competencia en mercados cuyo acceso no está limitado. El procedimiento para determinar si se da esta circunstancia debe ser el establecido en el artículo 35 de la Directiva 2014/25/UE. Por consiguiente, cuando se haya demostrado mediante ese procedimiento que un sector o subsector portuario, junto con sus servicios portuarios, está expuesto directamente a la competencia, se considera adecuado que no esté sujeto a las normas que regulan las limitaciones de acceso al mercado con arreglo al presente Reglamento.
- (26) Salvo cuando sea de aplicación una excepción al mercado competitivo, el organismo gestor del puerto o la autoridad competente deben publicar con antelación cualquier intención de limitar el número de prestadores de servicios portuarios y deben justificarla plenamente, para poder dar a las partes interesadas la oportunidad de presentar observaciones.
- (27) En caso de que el organismo gestor de un puerto, o la autoridad competente, preste servicios portuarios por sí mismo o por medio de una entidad jurídicamente distinta que controle directa o indirectamente, deben tomarse medidas para evitar conflictos de interés y para garantizar un acceso al mercado de los servicios portuarios equitativo y transparente cuando se limite el número de prestadores de servicios portuarios. Esas medidas pueden consistir, entre otras, en que se encomiende a una autoridad nacional pertinente, independiente del organismo gestor del puerto o de la autoridad competente, la decisión de limitar el número de prestadores de servicios portuarios.
- (28) La posibilidad de la que continúan disfrutando los Estados miembros consistente en imponer requisitos mínimos y limitar el número de prestadores de servicios portuarios no debe impedirles garantizar la libre prestación de servicios sin restricciones en sus puertos.
- (29) El procedimiento para la selección de los prestadores de servicios portuarios y su resultado deben publicarse y ser no discriminatorios, transparentes y estar abiertos a todas las partes interesadas.
- (30) Únicamente por razones de interés general se puede justificar el establecimiento de obligaciones de servicio público que conduzcan a una limitación del número de prestadores de servicios portuarios, 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 servicio sean asequibles para determinadas categorías de usuarios, así como la seguridad, protección o sostenibilidad desde una perspectiva medioambiental de las operaciones portuarias y la cohesión territorial.
- (31) Aunque las obligaciones de servicio público vienen determinadas e impuestas por las autoridades nacionales, no debe entenderse que la existencia de una obligación general, establecida por el Derecho de la Unión o por el nacional, de que un puerto acepte a todo buque materialmente adecuado para entrar y atracar, sin discriminación ni obstáculos, constituya una obligación de servicio público a efectos del presente Reglamento.
- (32) El presente Reglamento no debe impedir que las autoridades competentes concedan una compensación por las actividades efectuadas en cumplimiento de las obligaciones de servicio público, siempre que dicha compensación se ajuste a las normas aplicables a las ayudas estatales. En aquellos casos en que las obligaciones de servicio público se consideren servicios de interés económico general, es necesario garantizar el cumplimiento de la Decisión 2012/21/UE de la Comisión ⁽²⁾ y del Reglamento (UE) n.º 360/2012 de la Comisión ⁽³⁾, así como la observancia de la Comunicación de la Comisión, de 11 de enero de 2012, titulada «Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público».
- (33) Cuando haya varios prestadores de servicios portuarios, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, no debe discriminar entre prestadores de servicios portuarios, y no debe hacerlo, en especial, a favor de una empresa u organismo en el que tenga algún tipo de interés.

⁽¹⁾ Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

⁽²⁾ Decisión 2012/21/UE 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 (DO L 7 de 11.1.2012, p. 3).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 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 que prestan servicios de interés económico general (DO L 114 de 26.4.2012, p. 8).

- (34) El organismo gestor de un puerto, o la autoridad competente, debe tener la posibilidad de decidir prestar servicios portuarios por sí mismo o confiar la prestación de dichos servicios a un operador interno. Cuando exista una limitación del número de prestadores de servicios portuarios, la prestación de servicios portuarios por parte de operadores internos debe limitarse únicamente al puerto o puertos para los cuales dichos operadores internos hayan sido designados, salvo en caso de que se aplique una excepción al mercado competitivo.
- (35) 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 debe afectar a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. Conviene aclarar que, en los casos en que no sea de aplicación la Directiva 2001/23/CE del Consejo ⁽¹⁾, cuando la celebración de un contrato de servicios portuarios signifique un cambio de prestador del servicio portuario, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, debe tener, no obstante, la posibilidad de exigir que los derechos y obligaciones del anterior prestador de servicios portuarios que resulten de un contrato de trabajo o de una relación laboral existente en el momento de ese cambio recaigan sobre el nuevo prestador de servicios portuarios que haya sido designado.
- (36) Cuando las medidas del presente Reglamento conlleven el tratamiento de datos personales, dicho tratamiento debe efectuarse de conformidad con la legislación aplicable de la Unión, y en particular con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.
- (37) En un sector complejo y competitivo como el de los servicios portuarios, la formación inicial y continua del personal es esencial para garantizar la calidad de los servicios prestados y proteger la salud y la seguridad de los trabajadores portuarios. Por lo tanto, los Estados miembros deben garantizar que los prestadores de servicios portuarios ofrezcan una formación adecuada a sus empleados.
- (38) En muchos puertos, el acceso al mercado se concede a los prestadores de servicios de manipulación de carga y de servicios al pasaje mediante contratos públicos. 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 tales contratos. Por consiguiente, aunque el capítulo II del presente Reglamento no se debe aplicar a la prestación de servicios de manipulación de carga ni a la prestación de servicios al pasaje, los Estados miembros deben seguir teniendo libertad para decidir si aplican las normas de dicho capítulo a estos dos servicios o si mantienen la normativa nacional vigente en materia de acceso al mercado para los servicios de manipulación de carga y los servicios al pasaje, respetando siempre los principios esenciales establecidos en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia.
- (39) De acuerdo con la resolución A.960 de la Organización Marítima Internacional, cada zona de practica requiere una experiencia sumamente especializada y un gran conocimiento local por parte del práctico. Además, el practica es generalmente obligatorio y a menudo son los propios Estados miembros quienes se ocupan de su organización o prestación. Por otra parte, la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ dispone que los prácticos informen a las autoridades competentes de las anomalías aparentes que puedan resultar perjudiciales para la navegación segura del buque o constituir una amenaza o ser dañinas para el medio marino. Además, cuando las condiciones de seguridad lo permitan, es importante que todos los Estados miembros fomenten el uso de certificados de exención de practica, o mecanismos equivalentes, con objeto de mejorar la eficiencia en los puertos, en particular para estimular el transporte marítimo de corta distancia. A fin de evitar posibles conflictos de intereses entre esas funciones de interés público y las consideraciones comerciales, el capítulo II del presente Reglamento no se debe aplicar al practica. Sin embargo, los Estados miembros deben conservar la potestad de disponer que el capítulo II se aplique al practica. Si deciden que se aplique, deben informar de ello a la Comisión, con el fin de garantizar la distribución de información pertinente.
- (40) Sin perjuicio de las normas de competencia de la Unión, el presente Reglamento no debe interferir en el derecho de los Estados miembros, cuando proceda, a regular las tasas y tarifas con el fin de que las exigidas por los servicios portuarios no sean excesivas, en aquellos casos en que la situación del mercado de servicios portuarios sea tal que no permita alcanzar una competencia efectiva.

⁽¹⁾ Directiva 2001/23/CE del Consejo, de 12 de marzo de 2001, 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 (DO L 82 de 22.3.2001, p. 16).

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

- (41) Las relaciones financieras entre los puertos marítimos que reciben fondos públicos y los prestadores de servicios portuarios, por una parte, y las autoridades públicas, por otra, deben ser transparentes, a fin de garantizar condiciones de competencia equitativas y evitar las distorsiones en el mercado. En este sentido, el presente Reglamento hace extensivos a otras categorías de destinatarios los principios de transparencia de las relaciones financieras enunciados en la Directiva 2006/111/CE de la Comisión ⁽¹⁾, sin perjuicio del ámbito de aplicación de dicha Directiva.
- (42) Es necesario establecer en el presente Reglamento normas sobre la transparencia de las relaciones financieras, a fin de evitar la competencia desleal entre los puertos de la Unión, en particular porque los puertos de la red transeuropea de transporte pueden solicitar financiación de la Unión a través del Mecanismo «Conectar Europa» establecido por el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.
- (43) Con objeto de garantizar la igualdad de condiciones y la transparencia en la asignación y el uso de fondos públicos, y de evitar que se produzcan distorsiones en el mercado, es necesario imponer al organismo gestor del puerto que recibe fondos públicos y que actúa también como prestador de servicios, la obligación de mantener una contabilidad independiente para las actividades financiadas con fondos públicos que realiza en su calidad de organismo gestor del puerto, frente a la contabilidad de las actividades que lleva a cabo de forma competitiva. En cualquier caso, debe garantizarse el cumplimiento de la normativa sobre ayudas estatales.
- (44) A fin de garantizar la transparencia, si un puerto u otra entidad efectúa obras de dragado en el interior de una zona portuaria, la contabilidad del dragado debe mantenerse separada de la de las demás actividades.
- (45) Sin perjuicio del Derecho de la Unión y de las prerrogativas de la Comisión, es importante que esta última determine, oportunamente y en consulta con todos los interesados, qué inversiones públicas en infraestructuras portuarias están incluidas en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión ⁽³⁾ (Reglamento de exención por categorías), y qué infraestructuras no se incluyen en el ámbito de aplicación de las ayudas estatales, tomando en consideración la naturaleza no económica de determinadas infraestructuras, incluidas las de acceso y defensa, siempre que sean accesibles para todos los usuarios potenciales en condiciones de igualdad y no discriminación.
- (46) Las tarifas por servicios portuarios que aplican los prestadores de servicios portuarios sujetos a obligaciones de servicio público y las tarifas por los servicios de practicaje que no están expuestos a una competencia efectiva podrían conllevar un riesgo más elevado de que se practiquen precios abusivos en aquellos casos en que existe un poder monopolístico. Deben establecerse para estos servicios disposiciones que garanticen que las tarifas se fijen de manera transparente, objetiva y no discriminatoria y sean proporcionales al coste del servicio prestado.
- (47) En aras de la eficiencia, las tasas por las infraestructuras portuarias de cada puerto deben fijarse de manera transparente con arreglo a la estrategia comercial y los planes de inversión propios del puerto, y, cuando corresponda, a los requisitos generales establecidos en el marco de la política general portuaria del Estado miembro de que se trate.
- (48) El presente Reglamento no debe afectar a los posibles derechos de los puertos y de sus clientes a pactar descuentos comercialmente confidenciales. El presente Reglamento no tiene como finalidad exigir que se revelen al público o a terceros descuentos de este tipo. No obstante, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, debe hacer públicas, al menos, las tasas y tarifas estándar antes de realizar ningún tipo de diferenciación de precios.
- (49) Debe permitirse el establecimiento de diferentes tasas por infraestructuras portuarias para fomentar el transporte marítimo de corta distancia y atraer buques que tengan un comportamiento medioambiental mejor que el promedio o cuyas operaciones de transporte presenten una eficiencia energética o una eficiencia en términos de emisiones de carbono superior al promedio, en particular las operaciones de transporte marítimo costeras o de alta mar. De este modo se pretende contribuir a la consecución de los objetivos de las políticas de protección del medio ambiente y de lucha contra el cambio climático y al desarrollo sostenible del puerto y de sus inmediaciones, ayudando en particular a reducir la huella medioambiental de los buques que hacen escala y fondean en el puerto.

⁽¹⁾ Directiva 2006/111/CE de la Comisión, de 16 de noviembre de 2006, 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 (DO L 318 de 17.11.2006, p. 17).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 680/2007 y (CE) n.º 67/2010 (DO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

- (50) Dependiendo de la estrategia económica del puerto, de la política de ordenación del territorio del puerto o de las prácticas comerciales del puerto y, cuando corresponda, de la política general portuaria del Estado miembro de que se trate, el establecimiento de diferentes tasas por infraestructuras portuarias puede dar lugar a que a determinadas categorías de usuarios se les aplique una tasa cero. Dichas categorías de usuarios pueden incluir, en particular, los buques-hospital, los buques en misiones científicas, culturales o humanitarias, los remolcadores y las estructuras flotantes de servicio del puerto.
- (51) La Comisión, en cooperación con los Estados miembros, debe elaborar directrices sobre los criterios comunes de clasificación de los buques a efectos de la fijación de tasas medioambientales de carácter voluntario, teniendo en cuenta las normas acordadas internacionalmente.
- (52) Es necesario garantizar que se consulte a los usuarios del puerto y otras partes interesadas sobre cuestiones clave relacionadas con el desarrollo razonable del puerto, su política de tasas y tarifas, su funcionamiento y su capacidad de atraer y generar actividades económicas. Tales cuestiones clave incluyen la coordinación de los servicios portuarios dentro de la zona portuaria, la eficiencia de las conexiones con el interior y la eficiencia de los procedimientos administrativos en los puertos, así como cuestiones medioambientales. Tales consultas deben entenderse sin perjuicio de cualesquiera otras competencias específicas relacionadas con esas cuestiones y de la posibilidad de que los Estados miembros organicen tales consultas a escala nacional. El organismo gestor del puerto debe consultar, en particular, a los usuarios del puerto y otras partes interesadas sobre los planes de desarrollo portuario.
- (53) Con el fin de garantizar una aplicación efectiva y correcta del presente Reglamento, los Estados miembros deben garantizar la implantación de un procedimiento eficaz para tramitar las reclamaciones.
- (54) Las autoridades de los Estados miembros deben cooperar a la hora de tramitar las reclamaciones en las controversias entre partes establecidas en distintos Estados miembros e intercambiar información de carácter general sobre la tramitación de las reclamaciones, a fin de facilitar una aplicación uniforme del presente Reglamento.
- (55) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, garantizar la creación de un marco para la prestación de servicios portuarios y un marco adecuado para atraer la inversión necesaria a todos los puertos marítimos de la red transeuropea de transportes, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, debido a la dimensión europea o a la naturaleza internacional y transfronteriza de la actividad comercial portuaria y las actividades marítimas conexas, sino que, debido a la necesidad de garantizar la existencia de condiciones de competencia equitativas a nivel europeo, dichos objetivos pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (56) El Comité de diálogo social sectorial de la UE para el sector portuario ofrece a los interlocutores sociales un marco para desarrollar un planteamiento común frente a los desafíos sociales relacionados con las relaciones laborales en los puertos, incluidas las condiciones de trabajo, las cuestiones de salud y seguridad, los requisitos de formación y las cualificaciones profesionales. Dicho marco debe desarrollarse, en particular, a la luz de la evolución tecnológica y del mercado, y debe hacer que el sector resulte más atractivo para los trabajadores jóvenes y las mujeres trabajadoras, teniendo en cuenta asimismo la importancia de salvaguardar la competitividad de los puertos marítimos europeos y de promover buenas condiciones de trabajo. Respetando plenamente la autonomía de los interlocutores sociales y teniendo en cuenta el progreso tecnológico y los avances de la logística del transporte, se invita al Comité de diálogo social sectorial de la UE para el sector portuario a que elabore directrices sobre el establecimiento de requisitos de formación que permitan prevenir accidentes en el lugar de trabajo y garantizar el nivel más elevado de seguridad y salud de los trabajadores portuarios. Los interlocutores sociales también deben explorar diferentes modelos de organización del trabajo en los puertos marítimos que garanticen puestos de trabajo de calidad y condiciones laborales seguras, y permitan hacer frente a las fluctuaciones de la demanda de mano de obra en los puertos. Es importante que la Comisión apoye y facilite el trabajo del Comité de diálogo social sectorial de la UE para el sector portuario.
- (57) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reflejados en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

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 para la prestación de servicios portuarios;
 - b) normas comunes sobre transparencia financiera y sobre las tarifas por servicios portuarios y las tasas por infraestructuras portuarias.
2. El presente Reglamento se aplica a la prestación de las siguientes categorías de servicios portuarios (en lo sucesivo, «servicios portuarios»), bien dentro de la zona portuaria o bien en los accesos navegables que permiten entrar al puerto:
 - a) suministro de combustible;
 - b) manipulación de carga;
 - c) amarre;
 - d) servicios al pasaje;
 - e) recepción de desechos generados por buques y residuos de carga;
 - f) practicaje, y
 - g) remolque.
3. El artículo 11, apartado 2, se aplica también al dragado.
4. El presente Reglamento se aplica a todos los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte que se enumeran en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.
5. Los Estados miembros podrán decidir no aplicar el presente Reglamento a los puertos marítimos de la red global situados en las regiones ultraperiféricas a que se refiere el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Los Estados miembros que decidan no aplicar el presente Reglamento a esos puertos marítimos comunicarán tal decisión a la Comisión.
6. Los Estados miembros también podrán aplicar el presente Reglamento a otros puertos marítimos. Los Estados miembros que decidan aplicar el presente Reglamento a otros puertos marítimos comunicarán su decisión a la Comisión.
7. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en las Directivas 2014/23/UE ⁽¹⁾ y 2014/24/UE ⁽²⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 2014/25/UE.

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 la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque mientras esté atracado;
- 2) «manipulación de carga»: la organización y la manipulación de la carga entre el buque de transporte y tierra firme, ya sea para la importación, la exportación o el tránsito de la carga, incluidos el tratamiento, el trincaje, el destrincaje, la estiba, el transporte y el depósito temporal de dicha carga en la correspondiente terminal de manipulación de carga y los servicios directamente relacionados con el transporte de la carga, pero excluidos, salvo que el Estado miembro determine otra cosa, el almacenamiento, vaciado, reembalaje o cualquier otro servicio de valor añadido asociado a esa carga;

⁽¹⁾ Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DO L 94 de 28.3.2014, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

- 3) «autoridad competente»: cualquier organismo público o privado que, en nombre de una autoridad local, regional o nacional y en virtud de la legislación nacional o de disposiciones nacionales de otro tipo, esté facultado para ejercer actividades relacionadas con la organización y la administración de las actividades portuarias, conjuntamente con el organismo gestor del puerto o en lugar de este;
- 4) «dragado»: la extracción de arena, sedimentos u otros materiales del fondo del acceso navegable del puerto o del fondo de la zona del puerto sobre la que tenga competencia el organismo gestor del puerto, incluida la eliminación de los materiales extraídos, para permitir que los buques puedan acceder al puerto; comprende tanto la extracción inicial (dragado de apertura) como el dragado de mantenimiento efectuado para mantener la accesibilidad de la vía navegable, siempre que no se trate de un servicio portuario ofrecido al usuario;
- 5) «organismo gestor del puerto»: cualquier entidad pública o privada que, en virtud de la legislación nacional o de disposiciones nacionales de otro tipo, tenga por misión o esté facultada para llevar a cabo, a nivel local, conjuntamente o no con otras actividades, la administración y la gestión de las infraestructuras portuarias y una o varias de las siguientes funciones en el puerto de que se trate: la coordinación o la gestión del tráfico portuario, o la coordinación y el control de las actividades de los operadores presentes en el puerto de que se trate;
- 6) «amarre»: los servicios de atraque y desatraque, incluido el desplazamiento a lo largo del muelle, que sean necesarios para que un buque opere con seguridad en el puerto o en los accesos navegables al puerto;
- 7) «servicios al pasaje»: la organización y el tránsito de los pasajeros, sus equipajes y sus vehículos entre el buque de transporte y tierra firme, incluyéndose asimismo 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 por parte de un práctico o de una estación de practicaje para permitir la entrada o la salida seguras del buque en la vía de acceso navegable del puerto o la navegación segura dentro de él;
- 9) «tasa por infraestructuras portuarias»: una tasa recaudada en beneficio directo o indirecto del organismo gestor del puerto, o de la autoridad competente, por la utilización de infraestructura, instalaciones y servicios, incluidas las vías navegables de acceso del puerto de que se trate, así como por el acceso al servicio al pasaje y al tratamiento de la carga, con exclusión de las tasas de ocupación de terrenos y otras tasas de efecto equivalente;
- 10) «recepción de desechos generados por buques y residuos de carga»: la recepción de desechos generados por buques y residuos de carga en cualquier instalación fija, flotante o móvil capaz de recibir esos desechos o residuos, según se define en la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- 11) «tarifa por servicios portuarios»: una tarifa recaudada en beneficio del prestador de servicios portuarios y que abonan los usuarios del servicio correspondiente;
- 12) «contrato de servicio portuario»: un acuerdo formal y jurídicamente vinculante o un acto de efecto jurídico equivalente entre un prestador de servicios portuarios y un organismo gestor del puerto, o una autoridad competente, cuyo objeto sea la prestación de uno o varios servicios portuarios, sin perjuicio de la forma de designación de los prestadores de dichos servicios;
- 13) «prestador de servicios portuarios»: cualquier persona física o jurídica que preste o desee prestar, a cambio de una remuneración, una o varias categorías de servicios portuarios;
- 14) «obligación de servicio público»: exigencia definida o determinada a fin de garantizar la prestación de aquellos servicios portuarios o actividades de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no lo haría 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;

⁽¹⁾ 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 (DO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

- 16) «puerto marítimo»: una zona de tierra y de agua dotada de las infraestructuras y los equipos necesarios para hacer 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, tripulación y otras personas, así como cualesquiera otras infraestructuras necesarias para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria;
- 17) «remolque»: la asistencia prestada a un buque mediante un remolcador para permitir la entrada o salida del puerto en condiciones de seguridad o la navegación dentro del puerto en esas mismas condiciones, prestando ayuda para las maniobras del buque;
- 18) «acceso navegable»: 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, siempre que el organismo gestor del puerto tenga competencia sobre dicho acceso.

CAPÍTULO II

PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS

Artículo 3

Organización de los servicios portuarios

1. El acceso al mercado de prestación de servicios portuarios en los puertos marítimos podrá, de conformidad con el presente Reglamento, estar sujeto a:
 - a) requisitos mínimos para la prestación de servicios portuarios;
 - b) limitaciones del número de prestadores;
 - c) obligaciones de servicio público;
 - d) restricciones relacionadas con operadores internos.
2. Los Estados miembros podrán disponer en la normativa nacional que una o varias categorías de servicios portuarios queden exentas del conjunto de las condiciones a que se refiere el apartado 1.
3. Las condiciones de acceso a los servicios, instalaciones y equipos del puerto serán justas, razonables y no discriminatorias.

Artículo 4

Requisitos mínimos para la prestación de servicios portuarios

1. El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, podrá exigir que los prestadores de servicios portuarios, incluidos los subcontratistas, cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario correspondiente.
2. Los requisitos mínimos contemplados en el apartado 1 solo podrán referirse a:
 - a) las cualificaciones profesionales del prestador de servicios portuarios, de su personal o de las personas físicas que gestionan realmente y de manera continua las actividades del prestador de servicios portuarios;
 - b) la capacidad financiera del prestador de servicios portuarios;
 - c) los equipos necesarios para prestar el servicio portuario correspondiente en condiciones normales y seguras, y la capacidad para mantener esos equipos al nivel que se requiera;
 - d) la disponibilidad del correspondiente servicio portuario para todos los usuarios, en todos los puestos de atraque y sin interrupción, tanto de día como de noche, durante todo el año;
 - e) el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima o de seguridad y protección del puerto o del acceso a este, de sus instalaciones, equipos y trabajadores y otras personas;
 - f) el cumplimiento de los requisitos en materia medioambiental locales, nacionales, internacionales y de la Unión;

- g) el cumplimiento de las obligaciones en el ámbito de la normativa social y laboral que se aplican en el Estado miembro del puerto de que se trate, con inclusión de las disposiciones de los convenios colectivos aplicables, los requisitos relativos a la tripulación y los requisitos relativos a los períodos de trabajo y de descanso de la gente de mar, y el cumplimiento de las normas aplicables en materia de inspección de trabajo;
- h) la honorabilidad del prestador de servicios portuarios, según se determine de conformidad con cualquier legislación nacional aplicable en materia de honorabilidad, tomando en consideración cualquier motivo significativo para poner en duda la fiabilidad del prestador de servicios portuarios.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, cuando un Estado miembro considere necesario imponer un requisito de bandera para garantizar el pleno cumplimiento del apartado 2, letra g), a los barcos principalmente utilizados para operaciones de remolque o amarre en los puertos situados en su territorio, informará a la Comisión de su decisión antes de la publicación del anuncio de licitación o, a falta de este, antes de imponer un requisito de bandera.
4. Los requisitos mínimos serán:
- a) transparentes, objetivos, no discriminatorios, proporcionados y pertinentes con respecto a la categoría y a la naturaleza del servicio portuario de que se trate;
- b) de obligatorio cumplimiento hasta que se extinga el derecho a prestar el servicio portuario.
5. Cuando los requisitos mínimos incluyan un conocimiento específico de las condiciones locales, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, garantizará que exista un acceso adecuado a la información, en condiciones transparentes y no discriminatorias.
6. En los casos que figuran en el apartado 1, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, publicará los requisitos mínimos mencionados en el apartado 2 y el procedimiento para conceder el derecho a prestar servicios portuarios con arreglo a dichos requisitos, a más tardar el 24 de marzo de 2019 o, en el caso de los requisitos mínimos que sean aplicables después de dicha fecha, al menos con tres meses de antelación con respecto a la fecha en que dichos requisitos sean aplicables. El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, informará a los prestadores de servicios portuarios, de antemano, de cualquier modificación de los criterios o del procedimiento.
7. El presente artículo se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7.

Artículo 5

Procedimiento para garantizar el cumplimiento de los requisitos mínimos

1. El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, tratará a los prestadores de servicios portuarios de manera transparente, objetiva, no discriminatoria y proporcionada.
2. El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, concederá o denegará el derecho a prestar servicios portuarios atendiendo a los requisitos mínimos establecidos con arreglo al artículo 4 en un plazo razonable, y en todo caso no superior a cuatro meses, a partir de la recepción de la solicitud correspondiente y los documentos necesarios.
3. Cualquier denegación de ese tipo por el organismo gestor del puerto, o por la autoridad competente, estará debidamente justificada sobre la base de los requisitos mínimos establecidos en el artículo 4, apartado 2.
4. Cualquier limitación o terminación del derecho a prestar un servicio portuario, impuesta por el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, estará debidamente justificada y será conforme con el apartado 1.

Artículo 6

Limitaciones del número de prestadores de servicios portuarios

1. El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, podrá limitar el número de prestadores de servicios portuarios para un determinado servicio portuario por uno o varios de los siguientes motivos:
- a) la escasez de terreno o de zonas de ribera o su uso reservado, siempre que la limitación se ajuste a las decisiones o planes acordados por el organismo gestor del puerto y, en su caso, por cualquier otra autoridad pública competente de conformidad con el Derecho nacional;

- b) que la falta de limitación de ese tipo obstaculice el cumplimiento de las obligaciones de servicio público previstas en el artículo 7, en particular cuando esta falta genere costes demasiado elevados en relación con el cumplimiento de dichas obligaciones para el organismo gestor del puerto, la autoridad competente o los usuarios del puerto;
- c) que la falta de limitación de ese tipo impida atender a la necesidad de garantizar unas operaciones portuarias seguras, protegidas o sostenibles desde el punto de vista medioambiental;
- d) que las características de las infraestructuras portuarias o la naturaleza del tráfico portuario no permitan que trabajen en el puerto múltiples prestadores de servicios portuarios;
- e) que se haya establecido, conforme al artículo 35 de la Directiva 2014/25/UE, que un sector o subsector portuario, junto con sus servicios portuarios, desarrolla en un Estado miembro una actividad directamente expuesta a la competencia, de conformidad con el artículo 34 de dicha Directiva. En tales casos no se aplicarán los apartados 2 y 3 del presente artículo.

2. Con el fin de ofrecer a los interesados la oportunidad de presentar observaciones en un plazo razonable, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, publicará cualquier propuesta de limitación del número de prestadores de servicios portuarios conforme al apartado 1, junto con los motivos que la justifican, con un mínimo de tres meses de antelación respecto de la adopción de la decisión de limitar el número de prestadores de servicios portuarios.

3. El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, publicará la decisión adoptada de limitar el número de prestadores de servicios portuarios.

4. Cuando el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, decida limitar el número de prestadores de un servicio portuario, se ajustará a un procedimiento de selección que esté abierto a todas las partes interesadas, que no sea discriminatorio y que sea transparente. El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, publicará la información sobre el servicio portuario que se habrá de prestar y sobre el procedimiento de selección, y velará por que todas las partes interesadas puedan acceder efectivamente a toda la información esencial necesaria para la preparación de sus solicitudes. El plazo de presentación será lo suficientemente largo como para que las partes interesadas puedan llevar a cabo una evaluación al efecto y preparar sus solicitudes. En circunstancias normales, el plazo mínimo será de treinta días.

5. El apartado 4 no se aplicará en los casos a que se refieren el apartado 1, letra e), y el apartado 7 del presente artículo, y el artículo 8.

6. Cuando el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, preste servicios portuarios por sí mismo o por medio de una entidad jurídicamente distinta que controle directa o indirectamente, el Estado miembro de que se trate tomará las medidas necesarias para evitar conflictos de intereses. A falta de tales medidas, el número de prestadores no podrá ser inferior a dos, salvo que alguna o varias de las razones contempladas en el apartado 1 justifique la limitación del número de prestadores de servicios portuarios a uno solo.

7. Los Estados miembros podrán decidir que aquellos de sus puertos pertenecientes a la red global que no reúnan los criterios establecidos en el artículo 20, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 puedan limitar el número de prestadores de servicios con respecto a un servicio portuario en concreto. Los Estados miembros informarán de cualquier decisión de ese tipo a la Comisión.

Artículo 7

Obligaciones de servicio público

1. Los Estados miembros podrán decidir imponer obligaciones de servicio público relativas a los servicios portuarios a los prestadores de servicios portuarios y podrán facultar para imponer tales obligaciones al organismo gestor del puerto, o a la autoridad competente, a fin de garantizar al menos uno de los siguientes elementos:

- a) la disponibilidad del servicio portuario para todos los usuarios del puerto, en todos los puestos de atraque, sin interrupción, tanto de día como de noche, durante todo el año;
- b) la disponibilidad del servicio para todos los usuarios en condiciones de igualdad;
- c) un precio asequible del servicio para determinadas categorías de usuarios;
- d) la protección, la seguridad o la sostenibilidad medioambiental de las operaciones portuarias;

- e) la prestación al público de servicios de transporte adecuados, y
- f) la cohesión territorial.

2. Las obligaciones de servicio público mencionadas en el apartado 1 se definirán claramente, serán transparentes, no discriminatorias y verificables, y garantizarán un acceso equitativo a todos los prestadores de servicios portuarios establecidos en la Unión.

3. Si un Estado miembro decide imponer obligaciones de servicio público por el mismo servicio en todos aquellos de sus puertos marítimos que estén regulados por el presente Reglamento, notificará a la Comisión dichas obligaciones.

4. Si los servicios portuarios a los que se han impuesto obligaciones de servicio público se ven interrumpidos o si se produce una situación de riesgo inmediato, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, podrá adoptar una medida de emergencia. La medida de emergencia podrá adoptar la forma de una adjudicación directa a fin de asignar el servicio a un prestador distinto por un período máximo de dos años. Durante ese período, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, iniciará un nuevo procedimiento para seleccionar un prestador de servicios portuarios o aplicará el artículo 8. Las acciones sindicales que se produzcan de conformidad con la normativa nacional no se considerarán una interrupción de los servicios portuarios que permita adoptar una medida de emergencia.

Artículo 8

Operador interno

1. Sin perjuicio del artículo 6, apartado 6, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, podrá decidir prestar un servicio portuario bien directamente o bien a través de una entidad jurídicamente independiente sobre la que ejerza un grado de control similar al que tiene sobre sus propios departamentos, siempre que el artículo 4 se aplique en condiciones de igualdad a todos los operadores que presten el servicio portuario de que se trate. En tal caso, se considerará que el prestador de servicios portuarios es un operador interno a los efectos del presente Reglamento.

2. Se considerará que el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, ejerce un grado de control sobre una entidad jurídicamente independiente similar al que tiene sobre sus propios departamentos únicamente si tiene una influencia decisiva tanto sobre los objetivos estratégicos como sobre las decisiones importantes de la entidad jurídica de que se trate.

3. En los casos previstos en el artículo 6, apartado 1, letras a) a d), el operador interno se limitará a prestar el servicio portuario asignado únicamente en el puerto o puertos para los cuales se le haya asignado la prestación del servicio portuario.

Artículo 9

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 del Derecho de la Unión ni del Derecho nacional, incluidos los convenios colectivos aplicables entre los interlocutores sociales, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, exigirá al prestador de servicios portuarios designado que ofrezca al personal unas condiciones laborales conformes con las obligaciones aplicables en el ámbito de la legislación social y laboral y que cumpla las normas sociales establecidas en el Derecho de la Unión, en el nacional o en los convenios colectivos.

3. En caso de cambio de prestador de servicios portuarios debido a la adjudicación de una concesión o un contrato público, el organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, podrá exigir que el nuevo prestador de servicios portuarios designado se sustituya en aquellos derechos y obligaciones del anterior prestador de servicios portuarios que resulten de un contrato de trabajo o de una relación laboral definidas por el Derecho nacional y que existan en la fecha de ese cambio. En tal caso se concederá al personal previamente contratado por el prestador de servicios portuarios saliente los mismos derechos que habría tenido si se hubiese producido un traspaso de empresa con arreglo a la Directiva 2001/23/CE.

4. Si, en el contexto de la prestación de servicios portuarios se produce un traspaso de personal, en los documentos de la licitación y los contratos del servicio portuario se incluirá la lista del personal afectado, con información pormenorizada y transparente sobre sus derechos contractuales y sobre las condiciones en las que se considera que los empleados están vinculados a los servicios portuarios.

*Artículo 10***Exenciones**

1. Lo dispuesto en el presente capítulo y en el artículo 21 no se aplicará a los servicios de manipulación de carga, a los servicios al pasaje ni al practicaaje.
2. Los Estados miembros podrán decidir aplicar al practicaaje lo dispuesto en el presente capítulo y en el artículo 21. Los Estados miembros informarán de cualquier decisión de ese tipo a la Comisión.

CAPÍTULO III

TRANSPARENCIA Y AUTONOMÍA FINANCIERAS*Artículo 11***Transparencia de las relaciones financieras**

1. Las relaciones financieras entre las autoridades públicas y un organismo gestor de un puerto, u otras entidades que presten servicios portuarios en su nombre, que reciba fondos públicos se reflejarán de forma transparente en el sistema contable con el fin de que se muestren claramente los extremos siguientes:
 - a) los fondos públicos puestos a disposición directamente por los poderes públicos a los organismos gestores del puerto de que se trate;
 - b) los fondos públicos puestos a disposición por los poderes públicos por mediación de empresas públicas o instituciones financieras públicas, y
 - c) la finalidad para la que se hayan otorgado esos fondos públicos.
2. Cuando el organismo gestor de un puerto que reciba fondos públicos preste por sí mismo servicios portuarios o de dragado, u otra entidad preste tales servicios en su nombre, llevará para ese servicio portuario o de dragado financiado con fondos públicos una contabilidad independiente de la correspondiente al resto de sus actividades, de modo que:
 - a) se asignen o imputen 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 cuales deban llevarse las cuentas separadas.
3. Los fondos públicos mencionados en el apartado 1 incluirán el capital en acciones y el cuasicapital, las subvenciones a fondo perdido, las subvenciones reembolsables únicamente en determinadas circunstancias, los préstamos (incluidos los descubiertos y los anticipos sobre ampliaciones de capital), las garantías ofrecidas al organismo gestor del puerto por las autoridades públicas y cualquier otra forma de ayuda financiera pública.
4. El organismo gestor del puerto, o cualquier otra entidad que preste servicios portuarios en su nombre, conservará los datos relativos a las relaciones financieras mencionadas en los apartados 1 y 2 durante cinco años desde el final del ejercicio anual al que se refiere la información.
5. El organismo gestor del puerto, o cualquier otra entidad que preste servicios portuarios en su nombre, en caso de reclamación formal y previa solicitud, pondrá a disposición de la autoridad correspondiente del Estado miembro interesado la información a que se refieren los apartados 1 y 2, así como toda la información adicional que considere necesaria para realizar una valoración completa de los datos suministrados y apreciar el cumplimiento del presente Reglamento de acuerdo con las normas de competencia. La autoridad correspondiente pondrá esa información a disposición de la Comisión si esta lo solicita. La información se transmitirá en el plazo de tres meses a partir de la fecha de solicitud.
6. Si el organismo gestor del puerto, o cualquier otra entidad que preste servicios portuarios en su nombre, no ha recibido fondos públicos en anteriores ejercicios pero empieza a recibirlos, aplicará los apartados 1 y 2 a partir 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 correspondiente y no podrán transferirse a ningún otro servicio o actividad comercial.

8. Los Estados miembros podrán decidir que el apartado 2 del presente artículo no se aplique a aquellos de sus puertos de la red global que no cumplan los criterios establecidos en el artículo 20, apartado 2, letra b), del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, cuando su aplicación provoque cargas administrativas desproporcionadas, siempre que los fondos públicos recibidos, y su utilización para la prestación de servicios portuarios, sigan siendo completamente transparentes en el sistema contable. Los Estados miembros informarán previamente de cualquier decisión de este tipo a la Comisión.

Artículo 12

Tarifas por servicios portuarios

1. Las tarifas por los servicios prestados por un operador interno en virtud de una obligación de servicio público, las tarifas por los servicios de practicaje que no estén expuestos a competencia efectiva y las tarifas aplicadas por los prestadores de servicios portuarios, a que se refiere el artículo 6, apartado 1, letra b), se fijarán de manera transparente, objetiva y no discriminatoria y serán proporcionales al coste del servicio prestado.

2. El pago de las tarifas por servicios portuarios podrá integrarse en otros pagos, como el pago de las tasas por infraestructuras portuarias. En tal caso, el prestador de los servicios portuarios y, en su caso, el organismo gestor del puerto se asegurarán de que el importe de la tarifa por servicio portuario siga siendo fácil de identificar para el usuario del servicio portuario.

3. El prestador de servicios portuarios, en caso de reclamación formal y previa solicitud, pondrá a disposición de la autoridad correspondiente del Estado miembro interesado toda la información pertinente sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y el nivel de las tarifas por servicios portuarios que se incluyen en el ámbito del apartado 1.

Artículo 13

Tasas por infraestructuras portuarias

1. Los Estados miembros se asegurarán de que se cobre una tasa por infraestructuras portuarias. Ello no será óbice para que los prestadores de servicios portuarios que utilizan las infraestructuras portuarias cobren tarifas por servicios portuarios.

2. El pago de las tasas por infraestructuras portuarias podrá integrarse en otros pagos, como el pago de las tarifas por servicios portuarios. En tal caso, el organismo gestor del puerto se asegurará de que el importe de la tasa por infraestructuras portuarias siga siendo fácil de identificar para el usuario de las infraestructuras portuarias.

3. A fin de contribuir a un sistema eficiente de tasas por infraestructuras, la estructura y el nivel de las tasas por infraestructuras portuarias se definirán con arreglo a la estrategia comercial y los planes de inversiones propios del puerto, y respetarán las normas en materia de competencia. Cuando proceda, dichas tasas respetarán asimismo los requisitos generales establecidos en el marco de la política general portuaria del Estado miembro de que se trate.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, las tasas por infraestructuras portuarias podrán ser diferentes en función de la estrategia económica y la política de ordenación territorial propias del puerto, en particular en relación con determinadas categorías de usuarios o para fomentar un uso más eficiente de las infraestructuras portuarias, el transporte marítimo de corta distancia o buenos resultados en lo que respecta al comportamiento medioambiental, la eficiencia energética o la eficiencia en términos de emisiones de carbono de las operaciones de transporte. Los criterios utilizados para establecer dichas diferencias en las tasas serán transparentes, objetivos y no discriminatorios, y serán coherentes con el Derecho de la competencia, en particular las normas sobre ayudas estatales. Las tasas por infraestructuras portuarias podrán tener en cuenta los costes externos y ser diferentes en función de las prácticas comerciales.

5. El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, se asegurará de que los usuarios del puerto y los representantes o las asociaciones de usuarios del puerto sean informados de la naturaleza y el nivel de las tasas por infraestructuras portuarias. El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, se asegurará de que los usuarios de las infraestructuras portuarias sean informados de los cambios en la naturaleza o el nivel de las tasas por infraestructuras portuarias, con al menos dos meses de antelación respecto de la fecha en que dichos cambios entren en vigor. El organismo gestor del puerto, o la autoridad competente, no estará obligado a comunicar las diferencias en las tasas que sean resultado de negociaciones individuales.

6. El organismo gestor del puerto, en caso de reclamación formal y previa solicitud, pondrá a disposición de la autoridad correspondiente del Estado miembro interesado la información a que se refieren los apartados 4 y 5, así como toda la información pertinente sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y el nivel de las tasas por infraestructuras portuarias. Dicha autoridad pondrá esa información a disposición de la Comisión si esta lo solicita.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES

Artículo 14

Formación del personal

Los prestadores de servicios portuarios velarán por que los trabajadores reciban la formación necesaria para adquirir los conocimientos esenciales para el ejercicio de su función, haciendo especial hincapié en los aspectos sanitarios y de seguridad, y por que los requisitos de formación se actualicen regularmente para hacer frente a los desafíos de la innovación tecnológica.

Artículo 15

Consulta a los usuarios del puerto y otras partes interesadas

1. El organismo gestor del puerto consultará, de conformidad con las normas nacionales aplicables, a los usuarios del puerto sobre su política de tasas y tarifas, también en los casos contemplados en el artículo 8. Dicha consulta se realizará en todo caso ante cualquier modificación sustancial de las tasas por infraestructuras portuarias y las tarifas por servicios portuarios cuando existan operadores internos que presten servicios portuarios con obligaciones de servicio público.

2. El organismo gestor del puerto, de conformidad con la normativa nacional aplicable, consultará a los usuarios del puerto y demás partes interesadas sobre cuestiones esenciales de su competencia acerca de:

- a) la coordinación de los servicios portuarios en la zona portuaria;
- b) medidas para mejorar las conexiones con el interior, en particular medidas para desarrollar y mejorar la eficiencia del transporte ferroviario y el transporte por vías navegables interiores;
- c) la eficiencia de los procedimientos administrativos en el puerto y las medidas para simplificarlos;
- d) cuestiones medioambientales;
- e) la ordenación del territorio, y
- f) medidas para garantizar la seguridad en el área portuaria, incluidas, en su caso, la salud y la seguridad de los trabajadores portuarios.

3. Los prestadores de servicios portuarios pondrán a disposición de los usuarios del puerto información adecuada sobre la naturaleza y el nivel de las tarifas por servicios portuarios.

4. El organismo gestor del puerto y los prestadores de servicios portuarios tendrán la obligación de respetar el carácter confidencial de la información delicada a efectos comerciales a la hora de cumplir sus obligaciones con arreglo al presente artículo.

Artículo 16

Tramitación de reclamaciones

1. Cada Estado miembro garantizará que se establezca un procedimiento eficaz de tramitación de las reclamaciones que plantee la aplicación del presente Reglamento para aquellos de sus puertos marítimos a los que se extienda el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

2. La tramitación de las reclamaciones se llevará a cabo de tal modo que se eviten los conflictos de intereses y que sea funcionalmente independiente de cualquier organismo gestor del puerto y de los prestadores de servicios portuarios. Los Estados miembros garantizarán que exista una separación funcional real entre la tramitación de las reclamaciones, por una parte, y la propiedad y gestión de los puertos, la prestación de servicios portuarios y la utilización de los puertos, por otra. La tramitación de las reclamaciones será imparcial y transparente, y respetará debidamente el derecho a la libre actividad empresarial.

3. Las reclamaciones se presentarán en el Estado miembro del puerto en el que se presume que se ha originado la controversia. Los Estados miembros se asegurarán de que se facilite a los usuarios del puerto y demás partes interesadas información sobre el lugar y el modo en que deben presentar una reclamación, así como sobre cuáles son las autoridades competentes para la tramitación de las reclamaciones.
4. Las autoridades competentes para la tramitación de las reclamaciones cooperarán, según proceda, para prestarse asistencia mutua en las controversias entre partes establecidas en distintos Estados miembros.
5. Las autoridades competentes para la tramitación de las reclamaciones estarán facultadas, de conformidad con el Derecho nacional, para exigir a los organismos gestores de los puertos, a los prestadores de servicios portuarios y a los usuarios de los puertos que les faciliten cualquier información pertinente en relación con una reclamación.
6. Las autoridades competentes para la tramitación de las reclamaciones estarán facultadas, de conformidad con el Derecho nacional, para adoptar decisiones con efectos vinculantes, sujetas a control jurisdiccional, cuando proceda.
7. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el procedimiento de tramitación de las reclamaciones y sobre las autoridades a que se refiere el apartado 3 a más tardar el 24 de marzo de 2019 y, posteriormente, le comunicarán cualquier modificación de dicha información. La Comisión publicará dicha información en su sitio web y la actualizará periódicamente.
8. Los Estados miembros intercambiarán, cuando proceda, información general sobre la aplicación del presente artículo. La Comisión apoyará dicha cooperación.

Artículo 17

Autoridades correspondientes

Los Estados miembros se asegurarán de que se informe a los usuarios del puerto y demás partes interesadas acerca de las autoridades correspondientes mencionadas en el artículo 11, apartado 5, el artículo 12, apartado 3, y el artículo 13, apartado 6. Los Estados miembros también comunicarán a la Comisión la información relativa a dichas autoridades, a más tardar el 24 de marzo de 2019, y, posteriormente, le comunicarán cualquier modificación de dicha información. La Comisión publicará dicha información en su sitio web y la actualizará periódicamente.

Artículo 18

Recursos

1. Cualquier parte que posea un interés legítimo tendrá derecho a recurrir las decisiones o las medidas individuales adoptadas en virtud del presente Reglamento por el organismo gestor del puerto, por la autoridad competente o por cualquier otra autoridad nacional pertinente. Los órganos de recurso serán independientes de las partes implicadas y podrán ser órganos jurisdiccionales.
2. Si el órgano de recurso contemplado en el apartado 1 no tiene carácter jurisdiccional, motivará por escrito sus decisiones. Sus decisiones también podrán ser objeto de recurso ante un órgano jurisdiccional nacional.

Artículo 19

Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros comunicarán esas medidas a la Comisión a más tardar el 24 de marzo de 2019, y le notificarán sin demora toda modificación posterior de las mismas.

Artículo 20

Informe

A más tardar el 24 de marzo de 2023, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el funcionamiento y efecto del presente Reglamento.

Dicho informe tendrá en cuenta los progresos realizados en el marco del Comité de diálogo social sectorial de la UE para el sector portuario.

Artículo 21

Disposiciones transitorias

1. El presente Reglamento no se aplicará a los contratos de servicios portuarios formalizados antes del 15 de febrero de 2017 y que sean de duración definida.

2. Los contratos de servicios portuarios formalizados antes del 15 de febrero de 2017 y que sean de duración indefinida o que tengan efectos similares deben modificarse para cumplir con lo dispuesto en el presente Reglamento a más tardar hasta el 1 de julio de 2025.

Artículo 22

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Será aplicable a partir del 24 de marzo de 2019.

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

Hecho en Estrasburgo, el 15 de febrero de 2017.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

A. TAJANI

Por el Consejo

El Presidente

I. BORG
