



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 13 février 2001

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant l'accès au marché des services portuaires

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EN

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. INTRODUCTION

Le marché des services portuaires couvre les services à valeur commerciale qui sont fournis contre paiement aux utilisateurs d'un port maritime et dont le paiement n'est normalement pas inclus dans les droits versés par les utilisateurs pour être autorisés à faire escale ou à opérer dans un port. Bien que ce secteur de services soit essentiel au fonctionnement des ports de la Communauté et, partant, pour son commerce, il n'existe actuellement aucun cadre réglementaire communautaire spécifique pour les services portuaires.

Les régimes nationaux applicables aux services portuaires doivent cependant respecter les libertés garanties par le traité (liberté d'établissement, libre circulation des travailleurs, des marchandises et des services) ainsi que les règles de concurrence du traité. Lorsque des problèmes d'application de ces règles se sont posés, ils ont été traités au cas par cas par la Commission.

Les ports jouent un rôle capital dans les échanges intra et extracommunautaires. Ils seront appelés à jouer un rôle de plus en plus important dans le cadre des efforts faits pour augmenter la part du transport maritime dans le transport de passagers et de marchandises, étant donné que ce mode de transport est plus respectueux de l'environnement et moins saturé, et pour encourager le transport intermodal et le rendre moins coûteux; il est donc nécessaire d'assurer leur efficacité.

La libéralisation du marché intérieur des transports maritimes dans la Communauté s'est déroulée au cours de la dernière décennie. En fait, des règles transitoires permettent encore des restrictions dans le marché du cabotage dans les îles grecques. La situation des services portuaires varie considérablement: dans de nombreux ports, l'accès au marché et le traitement équitable des fournisseurs de services potentiels font encore l'objet de restrictions, ce qui a des conséquences sur la qualité et le coût des services. On observe néanmoins que l'évolution du marché des services portuaires suit celle du transport maritime vers une plus grande ouverture, quoiqu'avec un retard considérable. Cette évolution varie toutefois considérablement. Pour ces raisons, il est nécessaire, dans l'intérêt des exploitants, des autorités et des consommateurs, d'introduire des règles spécifiques et claires sur l'accès au marché des services portuaires, qui tiendront compte de ses caractéristiques uniques.

2. LA NECESSITE DE METTRE EN PLACE UN CADRE JURIDIQUE COMMUNAUTAIRE

Il apparaît nécessaire, compte tenu des développements récents, de remplacer l'approche au cas par cas de l'application des règles du traité par une approche plus systématique.

La concurrence entre les ports d'un même État membre et entre les ports d'États membres voisins a sensiblement augmenté depuis la mise en place du marché intérieur. Bien que tous les ports doivent naturellement se plier aux règles fixées par les autorités nationales compétentes, la diversité et la complexité de ces règles ainsi que le degré considérable d'incertitude qui caractérise les questions de procédure, restent des facteurs très importants pour les utilisateurs des ports et les fournisseurs

de services portuaires. Le prix et la qualité des services portuaires sont devenus l'un des éléments essentiels dans le choix d'un port par les utilisateurs; un ensemble de règles de base applicables dans tous les ports communautaires permettrait que la concurrence entre ports et entre fournisseurs de services à l'intérieur d'un port s'exerce sur un pied d'égalité.

Ces dernières années, on a observé la poursuite, et même l'accentuation de la tendance consistant à privatiser la fourniture des services portuaires afin d'en augmenter l'efficacité, à utiliser le savoir-faire du secteur privé et à introduire et renforcer la concurrence entre fournisseurs de services. Bien que cette tendance soit loin d'être uniforme et varie même considérablement entre les différents secteurs de services portuaires, tous les États membres ont opté pour le principe de l'ouverture de ces services à la concurrence. Les règles qui accompagnent cette ouverture varient considérablement. Dans de nombreux cas, ces règles ne sont pas claires, ce qui rend de fait inutilement difficile l'exercice des libertés du traité.

La nature hétérogène des services portuaires et la diversité des ports (en termes de statut, de propriété, de dimensions, de fonction et de caractéristiques géographiques) restent des facteurs importants. Elles imposent de tenir dûment compte de la spécificité de chaque port et de son importance pour les fournisseurs de services portuaires. Cela peut notamment être le cas dans les ports où il existe des contraintes d'espace et de capacité ou lorsqu'il faut tenir compte de considérations spécifiques de sécurité maritime et de protection de l'environnement. En outre, les ports ont un rôle particulier à jouer dans les régimes douaniers de la Communauté.

Le principe de subsidiarité implique que les États membres et leurs autorités compétentes soient autorisés à tenir compte de considérations liées à des spécificités locales, régionales ou nationales. Ces considérations, même si elles sont bien fondées dans de nombreux cas, ne doivent cependant pas restreindre indûment les droits que les libertés fondamentales du traité donnent aux fournisseurs de services. Il est donc nécessaire de fixer au niveau communautaire les conditions d'exercice de ces libertés, et de prévoir notamment que la limitation du nombre de fournisseurs de services, lorsqu'elle est jugée nécessaire, doit être objectivement justifiée et que la procédure d'octroi d'autorisation doit être transparente, non discriminatoire, objective, pertinente et proportionnée.

Bon nombre de ports ont en commun une autre caractéristique: le double rôle joué par l'organisme gestionnaire du port, qui est à la fois l'organisme (public mais parfois aussi privé) ayant la responsabilité de la gestion du port et de son développement, pour lesquels des fonds publics sont octroyés dans de nombreux cas, et un fournisseur de services portuaires à côté d'autres prestataires autorisés à offrir ces services. Les conditions dans lesquelles les fournisseurs de services publics et privés peuvent se faire concurrence manquent souvent de clarté.

Un cadre communautaire des services portuaires ne devrait pas s'appliquer aux ports de toutes les dimensions. Il est reconnu que la mise en œuvre de ce cadre par les États membres imposera dans la plupart des cas une charge supplémentaire aux autorités, charge qui semble disproportionnée par rapport aux résultats attendus pour les ports de plus petite taille, étant donné que les volumes limités de fret et de passagers n'y nécessitent normalement pas la présence d'un grand nombre de fournisseurs de services.

Dans ces circonstances, il est opportun d'établir un cadre juridique communautaire assurant d'une part l'accès au marché des services portuaires en application des règles du traité et permettant d'autre part aux États membres et à leurs autorités compétentes de compléter ce cadre par des règles spécifiques qui tiendront dûment compte des caractéristiques géographiques et autres des ports ainsi que des spécificités locales, régionales ou nationales.

3. LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

3.1. Principes essentiels

- Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les fournisseurs de services portuaires aient accès au marché de la fourniture de services portuaires.

Ce principe donne effet aux règles du traité sur les grandes libertés et la concurrence en ce qui concerne ce secteur spécifique.

La Commission estime qu'aucun service portuaire de nature commerciale ne devrait a priori être exclu du cadre communautaire. Une liste des services portuaires est annexée à la proposition législative.

- Les États membres peuvent exiger qu'un fournisseur de services portuaires obtienne une autorisation préalable.

Il est ainsi reconnu que pour assurer la gestion correcte d'un port, avec les contraintes qui lui sont propres, et pour garantir un niveau de qualification professionnelle satisfaisant, les États membres peuvent établir un système d'autorisation préalable pour les fournisseurs de services portuaires.

La Commission estime que les conditions d'octroi des autorisations doivent être transparentes, non discriminatoires, objectives, pertinentes et proportionnées. Elles ne doivent porter que sur les qualifications professionnelles du fournisseur, sa bonne situation financière et une couverture en assurances suffisante, la sécurité maritime ou la sécurité des installations, des équipements et des personnes, ainsi que sur la protection de l'environnement. Lorsqu'il est jugé approprié d'imposer des obligations de service public, celles-ci peuvent se rapporter à la sécurité, à la régularité, à la continuité, à la qualité et au prix du service considéré.

- Le nombre d'autorisations ne peut être limité qu'en raison de contraintes concernant l'espace ou la capacité disponibles ou, en ce qui concerne les services techniques nautiques, pour des raisons de sécurité du trafic maritime. Ces contraintes doivent être justifiées et les États membres doivent appliquer une procédure de sélection des fournisseurs de services qui soit transparente, objective et non discriminatoire. Les principaux aspects des procédures de sélection seront harmonisés.

Ce principe concilie les règles du traité sur les libertés d'établissement et de prestation de service avec le fait que, dans un certain nombre de ports et de secteurs de services portuaires, les contraintes précitées rendent inévitable la limitation du nombre de fournisseurs.

- Les ports dans lesquels il n'existe pas de limitation du nombre de fournisseurs ne sont pas soumis aux règles relatives aux limitations, aux procédures de sélection, à la durée des autorisations et aux mesures transitoires.

Il est ainsi reconnu que le but auquel tend la présente directive est de réaliser de manière générale ce qui a déjà été fait dans ces ports.

- Les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre l'auto-assistance.

Ce principe reconnaît qu'il n'existe en fait aucune raison pour interdire en principe l'auto-assistance dans les ports si les exploitants estiment que cette solution leur permet de mieux utiliser leurs ressources et apporte des gains d'efficacité à leurs propres services. Il reconnaît en outre que les conditions et les critères applicables aux exploitants qui pratiquent l'auto-assistance ne doivent pas être plus stricts que ceux fixés pour les fournisseurs de services portuaires, pour le même type de service ou un type de service comparable.

- Lorsque l'organisme gestionnaire du port fournit, ou souhaite fournir, des services portuaires en concurrence avec d'autres fournisseurs de services, il doit être traité comme n'importe quel autre concurrent. Il faut donc que l'organisme gestionnaire ne soit pas impliqué dans la procédure de sélection des fournisseurs de services, qu'il n'opère, dans sa fonction d'organisme gestionnaire du port, aucune discrimination entre les fournisseurs de services dans lesquels il détient des intérêts et les autres fournisseurs, et qu'il sépare notamment la comptabilité des services portuaires de celle de ses autres activités.

Ce principe reflète de manière générale les principes de concurrence et les normes de transparence.

- Les États membres devront assurer la transparence totale de toutes les procédures liées à la fourniture de services portuaires, ainsi que la disponibilité de procédures de recours, y compris un contrôle juridictionnel.

Il s'agit du principe de bonne gestion des affaires publiques.

- Lorsqu'une sélection de fournisseurs de services est effectuée, la période pendant laquelle les fournisseurs choisis peuvent exercer leur activité est limitée dans le temps.

Ce principe concilie la nécessité de maintenir la possibilité d'accéder au marché des services portuaires pour des fournisseurs de services potentiels et futurs avec les attentes légitimes des fournisseurs de services déjà en activité. Il ne permet pas d'adopter de solution simple et universelle. En effet, il est judicieux d'adopter une attitude différente selon que le fournisseur de services n'a fait aucun investissement ou des investissements insignifiants ou qu'il a dû au contraire réaliser des investissements substantiels; selon que les investissements ont été réalisés dans des actifs à caractère mobilier ou immobilier; enfin, le niveau des investissements doit retenir toute l'attention voulue.

- Les mesures transitoires tiennent compte des attentes légitimes des fournisseurs de services en activité mais, parallèlement, prévoient le réexamen, dans un délai raisonnable, des autorisations existantes qui n'ont pas été accordées conformément aux règles de la directive.

Ce principe doit faire en sorte que les objectifs de la présente directive soient atteints dans un délai raisonnable tout en respectant les attentes légitimes des fournisseurs de services en activité. L'un des moyens pour y parvenir consiste à tenir compte des mêmes critères que ceux utilisés pour fixer la durée des autorisations lorsque leur nombre a dû être limité.

- La directive et sa mise en œuvre par les États membres ne doivent pas compromettre la sécurité dans les ports.

Ce principe réaffirme l'importance accordée par la Commission à la sécurité maritime; toutes les mesures visant à réglementer l'accès au secteur des services portuaires doivent pleinement garantir les niveaux les plus élevés de sécurité, notamment maritime, dans les ports.

- La directive et sa mise en œuvre par les États membres ne doivent pas compromettre l'application des règles de protection de l'environnement dans les ports.

Ce principe réaffirme l'importance que la Commission attache à la protection de l'environnement.

La proposition ne contient pas de règles sur les structures institutionnelles des ports et laisse aux États membres le soin de décider quels seront les organismes appelés à jouer le rôle d'autorités compétentes.

Conformément à l'article 295 du traité, la proposition ne préjuge en rien le régime de la propriété des ports, ou dans les ports, dans les États membres.

La proposition ne contient pas de normes harmonisées ou minimales concernant la formation et les qualifications du personnel et les équipements utilisés. Sans préjudice de la législation communautaire existante, et conformément au principe de subsidiarité, elle permet aux États membres de maintenir et d'établir des règles appropriées à condition que celles-ci soient notamment transparentes, non discriminatoires et objectives.

Enfin, la proposition ne comprend pas de règles harmonisées en matière de sécurité et de protection de l'environnement, mais elle s'appuie sur les règles existantes qui peuvent tenir compte comme il se doit des spécificités nationales, régionales et locales.

Cette approche est conforme aux conclusions du Conseil européen de Lisbonne du 28 mars 2000 invitant la Commission, le Conseil et les États membres, dans les limites de leurs compétences respectives, à "accélérer la libéralisation dans des domaines tels que [...] le transport". Elle prend en considération les points de vue exprimés par le Parlement européen, le Comité des régions, le Comité économique et social, à la suite de la publication du Livre vert de la Commission relatif aux ports et

aux infrastructures maritimes, et bénéficie d'un soutien considérable (mais pas unanime) parmi les secteurs d'activité intéressés.

3.2. Les grandes lignes de la directive proposée

L'article 1^{er} expose les objectifs de la directive.

L'article 2 définit le champ d'application de la directive. Il précise que seuls les services fournis à l'intérieur de la zone portuaire et non, par exemple dans les fleuves menant aux ports, sont couverts par la directive et il explique, en renvoyant à une annexe, quels sont les services portuaires couverts. Il fixe un seuil d'activité au-dessus duquel la directive s'applique.

L'article 3 explique que la directive ne remplace aucune des obligations auxquelles les autorités sont déjà soumises en vertu des directives 92/50, 93/36, 93/37 et 93/38 portant coordination des procédures de passation des marchés publics. De plus, lorsqu'une de ces directives-ci requiert qu'un contrat soit mis en adjudication, ce sera cette directive et non pas la directive proposée qui déterminera comment l'autorité compétente doit procéder. Le paragraphe 3 garantit en outre l'application des directives 89/48, 92/51 et 99/42 concernant la reconnaissance mutuelle des formations professionnelles, notamment dans les cas où les États membres délivrent des autorisations fondées sur les qualifications professionnelles d'un fournisseur.

L'article 4 définit les notions essentielles.

L'article 5 prévoit que les États membres désignent les autorités compétentes aux fins la mise en œuvre de la directive.

L'article 6 établit la règle de base selon laquelle l'État membre peut imposer l'obtention d'une autorisation aux fournisseurs de services portuaires. Les conditions d'octroi d'une autorisation doivent être transparentes, non discriminatoires, objectives, pertinentes et proportionnées. Elles doivent être rendues publiques, tout comme la procédure à suivre pour obtenir l'autorisation. Cet article contient une liste restreinte de critères facultatifs dont peut dépendre l'octroi de l'autorisation; il s'agit notamment d'une liste limitée d'obligations de service public. L'article 6 fait par ailleurs obligation à l'autorité compétente de fournir une formation adéquate lorsqu'un savoir local est indispensable à un fournisseur de services potentiel, et il donne à un fournisseur de services le droit d'employer le personnel de son choix.

L'article 7 expose les procédures à suivre lorsque le nombre de fournisseurs de services dans un port doit être limité. Il prévoit néanmoins que le nombre le plus élevé possible de fournisseurs de services doit être autorisé et que, dans le secteur de la manutention du fret, au moins deux fournisseurs doivent être autorisés de manière générale. Il prévoit en outre qu'une décision de limitation du nombre de fournisseurs ne doit pas être prise par l'organisme gestionnaire du port si celui-ci est ou souhaite devenir fournisseur de services dans ce port.

L'article 8 prévoit l'établissement d'une procédure de sélection des fournisseurs de services et exige que cette procédure soit transparente, objective et non discriminatoire, et qu'elle recoure à des critères proportionnés et pertinents. Il expose certaines formalités de procédure essentielles qu'une procédure de sélection doit respecter, tout en permettant d'utiliser pleinement les moyens de communication

électroniques modernes. Il traite par ailleurs la situation où l'organisme gestionnaire d'un port souhaite fournir un service en concurrence avec un autre fournisseur. Dans ce cas, l'organisme gestionnaire ne peut être l'autorité responsable de la procédure de sélection; celle-ci doit être menée par un organisme indépendant désigné à cette fin.

L'article 9 introduit le principe de la limitation dans le temps des autorisations octroyées à la suite d'une procédure de sélection et lie leur durée au critère de l'investissement en actifs: la durée de l'autorisation varie selon que le fournisseur de services n'a effectué aucun investissement ou des investissements insignifiants ou qu'il a au contraire effectué des investissements substantiels, et selon que les actifs dans lesquels les investissements ont été réalisés ont un caractère mobilier ou non. La durée maximale est indiquée pour chaque cas.

L'article 10 impose aux fournisseurs de services la tenue de comptes pour leurs activités de services portuaires.

L'article 11 prévoit que les règles de la directive s'appliquent de la même manière à l'auto-assistance et que les critères fixés pour l'auto-assistance ne doivent pas être plus stricts que ceux fixés pour d'autres fournisseurs du même service portuaire ou d'un service portuaire comparable.

L'article 12 traite la situation dans laquelle l'organisme gestionnaire d'un port, outre sa fonction de gestion, exerce les activités d'un fournisseur de services. Il impose notamment à l'organisme gestionnaire de séparer les comptes de ses activités de services portuaires de ceux de ses autres activités. La vérification des comptes est rendue obligatoire et le rapport du commissaire aux comptes doit comprendre des informations sur les flux financiers entre les différentes activités de l'organisme gestionnaire. Cet article traite également la situation où aucun fournisseur n'est trouvé pour un service donné et où l'organisme gestionnaire du port estime donc nécessaire d'offrir ce service lui-même. Il prévoit que l'organisme gestionnaire d'un port ne doit pas opérer de discrimination entre les fournisseurs de services.

L'article 13 assure la transparence complète de la procédure de sélection et impose aux États membres d'établir des procédures de recours, y compris un contrôle juridictionnel.

L'article 14 rappelle que la directive n'affecte en rien les droits et obligations des États membres en matière d'ordre public, de sûreté et de sécurité dans les ports ainsi qu'en matière de protection de l'environnement.

L'article 15 assure l'application de la législation sociale.

L'article 16 contient des mesures transitoires. Il prévoit que les autorisations existantes restent en vigueur sans modification lorsque le port ne limite pas l'accès au marché des services portuaires, bien que les nouvelles autorisations doivent être conformes aux règles de la directive. Cet article traite ensuite le cas des autorisations existantes octroyées par adjudication publique ou selon une procédure équivalente et qui sont conformes aux règles de la directive. Celles-ci ne nécessitent aucune modification. Pour toutes les autres autorisations, de nouvelles procédures d'autorisation seront organisées au cours de la période de transition dont la durée variera en fonction du niveau et du type des investissements réalisés par le fournisseur de services qui détient actuellement l'autorisation.

L'article 17 prévoit que les États membres soumettront un rapport sur l'application de la directive et que, sur cette base, la Commission établira un rapport accompagné le cas échéant d'une proposition de révision de la directive.

L'article 18 contient l'obligation de mise en œuvre de la directive par les États membres.

L'article 19 concerne l'entrée en vigueur de la directive.

L'article 20 indique les destinataires de la directive.

4. JUSTIFICATION DE L'ACTION AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

4.1. *Quels sont les objectifs de l'action envisagée par rapport aux obligations incombant à la Communauté?*

La proposition vise à assurer une application plus systématique des règles de traité (quatre libertés et règles de concurrence) dans le secteur portuaire. Elle introduit des règles de procédure garantissant que tous les fournisseurs de services, effectifs et potentiels, aient des possibilités équitables d'accéder au marché des services portuaires. Ces mesures entraîneront une amélioration des services portuaires et encourageront le recours au transport maritime comme mode de transport de substitution ainsi que l'utilisation du transport combiné, réduisant ainsi la tension sur le réseau de transport de la Communauté.

Sans se prononcer sur le régime de propriété des installations portuaires et des fournisseurs de services portuaires, conformément à l'article 295 du traité, la proposition établit un système d'égalité de droits et de chances entre les fournisseurs de services publics et privés.

4.2. *L'action envisagée relève-t-elle de la compétence exclusive de la Communauté ou d'une compétence partagée avec les États membres?*

L'action relève d'une compétence partagée (article 80, paragraphe 2, du traité).

4.3. *Quelle est la dimension communautaire du problème (par exemple combien d'États membres sont concernés; quelle solution a été appliquée jusqu'à présent)?*

La directive concerne tous les États membres côtiers. Bien que les États membres aient généralement fait des progrès considérables ces dernières années dans la libéralisation de l'accès aux services portuaires, on constate actuellement des pratiques fort divergentes en ce qui concerne tant la couverture des services portuaires que les procédures suivies pour donner effet aux droits prévus par le traité.

Afin d'assurer l'accès au marché des services portuaires et, ce faisant, d'éviter toute distorsion de la concurrence, il est nécessaire d'améliorer et d'harmoniser dans la mesure requise les règles, règlements et pratiques nationales.

4.4. *Quelle est la solution la plus efficace compte tenu des moyens dont disposent la Communauté et les États membres?*

Étant donné les inégalités qui existent actuellement en ce qui concerne le niveau d'accès au marché des services portuaires dans les États membres et même au sein d'un même État membre, ainsi que le manque de clarté général et le caractère insatisfaisant des règles de procédure, notamment lorsque des fournisseurs de services appartenant au secteur privé et au secteur public sont en présence, il est nécessaire d'établir des règles de base à l'échelle communautaire. Ces règles laissent aux États membres, conformément au principe de subsidiarité, un pouvoir discrétionnaire important, leur permettant notamment de tenir compte des caractéristiques géographiques des ports, soumis à des exigences diverses de sécurité maritime et de protection de l'environnement.

La proposition établit des règles communes concernant notamment:

- la mise en œuvre du principe de libre prestation des services portuaires;
- le droit, pour les États membres, d'exiger une autorisation préalable;
- le droit, pour les États membres, de limiter le nombre de fournisseurs de services;
- les modalités des procédures à suivre, y compris la transparence;
- la mise en œuvre du droit à l'auto-assistance;
- la durée des autorisations;
- les droits et obligations des organismes gestionnaires des ports dans leurs doubles fonctions d'autorités et de fournisseurs de services;
- les procédures de recours.

4.5. *Quelles seront les retombées de l'action envisagée et quel serait le coût d'une absence d'action?*

Compte tenu de la situation actuelle, qui résulte de l'évolution observée ces dernières années, il est très improbable que l'on aboutisse à une situation satisfaisante dans l'ensemble de la Communauté, qui garantirait la mise en œuvre de la libre prestation des services portuaires et serait caractérisée par l'absence de distorsion de la concurrence entre fournisseurs de services dans différents États membres. Cela est essentiellement dû au fait que, bien que les États membres fassent des progrès pour améliorer le libre accès au marché des services portuaires, il manque un cadre commun de règles communautaires, de sorte que les développements sont incohérents, irréguliers et peu satisfaisants.

4.6. *Quels sont les moyens d'action de la Communauté (recommandation, soutien financier, réglementation, reconnaissance mutuelle, etc.)?*

En raison de la complexité des régimes portuaires des États membres et de la diversité des ports en termes de dimensions, de fonctions et d'exigences de sécurité maritime et de protection de l'environnement, une directive est considérée comme

l'instrument juridique le plus approprié, laissant la mise en œuvre du cadre commun au niveau des États membres.

4.7. *Une réglementation harmonisée est-elle nécessaire ou suffit-il d'adopter une directive décrivant les objectifs généraux et laissant aux États membres le soin de les appliquer?*

Voir le point 4.6 ci-dessus.

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant l'accès au marché des services portuaires

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission¹,

vu l'avis du Comité économique et social²,

vu l'avis du Comité des régions³,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) L'objectif fixé par l'article 49 du traité consiste à supprimer les restrictions à la libre prestation de services dans la Communauté; conformément à l'article 51 du traité, cet objectif doit être atteint dans le cadre de la politique commune des transports.
- (2) En ce qui concerne les services de transport maritime en tant que tels, cet objectif a été atteint au moyen du règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers⁵, et du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime)⁶.
- (3) Les services portuaires sont indispensables au bon fonctionnement du transport maritime, étant donné qu'ils fournissent une contribution essentielle à l'utilisation efficace des infrastructures de ce mode de transport.
- (4) Dans son Livre vert relatif aux ports et aux infrastructures maritimes de décembre 1997, la Commission a manifesté son intention de proposer un cadre législatif afin de libéraliser l'accès au marché des services portuaires dans les ports de la Communauté ayant un trafic international. Les services portuaires devraient être

¹ JO C [...] du [...], p. [...].

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

⁵ JO L 378 du 31.12.1986, pp. 1-3. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 3573/90 du Conseil (JO L 353 du 17.12.1990, p. 16).

⁶ JO L 364 du 12.12.1992, pp. 7-10.

⁷ COM(97) 678 final du 10 décembre 1997.

définis dans ce cadre comme étant les services à valeur commerciale qui sont normalement fournis contre paiement dans un port.

- (5) Le fait de faciliter l'accès au marché des services portuaires au niveau communautaire devrait se traduire par la suppression des barrières à l'entrée du marché pour les fournisseurs de services portuaires, l'amélioration de la qualité des services offerts aux utilisateurs des ports, une efficacité et une souplesse accrues, une réduction des coûts et, partant, la promotion du transport maritime à courte distance et du transport combiné.
- (6) Lorsque l'autorisation prévue par la présente directive revêt la forme d'un contrat entrant dans le champ d'application des directives 92/50/CEE⁸, 93/36/CEE⁹, 93/37/CEE¹⁰ et 93/38/CEE¹¹, ce sont ces directives qui s'appliquent. De la même manière, les directives 89/48/CEE¹², 92/51/CEE¹³ et 99/42/CE¹⁴ concernant la reconnaissance mutuelle des formations professionnelles s'appliquent le cas échéant.
- (7) La diversité des législations et des pratiques nationales a entraîné des disparités dans les procédures appliquées et a fait naître une insécurité juridique à propos des droits des fournisseurs de services portuaires et des devoirs des autorités compétentes. Il est par conséquent dans l'intérêt de la Communauté d'établir un cadre juridique communautaire fixant des règles de base concernant l'accès au marché des services portuaires, les droits et les obligations des fournisseurs de services en activité et potentiels, les organismes gestionnaires des ports, ainsi que les modalités des procédures d'autorisation et de sélection.
- (8) Conformément aux principes de subsidiarité et de proportionnalité exposés à l'article 5 du traité, l'objectif de l'action proposée, qui est d'assurer l'accès, pour toute personne physique ou morale établie dans la Communauté, au marché des services portuaires, ne peut être réalisé de manière satisfaisante par les États membres en raison des dimensions de cette action et peut donc être mieux réalisé par la Communauté. La

⁸ Directive 92/50/CEE du Conseil, du 18 juin 1992, portant coordination des procédures de passation des marchés publics de services (JO L 209 du 24.7.1992 p. 1), modifiée en dernier lieu par la directive 97/52/CE (JO L 238 du 28.11.97).

⁹ Directive 93/36/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, portant coordination des procédures de passation des marchés publics de fournitures (JO L 199 du 9.8.93, p. 1), modifiée en dernier lieu par la directive 97/52/CE (JO L 328 du 28.11.97).

¹⁰ Directive 93/37/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux (JO L 199 du 9.8.93, p. 54), modifiée en dernier lieu par la directive 97/52/CE (JO L 328 du 28.11.97).

¹¹ Directive 93/38/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications (JO L 199 du 9.8.93 p. 84), modifiée en dernier lieu par la directive 98/4/CE (JO L 101 du 1.4.98).

¹² Directive 89/48/CEE du Conseil du 21 décembre 1988 relative à un système général de reconnaissance des diplômes d'enseignement supérieur qui sanctionnent des formations professionnelles d'une durée minimale de trois ans JO L 19 du 24.1.89, p. 16.

¹³ Directive 92/51/CEE du Conseil du 18 juin 1992 relative à un deuxième système général de reconnaissance des formations professionnelles, qui complète la directive 89/48/CEE (JO L 17 du 25.1.95, p. 20).

¹⁴ Directive 1999/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 juin 1999 instituant un mécanisme de reconnaissance des diplômes pour les activités professionnelles couvertes par les directives de libéralisation et portant mesures transitoires, et complétant le système général de reconnaissance des diplômes (JO L 201 du 31.7.99 p. 77).

présente directive se limite au minimum requis pour atteindre ces objectifs et n'excède pas ce qui est nécessaire à cette fin.

- (9) La législation communautaire sur l'accès aux services portuaires n'exclut pas l'application d'autres règles communautaires. Les règles de concurrence s'appliquent déjà aux services portuaires et sont notamment à prendre en considération dans les situations de monopole.
- (10) Dans l'intérêt d'une gestion portuaire efficace et sûre, les États membres peuvent exiger que les fournisseurs de services obtiennent des autorisations. Les critères d'octroi de ces autorisations doivent être objectifs, transparents, non discriminatoires, pertinents et proportionnés. Ils doivent être rendus publics.
- (11) Étant donné que les ports constituent des zones géographiques limitées, l'accès au marché peut, dans certains cas, se heurter à des contraintes de capacité et d'espace disponible et à des contraintes liées à la sécurité du trafic pour les services techniques nautiques. Dans ces cas, il peut être nécessaire de limiter le nombre de fournisseurs de services portuaires autorisés.
- (12) Les critères appliqués pour imposer une telle limitation doivent être objectifs, transparents, non discriminatoires, pertinents et proportionnés. Dans le cas de la manutention du fret, sauf circonstances exceptionnelles, le nombre de fournisseurs de services pour chaque catégorie de service de manutention du fret ne doit pas être limité à moins de deux fournisseurs totalement indépendants.
- (13) Les fournisseurs de services devraient avoir le droit d'employer le personnel de leur choix.
- (14) Lorsque le nombre de fournisseurs de services portuaires est limité, ceux-ci devront être sélectionnés par l'autorité compétente selon une procédure de sélection transparente, objective, ouverte et équitable, obéissant à des règles non discriminatoires.
- (15) Pour faire en sorte que les décisions et mesures de procédure au titre de la présente directive soient prises par des organismes neutres et soient reconnues comme telles, il importe de définir la position de l'organisme gestionnaire d'un port qui est lui-même fournisseur d'un service portuaire ou souhaite le devenir. Cet organisme doit être soumis aux mêmes conditions et procédures que les autres fournisseurs de services, tout en restant à même d'assurer le bon fonctionnement du port. Par conséquent, toute décision concernant la limitation du nombre de fournisseurs de services et la sélection proprement dite doit être confiée à un organisme neutre, et l'organisme gestionnaire d'un port n'opère aucune discrimination entre les fournisseurs de services ni entre les utilisateurs du port.
- (16) Il est donc nécessaire d'assurer la non-discrimination entre l'organisme gestionnaire du port et les fournisseurs de services indépendants, ainsi qu'entre les organismes gestionnaires de ports différents.
- (17) Dans le domaine financier, il est nécessaire d'imposer aux organismes gestionnaires de ports couverts par la présente directive qui ont aussi une activité de fournisseurs de services l'obligation de tenir des comptes séparés pour les activités exercées en tant

qu'organismes gestionnaires et pour les activités exercées dans des conditions de concurrence.

- (18) La directive 2000/52/CE de la Commission du 26 juillet 2000 impose l'obligation de tenir des comptes séparés à un certain nombre d'entreprises; cette obligation ne s'applique qu'aux entreprises dont le chiffre d'affaires annuel total a dépassé 40 millions d'euros pour chacune des deux dernières années.
Compte tenu de l'introduction de la liberté de prestation de services portuaires dans la Communauté, il est nécessaire de garantir que le principe de séparation des comptes s'applique à tous les ports entrant dans le champ d'application de la présente directive et d'imposer aux ports des règles de transparence qui ne soient pas moins strictes que celles instituées par la directive 2000/52/CE.
- (19) L'obligation de tenir des comptes pour les activités de services portuaires devrait s'appliquer à toutes les entreprises qui ont été sélectionnées pour fournir ces services.
- (20) L'auto-assistance devrait être autorisée et les critères éventuellement fixés pour les exploitants qui pratiquent l'auto-assistance ne devraient pas être plus stricts que ceux fixés pour les fournisseurs de services portuaires, pour le même type de service ou un type de service comparable.
- (21) Les autorisations octroyées par une procédure de sélection devraient être limitées dans le temps. Il est raisonnable de prendre en considération, lors de la fixation de la durée d'une autorisation, le fait que le fournisseur a dû ou non investir dans des actifs et, lorsque c'est le cas, le fait que ces actifs ont un caractère mobilier ou non. Bien qu'une telle procédure doive aboutir à un résultat approprié, il est néanmoins nécessaire de fixer des durées d'autorisation maximales.
- (22) La situation actuelle dans les ports communautaires, caractérisée par une multiplicité de méthodes d'autorisation et de sélection et de durées d'autorisation, rend nécessaire la fixation de périodes de transition claires. Les règles de transition devraient établir une distinction entre les ports où le nombre de fournisseurs de services est limité et ceux où il ne l'est pas.
- (23) Lorsque le nombre de fournisseurs de services n'est pas limité, il n'y a aucune raison de modifier les autorisations existantes, tandis que les autorisations futures devraient être octroyées conformément aux règles de la présente directive.
- (24) Lorsque le nombre de fournisseurs de services est limité, la fixation de la période de transition devrait prendre en considération les critères suivants: l'autorisation a-t-elle été octroyée par adjudication publique ou par une procédure équivalente, ou non? le fournisseur de services a-t-il réalisé des investissements substantiels ou non? lorsque de tels investissements ont été réalisés, l'ont-ils été dans des actifs à caractère mobilier ou immobilier? Les intérêts de la sécurité juridique exigent que, dans chaque cas, une période maximale soit fixée, tout en laissant aux administrations nationales une marge substantielle pour tenir compte de manière adéquate des spécificités de chaque situation.
- (25) Les États membres devraient désigner les autorités compétentes responsables de la mise en œuvre de la présente directive.
- (26) Des procédures de recours contre les décisions des autorités compétentes devraient être mises en place.

- (27) Les États membres doivent assurer un niveau de protection sociale approprié pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires.
- (28) Les dispositions de la présente directive n'affectent en rien les droits et obligations des États membres en matière d'ordre public, de sûreté et de sécurité dans les ports ainsi qu'en matière de protection de l'environnement.
- (29) La présente directive ne porte pas atteinte à l'application des règles du traité; la Commission continuera notamment à veiller au respect de ces règles en exerçant au besoin tous les pouvoirs que lui confère l'article 86 du traité.
- (30) La Commission devrait, sur la base des rapports des États membres concernant l'application de la présente directive, effectuer une évaluation accompagnée, le cas échéant, d'une proposition de révision de la présente directive,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier – Objectif

La liberté de prestation de services portuaires s'applique aux fournisseurs de services portuaires de la Communauté conformément aux dispositions de la présente directive. Les fournisseurs de services portuaires ont accès aux installations portuaires dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs activités.

Article 2 – Champ d'application

- 1. La présente directive s'applique aux services portuaires cités dans l'annexe, fournis à l'intérieur d'une zone portuaire pour les utilisateurs du port.
- 2. La présente directive s'applique à tout port ou système portuaire maritime situé sur le territoire d'un État membre et ouvert au trafic maritime commercial général, à condition que le trafic annuel moyen au cours des trois dernières années n'y ait pas été inférieur à 3 millions de tonnes de marchandises ou à 500 000 passagers.
- 3. Lorsqu'un port atteint le seuil de trafic de fret visé au paragraphe 2 sans toutefois atteindre le seuil de trafic de passagers correspondant, les dispositions de la présente directive ne s'appliquent pas aux services portuaires réservés uniquement aux passagers. Lorsque le seuil du trafic de passagers est atteint mais pas le seuil du trafic de fret, les dispositions de la présente directive ne s'appliquent pas aux services portuaires réservés uniquement au fret. Sur la base des informations fournies par les États membres, la Commission publie à titre informatif au Journal officiel des Communautés européennes la liste des ports visés au présent article. Cette liste est publiée pour la première fois dans les trois mois suivant l'entrée en vigueur de la présente directive et par la suite annuellement.
- 4. Les États membres peuvent exiger que les fournisseurs de services portuaires soient établis dans la Communauté et que les navires utilisés exclusivement pour la fourniture de services portuaires soient enregistrés dans un État membre et battent pavillon d'un État membre.

Article 3

1. La présente directive ne porte pas atteinte aux obligations incombant aux autorités compétentes en vertu des directives 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE et 93/38/CEE.
2. Lorsque l'une des directives visées au paragraphe 1 impose de procéder à un appel d'offres pour la passation d'un marché de services, les articles 8 (paragraphe 1,2,3,4 et 5), 12 (paragraphe 1 et 2) et 13 de la présente directive ne s'appliquent pas pour l'attribution de ce marché.
3. La présente directive ne porte pas atteinte, le cas échéant, aux obligations des autorités compétentes découlant des directives 89/48/CEE, 92/51/CEE et 99/42/CE concernant la reconnaissance mutuelle des formations professionnelles entre les États membres.

Article 4 – Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- (1) "**port maritime**" (dénommé "**port**" dans la présente directive): une étendue de terre et d'eau ayant subi des travaux d'amélioration et comprenant des équipements de manière à permettre principalement la réception des navires, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises par transport terrestre, l'embarquement et le débarquement des passagers;
- (2) "**système portuaire**": un groupement de plusieurs ports desservant la même ville ou conurbation;
- (3) "**autorité portuaire**" ou "**organisme gestionnaire du port**" (ci-après dénommé "**organisme gestionnaire du port**"): un organisme qui, parallèlement ou non à d'autres activités, a pour objectifs, en vertu de la législation ou de la réglementation nationale, l'administration et la gestion des infrastructures portuaires, ainsi que la coordination et le contrôle des activités des différents exploitants présents dans le port ou le système portuaire concerné. Il peut comprendre plusieurs organismes distincts ou être responsable de plusieurs ports;
- (4) "**services portuaires**": les services à valeur commerciale qui sont normalement fournis contre paiement dans un port et sont mentionnés dans l'annexe;
- (5) "**fournisseur de services portuaires**": toute personne physique ou morale fournissant, ou souhaitant fournir, une ou plusieurs catégories de services portuaires;
- (6) "**obligation de service public**": une exigence définie par une autorité compétente afin de garantir la fourniture suffisante de certaines catégories de services portuaires;
- (7) "**auto-assistance**": situation où un utilisateur d'un port se fournit à lui-même une ou plusieurs catégories de services portuaires et dans laquelle, normalement, aucun contrat ayant pour objet la prestation de tels services n'est passé avec un tiers, sous quelque dénomination que ce soit;

- (8) "**autorisation**": toute autorisation, y compris un contrat, permettant à une personne physique ou morale de fournir des services portuaires ou de pratiquer l'auto-assistance.

Article 5 – Autorités compétentes

Les États membres désignent l'autorité ou les autorités compétentes aux fins de la mise en œuvre des articles 6, 7, 8, 10, 11, 12 et 19 de la présente directive.

Article 6 – Autorisation

1. Les États membres peuvent exiger d'un fournisseur de services portuaires qu'il obtienne une autorisation préalable selon les conditions prévues aux paragraphes 2 à 5. Cette autorisation est octroyée automatiquement aux fournisseurs de services sélectionnés conformément à l'article 8.
2. Les critères d'octroi d'une autorisation par l'autorité compétente doivent être transparents, non discriminatoires, objectifs, pertinents et proportionnés. Ils ne doivent porter que sur les qualifications professionnelles du fournisseur, sa bonne situation financière et une couverture en assurances suffisante, la sécurité maritime ou la sécurité des installations, des équipements et des personnes. L'autorisation peut comprendre des obligations de service public concernant la sécurité, la régularité, la continuité, la qualité, ainsi que le prix et les conditions auxquels le service peut être fourni.
3. Lorsque les qualifications professionnelles requises comprennent un savoir local ou une expérience des conditions locales, l'autorité compétente doit fournir une formation appropriée aux candidats fournisseurs de services.
4. Les critères visés au paragraphe 2 sont rendus publics et les fournisseurs de services portuaires sont informés à l'avance de la procédure à suivre pour obtenir une autorisation. Cette exigence s'applique aussi à une autorisation qui lie la fourniture de service à un investissement dans des actifs immobiliers dont la propriété reviendra au port à l'expiration de l'autorisation.
5. Le fournisseur de services portuaires a le droit d'employer le personnel de son choix pour fournir le service couvert par l'autorisation.

Article 7 – Limitations

1. Les États membres ne peuvent limiter le nombre de fournisseurs de services portuaires qu'en raison de contraintes liées à l'espace ou à la capacité disponibles ou, en ce qui concerne les services techniques nautiques, pour des raisons de sécurité du trafic maritime. L'autorité compétente doit:
 - (a) informer les parties concernées de la ou des catégories de services portuaires et de la partie spécifique du port auxquelles les limitations s'appliquent, ainsi que des raisons les motivant;
 - (b) autoriser le nombre le plus élevé possible de fournisseurs de services, compte tenu des circonstances.

2. Lorsqu'il existe des contraintes concernant l'espace ou la capacité disponibles et, en l'absence de circonstances exceptionnelles liées au volume de trafic et aux catégories de fret, l'autorité compétente autorise au moins deux fournisseurs de services totalement indépendants l'un de l'autre pour chaque catégorie de fret.
3. Lorsque l'autorité compétente qui statue sur les limitations concernant un port donné est aussi l'organisme gestionnaire de ce port, et que ledit organisme lui-même, ou un fournisseur de services qui est directement ou indirectement sous son contrôle ou dans lequel il a une participation, est aussi un fournisseur de services dans ce port ou souhaite le devenir, l'État membre concerné désigne une autorité compétente différente pour prendre une décision sur la limitation du nombre de fournisseurs ou approuver une telle décision. L'autorité compétente ainsi désignée doit être indépendante de l'organisme gestionnaire du port en question et ne doit pas:
 - (a) fournir de services portuaires analogues à ceux fournis par aucun des fournisseurs de services dans le port en question, ni
 - (b) exercer de contrôle direct ou indirect sur, ou avoir une participation dans aucun des fournisseurs de services dans le port en question.

Article 8 – Procédure de sélection

1. Lorsque le nombre de fournisseurs de services portuaires a été limité en vertu de l'article 7, l'autorité compétente prend les mesures nécessaires pour assurer une procédure de sélection transparente et objective, par adjudication, fondée sur des critères proportionnés, non discriminatoires et pertinents.
2. L'autorité compétente publie au Journal officiel des Communautés européennes une invitation aux parties concernées à participer à la sélection.

Cette publication peut faire référence au site web de l'autorité compétente ou du port ou, en l'absence d'un tel site web, renvoyer à tout autre moyen approprié pour mettre, en temps utile, les informations nécessaires à la disposition de toute personne intéressée par la procédure.

3. L'autorité compétente fait figurer dans sa publication:
 - (a) les critères d'autorisation et de sélection qui définissent ses exigences minimales;
 - (b) les critères d'attribution qui définissent les bases sur lesquelles elle fera son choix parmi les offres remplissant les critères de sélection;
 - (c) les conditions définissant les obligations de service public couvertes par le contrat et indiquant les actifs mis à la disposition du soumissionnaire choisi, ainsi que les conditions correspondantes et les règles applicables.
4. La procédure prévoit un délai d'au moins 52 jours entre la diffusion de l'appel de propositions et la date limite de réception des propositions.
5. L'autorité compétente inclut dans les informations qu'elle communique aux fournisseurs potentiels toutes les informations utiles qu'elle détient.
6. Lorsque l'autorité compétente qui doit mener à bien la procédure de sélection concernant un port donné est l'organisme gestionnaire de ce port, et que ledit organisme lui-même, ou un fournisseur de services qui est directement ou

indirectement sous son contrôle ou dans lequel il a une participation, est un fournisseur de services dans ce port ou souhaite le devenir, l'État membre concerné désigne une autorité compétente différente pour prendre en charge la procédure de sélection en question. L'autorité compétente ainsi désignée doit être indépendante de l'organisme gestionnaire du port en question et ne doit pas:

- (a) fournir de services portuaires analogues à ceux fournis par aucun des fournisseurs de services dans le port en question, ni
- (b) exercer de contrôle direct ou indirect sur, ou avoir une participation dans aucun des fournisseurs de services dans le port en question.

Article 9 – Durée

Les fournisseurs de services portuaires sont sélectionnés pour une période limitée qui doit être fixée conformément aux critères suivants:

1. dans les cas où le fournisseur de services ne réalisera aucun investissement ou ne réalisera que des investissements insignifiants en vue de la fourniture de services, la durée maximale de son autorisation est de 5 ans;
2. dans les cas où le fournisseur de services réalisera des investissements substantiels:
 - (a) dans des actifs à caractère mobilier, la durée maximale est de 10 ans;
 - (b) dans des actifs à caractère immobilier, la durée maximale est de 25 ans, indépendamment du fait que leur propriété reviendra ou non au port.

Article 10 – Dispositions comptables

L'autorité compétente oblige les fournisseurs de services sélectionnés à tenir des comptes séparés pour chaque service portuaire fourni. L'établissement des comptes doit s'accorder avec les pratiques commerciales en vigueur et les principes comptables généralement admis.

Article 11 – Auto-assistance

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que l'auto-assistance puisse être mise en œuvre conformément à la présente directive.
2. L'auto-assistance peut être soumise à une autorisation dont les critères d'octroi ne doivent pas être plus stricts que ceux qui s'appliquent aux fournisseurs du même service portuaire ou d'un service portuaire comparable.

Article 12 – Organisme gestionnaire du port

1. Lorsque l'organisme gestionnaire d'un port fournit des services portuaires, il doit satisfaire aux critères exposés à l'article 6 et séparer les comptes de chacune de ses activités de service portuaire des comptes de ses autres activités. L'établissement des comptes doit s'accorder avec les pratiques commerciales en vigueur et les principes comptables généralement admis, pour faire en sorte que:
 - (a) les comptes internes correspondant aux différentes activités soient séparés;
 - (b) toutes les dépenses et recettes soient correctement imputées ou ventilées sur la base de principes de comptabilité analytique appliqués de manière cohérente et justifiables objectivement;

- (c) les principes de comptabilité analytique sur lesquels repose la tenue des comptes séparés soient clairement définis.
2. Le rapport du commissaire aux comptes sur les comptes annuels doit indiquer l'existence de tout flux financier entre l'activité de service portuaire de l'organisme gestionnaire du port et ses autres activités. Le rapport du commissaire aux comptes doit être conservé par l'État membre concerné et être mis à la disposition de la Commission sur demande.
 3. Lorsque, à la suite d'une procédure de sélection menée conformément à l'article 8, aucun fournisseur de services approprié n'a pu être trouvé pour un service portuaire spécifique, l'autorité compétente peut, dans les conditions visées au paragraphe 1 du présent article, réserver la fourniture de ce service à l'organisme gestionnaire du port pour une période maximale de 5 ans.
 4. L'organisme gestionnaire du port n'opère aucune discrimination entre les fournisseurs de services. Il s'abstient notamment de toute discrimination en faveur d'une entreprise ou d'un organisme dans lesquels il détient un intérêt.
 5. Les dispositions de la présente directive ne portent en aucune manière atteinte aux droits et obligations des États membres découlant de la directive 2000/52/CE sur la transparence.

Article 13 – Recours

1. Les États membres veillent à ce que toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un droit de recours contre les décisions ou les mesures individuelles prises en vertu de la présente directive par les autorités compétentes ou l'organisme gestionnaire du port.
2. Lorsqu'une demande d'accès au marché des services portuaires introduite en application de la présente directive est rejetée, le candidat est informé des raisons pour lesquelles il n'a pas reçu d'autorisation ou n'a pas été sélectionné. Ces raisons doivent être objectives, non discriminatoires, bien fondées et dûment établies. Des voies de recours doivent être ouvertes au candidat. Le recours doit pouvoir être formé devant une juridiction nationale ou une autorité qui, dans son organisation, son financement, sa structure juridique et son processus décisionnel, est indépendante de l'autorité compétente ou de l'organisme gestionnaire du port concerné et de tout fournisseur de services.
3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour faire en sorte que les décisions des instances de recours soient soumises à un contrôle juridictionnel.

Article 14 - Sûreté, sécurité et protection de l'environnement

Les dispositions de la présente directive n'affectent en rien les droits et obligations des États membres en matière d'ordre public, de sûreté et de sécurité dans les ports ainsi qu'en matière de protection de l'environnement.

Article 15 – Protection sociale

Sans préjudice de l'application des dispositions de la présente directive et dans le respect des autres dispositions du droit communautaire, les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer l'application de leur législation sociale.

Article 16 – Mesures transitoires

1. Lorsque le nombre de fournisseurs de services portuaires dans un port n'est pas limité par des contraintes concernant l'espace ou la capacité disponibles ou la sécurité maritime, les autorisations existantes peuvent rester en vigueur sans modification jusqu'au moment où le nombre de fournisseurs sera limité. Les nouvelles autorisations doivent être conformes aux dispositions de la présente directive.
2. Lorsque le nombre de fournisseurs de services portuaires dans un port est limité, les règles définies aux points a) à e) s'appliquent.
 - a) Lorsqu'une autorisation existante a été octroyée à la suite d'une adjudication publique ou d'une procédure équivalente et qu'elle est par ailleurs conforme aux règles de la présente directive, elle peut rester en vigueur sans modification.
 - b) Lorsqu'une autorisation existante n'a pas été octroyée conformément aux règles de la présente directive et que le fournisseur de services n'a réalisé aucun investissement ou n'a réalisé que des investissements insignifiants, une nouvelle procédure d'autorisation doit être menée à bien conformément aux règles de la présente directive, dans un délai de 2 ans à compter de la date de transposition de la présente directive dans le cas d'un fournisseur de services unique et dans un délai de 4 ans dans tous les autres cas.
 - c) Lorsqu'un fournisseur de services a réalisé des investissements substantiels dans des actifs à caractère mobilier dans le cadre d'une autorisation existante, les règles suivantes s'appliquent:
 - (i) lorsque l'autorisation n'a pas été octroyée conformément aux règles de la présente directive mais qu'elle a été précédée d'une adjudication publique ou d'une procédure équivalente, la durée maximale de l'autorisation existante est de 10 ans;
 - (ii) lorsque l'autorisation n'a pas été octroyée conformément aux règles de la présente directive et n'a pas été précédée d'une adjudication publique ou d'une procédure équivalente, une nouvelle procédure d'autorisation doit être menée à bien conformément aux règles de la présente directive, dans un délai de 3 ans à compter de la date de transposition de la présente directive dans le cas d'un fournisseur de services unique et dans un délai de 5 ans dans tous les autres cas.
 - d) Lorsqu'un fournisseur de services a réalisé des investissements substantiels dans des actifs à caractère immobilier dans le cadre d'une autorisation existante, les règles suivantes s'appliquent:
 - (i) lorsque l'autorisation n'a pas été octroyée conformément aux règles de la présente directive mais qu'elle a été précédée d'une adjudication

publique ou d'une procédure équivalente, la durée maximale de l'autorisation existante est de 25 ans;

- (ii) Lorsque l'autorisation n'a pas été octroyée conformément aux règles de la présente directive et n'a pas été précédée d'une adjudication publique ou d'une procédure équivalente, une nouvelle procédure d'autorisation doit être menée à bien conformément aux règles de la présente directive, dans un délai de 5 ans à compter de la date de transposition de la présente directive dans le cas d'un fournisseur de services unique et dans un délai de 8 ans dans tous les autres cas.
- e) Lorsqu'un fournisseur de services a réalisé des investissements substantiels dans des actifs à caractère mobilier et immobilier dans le cadre d'une autorisation existante, les dispositions du point d) s'appliquent.

Article 17 – Rapport d'information et révision

Au plus tard 3 ans après la date de la transposition de la présente directive, les États membres transmettent à la Commission un rapport sur son application.

Sur la base des rapports des États membres, la Commission procédera à l'évaluation de la mise en œuvre de la directive par les États membres, accompagnée le cas échéant d'une proposition en vue de sa révision.

Article 18 – Mise en œuvre

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard un an après la date de son entrée en vigueur. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 19

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 20 – Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen
La Présidente
[...]

Par le Conseil
Le Président
[...]

ANNEXE

LISTE DES SERVICES PORTUAIRES CONCERNÉS PAR LA PRÉSENTE DIRECTIVE

- (1) Services techniques nautiques
 - (a) Pilotage
 - (b) Remorquage
 - (c) Amarrage
- (2) Manutention du fret, comprenant:
 - (a) Manutention, arrimage, transbordement et autres transports intraportuaires;
 - (b) Stockage, mise en dépôt et entreposage, en fonction des catégories de fret;
 - (c) Groupage du fret
- (3) Services passagers (comprenant l'embarquement et le débarquement)