

Dictamen del Comité de las Regiones — El marco de la futura política portuaria de la UE

(2014/C 114/11)

I. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ DE LAS REGIONES

Recomendaciones políticas

1. habida cuenta de que actualmente los puertos de la UE emplean, directa o indirectamente, a tres millones de personas y que se prevé que de aquí a 2030 aumente en un 50 % el volumen de mercancías que se manipulan en los puertos, el Comité de las Regiones se congratula de que la Comisión Europea haya decidido articular su «paquete portuario» en torno a las siguientes prioridades:

- centrar las medidas propuestas en los 319 puertos que forman parte de la red transeuropea, dejando al arbitrio de los Estados miembros la facultad de aplicar el Reglamento a otros puertos,
- modernizar los servicios portuarios y atraer inversiones a los puertos, garantizando el libre acceso al mercado, aumentando la transparencia financiera y respetando un importante grado de autonomía para las autoridades portuarias,
- basarse en los resultados del diálogo social europeo en el sector portuario, que se puso en marcha el 19 de junio de 2013,
- garantizar una mayor coherencia en la gestión medioambiental de los puertos,
- garantizar la coherencia con el proyecto piloto de la UE «Cinturón Azul», que tiene por objeto contribuir al desarrollo de un mercado único del transporte marítimo conforme a lo solicitado en el Acta del Mercado Único II;

2. duda, no obstante, de que la Comisión Europea adopte un planteamiento holístico para la política portuaria habida cuenta de que en el «paquete portuario» no se hace referencia alguna ni a la Estrategia Europa 2020 ni a la iniciativa sobre el «crecimiento azul», ni tampoco a cuestiones como la revisión de las normas relativas a los límites de azufre para los combustibles marítimos, que revisten gran interés para los puertos, o la falta de sincronización con la revisión de las directrices sobre las ayudas estatales en el sector portuario;

Metodología

3. considera que la Comisión Europea ha hecho gala de valor político al presentar un proyecto de Reglamento para el cual aún no se ha adoptado una serie de parámetros legislativos que, por lo tanto, siguen evolucionando; entre otros, la propuesta de Directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión, la propuesta de Reglamento sobre la RTE-T y la propuesta de Reglamento sobre el acceso de los productos y servicios de terceros países al mercado interior de la Unión en el ámbito de la contratación pública [COM (2012) 124 final];

4. reconoce que desde 2011 la Comisión Europea ha llevado a cabo intensas consultas con las partes interesadas. Lamenta, no obstante, que en ellas no hayan participado directamente ni el Comité de las Regiones ni las asociaciones que representan a los entes locales y regionales. Asimismo, expresa su decepción por el hecho de que la dimensión territorial no se trata de manera explícita en la evaluación de impacto a pesar del reciente documento de trabajo de los servicios de la Comisión Europea sobre la evaluación de impacto territorial⁽¹⁾, lo cual resulta aún más lamentable habida cuenta de los problemas que plantea la política portuaria europea en relación con la cohesión territorial. En la actualidad, estos problemas se ven acentuados por el fenómeno de la «contenedorización» y la amenaza de congestión en las zonas de interior de los puertos más importantes;

5. hace hincapié en la necesidad de tener en cuenta la diversidad de los puertos en la UE habida cuenta de la localización geográfica, los diferentes tipos de actividad económica, los diferentes regímenes reglamentarios portuarios y los diversos marcos políticos nacionales aplicables a los puertos. A este respecto, recuerda que, con arreglo al artículo 12, apartado 2, de la Decisión nº 661/2010/UE sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, el paquete portuario se aplicará a los puertos marítimos que se ajusten a una de las categorías A, B y C que se definen como sigue:

- «A: Puertos marítimos con una importancia internacional: puertos cuyo volumen de tráfico total anual sea igual o superior a 1,5 millones de toneladas de flete o a 200 000 pasajeros, que salvo casos excepcionales, están conectados con elementos terrestres de la red transeuropea de transporte, desempeñando por tanto un papel importante en el transporte marítimo internacional.

⁽¹⁾ SWD(2013) 3 final, http://ec.europa.eu/governance/impact/key_docs/docs/cswd_ati_en.pdf

- &arrowhorizex; B: Puertos (...) de la Unión (...). Estos puertos tienen un volumen de tráfico total anual de 0,5 millones de toneladas de flete, como mínimo, o entre 100 000 y 199 999 pasajeros; están conectados, salvo casos excepcionales, con elementos terrestres de la red transeuropea de transporte y equipados con instalaciones de transbordo necesarias para el transporte marítimo de corta distancia.
 - &arrowhorizex; C: Puertos de acceso regional: puertos (...) que están situados en regiones insulares, periféricas o ultraperiféricas y conectan por mar estas regiones entre sí y/o con las regiones centrales de la Unión»;
6. se congratula de que los interlocutores sociales del sector portuario hayan constituido un Comité de Diálogo Social a nivel de la UE y recuerda que es importante fomentar el diálogo social a nivel nacional y local con el fin de mejorar las condiciones de vida y de trabajo, contribuyendo así a la competitividad del sector;

Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

7. suscribe el razonamiento de la Comisión Europea en cuanto a la elección de la base jurídica (artículo 100, apartado 2, del TFUE) y la conformidad con el principio de subsidiariedad, según se recoge en la exposición de motivos de la propuesta de Reglamento (punto 3.3). No obstante, en cuanto al principio de proporcionalidad, al Comité de las Regiones no le convence la elección de un reglamento, en lugar de una directiva, como se hizo con las propuestas anteriores presentadas por la Comisión Europea o con las normas afines (en particular, en materia de contratos de concesión). Sería una contradicción elegir un instrumento jurídico vinculante en su totalidad —como un reglamento— y reconocer al mismo tiempo el importante papel que desempeñan los Estados miembros y los entes locales y regionales en el desarrollo de las infraestructuras portuarias. Además, una directiva sería más adecuada para tomar en consideración la gran diversidad de puertos en la UE;

Fondos Estructurales y ayudas estatales

8. destaca que desde el año 2000, la UE ha aportado alrededor de 6 200 millones de euros a través de los Fondos Estructurales para cofinanciar la construcción de infraestructuras portuarias marítimas. Además, entre 2007 y 2012, los puertos recibieron el 4 % del paquete destinado a las RTE-T (lo que representa un importe de 244,6 millones de euros);
9. llama la atención sobre el Informe Especial n° 4/2012 del Tribunal de Cuentas sobre la eficiencia de la utilización de los fondos estructurales y de cohesión para cofinanciar las infraestructuras de transportes en puertos marítimos ⁽²⁾. Subraya la recomendación del Tribunal de cuentas de «condicionar la ayuda de la política de cohesión para el próximo período a la existencia de una estrategia global de desarrollo portuario a largo plazo (basada en una evaluación de necesidades) en todos los puertos de las regiones beneficiarias»;
10. acoge con satisfacción el reconocimiento por parte de la Comisión Europea ⁽³⁾ de que las ayudas estatales para los servicios de interés económico general, incluidas las contribuciones del FEDER, no se tendrán en cuenta en el cálculo de los techos respecto a la intensidad de la ayuda regional siempre que se cumplan las condiciones establecidas en la Decisión de 20 de diciembre de 2011 ⁽⁴⁾;
11. recuerda la importancia de aclarar la aplicabilidad del régimen de las ayudas estatales para infraestructuras a raíz de la dificultad de interpretación de la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 24 de marzo de 2011 en los asuntos acumulados *Freistaat Sachsen y Land Sachsen-Anhalt (T-443/08)* y *Mitteldeutsche Flughafen AG y Flughafen Leipzig-Halle GmbH (T-455/08) contra la Comisión Europea*, que dio lugar a importantes retrasos en la verificación *ex ante* de aproximadamente 200 proyectos de infraestructura financiados por los Fondos Estructurales;
12. lamenta que en el paquete portuario la Comisión Europea no haya incluido directamente propuestas destinadas a aclarar el concepto de ayuda en lo que respecta a la financiación de infraestructuras, también en el sector portuario (Acción 5). En su lugar, el 3 de julio de 2013 la Comisión Europea envió un cuestionario sobre el funcionamiento y la fiscalidad de los puertos a las representaciones permanentes de todos los Estados miembros. Pide, por tanto, a la Comisión Europea que en los próximos meses adopte un planteamiento más integrador y que haga participar a los entes locales y regionales, a través del CDR, en la revisión de las normas aplicables en materia de ayudas estatales a las infraestructuras en general y a los puertos en particular, especialmente en el momento de la probable elaboración de reglamentos de exención para la categoría de las infraestructuras portuarias de aquí a finales de 2013.

⁽²⁾ <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/14018736.PDF>

⁽³⁾ Guía relativa a la aplicación a los servicios de interés económico general de las normas de la UE en materia de ayudas estatales, de contratos públicos y de Mercado Interior, SWD(2013)53, 15.2.2013.

⁽⁴⁾ De acuerdo con la Decisión de 20.12.2011 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.

Propuesta legislativa

13. recomienda excluir los servicios de dragado, amarre, practicaje y remolque del ámbito de aplicación del Reglamento ya que estos servicios obedecen a objetivos de interés general como la seguridad, la seguridad y la protección del medio ambiente. Pide a la Comisión que, en lo que se refiere a las instalaciones receptoras portuarias, elimine las contradicciones con directivas ya vigentes y aclare las limitaciones al respecto. Así, las exigencias y requisitos para las instalaciones receptoras portuarias ya están regulados por la Directiva 2000/59/CE. En particular, las disposiciones del artículo 8 están en contradicción con el libre acceso al mercado para todos los proveedores de servicios portuarios. En la medida en que el operador portuario selecciona las distintas instalaciones receptoras portuarias y las incluye en el sistema de tasas previsto en la citada directiva, serán aplicables las normas de licitación de la Directiva 2004/17/CE;

14. lamenta que en el artículo 2 («Definiciones») no se defina lo que se entenderá por «autoridad competente», pese a la importancia que reviste en los artículos 8 y 9;

15. lamenta el insuficiente reconocimiento del papel de los entes locales y regionales en lo que se refiere a la legislación aplicable o el establecimiento de requisitos mínimos para la prestación de servicios portuarios [artículo 4, apartado 2, letra d); artículo 4, apartado 4; artículo 6, apartado 4];

16. aboga por ampliar el alcance de las obligaciones de servicio público establecidas en el artículo 8, en particular con el fin de incluir criterios relacionados con la cohesión territorial como, por ejemplo, la accesibilidad de las regiones periféricas o insulares y ultraperiféricas;

17. se pregunta por qué, en relación con el procedimiento de limitación del número de proveedores de servicios portuarios previsto en el artículo 7, la Comisión Europea prevé en el artículo 10 únicamente la posibilidad y no la obligación de ofrecer 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;

18. se pregunta, asimismo, si los requisitos establecidos, concretamente en el artículo 12, en relación con el grado de minuciosidad de la información que deberán facilitar las autoridades portuarias sobre los fondos públicos recibidos y la obligación de mantener contabilidades independientes no son desproporcionados, sobre todo en lo que respecta a la estructura de coste, que varía considerablemente en función de la ubicación geográfica de cada puerto;

19. pide a la Comisión Europea que aclare el significado de la frase «principios comunes de fijación de tasas» en el artículo 14, apartado 5, habida cuenta de que toda facultad conferida a la Comisión Europea para adoptar actos delegados deberá ser lo más precisa posible;

20. duda que aporte valor añadido la creación de un organismo de supervisión independiente para controlar y vigilar la aplicación del Reglamento (considerando 19 y artículo 17). Una instancia de estas características podría generar cargas administrativas adicionales para la planificación del desarrollo portuario e incidir en los presupuestos de los Estados miembros;

21. expresa, asimismo, sus dudas sobre la necesidad de crear un marco de cooperación entre organismos de supervisión independientes para facilitar una aplicación uniforme de un reglamento que es, por definición, directamente aplicable (artículo 18).

II. RECOMENDACIONES DE ENMIENDA**Enmienda 1**

Título

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
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	Propuesta de REGLAMENTO DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos

Exposición de motivos

Al Comité de las Regiones no le convence la elección de un reglamento, en lugar de una directiva, como se hizo con las propuestas anteriores presentadas por la Comisión Europea o con las normas afines (en particular, en materia de contratos de concesión). Además, una directiva sería más adecuada para tomar en consideración la gran diversidad de puertos en la UE;

Enmienda 2

Considerando 4

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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.</p>	<p>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 <u>esta Directiva</u> este Reglamento de forma proporcionada y sin imponer cargas innecesarias a otros puertos, <u>esta Directiva</u> 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 <u>periféricas o ultraperiféricas</u>, sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros decidan aplicar también <u>esta Directiva</u> este Reglamento a otros puertos. Los servicios de practica <u>náuticos técnicos</u> que <u>cumplen misiones de interés general</u> 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 <u>no deben incluirse en la presente</u> Reglamento <u>Directiva</u>.</p>

Exposición de motivos

Enmienda relacionada con la enmienda al artículo 1 (Objeto y ámbito de aplicación).

Enmienda 3

Considerando 19

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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.</p>	<p>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 <u>La presente Directiva</u> 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 <u>operador de servicio público elegido que aplique</u> aplicará 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.</p>

Exposición de motivos

Esta enmienda está relacionada con la enmienda al artículo 10, apartado 2.

Enmienda 4

Considerando 29

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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. (...)</p>	<p>Con el fin de complementar y modificar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento de la <u>presente Directiva</u> 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 <u>diferenciar varían</u> los cánones de infraestructuras. y los principios comunes de fijación de tasas para los cánones de infraestructuras portuarias. (...)</p>

Exposición de motivos

Esta enmienda está relacionada con la enmienda al artículo 14, apartado 5. Existe un acuerdo con respecto a las clasificaciones comunes de buques, combustibles y tipos de operaciones. Solo la autoridad portuaria puede decidir sobre la diferenciación de las tarifas portuarias.

Enmienda 5

Artículo 1 — Objeto y ámbito de aplicación

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>1. El presente Reglamento establece:</p> <p>(a) un marco claro para acceder al mercado de los servicios portuarios;</p> <p>(b) normas comunes sobre la transparencia financiera y las tasas que deben aplicar los organismos gestores o los proveedores de servicios portuarios.</p> <p>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.</p> <p>(a) suministro de combustible;</p> <p>(b) manipulación de carga;</p> <p>(c) dragado;</p> <p>(d) amarre;</p> <p>(e) servicios de pasajeros;</p> <p>(f) instalaciones receptoras portuarias;</p> <p>(g) practicaaje y</p> <p>(h) remolque.</p>	<p>1. El presente Reglamento <u>La presente Directiva</u> establece:</p> <p>(a) un marco claro para acceder al mercado de los servicios portuarios;</p> <p>(b) normas comunes sobre la transparencia financiera y las tasas que deben aplicar los organismos gestores o los proveedores de servicios portuarios.</p> <p>2. El presente Reglamento <u>La presente Directiva</u> 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.</p> <p>(a) suministro de combustible;</p> <p>(b) manipulación de carga;</p> <p>(c) dragado;</p> <p>(d) amarre;</p> <p>(e) (c) servicios de pasajeros;</p> <p>(f) (d) instalaciones receptoras portuarias;</p> <p>(g) practicaaje y</p> <p>(h) remolque.</p>

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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].</p>	<p>3. El presente Reglamento <u>La presente Directiva</u> 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].</p>
<p>4. Cuando los Estados miembros decidan aplicar el presente Reglamento a otros puertos marítimos, deberán comunicarlo a la Comisión.</p>	<p>4. Los Estados miembros también pueden aplicar este Reglamento <u>esta Directiva</u> a otros puertos marítimos. Cuando los Estados miembros decidan aplicar el presente Reglamento <u>la presente Directiva</u> a otros puertos marítimos, deberán comunicarlo a la Comisión.</p>

Exposición de motivos

- &arrowhorizex; El practicaje, el remolque y el amarre son servicios portuarios de interés general (obedecen al objetivo de velar por la seguridad marítima y el medio ambiente), que están regulados de forma estricta por los Estados miembros y no pueden someterse a un enfoque de mercado.
- &arrowhorizex; La inclusión de los servicios de dragado en el Reglamento infringe los derechos de propiedad de los puertos, ya que en la mayoría de los casos estos últimos dejarán de ser capaces de mantener por sí solos sus propias vías navegables y dársenas. Además, las actividades de dragado en las zonas portuarias son comparables con los trabajos de mantenimiento en muelles y esclusas, a diferencia de otros servicios portuarios directamente relacionados con la llegada de un buque determinado y que se facturan individualmente para cada escala.

Enmienda 6

Añádase un nuevo apartado 2 bis al artículo 2 — Definiciones

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
	<p><u>«autoridad competente»: todo poder público o agrupación de poderes públicos de uno o más de un Estado miembro que esté habilitado para intervenir en los servicios portuarios en un área geográfica determinada, o todo órgano que reúna esas facultades;</u></p>

Exposición de motivos

El término «autoridad competente» se define como sigue en el Reglamento (CE) n° 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera: «todo poder público o agrupación de poderes públicos de uno o más de un Estado miembro que esté habilitado para intervenir en el transporte público de viajeros en un área geográfica determinada, o todo órgano que reúna esas facultades» [artículo 2, letra b)]. El uso de esta definición no solo contribuiría a la coherencia de los textos jurídicos de la UE y a una mayor transparencia jurídica, sino que permitirá acuñar una definición armonizada y no limitada a los servicios de transporte de pasajeros.

Enmienda 7

Artículo 2, apartado 14 — Definiciones

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>«obligación de servicio público»: la exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios portuarios de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones;</p>	<p>«obligación de servicio público»: exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones <u>sin retribución;</u></p>

Exposición de motivos

Esta enmienda se hace eco, en particular, del considerando n° 16, según el cual: «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».

Enmienda 8

Artículo 2, apartado 15 — Definiciones

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
«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;	«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 <u>o, en el caso de las regiones ultraperiféricas, entre puertos situados en países de su entorno geográfico;</u>

Exposición de motivos

No se justifica restringir el ámbito próximo a la UE. Hay que extender este concepto a todo el territorio de la UE independientemente de su localización geográfica, particularmente en las regiones ultraperiféricas donde la UE promueve una estrategia de refuerzo de su integración en sus ámbitos geográficos próximos.

Enmienda 9

Artículo 2, apartado 16 — Definiciones

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
«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;	«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;

Exposición de motivos

Se propone suprimir la última parte de la definición de puerto marítimo. Si bien esta parte es nueva en relación con las anteriores definiciones propuestas, no se define el concepto de «zona portuaria». Esto podría inducir a confusión con las infraestructuras de transporte proporcionadas por los entes locales y regionales entre el puerto y su interior.

Enmienda 10

Añádase un nuevo apartado 16 bis al artículo 2 — Definiciones

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
	<u>«Servicios técnicos náuticos»: los servicios portuarios de interés general prestados con el fin de preservar la seguridad marítima y proteger el medio ambiente (por ejemplo, el amarre, el practicaaje y el remolque);</u>

Exposición de motivos

Corolario de las enmiendas a los artículos 2 y 18.

Enmienda 11

Capítulo II — Título

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
CAPÍTULO II — Acceso al mercado	CAPÍTULO II — Acceso al mercado <u>Principios reguladores de la prestación y el acceso a los servicios portuarios</u>

Exposición de motivos

El título actual del capítulo sugiere que la Comisión persigue un objetivo de liberalización cuando en realidad el capítulo contiene, en particular, disposiciones que permiten gestionar servicios portuarios que no están necesariamente abiertos al mercado.

Enmienda 12

Artículo 4 — Requisitos mínimos para la prestación de servicios portuarios

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>1. El organismo gestor del puerto podrá exigir que los proveedores de servicios portuarios cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario correspondiente.</p> <p>2. Los requisitos mínimos que figuran en el apartado 1 solo podrán referirse, cuando corresponda, a:</p> <p>d) el cumplimiento de los requisitos ambientales locales, nacionales, internacionales y a escala de la Unión.</p> <p>(...)</p> <p>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.</p>	<p>1. El organismo gestor del puerto, <u>en concertación con las autoridades portuarias interesadas</u>, podrá exigir que los proveedores de servicios portuarios cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario correspondiente.</p> <p>2. Los requisitos mínimos que figuran en el apartado 1 solo podrán referirse, cuando corresponda, a: (...)</p> <p>d) el cumplimiento de los requisitos ambientales locales, <u>regionales</u>, nacionales, internacionales y a escala de la Unión.</p> <p>(...)</p> <p>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 <u>la autoridad competente interesada</u> garantice un acceso apropiado a dicha formación.</p>

Exposición de motivos

Esta enmienda tiene por objeto un mayor reconocimiento del papel de los entes locales y regionales en lo que se refiere a la legislación aplicable o el establecimiento de requisitos mínimos para la prestación de servicios portuarios.

Enmienda 13

Artículo 6, apartado 4 — Limitaciones del número de proveedores de servicios portuarios

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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.</p>	<p>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 <u>la autoridad competente interesada</u> 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. <u>El organismo gestor del puerto deberá demostrar que dicha limitación se ve posibilitada por la situación del mercado. La limitación será de carácter temporal.</u> Si el Estado miembro <u>la autoridad competente interesada</u> 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.</p>

Enmienda 14

Artículo 7

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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.</p> <p>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].</p> <p>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].</p> <p>4. El proveedor o proveedores seleccionados y el organismo gestor de puerto formalizarán un contrato de servicios portuarios.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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].</p> <p>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].</p> <p>4. El proveedor o proveedores seleccionados y el organismo gestor de puerto formalizarán un contrato de servicios portuarios.</p> <p>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.</p>

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
6. Los apartados 1 a 5 del presente artículo no se aplicarán en los casos indicados en el artículo 9.	6.3. Los apartados 1 a <u>5</u> y <u>2</u> 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][1], la Directiva .../... [servicios públicos][2] y la Directiva .../... [contratación pública][3].	7 <u>4</u> . El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la Directiva .../... [concesiones][1], la Directiva .../... [servicios públicos][2] y la Directiva .../... [contratación pública][3]. <u>4bis.</u> <u>El periodo de validez de los contratos de servicios portuarios será proporcional a las inversiones realizadas.</u>

Enmienda 15

Artículo 8 — Obligaciones de servicio público

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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:</p> <p>(a) la disponibilidad del servicio sin interrupción durante el día, la noche, la semana y el año;</p> <p>(b) la disponibilidad del servicio para todos los usuarios;</p> <p>(c) un precio asequible del servicio para determinadas categorías de usuarios.</p> <p>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.</p> <p>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. (...)</p>	<p>1. Los Estados miembros <u>Las autoridades competentes</u> podrán decidir imponer obligaciones de servicio público relativas a los servicios portuarios a los proveedores a fin de garantizar lo siguiente:</p> <p>(a) la disponibilidad del servicio sin interrupción durante el día, la noche, la semana y el año;</p> <p>(b) la disponibilidad del servicio para todos los usuarios;</p> <p>(c) un precio asequible del servicio para determinadas categorías de usuarios.</p> <p><u>(d) criterios relacionados con la cohesión territorial como, por ejemplo, la accesibilidad de las regiones remotas, e insulares y ultraperiféricas.</u></p> <p><u>e) el cumplimiento de disposiciones especiales por motivos, entre otros, de seguridad o medio ambiente, y que por consideraciones económicas los proveedores de servicios portuarios no pueden asumir.</u></p> <p>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.</p> <p>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, <u>si es público</u>, ser la autoridad competente. (...)</p>

Exposición de motivos

- Se propone ampliar las obligaciones de servicio público a criterios relacionados con la cohesión territorial, tal como se sugiere en la exposición de motivos del proyecto de Reglamento (véase el punto 1.4) Además, deberán tenerse en cuenta criterios que son especialmente importantes para la seguridad de los servicios del puerto y el medio ambiente, pero que no son económicamente viables.
- Dado que el organismo gestor del puerto puede ser de carácter privado y recibir fondos públicos, la posibilidad, contemplada en el artículo 8, apartado 3, de que este organismo sea la autoridad competente para definir las obligaciones de servicio público debería limitarse a organismos gestores públicos.

Enmienda 16

Artículo — 9 Operador interno

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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.</p> <p>(...)</p>	<p>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 <u>través de</u> 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 <u>de la presente Directiva</u>.</p> <p>(...)</p>
<p>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.</p> <p>(...)</p>	<p>4. Si una autoridad competente decide aplicar el apartado 1 en todos los puertos marítimos que abarca el presente Reglamento <u>la presente Directiva</u> en un Estado miembro, lo comunicará a la Comisión.</p> <p>(...)</p>

Exposición de motivos

Cabe preguntarse si el prestador de servicios portuarios será considerado como un «operador interno» únicamente cuando preste servicios portuarios sujetos a las obligaciones de servicio público. Ciertamente, podrían darse razones puramente comerciales para que el organismo gestor de un puerto (que puede ser un órgano privado) decida prestar un servicio directamente sin que ese servicio se defina de manera específica como un servicio público.

Enmienda 17

Artículo 10, apartado 2 — Mantenimiento de los derechos de los trabajadores

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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.</p>	<p>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 <u>exigirán</u> 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.</p>

Exposición de motivos

No se entiende por qué la Comisión prevé únicamente la *posibilidad* y no la obligación de ofrecer 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.

Enmienda 18

Artículo 10, apartado 3 — Mantenimiento de los derechos de los trabajadores

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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.</p>	<p>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 e <u>informan sobre la situación de</u> sus derechos contractuales y de las condiciones en las que se considera que los empleados están vinculados a los servicios portuarios.</p>

Exposición de motivos

Al parecer, la publicación de los «*detalles transparentes de los derechos contractuales*» del personal podría infringir los derechos en materia de datos personales.

Enmienda 19

Artículo 12, apartado 2 — Transparencia de las relaciones financieras

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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:</p> <p>(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</p> <p>(b) se establezcan claramente los principios de contabilidad de costes con arreglo a los que deban llevarse las cuentas separadas.</p>	<p>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 <u>pueda supervisarse la prohibición de la transferencia de los fondos públicos asignados a un ámbito de actividad a otro y controlarse la utilización de los ingresos derivados de los cánones de infraestructura y los excedentes de otras actividades comerciales.</u></p> <p>(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</p> <p>(b) se establezcan claramente los principios de contabilidad de costes con arreglo a los que deban llevarse las cuentas separadas.</p>

Exposición de motivos

Se trata de simplificar los requisitos de contabilidad establecidos en el artículo 6 de la Directiva 2012/34/UE por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

Enmienda 20

Artículo 14, apartado 4

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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.</p>	<p>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 <u>o por razones de cohesión territorial como, por ejemplo, la accesibilidad de las regiones ultraperiféricas</u>. 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.</p>

Exposición de motivos

La enmienda trata que la norma admita otros criterios de tarificación en los que se tenga en cuenta el déficit de accesibilidad de las regiones ultraperiféricas y la necesidad de compensar los sobrecostes de transporte, para lograr la igualdad de condiciones de todos los usuarios, tal y como reconoce el artículo 349 del TFUE.

Enmienda 21

Artículo 14 — Cánones de infraestructuras portuarias

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>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.</p>	<p>7. Si así se solicita, el organismo gestor del puerto pondrá a disposición del organismo de supervisión independiente competente y a de 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.</p>

Exposición de motivos

La libertad comercial de los organismos gestores de los puertos no podrá verse limitada por estos principios (los cánones y la tarificación son un ámbito competitivo). Además, cualquier facultad que se confiera a la Comisión Europea para adoptar actos delegados deberá ser lo más precisa y limitada posible.

Enmienda 22

Artículo 17

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p style="text-align: center;">Organismo de supervisión independiente</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>8. Las decisiones del organismo de supervisión independiente serán vinculantes, sin perjuicio de cualquier examen judicial.</p> <p>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.</p>	<p style="text-align: center;">Organismo de supervisión independiente</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>8. Las decisiones del organismo de supervisión independiente serán vinculantes, sin perjuicio de cualquier examen judicial.</p> <p>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.</p>

Exposición de motivos

Se pone en duda que aporte valor añadido la creación de un organismo de supervisión independiente para controlar y vigilar la aplicación del Reglamento. Las autoridades competentes existentes (también a nivel local y regional) pueden hacerse cargo de dicha supervisión. Además, un reglamento es por definición «directamente vinculante en su totalidad», por lo que no requiere medidas para facilitar una aplicación uniforme. En cualquier caso, el artículo 19 prevé un mecanismo de recurso.

Enmienda 23

Artículo 18 — Cooperación entre organismos de supervisión independientes

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>Cooperación entre organismos de supervisión independientes</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Cooperación entre organismos de supervisión independientes</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Exposición de motivos

El razonamiento en este caso es similar al de la enmienda al artículo 17: no está claro por qué es necesaria la cooperación entre organismos de supervisión independientes. Esta necesidad de cooperación es aún menos clara si se sigue la lógica de la Comisión de optar por un proyecto de reglamento que es por definición «directamente vinculante en su totalidad» y «debe evitar cargas administrativas adicionales para los Estados miembros y la Comisión», por lo que no se requieren medidas para facilitar una aplicación uniforme. En cualquier caso, el artículo 19 prevé un mecanismo de recurso.

Enmienda 24

Artículo 19 — Recursos

Texto de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>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..</p> <p>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.</p>	<p>1. Cualquier parte que posea un interés legítimo tendrá derecho a recurrir las decisiones o las medidas individuales que las autoridades competentes, <u>o</u> 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..</p> <p>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.</p>

Exposición de motivos

Corolario de las enmiendas a los artículos 17 y 18.

Bruselas, 28 de noviembre de 2013;

El Presidente
del Comité de las Regiones
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO