



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 13.10.2004
COM(2004) 654 final

2004/0240 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

La liberalización de todos los sectores del transporte, que beneficia a la vez a los consumidores y a las empresas, figura mencionada expresamente en el Programa de Lisboa. De hecho, en el documento de conclusiones del Consejo Europeo de Lisboa del 28 de marzo de 2000, el transporte es una de las áreas con respecto a las cuales se pide a la Comisión, al Consejo y a los Estados miembros que "aceleren la liberalización", según sus respectivos ámbitos de competencia.

En consecuencia, el 13 de febrero de 2001 la Comisión adoptó una Comunicación al Parlamento Europeo y al Consejo titulada "Refuerzo de la calidad de los servicios en los puertos de mar: una clave para el transporte europeo", que se denominó "el paquete portuario". La piedra angular de esta Comunicación la constituía una propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo para la regulación del acceso al mercado de los servicios portuarios.

Se trataba de una iniciativa ambiciosa, cuyos principios y objetivos básicos fueron reafirmados en el Libro Blanco publicado por la Comisión posteriormente ese mismo año.

La propuesta de directiva suscitó un amplio debate, tanto en el seno del proceso legislativo interinstitucional¹, como con las partes interesadas y entre estas últimas.

Sin embargo, el 20 de noviembre de 2003, tras casi tres años de tramitación legislativa, el Parlamento Europeo rechazó en sesión plenaria el texto transaccional, al término del procedimiento de conciliación, por 229 votos en contra, 209 a favor y 16 abstenciones.

2. NECESIDAD DE ESTABLECER UN MARCO JURÍDICO COMUNITARIO

La Comisión considera que sigue siendo necesario crear un marco jurídico comunitario que regule el acceso a la prestación de servicios portuarios, especialmente tras lo sucedido en los tres últimos años.

1. Mantenimiento del sector del transporte en la UE

La Comisión desea subrayar que a lo largo de los debates interinstitucionales que se suscitaron a raíz de su anterior iniciativa legislativa, la doctrina, filosofía y principios generales de su propuesta se mantuvieron intactos. Ello demuestra que la mayor parte de los argumentos y consideraciones expuestos en la propuesta de 2001 a fin de demostrar la necesidad de un marco jurídico comunitario para el acceso a la prestación de servicios portuarios siguen siendo válidos.

En primer lugar, el Consejo Europeo, al reconocer la necesidad de cumplir el Programa de Lisboa, ha pedido a todas las instituciones en dos ocasiones (Barcelona 2002 y Bruselas

¹ En su sesión plenaria del 14 de noviembre de 2001, el Parlamento Europeo dio su aprobación, sujeta a una serie de enmiendas, a la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios presentada por la Comisión.

2003), de manera expresa y reiterada, que trabajen para la adopción de la directiva de servicios portuarios.

Por añadidura, las estadísticas, proyecciones y tendencias del transporte confirman sistemáticamente la tesis de la Comisión (enunciada en el Libro Blanco sobre el transporte de 2001) de que la manera más eficiente de afrontar las necesidades de transporte de la UE, en constante crecimiento, es la transferencia de mercancías y pasajeros al sector marítimo. De esta manera se reducirá la congestión de la red de carreteras y mejorará la cohesión con las regiones periféricas.

El transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar tienen capacidad para absorber la mayor parte del incremento del tráfico de mercancías previsto para 2010 (superior en un 50% al volumen de 1998). Ello incrementará en buena medida la actividad de los puertos, que a su vez deberán mejorar su rendimiento.

2. Realización del mercado interior e igualdad de condiciones entre los puertos

En virtud de las disposiciones del Tratado, la Comisión tiene el derecho y la obligación de examinar todas las posibilidades que éste le otorga para impulsar la apertura del mercado de servicios portuarios. Ello es especialmente válido ahora que la UE se ha ampliado a 25 Estados miembros, de los cuales 20 disponen de puertos.

Las libertades fundamentales del Tratado UE (libertad de establecimiento y libre circulación de trabajadores, bienes y servicios) así como sus normas en materia de competencia son aplicables al sector de los servicios portuarios. Sin embargo, transcurridos 50 años desde la creación de la Comunidad, sigue sin haber un marco regulador comunitario específico de dichos servicios, que constituyen casi el único sector de servicios de transporte cuyos problemas con la aplicación de dichas normas, cuando se plantean, han de ser abordados por la Comisión caso por caso.

Estamos ante un ámbito del mercado caracterizado por la complejidad y variedad de las normas nacionales y reglamentaciones aplicables, la naturaleza heterogénea de los servicios portuarios y la diversidad de los puertos (en cuanto a estatuto, propiedad, tipo de administración, tamaño, función y características geográficas).

Así, la adopción de un marco comunitario que fije las normas básicas aplicables a los puertos de la UE garantizará una competencia en condiciones equitativas, tanto en el interior de los puertos como entre estos últimos.

El marco comunitario de servicios portuarios no debe aplicarse a los puertos de todos los tamaños, sino sólo a aquéllos cuyo volumen de tráfico marítimo anual corresponda al de los "puertos marítimos internacionales (categoría A)", definidos en la Decisión 1692/96/CE² sobre la red transeuropea de transporte. Sin embargo, los Estados miembros han de tener la facultad de aplicar también la directiva a otros puertos.

Es necesario abordar dos cuestiones principales:

² Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (DO L 228 de 9.9.1996, p. 1). Decisión modificada por la Decisión 1346/2001/CE (DO L 185, 6.7.2001, p. 1).

- Por lo que respecta a la competencia intraportuaria (entre prestadores de un mismo servicio en el interior de un puerto), una prestación eficiente es esencial para el funcionamiento de los puertos de la UE y, por ende, para los objetivos de la política comunitaria.

Los servicios portuarios son servicios con valor comercial que se prestan a cambio de una remuneración, la cual normalmente no está incluida en las tarifas que se cobran a los buques para permitirles realizar escalas u otras operaciones en los puertos. Se trata de los servicios técnicos náuticos de practicaaje, remolque y amarre, todas las operaciones de manipulación de la carga (incluidas carga y descarga, estiba, transbordo y otras operaciones de transporte intraportuario) y servicios de pasajeros (incluidos embarco y desembarco). Estos servicios se pueden prestar en el interior de la zona portuaria o en las vías navegables de acceso o salida.

Es necesario tener debidamente en cuenta las características específicas de cada puerto y su repercusión sobre los prestadores de servicios. Cabe citar, por ejemplo, las limitaciones de espacio y capacidad en un puerto, o las consideraciones relativas a la seguridad, la protección marítima y la defensa del medio ambiente.

- En lo que concierne a la competencia interportuaria, la Comisión comparte la opinión de los dos colegisladores (Parlamento Europeo y Consejo) según la cual la Directiva de transparencia financiera debe aplicarse a todos los puertos regulados por la presente propuesta legislativa, y es necesario adoptar directrices sobre ayudas estatales (competencia exclusiva la Comisión) para la financiación de infraestructuras portuarias, y actuará en consonancia en ambos frentes.
3. Pleno respeto al acervo laboral y social existente, simultáneo a un incremento del empleo en el sector

En el debate sobre la anterior propuesta legislativa, se afirmó a menudo que la apertura del mercado de los servicios portuarios repercutiría negativamente sobre el empleo y las condiciones laborales de los trabajadores, o que pondría en peligro la seguridad y la protección de los puertos.

Tales afirmaciones no son exactas. La Comisión ha subrayado siempre la neutralidad de su propuesta con respecto a la normativa de la UE y los Estados miembros en materia laboral y de empleo de personal (incluidos requisitos de formación y cualificaciones profesionales), así como en relación con el medio ambiente y la seguridad y la protección marítima. En consecuencia, la propuesta no va en perjuicio de la aplicación de tal normativa, siempre que ésta sea compatible con el ordenamiento jurídico comunitario y las obligaciones internacionales de la Comunidad y los Estados miembros.

Por añadidura, la transferencia de carga a los puertos incrementará el volumen de operaciones en los mismos, lo cual, a su vez, conducirá a un incremento del empleo.

Por último, con el fin de mejorar la aplicación del marco jurídico comunitario propuesto, la Comisión desea invitar a los Estados miembros a que ratifiquen los convenios aprobados por las organizaciones internacionales, en especial, la OIT³.

3. LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN

Así pues, la Comisión considera que sigue siendo necesario, en interés de los explotadores, las autoridades y los consumidores, introducir normas claras y específicas sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios que tengan en cuenta las características distintivas de éstos.

En consecuencia, en virtud de la competencia de iniciativa que le es exclusiva, la Comisión presenta una nueva propuesta de directiva sobre acceso al mercado de los servicios portuarios.

La filosofía, principios y objetivos clave que la Comisión definió en su Comunicación de 2001 siguen siendo los mismos. Sin embargo, la Comisión reconoce la valiosa aportación que suponen los cambios constructivos presentados durante el anterior proceso legislativo, así como las sugerencias de los interesados.

Como resultado, el nuevo texto de la Comisión se basa en la propuesta original de 2001 y la propuesta modificada de 2002, así como en las numerosas enmiendas constructivas presentadas por el Parlamento Europeo en sus dos lecturas y los cambios introducidos en la posición común del Consejo y los textos de conciliación.

Por ejemplo, se mantienen sin cambios los siguientes aspectos:

- Ámbito de aplicación de la directiva, es decir, los umbrales que definen los puertos y los correspondientes servicios a que se aplicarán las disposiciones de la directiva.
 - (a) Por lo que respecta a los puertos, sólo se considerarán los que figuran en la lista de la categoría A de la RTE de transporte (véanse el punto II. 2 y el artículo 2).
 - (b) Los servicios a que se aplicará la directiva se definen en el artículo 3.
- La directiva no afecta en modo alguno a los derechos u obligaciones de los Estados miembros en cuanto a la aplicación de su legislación laboral, incluida la normativa nacional pertinente en materia de salud, seguridad y empleo de personal (artículo 4).
- La directiva no afecta en modo alguno a los derechos u obligaciones de los Estados miembros en materia de orden público, seguridad y protección de puertos y defensa del medio ambiente (artículo 5).
- Los criterios de concesión de autorizaciones deberán ser objetivos, transparentes, no discriminatorios, pertinentes y proporcionales, y tendrán que hacerse públicos (artículo 7).

³ Convenio de la OIT C137 sobre el trabajo portuario, de 1973; Convenio de la OIT C152 sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), de 1979; Convenio de la OIT C145 sobre la continuidad del empleo (gente de mar), de 1976.

- Las razones para introducir una limitación del número de prestadores de servicios para uno o más servicios portuarios deberán ser objetivas. Se permitirá el mayor número posible de prestadores de servicios (artículo 9).
- Se garantiza la neutralidad de la autoridad competente en relación con las decisiones sobre limitación del número de prestadores servicios y los procedimientos de selección (artículos 8 y 9).
- Por lo que respecta al practicaje, la Comisión propondrá el texto aprobado en el procedimiento de conciliación (artículo 14).

En consecuencia, el practicaje se incluye en el ámbito de aplicación de la directiva y es considerado un servicio de carácter comercial. Sin embargo, se hace especial hincapié en sus particularidades.

Estas particularidades, en especial las obligaciones de servicio público y los aspectos relacionados con la seguridad marítima, fueron reconocidos por el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión en el debate de la propuesta original. Así, las tres instituciones admitieron que las autorizaciones de practicaje puedan someterse a criterios muy estrictos desde el punto de vista de las obligaciones de servicio público y la seguridad marítima; en especial, cabe mencionar el conocimiento de la zona local de operaciones y la capacidad de navegar por la misma. Con este fin, las autoridades competentes podrán, según el caso, reservarse para sí o conceder directamente un derecho exclusivo a una determinada entidad para la prestación de los servicios de practicaje en un puerto. De este modo se permite la adopción de soluciones específicas para los distintos puertos.

Conviene señalar que la utilización de la autoasistencia para el practicaje está también prevista en la directiva a través de los denominados certificados de exención de practicaje (CEP).

- El organismo gestor del puerto está obligado a llevar una contabilidad transparente.

Los principales elementos nuevos de la propuesta de la Comisión son:

- Como norma general, las empresas podrán practicar la autoasistencia en las operaciones de carga y pasaje utilizando su personal de tierra.

El uso de personal de tierra en labores de autoasistencia incrementará el empleo en los puertos, de lo cual se beneficiarán principalmente las poblaciones locales. No hace falta decir que este personal deberá contratarse cumpliendo escrupulosamente la normativa comunitaria y nacional en materia laboral, con las mismas normas generales y condiciones que al resto de personal que participe en la manipulación de la carga.

Además de utilizarse personal de tierra, se podrán encomendar tareas de autoasistencia a las tripulaciones marítimas de los buques que presten servicio de transporte marítimo regular autorizado en el contexto de la navegación de corta distancia o las autopistas del mar,.

Los servicios de transporte marítimo regulares autorizados, la navegación de corta distancia y las autopistas del mar se derivan de una política de la UE cuyo objetivo

principal es reducir el transporte terrestre (carretera). Este último está definido en la Decisión 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2000, por la que se modifica la Decisión 1692/96/EC sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. La directiva se aplica también a los enlaces marítimos entre puertos de un mismo Estado miembro (cabotaje).

La UE está apoyando una mayor utilización de estos sistemas de diversas formas, incluida la financiación con medios comunitarios. Por lo tanto, cabe considerar normal que se fomenten también a través de la legislación.

Conviene señalar que la autoasistencia precisará una autorización. Los criterios para concederla deben ser los mismos que los aplicados de manera pertinente a los prestadores de un servicio portuario idéntico o comparable. Las autoridades competentes otorgarán tales autorizaciones con eficiencia y prontitud. Las autorizaciones conservarán su validez en tanto su titular siga cumpliendo los criterios que motivaron su concesión.

- Se convierten en obligatorias las autorizaciones para los prestadores de servicios (artículo 7). La Comisión desea así conciliar la necesidad de un acceso efectivo y eficiente de prestadores competentes a los servicios portuarios con la necesidad de asegurar una buena gestión del puerto, con sus limitaciones inherentes, y asimismo garantizar un nivel de cualificación profesional satisfactorio.

Transcurrido un determinado período de tiempo tras la entrada en vigor de la directiva, todos los prestadores de servicios portuarios deberán poseer la perceptiva autorización. El método utilizado para su concesión condicionará lo que habrá de suceder si en un futuro se limita el número de prestadores de un servicio portuario (artículo 10).

- (a) En un plazo prudencial se revisarán las autorizaciones concedidas previamente a la entrada en vigor de la directiva, cuando aún no estaban vigentes sus normas y disposiciones. Sin embargo, se deberán tener también en cuenta las legítimas expectativas de los actuales prestadores de servicios. El sistema se aplicará también a las nuevas autorizaciones que se concedan tras la entrada en vigor de la directiva.

El plazo máximo de dicha revisión será de 12 meses tras la última fecha posible de transposición de la directiva (12 + 18 meses).

El sistema propuesto permite conceder una autorización sin mayores requisitos, pero también contempla la posibilidad de que se utilicen procedimientos de selección (descritos en artículo 11), tanto si lo decide la autoridad portuaria como si lo solicita un prestador de servicios existente (o nuevo).

- (b) En caso de introducirse una limitación del número de prestadores de servicios:
 - la autorización que se haya concedido mediante un procedimiento de selección deberá mantenerse sin cambios.

- La autorización que se haya concedido sin procedimiento de selección deberá anularse, y ponerse en marcha un procedimiento de selección.
 - Se prevé una indemnización para el prestador de servicios existente que no supere el procedimiento de selección, la cual deberá ajustarse escrupulosamente a las normas de competencia del Tratado.
 - Las autorizaciones que incluyen derechos de propiedad y posesión en un puerto se tratan de manera específica.
- La duración de las autorizaciones (artículo 12) sigue vinculada a las inversiones realizadas por el prestador de servicios. Los plazos propuestos se ajustarán a las normas generales de amortización que se aplican en la Unión Europea.
 - La Comisión comparte la tesis de los colegisladores (Parlamento Europeo y Consejo), en el sentido de que se debe abordar también la cuestión de la competencia interportuaria (entre puertos). Por lo tanto, tal como se acordó en la conciliación:
 - (a) se incluye el texto que dispone la aplicación de la Directiva de transparencia financiera a todos los puertos regulados por la propuesta legislativa (artículo 16).
 - (b) Se incluye también el texto acordado en relación con las directrices sobre ayudas estatales. Así, la Comisión deberá aprobar tales directrices en el plazo de un año tras la adopción de la Directiva (artículo 17).

4. COMENTARIOS A LOS ARTÍCULOS

El artículo 1 define los objetivos de la directiva, a saber, la libertad para prestar servicios portuarios y practicar la autoasistencia en puertos marítimos para los prestadores de servicios portuarios de la Comunidad, libertad sujeta a determinadas limitaciones objetivas y pertinentes.

El artículo 2 define el ámbito de aplicación de la directiva. En él se especifican los servicios portuarios afectados, con referencia al artículo que contiene las definiciones, y se introducen diferentes umbrales que determinan los puertos a que se aplicará la directiva.

El artículo 3 define los términos principales de la directiva y, en particular, los servicios portuarios a que se aplicará la misma.

El artículo 4 recuerda que la directiva no afecta en modo alguno a los derechos u obligaciones de los Estados miembros en cuanto a la aplicación de su legislación laboral, incluida la normativa pertinente en materia de salud, seguridad y empleo de personal.

El artículo 5 recuerda que la directiva no afecta en modo alguno a los derechos y obligaciones de los Estados miembros en materia de orden público, seguridad y protección de puertos y defensa del medio ambiente.

El artículo 6 explica que la Directiva no sustituye ninguna de las obligaciones a que ya estén sometidas las autoridades en virtud de lo preceptuado por las Directivas de contratación pública 92/50, 93/36 y 93/37 y 93/38 así como el Reglamento 3577/92. Por añadidura, cuando

una de estas Directivas disponga que un determinado contrato debe ser objeto de licitación, serán sus disposiciones, y no las de la que ahora se propone, las que determinarán el procedimiento que habrá de seguirse. El apartado 3 prevé la aplicación de las Directivas 89/48, 92/51 y 99/42 sobre reconocimiento mutuo en el ámbito de la educación y formación profesional, concretamente cuando los Estados miembros concedan autorizaciones basándose en las cualificaciones profesionales del prestador.

El *artículo 7* establece la norma básica de que todo prestador de servicios portuarios deberá estar en posesión de una autorización concedida por la autoridad competente. Ello deberá ser así en un plazo máximo de 12 meses desde la última fecha posible de transposición de la directiva. Opcionalmente se podrá llevar a cabo un procedimiento de selección. Las condiciones de concesión de las autorizaciones serán transparentes, no discriminatorias, objetivas, pertinentes y proporcionadas. Las autorizaciones deberán hacerse públicas, al igual que el procedimiento para su obtención. Las autorizaciones deberán concederse con eficiencia y prontitud. El artículo contiene una lista restringida de criterios de los que podrá depender la concesión de una autorización, en particular, determinadas obligaciones de servicio público. Se dispone también la obligación que incumbe a la autoridad competente de impartir la formación necesaria cuando un posible prestador de servicios con derecho a elegir su propio personal precise conocimientos sobre el medio local.

El *artículo 8* describe y define el procedimiento de selección para la concesión de autorizaciones. Este procedimiento tendrá carácter obligatorio en caso de limitación del número de prestadores en relación con uno o más servicios portuarios. Asimismo se contemplan los casos en que, tras un procedimiento de selección, no se encuentra un prestador de servicios adecuado. Por último, garantiza la neutralidad de la autoridad competente como organismo decisorio en el procedimiento de selección cuando ella misma desee también prestar el servicio objeto de dicho procedimiento. En este caso, se nombrará un organismo independiente.

El *artículo 9* define las normas transparentes que se aplicarán cuando sea necesario limitar el número de prestadores de servicios en un puerto. En tales casos deberá autorizarse el mayor número posible.

El *artículo 10* define las normas que se aplicarán cuando se limite el número de prestadores de servicios en un puerto. En particular, se establecen regímenes diferentes en función de cómo se concedieron originalmente las autorizaciones (con o sin procedimiento de selección). Se contempla también la cuestión de las autorizaciones que incluyen derechos de propiedad o posesión.

El *artículo 11* fija las normas relativas a las autorizaciones pasadas y futuras para puertos nuevos o partes nuevas de un puerto.

En el *artículo 12* se define la duración máxima de las autorizaciones: este artículo introduce el principio de fijación de un plazo que dependerá de las inversiones realizadas. La duración de la autorización dependerá del nivel de inversiones efectuadas por el prestador de servicios y de si los bienes correspondientes tienen carácter mueble o inmueble.

Con arreglo al *artículo 13*, las disposiciones de la directiva se aplicarán también a la autoasistencia. Sólo se podrá denegar la autoasistencia en casos excepcionales y claramente definidos. En los servicios autorizados de transporte regular que se presten en el contexto del transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar, se permitirá a quienes

practiquen la autoasistencia el uso de tripulaciones marítimas, junto con el personal de tierra. Las autorizaciones para la autoasistencia tendrán carácter obligatorio, no pudiéndoseles aplicar ningún criterio más estricto que los fijados para otros prestadores de servicios portuarios idénticos o comparables. Las autorizaciones se concederán con eficiencia y prontitud, y conservarán su validez en tanto su titular siga cumpliendo los criterios que motivaron su concesión. No se verán afectadas las normativas nacionales en materia laboral, de empleo y de formación. Se prevé la posibilidad de que las empresas que practiquen la autoasistencia participen en el coste de las correspondientes obligaciones de servicio público.

El artículo 14 crea un régimen específico para el practicaaje, debido a las exigencias relativas a la seguridad marítima y las obligaciones de servicio público. Se permite la autoasistencia en los servicios de practicaaje. Los Estados miembros deberán presentar un informe sobre medidas para mejorar la eficacia de los servicios de practicaaje. La utilización de la autoasistencia para el practicaaje está prevista en la directiva a través de los denominados certificados de exención de practicaaje (CEP).

El artículo 15 exige transparencia total en el proceso de selección y obliga a los Estados miembros a establecer procedimientos de recurso, incluida la vía judicial.

El artículo 16 dispone que se aplicará la Directiva 80/723 de la Comisión sobre transparencia financiera a los puertos regulados por la directiva, y prevé la elaboración de informes sobre esta cuestión.

El artículo 17 prescribe que la Comisión adoptará directrices sobre ayudas estatales en relación con la financiación de infraestructuras portuarias en el plazo de un año tras la entrada en vigor de la directiva.

El artículo 18 obliga a los prestadores de servicios a llevar contabilidades separadas de sus actividades de servicios portuarios.

El artículo 19 prescribe procedimientos contables transparentes para el organismo gestor del puerto.

El artículo 20 hace referencia al estatuto internacional de puertos, vías navegables y zonas marítimas

El artículo 21 fija las obligaciones de información de los Estados miembros en relación con la aplicación de la directiva, y dispone que la Comisión elaborará un informe sobre la base de los datos facilitados por los Estados miembros, el cual irá acompañado, si procede, de una propuesta de revisión.

El artículo 22 obliga a los Estados miembros a aplicar la directiva.

El artículo 23 dispone la entrada en vigor de la directiva.

El artículo 24 precisa los destinatarios de la directiva.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión⁴,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁵,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁶,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁷,

Considerando lo siguiente:

- (1) El objetivo del artículo 49 del Tratado es eliminar las restricciones a la libertad de prestación de servicios en la Comunidad. Con arreglo al artículo 51 del Tratado, este objetivo debe alcanzarse en el marco de la política común de transportes, debiéndose respetar, entre otras, las normas del Tratado sobre protección social y del medio ambiente.
- (2) Mediante el Reglamento (CEE) n° 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros⁸ y el Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo)⁹, dicho objetivo ha sido ya alcanzado por lo que se refiere a los servicios de transporte marítimo en cuanto tales.
- (3) Los servicios portuarios son fundamentales para el correcto funcionamiento del transporte marítimo, ya que contribuyen de forma esencial al uso eficiente de sus infraestructuras.

⁴ DO C , , p. .

⁵ DO C , , p. .

⁶ DO C , , p. .

⁷ DO C , , p. .

⁸ DO L 378, 31.12.1986, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CEE) n° 3573/90 (DO L 353 de 17.12.1990, p. 16).

⁹ DO L 364, 12.12.1992, p. 7.

- (4) En el Libro Verde sobre los puertos y las infraestructuras marítimas, de diciembre de 1997, la Comisión indicó su intención de proponer un marco legislativo para promover el acceso al mercado de servicios portuarios en los puertos de la Comunidad por los que circula el tráfico internacional.
- (5) Como medida que acrecentará la competencia general tanto en el interior de los puertos comunitarios como entre éstos, la promoción del acceso al mercado de los servicios portuarios a nivel comunitario deberá eliminar las actuales restricciones que entorpecen el acceso de los prestadores de servicios portuarios y quienes practican la autoasistencia, mejorar la calidad de los servicios prestados a los usuarios de los puertos, incrementar la eficacia y flexibilidad, contribuir a la reducción de costes y, de esa manera, fomentar el transporte marítimo de corta distancia y el transporte combinado. Asimismo se deben hacer transparentes las relaciones financieras entre los puertos o sistemas portuarios marítimos y los prestadores de servicios portuarios por una parte, y, por otra, las autoridades públicas, incluida la financiación pública de los puertos.
- (6) La legislación y prácticas nacionales han ocasionado disparidades entre los diversos procedimientos aplicados y creado cierto grado de inseguridad jurídica en relación con los derechos de los prestadores de servicios portuarios y los deberes de las autoridades competentes. Interesa a la Comunidad, por lo tanto, establecer un marco jurídico comunitario que determine las normas básicas de acceso al mercado de servicios portuarios, los derechos y obligaciones de los prestadores de servicios existentes y potenciales y de quienes practiquen la autoasistencia, y los derechos y obligaciones de los organismos gestores de los puertos, así como los correspondientes procedimientos de autorización y selección.
- (7) La legislación comunitaria sobre acceso al mercado de los servicios portuarios no debe excluir la aplicación de otras disposiciones comunitarias, tales como la normativa de competencia, incluida la referida a los servicios de interés económico general y, en particular, a las situaciones de monopolio.
- (8) Para alcanzar el objetivo de la presente Directiva sin imponer a los puertos de pequeño tamaño una carga adicional, que resultaría desproporcionada en relación con los resultados esperados, la presente Directiva debe aplicarse a los puertos con un volumen total de tráfico marítimo anual correspondiente al de los "puertos marítimos con una importancia internacional (categoría A)" tal como se definen en la Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte¹⁰, sin perjuicio, no obstante, de la posibilidad de que los Estados miembros decidan aplicar la presente Directiva también a otros puertos. A la hora de determinar el volumen total de tráfico anual, los Estados miembros deben tener la posibilidad de no tener en cuenta el tráfico que fluya por partes de un puerto cerradas al tráfico comercial general.
- (9) Los Estados miembros deben también poder excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva a los puertos de fuerte estacionalidad cuando, a su juicio, exista un nivel adecuado de acceso al mercado de servicios portuarios.

¹⁰ DO L 228, de 9.9.1996, p.1. Decisión modificada por la Decisión n° 2004/884/CE (DO L 167, de 30.4.2004, p. 1).

- (10) Un sistema portuario situado en una misma área geográfica designada por un Estado miembro afronta las mismas limitaciones que un puerto individual y, por consiguiente, debe poder ser considerado por los Estados miembros como un único puerto a efectos de la presente Directiva.
- (11) Los Estados miembros deben tener libertad para elegir el modelo de gestión de dos o más puertos en la misma área geográfica, que podrían incluirse en un sistema portuario.
- (12) Los Estados miembros deben designar una o varias autoridades portuarias competentes a efectos de la aplicación de la presente Directiva. Dicha autoridad o autoridades podrán ser públicas o privadas y tener a su cargo una o varias tareas de las contempladas en la presente Directiva en uno o varios puertos.
- (13) La aplicación de la legislación laboral nacional, incluida la normativa pertinente en materia de salud, seguridad y empleo de personal por parte de prestadores de servicios y quienes practiquen la autoasistencia no debe ser afectada en modo alguno por las disposiciones de la presente Directiva.
- (14) La presente Directiva no debe afectar en modo alguno a los derechos y obligaciones de los Estados miembros y de las autoridades competentes por ellos designadas en materia de orden público, seguridad y protección de los puertos y defensa del medio ambiente.
- (15) Cuando una autorización en virtud de la presente Directiva adopte la forma de un contrato regulado por la Directiva 92/50/CEE del Consejo, de 18 de junio de 1992, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de servicios¹¹, la Directiva 93/36/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos públicos de suministro¹², la Directiva 93/37/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras¹³, y la Directiva 93/38/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones¹⁴, procede aplicar las disposiciones de las mismas. De igual modo, cuando una autorización en virtud de la presente Directiva adopte la forma de un contrato de servicio público regulado por el Reglamento (CEE) n° 3577/92, procede aplicar este último. Por último, deben aplicarse cuando proceda las Directivas 89/48/CEE¹⁵ y 92/51/CEE¹⁶ del Consejo, y 1999/42/CE¹⁷ del Parlamento Europeo y del Consejo sobre reconocimiento mutuo de títulos de educación y formación profesional.

¹¹ DO L 209, 24.7.92, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2001/78/CE de la Comisión (DO L 285 de 29.10.2001, p. 1).

¹² DO L 199, de 9.8.93, p.1. Última modificación: Acta de adhesión de 2003.

¹³ OJ L 199, 9.8.1993, p. 54. Última modificación: Acta de adhesión de 2003.

¹⁴ DO L 199 de 9.8.1993 p, 84. Última modificación: Acta de adhesión de 2003.

¹⁵ OJ L 19, 24.1.1989, p. 16. Directiva modificada por la Directiva 2004/108/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 32 de 5.2.2004, p. 15).

¹⁶ OJ L 209, 24.7.1992, p. 25. Modificada en último lugar por la Directiva 2001/19/CE.

¹⁷ OJ L 201, 31.7.1999, p. 77.

- (16) Los contratos de servicios portuarios adjudicados por un procedimiento de licitación basado en otro instrumento de la normativa comunitaria no deben ser objeto de procedimiento de selección conforme a lo dispuesto en la presente Directiva.
- (17) En interés de una gestión eficiente y segura de los puertos, los Estados miembros deben exigir a los prestadores de servicios portuarios la obtención de las correspondientes autorizaciones. Los criterios de concesión de tales autorizaciones deben ser transparentes, no discriminatorios, objetivos, pertinentes, proporcionados y, además, de conocimiento público. Las autoridades competentes deben conceder las autorizaciones con eficiencia y prontitud, y de conformidad con las disposiciones de la presente Directiva.
- (18) Para que los candidatos a prestadores de servicios puedan acceder a la formación pertinente en caso de que las cualificaciones profesionales técnicas exigidas incluyan conocimientos o experiencia de condiciones locales, los Estados miembros pueden obligar a los prestadores de servicios en posesión de tales conocimientos o experiencia a ofrecer la correspondiente formación, a cambio de una remuneración si así procede.
- (19) Los prestadores de servicios portuarios y quienes practiquen la autoasistencia deben tener derecho a elegir su propio personal siempre que cumplan la normativa pertinente en materia de empleo, condiciones de trabajo y otras cuestiones laborales, así como sobre formación y competencia profesional.
- (20) Por constituir los puertos áreas geográficas limitadas, el acceso al mercado puede estar condicionado, en ciertos casos, por limitaciones de espacio o capacidad, o por motivos relacionados con la seguridad del tráfico o prescripciones medioambientales. En tales casos, y para garantizar la eficiencia general de los puertos, puede ser necesario limitar el número de prestadores de servicios portuarios autorizados, sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones de servicio público de los prestadores de servicios o del organismo gestor del puerto, así como de las normas medioambientales. Los criterios utilizados para justificar cualquier limitación deben ser objetivos, transparentes, no discriminatorios, pertinentes y proporcionados.
- (21) En los casos en que la autoridad competente, con arreglo a la política de desarrollo del puerto publicada, defina la gama de actividades comerciales que habrán de llevarse a cabo en el puerto o parte del mismo, ello no debe considerarse una limitación del número de prestadores de servicios.
- (22) En caso de limitación del número de prestadores de servicios, este número debe ser el mayor que resulte apropiado, a la vista de las circunstancias. Los prestadores de servicios deben ser seleccionados por la autoridad competente en virtud de un procedimiento transparente, objetivo, abierto, equitativo y sujeto a normas no discriminatorias.
- (23) Por razones de apertura y transparencia, los procedimientos de selección han de ponerse en conocimiento de los sectores involucrados, y transmitirse una documentación completa a las partes interesadas. La decisión que resulte del procedimiento de selección debe asimismo hacerse pública.
- (24) La actual situación de los puertos comunitarios, caracterizada por una multiplicidad de autorizaciones, métodos de selección y períodos de validez, así como la necesidad de

seguridad jurídica, requieren dotar de una autorización a todos los prestadores de servicios existentes en un plazo determinado. A la conclusión de dicho plazo, toda autorización debe concederse de conformidad con la presente Directiva.

- (25) Si la autoridad portuaria así lo resuelve, o bien si lo solicita un prestador de servicios existente, debe realizarse un procedimiento de selección para la concesión de la autorización.
- (26) En caso de que aparezcan limitaciones tras la entrada en vigor de la presente Directiva, deben declararse expiradas las autorizaciones concedidas sin una licitación previa, y llevarse a cabo el oportuno procedimiento de selección.
- (27) Los Estados miembros deben promulgar disposiciones en virtud de las cuales el prestador de servicios existente que no haya superado un procedimiento de selección percibirá una indemnización del prestador de servicios seleccionado correspondiente a las inversiones que haya efectuado en el pasado y que, no estando amortizadas plenamente, pasen a posesión del nuevo prestador de servicios, teniendo en cuenta el balance económico general del servicio prestado durante el período anterior, de acuerdo con criterios claros y preestablecidos.
- (28) Es esencial garantizar que las decisiones tomadas y los procedimientos aplicados con arreglo a la presente Directiva se basan en los principios de transparencia y no discriminación, y que así se reconozca. Por ello, cuando la autoridad competente que decida en materia de limitaciones referidas a uno o más servicios portuarios en un puerto determinado preste ella misma idéntico servicio u otro comparable en dicho puerto, cualquier decisión sobre limitaciones, o la aprobación o supervisión de dicha decisión, deben ser encomendadas a una autoridad competente distinta e independiente. Cuando la autoridad competente que lleve a cabo un procedimiento de selección en un puerto preste ella misma idéntico servicio u otro comparable en dicho puerto, el procedimiento o la aprobación o supervisión del mismo deben también encomendarse a una autoridad competente distinta e independiente.
- (29) El organismo gestor del puerto no debe discriminar entre prestadores de servicios. En particular, es necesario evitar toda discriminación en favor de empresas u organismos en que dicho órgano tenga algún interés.
- (30) En los casos en que no pueda encontrarse prestador de servicios adecuado tras el procedimiento de selección, debe darse al organismo gestor del puerto la posibilidad de reservarse para sí la prestación del servicio en cuestión durante un plazo limitado, siempre que cumpla los criterios establecidos para la obtención de la preceptiva autorización y observe los criterios de transparencia que figuran en la presente Directiva. Al término de dicho período debe iniciarse un nuevo procedimiento de selección. El organismo gestor del puerto debe percibir una indemnización del prestador de servicios seleccionado correspondiente a las inversiones que haya efectuado en el pasado que, sin estar amortizadas plenamente, pasen a posesión del nuevo prestador de servicios, teniendo en cuenta el balance económico general del servicio prestado durante el período anterior, de acuerdo con criterios claros y preestablecidos.
- (31) Las autorizaciones deben concederse por períodos limitados, si bien dichos períodos han de permitir un rendimiento y amortización normal de las inversiones realizadas.

Para determinar la duración de una autorización, procede tener en cuenta si el prestador de servicios ha tenido que realizar inversiones en bienes y, en caso afirmativo, si éstos son muebles o inmuebles.

- (32) Las inversiones en bienes de capital muebles comparables, como puentes grúa para contenedores, grúas pórtico buque/costa, descargadoras de puente y remolcadores especializados, deben considerarse de la misma forma que las inversiones en bienes inmuebles.
- (33) Los Estados miembros pueden establecer un procedimiento en virtud del cual el prestador de servicios que se proponga efectuar o contratar irrevocablemente inversiones significativas en bienes inmuebles en los 10 años previos a la expiración de la autorización vigente y que demuestre que tales inversiones supondrán una mejora de la eficiencia global de tales servicios, pueda solicitar a la autoridad competente que, de conformidad con el artículo 8, emprenda un procedimiento de selección para una nueva autorización antes de que expire la vigente.
- (34) Siempre que sea posible debe permitirse la práctica de la autoasistencia de acuerdo con las condiciones establecidas en la presente Directiva. Los criterios aplicables a quienes practiquen la autoasistencia deben ser los mismos que los fijados para otros prestadores de servicios idénticos o comparables.
- (35) Con respecto a las operaciones de manipulación de carga y servicios de pasajeros relacionados con servicios de transporte marítimo regulares autorizados que se presten en el contexto del transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar¹⁸, los Estados miembros deben reconocer el derecho de las empresas que practican la autoasistencia a utilizar, además de su personal de tierra, a la tripulación marítima habitual del buque. La autoasistencia debe estar sujeta a una autorización previa concedida con arreglo a criterios relacionados con el empleo, la cualificación profesional, y consideraciones laborales y medioambientales, entre otros. Las autoridades competentes deben conceder las autorizaciones de autoasistencia con eficiencia y prontitud. Las autorizaciones otorgadas a empresas que realicen autoasistencia deben conservar su validez en tanto sus titulares sigan cumpliendo los criterios que motivaron su concesión.
- (36) La autoasistencia no debe entorpecer la eficiencia global de las actividades portuarias ni suponer mengua en los niveles de salud en el trabajo, condiciones laborales, seguridad o formación con respecto a los aplicables al personal existente.
- (37) La especial importancia que revisten los servicios de practicaje para la seguridad del transporte marítimo y, por consiguiente, para la defensa del medio ambiente en regiones especialmente vulnerables, exige la aplicación de normas específicas. Los Estados miembros deben informar de los progresos que realicen hacia una mayor eficacia de los servicios de practicaje.
- (38) En ese contexto, se debe permitir a las autoridades competentes reconocer el carácter obligatorio del practicaje y otros servicios técnicos náuticos.

¹⁸ Según las definiciones de la Decisión 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte DO L 167, 30.04.2004.

- (39) Se debe considerar también autoasistencia la exención del practicaje obligatorio, o la dispensa de dicha obligación a determinados tipos de buques, mediante, por ejemplo, certificados de exención de practicaje. Cuando tal exención esté supeditada a una autorización especial, las condiciones para la obtención de esta última deben ser adecuadas, objetivas, transparentes y no discriminatorias.
- (40) El alquiler de equipos no constituye un servicio portuario. No obstante, debe estar guiado por los principios de transparencia y no discriminación.
- (41) Es necesario imponer a los organismos gestores de los puertos regulados por la presente Directiva y que actúen también como prestadores de servicios la obligación de separar la contabilidad de sus cometidos como organismo gestor y la de las actividades que desarrollen en régimen de competencia.
- (42) Se debe imponer la obligación de llevar contabilidades separadas para cada servicio portuario autorizado a todas las empresas que hayan sido seleccionadas para prestar dichos servicios.
- (43) Deben establecerse procedimientos de recurso contra las decisiones de las autoridades competentes.
- (44) La presente Directiva no debe afectar en modo alguno a los derechos y obligaciones de los Estados miembros por lo que respecta al estatuto internacional de los puertos, vías navegables y zonas marítimas.
- (45) Es importante garantizar que la presente Directiva fomenta el desarrollo de nuevos puertos e instalaciones portuarias. Toda inversión en este ámbito realizada por una entidad comercial con arreglo a normas nacionales de adquisición de propiedad debe ser considerada abierta a todos en general.
- (46) La presente Directiva no debe imponer a los Estados miembros la adopción de medida alguna que implique privación o menoscabo de la propiedad contrarios a los principios generales del Derecho comunitario, salvo que estén justificados con arreglo a tales principios y que se pueda obligar a un prestador de servicios autorizado o seleccionado al pago de una indemnización compensatoria de acuerdo con los mismos.
- (47) La presente Directiva no tiene incidencia en la aplicación de las normas del Tratado. En particular, la Comisión debe poder seguir garantizando el cumplimiento de dichas normas mediante el ejercicio, en caso necesario, de las facultades que le reconoce el artículo 86 del Tratado.
- (48) Basándose en los informes de los Estados miembros sobre la aplicación de la presente Directiva, la Comisión debe evaluar esta última, y presentar, si procede, una propuesta de revisión. La Comisión debe evaluar asimismo las cuestiones relativas a la formación, cualificaciones profesionales y condiciones laborales del personal encargado de las operaciones de manipulación de carga en los puertos, así como las condiciones en que se realice la autoasistencia.
- (49) Dado que el objetivo de la acción propuesta, a saber, el acceso de toda persona física o jurídica establecida en la Comunidad al mercado de los servicios portuarios, no puede ser convenientemente atendido por los Estados miembros debido a la gran envergadura

de dicha acción, pero sí por la Comunidad, esta última puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en ese mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objetivo

1. Se aplicará la libre prestación de servicios portuarios en puertos marítimos a los prestadores de servicios portuarios de la Comunidad con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva.
2. La libre prestación de servicios portuarios podrá estar sujeta a limitaciones que afecten al puerto o sistema portuario en cuanto a capacidad y espacio disponibles, seguridad y protección del tráfico marítimo o política de desarrollo del puerto, en cumplimiento de requisitos de seguridad, defensa del medio ambiente y obligaciones de servicio público. Los servicios relacionados con las vías navegables de acceso o salida del puerto o sistema portuario podrán estar sujetos también a restricciones específicas de seguridad.
3. Los prestadores de servicios portuarios y quienes practiquen la autoasistencia gozarán de acceso no discriminado a la infraestructura portuaria generalmente accesible, en la medida necesaria para el desarrollo de sus actividades.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a las operaciones de servicios portuarios definidas en el artículo 3 y que se presten a los usuarios del puerto a cambio de una contraprestación económica.
2. La presente Directiva se aplicará a todos los puertos o sistemas portuarios marítimos situados en el territorio de un Estado miembro que estén abiertos al tráfico marítimo comercial general y cuyo volumen de tráfico marítimo medio anual no haya sido inferior a 1,5 millones de toneladas de carga y/o 200 000 pasajeros en los tres últimos años.

A este respecto, los Estados miembros podrán decidir, en su caso, que no se tenga en cuenta el tráfico que fluya por partes de un puerto cerradas al tráfico comercial general.

3. Cuando un puerto alcance sólo uno de los dos umbrales de tráfico mencionados en el apartado 2, la Directiva se aplicará exclusivamente al umbral alcanzado.
4. Los Estados miembros podrán aplicar también la presente Directiva a otros puertos.

5. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva a los puertos de fuerte estacionalidad, a condición de que, a su juicio, exista un nivel adecuado de acceso al mercado de servicios portuarios.

La lista de dichos puertos se revisará periódicamente, por primera vez en un plazo máximo de cinco años tras la entrada en vigor de la presente Directiva y, posteriormente, cada tres años. Las posibles modificaciones de la lista se notificarán a la Comisión con fines informativos.

6. La Comisión publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea, a título informativo y basándose en los datos facilitados por los Estados miembros, la lista de los puertos y sistemas portuarios mencionada en el presente artículo. La lista se publicará por primera vez en los tres meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva y, en lo sucesivo, con periodicidad anual.
7. Los Estados miembros podrán prescribir que los buques utilizados primordialmente para la prestación de servicios portuarios estén matriculados y abanderados en un Estado miembro.
8. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva los servicios a que se aplica el artículo 296 del Tratado, los declarados secretos o aquéllos cuya ejecución requiera medidas de protección especiales de conformidad con las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas vigentes en el Estado miembro interesado, así como aquéllos cuya exclusión sea necesaria para la salvaguardia de los intereses fundamentales de la seguridad del Estado.

Artículo 3 *Definiciones*

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

1. "puerto marítimo" (o "puerto"), una zona de tierra y agua en la que, merced a las obras realizadas y los equipos instalados, es posible principalmente la recepción de buques, su carga y descarga, el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías y el embarco y desembarco de pasajeros;
2. "vía navegable de acceso o salida de puerto", un acceso acuático desde mar abierto a puerto y viceversa como, por ejemplo, los pasos navegables, ríos, canales y fiordos;
3. "sistema portuario", dos o más puertos de la misma zona geográfica gestionados por un solo organismo gestor;
4. "puerto de fuerte estacionalidad", todo puerto en el cual, en los tres años precedentes, el 50% del volumen anual medio de tráfico marítimo se haya concentrado en un período cualquiera de tres meses consecutivos;
5. "organismo gestor del puerto" o "autoridad portuaria" (en lo sucesivo, "organismo gestor del puerto"), un organismo que, en conjunción o no con otras actividades, tiene por objetivo, en virtud de disposiciones legales o reglamentarias nacionales, la administración y gestión de infraestructuras portuarias, así como la coordinación y, si

procede, el control de las actividades de los explotadores presentes en el puerto o sistema portuario. El organismo gestor del puerto podrá estar integrado por varios organismos separados o ser responsable de varios puertos;

6. "servicios portuarios", los servicios técnicos náuticos de practica (dentro de los límites fijados por el artículo 14), remolque y amarre; todas las operaciones de manipulación de carga (incluidas carga y descarga, estiba, transbordo y otras operaciones de transporte intraportuario) y los servicios de pasajeros (incluidos embarco y desembarco). Dichos servicios se prestan en el interior de una zona portuaria o vía navegable de acceso y salida de un puerto o sistema portuario regulados por la presente Directiva.
7. "prestador de servicios portuarios" o "prestador de servicios", toda persona física o jurídica que preste o desee prestar a título oneroso una o más categorías de servicios portuarios;
8. "requisito de servicio público", un requisito adoptado por una autoridad competente con el fin de garantizar la prestación adecuada de determinadas categorías de servicios portuarios;
9. "autoasistencia", la situación en que una empresa que podría normalmente contratar servicios portuarios, se presta a sí misma, con su propio equipo y personal de tierra (a excepción de la situación prevista en el apartado 2 del artículo 13), una o varias categorías de servicios portuarios según los criterios establecidos en la presente Directiva;
10. "personal de tierra", las personas empleadas por la empresa que practica la autoasistencia que no forman parte de sus tripulaciones marítimas.
11. "certificado de exención de practica", un documento expedido por la autoridad competente en virtud del cual se concede una exención o modificación del practica obligatorio;
12. "autorización", todo permiso, incluido un contrato, que faculta a una persona física o jurídica para prestar una o más categorías de servicios portuarios o practicar la autoasistencia;
13. "limitación del número de prestadores de servicios", situación en la que la autoridad competente no autoriza a un prestador de servicios a prestar una o varias categorías de servicios, aunque cumpla los criterios para la obtención de dicha autorización fijados en el artículo 7. Dicha restricción sólo podrá imponerse por motivos o limitaciones relativos al espacio o la capacidad disponibles, consideraciones de seguridad o requisitos derivados de normas medioambientales;
14. "servicio marítimo regular autorizado", un servicio regular de corta distancia prestado exclusivamente entre puertos situados en el territorio aduanero de la Comunidad. El servicio no podrá proceder, dirigirse o hacer escala en un puerto situado fuera del territorio aduanero de la Comunidad (por ejemplo, en un tercer país), ni en una zona libre de un puerto (cuyo elemento de separación principal sea una valla) situado en su territorio;

15. "autoridad o autoridades competentes", un organismo designado por los Estados miembros que, en conjunción o no con otras actividades, tiene por objetivo, en virtud de disposiciones legales o reglamentarias nacionales, la aplicación de la presente Directiva. Dicha autoridad podrá consistir en varios organismos distintos o ser responsable de varios puertos.

Artículo 4
Protección laboral

La presente Directiva no afectará en modo alguno a la aplicación de la legislación laboral nacional, incluida la normativa en materia de salud, seguridad y empleo de personal. El nivel de protección laboral no podrá ser inferior al fijado en la normativa comunitaria aplicable.

Artículo 5
Seguridad y protección de los puertos y defensa del medio ambiente

La presente Directiva no afectará en modo alguno a los derechos y obligaciones de los Estados miembros y de las autoridades competentes por ellos designadas en materia de orden público, seguridad y protección de los puertos y defensa del medio ambiente.

Artículo 6
Otra legislación

1. La presente Directiva se entenderá sin perjuicio de las obligaciones que incumben a las autoridades competentes en virtud de las Directivas 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE y 93/38/CEE.

La presente Directiva se entenderá asimismo sin perjuicio de los contratos de servicio público suscritos en virtud del Reglamento (CEE) nº 3577/92.

2. Cuando una de las Directivas a que se refiere el apartado 1 prescriba la licitación de un contrato de servicios, no se aplicarán a la adjudicación del mismo el artículo 11, el artículo 17 y los apartados 1 y 2 del artículo 21 de la presente Directiva.
3. La presente Directiva se entenderá sin perjuicio de las obligaciones que para las autoridades competentes puedan derivarse de las Directivas 89/48/CEE, 92/51/CEE y 1999/42/CE sobre reconocimiento mutuo entre Estados miembros de títulos de educación y formación profesional.

Artículo 7
Autorización

1. En el plazo máximo de 18 meses tras la fecha prevista en el artículo 22, todos los prestadores de servicios portuarios deberán desarrollar su actividad contando con la correspondiente una autorización, concedida por la autoridad competente, la cual tendrá un período de validez que no excederá de lo dispuesto en el artículo 12.

2. Si la autoridad competente así lo decide, o bien si lo solicita un prestador de servicios existente o potencial, la concesión de la autorización se realizará mediante el procedimiento contemplado en el artículo 8.
3. Los criterios de concesión de las autorizaciones por parte de la autoridad competente serán transparentes, no discriminatorios, objetivos, pertinentes y proporcionados. Dichos criterios deberán hacer referencia a los siguientes aspectos, según proceda:
 - a) las cualificaciones profesionales del prestador de servicios y de su personal, una situación financiera saneada y una cobertura de riesgo suficiente;
 - b) la seguridad marítima o la seguridad y protección del puerto o del acceso al mismo, sus instalaciones, equipo y personas;
 - c) cumplimiento de la normativa laboral, incluidas las estipulaciones de convenios colectivos, a condición de que sean compatibles con el Derecho comunitario;
 - d) el cumplimiento de las prescripciones locales, nacionales e internacionales en materia de medio ambiente;
 - e) la política de desarrollo del puerto.

La autorización podrá imponer requisitos de servicio público en relación con la seguridad, regularidad, continuidad, calidad, precio y condiciones en que puede prestarse el servicio.

4. Los criterios citados en el apartado 3 serán hechos públicos, y los prestadores de servicios portuarios deberán ser informados de antemano del procedimiento para la obtención de la autorización. Esta disposición se aplicará también si la autorización vincula la prestación de un servicio a la realización de una inversión en bienes inmuebles.
5. Los Estados miembros podrán adoptar normas sobre acceso a la profesión y certificados y exámenes de aptitud.

Por lo demás, si las cualificaciones profesionales de carácter técnico exigidas incluyen conocimientos locales específicos o experiencia en condiciones locales, los Estados miembros garantizarán que los candidatos a prestadores de servicios disponen de un acceso adecuado a la correspondiente formación en condiciones transparentes y no discriminatorias, si procede mediante el pago de una remuneración.

6. El prestador que ofrezca un servicio en virtud de la autorización tendrá derecho a emplear personal de su elección, a condición de cumplir los criterios establecidos de conformidad con el apartado 3 y la legislación del Estado miembro donde se preste el servicio, siempre que esta última sea compatible con el Derecho comunitario.
7. La autoridad competente modificará o revocará una autorización cuando, de manera sustancial, no se cumplan o dejen de cumplirse los criterios establecidos en el apartado 3, o no se respete o deje de respetarse la legislación laboral del Estado miembro.

Artículo 8
Procedimiento de concesión de autorizaciones

1. Siempre que se haga referencia al presente artículo, la autoridad competente adoptará las medidas necesarias para garantizar un procedimiento de selección transparente y objetivo basado en criterios proporcionados, no discriminatorios y pertinentes.
2. La autoridad competente publicará, para conocimiento general de los sectores afectados en la Comunidad, una convocatoria dirigida a los interesados para que participen en el proceso de selección.

Dicha publicación se realizará a través del Diario Oficial de la Unión Europea para las autorizaciones relacionadas con la letra b) del apartado 2 del artículo 12 y, para todas las demás autorizaciones, por cualquier conducto adecuado para hacer llegar oportunamente la información necesaria a toda persona interesada en la selección.

3. La autoridad competente velará por que se transmita toda la documentación a los interesados que la soliciten. La documentación facilitada a los posibles prestadores de servicios incluirá al menos los siguientes elementos:
 - a) los criterios de autorización adoptados de conformidad con el apartado 3 del artículo 7, así como los criterios de selección que definen los requisitos mínimos exigidos por la autoridad;
 - b) los criterios de adjudicación en que se basará la autoridad para elegir entre las propuestas que cumplan los criterios de selección;
 - c) las condiciones reglamentarias y organizativas para la prestación del servicio, con mención de los requisitos que cubrirá la autorización e indicación expresa de los activos tangibles e intangibles que se pondrán a disposición del prestador de servicios seleccionado, junto con las condiciones y normas aplicables;
 - d) las sanciones y las condiciones de anulación en caso de incumplimiento;
 - e) la duración de la autorización.
4. El procedimiento fijará un intervalo mínimo de 52 días entre la difusión de la convocatoria y la fecha límite para la recepción de las propuestas.
5. La autoridad competente publicará la decisión adoptada en todo procedimiento de selección.
6. Si, una vez ultimado el procedimiento de selección para la concesión de una autorización no se encontrara un prestador apropiado para un determinado servicio portuario, el organismo gestor del puerto podrá, en las condiciones fijadas en el artículo 19, reservarse la prestación del servicio por un período que no podrá exceder de cinco años, a cuyo término se iniciará un nuevo procedimiento de selección. El organismo gestor del puerto percibirá una indemnización del prestador de servicios seleccionado que le compense por todas las inversiones pertinentes que haya realizado durante dicho período que, no estando amortizadas plenamente, pasen a posesión del nuevo prestador de servicios, teniendo en cuenta el balance económico

general del servicio prestado durante el período anterior, de acuerdo con criterios claros y preestablecidos.

7. Cuando la autoridad competente que lleve a cabo el procedimiento de selección para uno o más servicios portuarios en un puerto específico preste ella misma ese servicio o servicios u otros similares, o tenga intención de hacerlo, o bien ejerza control directo o indirecto sobre un prestador o posible prestador de ese servicio o servicios u otros similares en dicho puerto, los Estados miembros designarán una autoridad competente distinta e independiente, y le encomendarán el procedimiento de selección o la aprobación o supervisión de dicho procedimiento.
8. Cuando, como resultado de un procedimiento de selección, se transfiera una autorización de un prestador de servicios a otro, no se verán afectadas las normas pertinentes del primer prestador en materia de empleo de personal. El nivel de protección laboral no podrá ser inferior al establecido en la normativa comunitaria aplicable.

Artículo 9

Limitación del número de prestadores de uno o varios servicios

1. Los Estados miembros velarán por que, en caso de que se limite el número de prestadores de servicios, la autoridad competente adopte las siguientes medidas:
 - a) informar a los interesados de las categorías de servicios portuarios y, si procede, de la parte concreta del puerto a la que se aplican las restricciones, así como de las razones de estas últimas;
 - b) permitir el mayor número posible de prestadores de servicios que resulte apropiado dadas las circunstancias.
2. La autoridad competente podrá determinar, si procede, la gama de actividades comerciales que se realizarán en el puerto o en partes del mismo, en particular, las categorías de carga que podrán manipularse y la asignación de espacio o capacidad a tales actividades, con arreglo a la política publicada de desarrollo del puerto, y sin que ello constituya limitación del número de prestadores de servicios.
3. Cuando la autoridad competente para decidir una limitación en relación con uno o más servicios portuarios en un puerto concreto preste ella misma ese servicio o servicios u otros similares o ejerza control directo o indirecto sobre un prestador de ese servicio o servicios u otros similares en dicho puerto, los Estados miembros designarán una autoridad competente distinta e independiente, y le encomendarán la decisión sobre esa limitación, o la aprobación o supervisión de dicha decisión.

Artículo 10

Concesión de autorizaciones

1. Cuando aparezcan limitaciones tras la fecha prevista en el apartado 1 del artículo 7 en relación con uno o varios servicios portuarios y se cumpla la condición prevista en el apartado 2 del artículo 7, todas las autorizaciones para dicho servicio o servicios

que estuvieran vigentes en el momento en que aparecieron las limitaciones seguirán siendo válidas hasta su expiración.

2. Cuando aparezcan limitaciones posteriormente a la fecha prevista en el apartado 1 del artículo 7 en relación con uno o varios servicios portuarios y no se cumpla la condición prevista del apartado 2 del artículo 7, expirarán todas las autorizaciones para dicho servicio o servicios que estuvieran vigentes en el momento en que aparecieron las limitaciones, y se pondrá en marcha el procedimiento del artículo 8 en el plazo de seis meses a contar desde la fecha en que se produjo la limitación.

Los Estados miembros promulgarán disposiciones en virtud de las cuales un prestador de servicios existente que no haya sido seleccionado como resultado de la aplicación del presente artículo, percibirá una indemnización del prestador de servicios seleccionado correspondiente a las inversiones que haya efectuado en el pasado y que, no estando amortizadas plenamente, pasen a posesión del nuevo prestador de servicios, teniendo en cuenta el balance económico general del servicio prestado durante el período anterior, y de acuerdo con criterios claros y preestablecidos.

3. Las autorizaciones existentes, incluidos los derechos que dimanen de la propiedad de un puerto o de los bienes situados en su interior, podrán continuar en vigor sin modificaciones con posterioridad a la fecha prevista en el apartado 1 del artículo 7. En este caso no será aplicable lo dispuesto en el artículo 12.

Sin embargo, si aparecen limitaciones posteriormente a la fecha prevista en el apartado 1 del artículo 7 en relación con uno o varios servicios portuarios, las correspondientes autorizaciones vigentes en el momento en que aparecieron las limitaciones, incluidos los derechos que dimanen de la propiedad de un puerto o de los bienes situados en su interior, podrán continuar en vigor hasta su expiración, aunque sin exceder de los períodos especificados en el artículo 12 a partir de la fecha prevista en el apartado 1 del artículo 7.

Artículo 11

Puertos nuevos o partes nuevas de un puerto

1. Al inversor o inversores que financiaron comercialmente y construyeron conjuntamente un nuevo puerto o partes nuevas de un puerto, incluida la infraestructura básica, con anterioridad a la fecha prevista en el apartado 1 del artículo 7, y que deseen prestar allí servicios portuarios, excluidos los servicios técnicos náuticos definidos en el apartado 6 del artículo 3, se les concederá la correspondiente autorización dentro de los períodos contemplados en el artículo 12 a partir de la fecha prevista en el apartado 1 del artículo 7.

En caso de que aparezcan limitaciones tras la fecha prevista en el apartado 1 del artículo 7 en relación con uno o varios servicios portuarios, y a condición de que la oportunidad de inversión estuviese abierta a todos, todas las autorizaciones para dicho servicio o servicios vigentes en el momento en que aparecieron las limitaciones seguirán siendo válidas hasta su expiración.

2. Cuando, transcurrida la fecha prevista en el apartado 1 del artículo 7, la decisión de construir un puerto nuevo o una parte nueva de un puerto dependa de una decisión

paralela de un futuro prestador de servicios de contratar irrevocablemente inversiones significativas en dicho puerto nuevo o parte nueva de un puerto, incluida su infraestructura básica, se concederán las correspondientes autorizaciones por un período de tiempo limitado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12, sin imponerse más requisitos a ese futuro prestador de servicios.

3. En caso de producirse una limitación posterior del número de prestadores de uno o varios servicios portuarios, todas las autorizaciones vigentes para dichos servicios en el momento en que apareciera la limitación seguirán siendo válidas hasta su expiración, a condición de que la oportunidad de inversión estuviese abierta a todos.
4. Quedan excluidos de las disposiciones del presente artículo los servicios técnicos náuticos mencionados en el apartado 6 del artículo 3.

Artículo 12 *Duración*

Las autorizaciones se concederán durante un período limitado y renovable que se determinará de acuerdo con los siguientes criterios:

1. Cuando para la prestación de servicios no se vayan a realizar inversiones que la autoridad competente considere significativas, la duración máxima de la autorización será de 8 años.
2. Cuando se vayan a realizar inversiones que la autoridad competente considere significativas en:
 - a) bienes muebles, el periodo máximo será de 12 años
 - b) bienes inmuebles y bienes muebles de capital comparables, como puentes grúa de contenedores, grúas pórtico buque/costa, descargadoras de puente y remolcadores especializados, el periodo máximo será de 30 años, independientemente de que su propiedad vaya a transferirse o no al organismo gestor del puerto.

Si las inversiones efectuadas por el prestador de servicios incluyen tanto bienes muebles como inmuebles, el periodo máximo será el mayor de los considerados.

3. Los Estados miembros podrán establecer un procedimiento en virtud del cual el prestador de servicios que se proponga efectuar o contratar irrevocablemente inversiones significativas en bienes inmuebles en los 10 años previos al vencimiento de la autorización vigente y demuestre que tales inversiones supondrán una mejora de la eficiencia global de tales servicios, pueda solicitar a la autoridad competente que, de conformidad con el artículo 8, inicie un procedimiento de selección para una nueva autorización antes de que expire la autorización vigente.
4. Las autoridades competentes publicarán, para conocimiento general de los sectores interesados en la Comunidad, el detalle de las autorizaciones que vayan a expirar, con una antelación mínima de seis meses.

Artículo 13
Autoasistencia

1. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para posibilitar la práctica de la autoasistencia, siempre que sea posible, con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva.

Los Estados miembros velarán por que la autoridad competente sólo prohíba la autoasistencia para una o varias categorías de servicios portuarios cuando existan razones o limitaciones objetivas relacionadas con la disponibilidad de espacio o capacidad, consideraciones de seguridad o requisitos derivados de normas medioambientales.

2. En cuanto a las operaciones de manipulación de carga y servicios de pasajeros relacionadas con servicios de transporte marítimo regulares autorizados en el contexto del transporte marítimo de corta distancia y las autopistas del mar¹⁹, los Estados miembros reconocerán el derecho de las empresas a practicar la autoasistencia utilizando la tripulación marítima habitual del buque.
3. La práctica de la autoasistencia estará supeditada a la obtención de la pertinente autorización. Los criterios de dicha autorización será de los mismos que los aplicables a los prestadores del mismo servicio portuario, o de otro comparable, conforme al apartado 3 del artículo 7, si estos últimos son pertinentes. Las autoridades competentes concederán las autorizaciones de autoasistencia con eficiencia y prontitud. Dichas autorizaciones conservarán su validez en tanto su titular siga cumpliendo los criterios que motivaron su concesión.
4. Lo dispuesto en la presente Directiva no afectará en modo alguno a la normativa nacional en materia de requisitos de formación y cualificación profesional, cuestiones laborales y empleo, incluidas las estipulaciones de los convenios colectivos, a condición de que sean compatibles con el Derecho comunitario y las obligaciones internacionales de la Comunidad y del Estado miembro interesado.
5. Cuando la autoasistencia esté sujeta al pago de una tarifa en concepto de contribución a obligaciones de servicio público por la prestación de servicios técnicos náuticos que no puedan satisfacer quienes practiquen la autoasistencia, dicha tarifa se determinará según criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios y será proporcional a los costes del mantenimiento de las obligaciones de servicio público.

Artículo 14
Practicaje

1. En lo que se refiere específicamente al servicio de practicaaje, los Estados miembros podrán supeditar la concesión de la autorización regulada por el artículo 7 a criterios de seguridad marítima especialmente rigurosos y requisitos de servicio público.

¹⁹ Según las definiciones de la Decisión 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte DO L 167, 30.04.2004.

Las autoridades competentes también podrán reconocer el carácter obligatorio del practicaje y prescribir las normas de organización del servicio que estimen convenientes por motivos de seguridad y de requisitos de servicio público, incluida, cuando así lo exijan las circunstancias imperantes en un puerto o grupo de puertos y/o su acceso, la posibilidad de reservar para sí el servicio en cuestión o adjudicarlo, en su caso directamente, a un único prestador. En particular, podrán exigir que dicho servicio lo presten personas competentes que cumplan una serie de condiciones equitativas y no discriminatorias definidas en la legislación nacional.

2. Se considerará también autoasistencia la exención del practicaje obligatorio, o la dispensa de dicha obligación a determinados tipos de buque, mediante, por ejemplo, certificados de exención de practicaje. Cuando dichas exenciones estén supeditadas a una autorización especial, las condiciones para la obtención de la misma serán adecuadas, objetivas, transparentes y no discriminatorias.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas para mejorar la eficacia de los servicios de practicaje en el plazo de cinco años tras la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 15 *Recursos*

1. Los Estados miembros velarán por que cualquier parte con interés legítimo disponga de derecho recurso contra las decisiones o medidas concretas tomadas por las autoridades competentes o el organismo gestor del puerto en aplicación de la presente Directiva.
2. Si se rechaza una solicitud de acceso para la prestación de servicios portuarios de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva, el solicitante o solicitantes serán informados de las razones por las que se no se les concede la oportuna autorización o no han sido seleccionados. Dichas razones deberán ser objetivas y no discriminatorias, y estar debidamente justificadas. El solicitante dispondrá de los oportunos procedimientos de recurso. Deberá tener la posibilidad de presentar tal recurso ante un tribunal nacional o autoridad pública que en su organización, financiación, estructura jurídica y proceso de toma de decisiones sea independiente de la autoridad competente u organismo gestor del puerto, así como de cualquier prestador de servicios.
3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones adoptadas por los organismos de recurso puedan trasladarse a la vía judicial.

Artículo 16 *Transparencia de las relaciones financieras*

1. Con el fin de crear condiciones equitativas para la competencia en los puertos comunitarios y entre los mismos, todo puerto y sistema portuario en el sentido del artículo 2 presentarán a la Comisión y a los Estados miembros la información

especificada en la Directiva 80/723/CEE²⁰ de la Comisión en los plazos prescritos. Lo anterior se aplicará asimismo a las relaciones financieras entre los Estados miembros y los prestadores de servicios portuarios, sin perjuicio de las demás disposiciones de la Directiva 80/723/EEC.

2. La Comisión y los Estados miembros utilizarán los datos presentados por los puertos y sistemas portuarios para adoptar las medidas exigidas por el Derecho comunitario a fin de crear las condiciones de una competencia equitativa en los puertos comunitarios y entre los mismos.
3. En el plazo de tres años tras la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, y posteriormente de nuevo cada tres años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la transparencia de las relaciones financieras en los puertos y sistemas portuarios, así como sobre las medidas adoptadas al efecto por los Estados miembros y la Comisión.

Artículo 17 *Transparencia de la financiación pública*

En el plazo máximo de un año tras la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión elaborará directrices comunes sobre la financiación de los puertos por parte de los Estados miembros o con cargo a fondos públicos, e indicará qué tipo de financiación de puertos es compatible con el mercado interior.

Artículo 18 *Contabilidad*

Los prestadores de servicios seleccionados llevarán una contabilidad separada por cada servicio portuario para cuya prestación estén autorizados. La contabilidad deberá ajustarse a las prácticas comerciales usuales y principios contables generalmente admitidos.

Artículo 19 *Contabilidad transparente del organismo gestor del puerto*

1. Cuando el organismo gestor del puerto sea a la vez prestador de servicios portuarios, deberá cumplir los criterios del apartado 3 del artículo 7 y mantener separadas las contabilidades de cada uno de los servicios portuarios que preste y sus restantes actividades. La contabilidad deberá ajustarse a las prácticas comerciales usuales y los principios contables generalmente admitidos con el fin de garantizar que:
 - (a) las contabilidades internas correspondientes a las diferentes actividades se llevan por separado;

²⁰ OJ L 195, 29.7.1980, p. 35. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2000/52/CE (DO L 193 de 29.7.2000, p. 75).

- b) todos los costes e ingresos son asignados o imputados correctamente según principios de contabilidad de costes aplicados con coherencia y justificables objetivamente;
 - c) se definen claramente los principios de contabilidad de costes que sirvan de fundamento a las contabilidades separadas.
2. El informe de auditoría sobre las cuentas anuales deberá indicar la existencia de cualquier transferencia financiera efectuada entre el servicio portuario prestado por el organismo gestor del puerto y las demás actividades de este último. Los Estados miembros deberán conservar el informe de auditoría y ponerlo a disposición de la Comisión cuando ésta lo solicite.
- Se podrá considerar suficiente un informe de auditoría separado siempre que contenga la misma información.
3. La presente Directiva no afectará en modo alguno a los derechos y obligaciones de los Estados Miembros en virtud de la Directiva 80/723/CEE.

Artículo 20
Estatuto internacional

La presente Directiva no afectará en modo alguno a los derechos y obligaciones de los Estados miembros por lo que respecta al estatuto internacional de los puertos, vías navegables y zonas marítimas.

Artículo 21
Informes y revisión

Los Estados miembros enviarán a la Comisión un informe acerca de la aplicación de la presente Directiva en el plazo máximo de 36 meses a partir de la fecha de su entrada en vigor.

Basándose en dichos informes, la Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva por parte de los Estados miembros, y presentará, si procede, una propuesta de revisión.

Artículo 22
Aplicación

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar [18 meses tras la entrada en vigor de la Directiva]. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 23

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Artículo 24

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo
El Presidente*

*Por el Consejo
El Presidente*