



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 18 octobre 2004 (21.10)
(OR. en)**

13681/04

**Dossier interinstitutionnel:
2004/0240 (COD)**

**MAR 178
CODEC 1135**

PROPOSITION

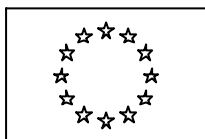
Origine: Commission européenne

En date du: 15 octobre 2004

Objet: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant
l'accès au marché des services portuaires

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Madame Patricia BUGNOT, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut représentant.

p.j. : COM(2004) 654 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, 13.10.2004

COM(2004) 654 final

2004/0240 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant l'accès au marché des services portuaires

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. INTRODUCTION

L'Agenda de Lisbonne prévoit expressément la libéralisation de tous les secteurs du transport, dans l'intérêt des consommateurs aussi bien que des entreprises. En fait, dans les conclusions du Conseil européen de Lisbonne du 28 mars 2000, les transports figurent parmi les domaines dans lesquels la Commission, le Conseil et les États membres ont été invités, dans les limites de leurs compétences respectives, à "accélérer la libéralisation".

En conséquence, le 13 février 2001, la Commission a adopté une communication du Parlement européen et du Conseil intitulée «Améliorer la qualité des services dans les ports maritimes: un élément déterminant du système de transport en Europe» (dénommé le «paquet portuaire»). La pièce maîtresse de cette communication est une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant «L'accès au marché des services portuaires».

Les principes et les objectifs de cette initiative ambitieuse ont été confirmés dans le livre blanc de la Commission publié plus tard dans l'année.

La proposition a suscité un vaste débat aussi bien dans le cadre de la procédure interinstitutionnelle¹, qu'avec et entre les parties intéressées.

Cependant, au cours de sa séance plénière du 20 novembre 2003, après plus de trois ans de procédure législative interinstitutionnelle, le Parlement européen a rejeté le texte de compromis, à l'issue de la procédure de conciliation, par 229 voix contre, 209 pour et 16 abstentions.

2. LA NÉCESSITÉ D'ÉTABLIR UN CADRE COMMUNAUTAIRE LÉGISLATIF

La Commission est d'avis que la nécessité d'établir un cadre législatif communautaire applicable à l'accès au marché des services portuaires se fait davantage ressentir encore suite aux événements qui se sont produits au cours de ces trois dernières années.

1. Garantir le fonctionnement du marché communautaire des transports

La Commission souhaite souligner que, lors des discussions entre institutions qui ont porté sur sa précédente initiative législative, la philosophie et les principes généraux de sa proposition sont restés inchangés. Cela démontre que la plupart des arguments avancés dans la proposition de la Commission de 2001 pour établir la nécessité de créer un cadre juridique communautaire concernant l'accès au marché des services portuaires restent valables aujourd'hui.

Tout d'abord, le Conseil européen, reconnaissant l'obligation de respecter l'Agenda de Lisbonne, a, à deux reprises (à Barcelone en 2002 et à Bruxelles en 2003), invité ouvertement

¹ Au cours de sa séance plénière du 14 novembre 2001, le Parlement européen a approuvé, sous réserve d'un certain nombre d'amendements, la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'accès au marché des services portuaires présentée par la Commission.

toutes les institutions à travailler en vue de l'adoption de la directive sur les services portuaires.

Qui plus est, les statistiques, projections et tendances en matière de transport confirment l'avis de la Commission (formulé dans le Livre blanc de 2001 sur les transports), selon lequel la manière la plus efficace de faire face aux besoins toujours croissants dans ce domaine est de transférer une part plus importante du trafic marchandises et du trafic passagers vers le transport maritime. Cela permettra de réduire la congestion du réseau routier et d'accroître la cohésion avec les régions périphériques.

Le transport maritime à courte distance et les autoroutes de la mer ont la capacité d'absorber l'augmentation du trafic fret prévue d'ici à 2010 (c'est-à-dire une augmentation de moitié par rapport à 1998). Les ports, qui doivent améliorer leurs performances, verront leur trafic s'accroître de manière notable.

2. Achever le marché intérieur et créer des conditions de concurrence homogènes entre les ports

En vertu du traité, la Commission a le droit et le devoir d'examiner toutes les possibilités qu'il lui offre pour progresser dans l'ouverture du marché de la prestation de services portuaires. Cela revêt une importance particulière maintenant que l'UE s'est élargie jusqu'à comprendre 25 États membres, dont 20 ont des ports.

Les libertés fondamentales énoncées dans le traité instituant l'UE (liberté d'établissement, libre circulation des travailleurs, des biens et des services), ainsi que les règles de concurrence qu'il définit, s'appliquent également au secteur des services portuaires. Environ un demi-siècle après la création de la Communauté, il n'existe toujours pas de cadre réglementaire communautaire applicable spécifiquement aux services portuaires, qui demeurent pour ainsi dire le seul secteur des services de transport où les éventuels problèmes liés à l'application de ces règles doivent être traités au cas par cas par la Commission.

Ce secteur se caractérise par la complexité et la diversité des règles, nationales ou autres, ainsi que par l'hétérogénéité des services portuaires et des ports (du point de vue du statut, du régime de propriété, du type de gestion, de la taille, de la fonction et des caractéristiques géographiques).

Par conséquent, l'adoption d'un cadre communautaire établissant les règles de base applicables dans les ports de l'UE permettrait d'harmoniser les conditions de concurrence à l'intérieur des ports et entre les ports.

Un cadre communautaire relatif aux services portuaires ne devrait pas s'appliquer aux ports de toutes les dimensions. Seuls les ports dont le volume de trafic maritime total équivaut à celui d'un «port maritime international (catégorie A)», selon la définition figurant dans la décision n° 1692/96/CE relative au développement du réseau transeuropéen de transport², doivent être pris en considération. Les États membres ont néanmoins la possibilité de décider d'appliquer la présente directive aux autres ports également.

² Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 228 du 9.9.1996, p. 1). Décision modifiée par la décision n° 1346/2001/CE (JO L 185 du 6.7.2001, p. 1).

Deux points essentiels doivent être traités:

- concernant la concurrence entre ports (c'est-à-dire entre fournisseurs d'un même service portuaire à l'intérieur d'un port), la fourniture efficace de services dans ce secteur du marché est essentielle pour le fonctionnement des ports communautaires et, partant, pour la mise en œuvre de la politique communautaire mentionnée plus haut.

Les services portuaires sont des services à valeur commerciale qui sont fournis contre paiement aux utilisateurs d'un port et dont le prix est normalement compris dans les redevances qu'ils acquittent pour pouvoir faire escale dans un port ou pouvoir y effectuer des opérations. Il s'agit des services technico-nautiques de pilotage, de remorquage et d'amarrage, de toutes les opérations de manutention de la marchandise (comprenant le chargement et le déchargement, la manutention, l'arrimage, le transbordement et les autres opérations de transport entre deux terminaux) et des services aux passagers (y compris l'embarquement et le débarquement). Ils peuvent être fournis soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur la voie navigable d'accès au port et de sortie du port ou du système portuaire.

Il convient de tenir dûment compte de la spécificité de chaque port et de son importance pour les prestataires de services portuaires. Cela peut notamment être le cas dans les ports où il existe des contraintes liées à l'espace ou à la capacité ou lorsqu'il faut tenir compte de considérations spécifiques de sécurité maritime et de protection de l'environnement.

- concernant la concurrence entre ports, la Commission partage l'avis des deux colégislateurs (Parlement européen et Conseil) selon lequel, d'une part, la directive sur la transparence financière devrait s'appliquer à tous les ports couverts par sa proposition législative et, d'autre part, il est nécessaire d'adopter des orientations sur les aides d'État (qui sont de la compétence exclusive de la Commission) relatives au financement des infrastructures portuaires; elle agira en conséquence sur ces deux plans.

3. dans le respect total du droit social et du droit du travail, tout en créant des emplois dans le secteur

Au cours du précédent débat législatif, l'argument selon lequel l'ouverture du marché des services portuaires aurait des effets néfastes sur l'emploi et les conditions sociales et compromettrait la sûreté et la sécurité dans les ports a souvent été avancé.

Cet argument n'est pas fondé. La Commission a toujours mis en avant le caractère neutre de sa proposition eu égard aux règles communautaires et nationales en matière d'emploi et de conditions sociales, notamment les exigences de formation et de qualification professionnelle, ainsi que dans les domaines de l'environnement, de la sûreté et de la sécurité. La proposition ne devrait donc pas faire obstacle à l'application des règles en question dans la mesure où elles sont conformes au droit communautaire et compatibles avec les obligations internationales de la Communauté et des États membres concernés.

Par ailleurs, le transfert de volumes de trafic supplémentaires vers les ports créera inévitablement un surcroît d'activité qui aura pour effet de créer des emplois dans les ports.

Enfin, pour promouvoir l'application du cadre juridique proposé, la Commission invite les États membres à ratifier les conventions adoptées sous l'égide d'organisations internationales, en particulier les conventions pertinentes de l'OIT³.

3. LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

Partant, la Commission estime qu'il demeure nécessaire, dans l'intérêt des opérateurs, des autorités et des consommateurs, de mettre en œuvre des règles spécifiques claires concernant l'accès au marché des services portuaires, qui tiennent compte de ses particularités.

Ainsi, en tant que seule institution dotée du pouvoir d'initiative, la Commission présente une nouvelle proposition de directive sur l'accès au marché des services portuaires.

La philosophie, les principes et les objectifs définis dans la communication de la Commission de 2001 sont inchangés. Toutefois, la Commission reconnaît que les modifications apportées dans le cadre de la précédente procédure législative, ainsi que les avis formulés par les parties intéressées, ont pour effet d'enrichir la proposition.

Il s'ensuit que la nouvelle version du texte présentée par la Commission repose à la fois sur sa proposition initiale de 2001 et sur la proposition modifiée de 2002, et prend en compte un grand nombre d'amendements formulés par le Parlement européen en première et deuxième lecture, la position commune du Conseil et les textes issus de la procédure de conciliation.

Pour citer quelques exemples, les points suivants sont demeurés inchangés:

- le champ d'application de la directive, c'est-à-dire les seuils de trafic à prendre en compte pour appliquer ou non le texte à un port ou à un service portuaire.
 - a) En ce qui concerne les ports, seuls les ports du réseau transeuropéen de transport de catégorie A sont pris en compte (voir le point II.2, article 2).
 - b) Les services concernés sont définis à l'article 3.
- La directive ne porte en aucune manière atteinte aux droits et obligations des États membres en ce qui concerne le respect de leur législation sociale, notamment des règles nationales applicables en matière de santé, de sécurité et de conditions d'emploi des personnes (article 4)
- Les dispositions de la 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 5).
- Les critères d'octroi des autorisations devraient être objectifs, transparents, non discriminatoires, pertinents et proportionnés et ils devraient être rendus publics (article 7).

³ Convention de l'OIT n° 137 de 1973 sur le travail dans les ports; convention de l'OIT n° 152 de 1979 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires; convention de l'OIT n° 145 de 1976 concernant la continuité de l'emploi des gens de mer.

- Les raisons invoquées pour introduire une limitation du nombre des prestataires de services pour un ou plusieurs services portuaires doivent être objectives. Le nombre le plus élevé possible de prestataires de services portuaires doit être autorisé (article 9).
- L'impartialité de l'autorité compétente en ce qui concerne les décisions visant à limiter le nombre de prestataires de services et les procédures de sélection doit être garantie (articles 8 et 9).
- Pour ce qui est des services de pilotage, la Commission proposera le texte qui a été approuvé à l'issue de la procédure de conciliation (article 14).

Le pilotage est donc inclus dans le champ de la directive et considéré comme un service de nature commerciale. Il faut cependant insister particulièrement sur l'importance primordiale des règles spécifiques applicables à ce service.

Lors des discussions sur la proposition initiale, le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont reconnu ces spécificités, en particulier les obligations de service public et les aspects du pilotage liés à la sécurité maritime. C'est la raison pour laquelle ils ont estimé que la délivrance des autorisations de pilotage pouvait être soumise à des critères particulièrement stricts en relation avec les obligations de service public et la sécurité maritime, notamment une connaissance précise des zones locales où s'effectuent les opérations et l'aptitude à y naviguer. À cette fin, les autorités portuaires peuvent, selon les cas, se réserver le service de pilotage ou accorder directement un droit exclusif à un organisme pour fournir des services de pilotage dans un port. Le texte permet ainsi de choisir des solutions adaptées au port.

Notons que la directive prévoit l'auto-assistance sous la forme d'une attestation d'exemption de pilotage.

- L'organisme gestionnaire du port doit tenir une comptabilité transparente.

Les principaux éléments nouveaux introduits dans la nouvelle proposition de la Commission sont les suivants:

- En général, l'auto-assistance pour les opérations liées à la marchandises et aux passagers peut être pratiquée en recourant au personnel à terre de la société qui pratique l'auto-assistance.

Le recours au personnel à terre pour exercer l'auto-assistance entraînera une création d'emplois dans les ports qui profitera avant tout aux collectivités locales. Il va sans dire que ce personnel devra avoir des conditions de travail pleinement conformes aux règles nationales et communautaires applicables en matière d'emploi et de questions sociales et bénéficier du même régime général que les autres personnels employés pour la manutention des marchandises. .

En ce qui concerne les services réguliers de transport maritime agréés offerts dans le cadre de services de transport maritime à courte distance ou d'autoroutes de la mer, il est possible de pratiquer l'auto-assistance en recourant, non seulement au personnel à terre, mais également au personnel navigant régulier des navires utilisés pour fournir ces services.

Les services réguliers de transport maritime agréés, les services de transport maritime à courte distance et les autoroutes de la mer relèvent des politiques communautaires qui ont pour principal objectif de réduire l'activité du transport terrestre (notamment routier). Les autoroutes de la mer sont définies dans la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport. La directive s'applique également aux liaisons maritimes entre des ports d'un même État membre (cabotage).

L'UE soutient leur développement de différentes manières, notamment en allouant des financements au titre de fonds communautaires. Il serait alors tout à fait normal d'édicter des dispositions communautaires visant à encourager davantage leur utilisation.

Notons qu'une autorisation est requise pour pratiquer l'auto-assistance. L'octroi de ces autorisations repose sur des critères qui doivent être les mêmes que ceux applicables aux prestataires de services portuaires identiques ou similaires, dans la mesure où ils sont pertinents. Les autorités compétentes font preuve d'efficacité et de rapidité lorsqu'elles accordent ces autorisations aux opérateurs pratiquant l'auto-assistance. Ces autorisations restent valables tant que les opérateurs pratiquant l'auto-assistance satisfont aux critères pris en compte pour leur octroi.

- Les autorisations deviennent obligatoires pour les fournisseurs de services (article 7). La Commission souhaite de cette manière concilier le besoin d'ouvrir effectivement le marché aux fournisseurs de services portuaires compétents et la nécessité de garantir une bonne gestion d'un port, avec les contraintes qui lui sont propres, et un niveau de qualification professionnelle satisfaisant.

Dans un délai déterminé après l'entrée en vigueur de la directive, tous les fournisseurs de services portuaires présents dans un port devront posséder une autorisation pour exercer leur activité. La procédure d'octroi des autorisations permettra de déterminer ce qui se passera dans l'hypothèse d'une limitation ultérieure du nombre de prestataires autorisés à fournir un service portuaire. (Article 10).

- a) Les autorisations accordées avant l'entrée en vigueur de la directive doivent être réexaminées dans un délai raisonnable, étant donné que les procédures appliquées pour leur octroi n'étaient pas conformes à ses dispositions. Il convient cependant, dans le même temps, de prendre en considération les attentes légitimes des fournisseurs de services déjà présents sur le marché. Le système s'appliquera également aux autorisations accordées après l'entrée en vigueur de la directive.

Le délai maximal est fixé à 12 mois après la date limite de transposition de la directive (12 + 18 mois).

Le système proposé permet d'accorder une autorisation sans conditions supplémentaires, mais prévoit aussi la possibilité d'appliquer une procédure de sélection (décrite à l'article 11), si l'autorité portuaire le décide ou bien à la demande d'un fournisseur de services existant (ou nouveau).

- b) Dans l'hypothèse où le nombre de prestataires de services serait limité:

- L'autorisation accordée à l'issue d'une procédure de sélection doit rester valable sans être modifiée.
 - Il doit être mis fin à l'autorisation qui a été accordée en l'absence de procédure de sélection et une telle procédure doit être organisée.
 - Une indemnisation est prévue pour le fournisseur de services qui n'est pas retenu à l'issue de la procédure de sélection, en pleine conformité avec les règles de concurrence énoncées par le traité.
 - Les dispositions diffèrent quelque peu en ce qui concerne les autorisations qui portent sur des droits de propriété dans un port car il y a lieu de tenir compte des particularités de chaque port.
- Durée de validité des autorisations (article 12): elle reste fonction de l'investissement réalisé par le fournisseur de services. Les délais proposés sont en accord avec les règles générales en matière de dépréciation réelle appliquées dans l'UE.
 - La Commission partage l'avis des deux colégislateurs (Parlement européen et Conseil) selon lequel la question de la concurrence entre les ports doit également être traitée. Partant, ainsi qu'il a été convenu à l'issue de la procédure de conciliation:
 - a) la disposition relative à l'application de la directive sur la transparence financière à tous les ports couverts par la proposition législative est insérée (article 16).
 - b) Le texte relatif aux orientations en matière d'aides d'État est également inséré. Il prévoit que les orientations relatives aux aides d'État doivent être adoptées par la Commission dans un délai d'un an à compter de l'adoption de la directive (article 17).

4. COMMENTAIRES CONCERNANT LES ARTICLES

Article 1: il définit les objectifs de la directive, à savoir la liberté de fournir des services et de pratiquer l'auto-assistance dans les ports maritimes pour les fournisseurs de services portuaires de l'UE, sous réserve de certaines restrictions objectives et nécessaires.

Article 2: il définit le champ de la directive. Il renvoie à l'article énonçant des définitions pour déterminer à quels services portuaires la directive s'applique et fixe des seuils pour déterminer quels ports entrent dans son champ.

Article 3: il définit les principaux termes, et plus particulièrement les services portuaires auxquels la directive s'applique.

Article 4: il précise que la directive ne porte en aucune manière atteinte aux droits et obligations des États membres en ce qui concerne le respect de leur législation sociale, notamment des règles applicables en matière de santé, de sécurité et de conditions d'emploi des personnes.

Article 5: il précise que les dispositions de la 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 6: il explique que la directive ne remplace aucune des obligations que les directives sur les marchés publics 92/50, 93/36, 93/37 et 93/38 et le règlement n° 3577/92 imposent aujourd'hui aux autorités. De plus, lorsque l'une de ces directives requiert qu'un contrat soit mis en adjudication, ce seront ces directives et non pas la directive proposée qui détermineront comment l'autorité compétente doit procéder. Le paragraphe 3 garantit l'application des directives 89/48, 92/51 et 99/42 sur la reconnaissance mutuelle des diplômes et des formations professionnelles, notamment dans les États membres qui délivrent des autorisations au vu des qualifications professionnelles du prestataire.

Article 7: il énonce le principe de base selon lequel tous les fournisseurs de services portuaires exercent leurs activités sous couvert d'une autorisation accordée par l'autorité compétente. Cette autorisation doit être accordée dans les 12 mois suivant la date ultime de transposition de la directive. Une possibilité est d'appliquer une procédure de sélection. Les critères d'octroi de ces autorisations doivent être transparents, non discriminatoires, objectifs, pertinents et proportionnés. Ils doivent être rendus publics, à l'instar de la procédure à suivre pour obtenir une autorisation. Les autorisations doivent être accordées de manière efficace et rapide. Cet article comporte une liste restreinte de critères auxquels l'octroi d'une autorisation peut être subordonné et dont certains peuvent consister en des obligations de service public. Il prévoit en outre l'obligation, pour l'autorité compétente, de fournir une formation adéquate lorsque le fournisseur de services potentiel doit absolument connaître les spécificités locales et autorise le fournisseur de services à recourir au personnel de son choix.

Article 8: il décrit et définit la procédure de sélection qui doit être appliquée pour l'octroi des autorisations. L'application de cette procédure est requise lorsque le nombre de prestataires de services est limité pour un ou plusieurs services portuaires. Il prévoit également le cas où aucun prestataire de services satisfaisant n'a été trouvé à l'issue de la procédure de sélection. Enfin, il garantit l'impartialité de l'autorité compétente qui joue le rôle d'organe de décision dans le cadre de la procédure de sélection visant à trouver un prestataire pour un service qu'elle souhaite elle-même fournir. Dans ce cas, un organisme indépendant doit être désigné.

Article 9: il définit des règles transparentes applicables lorsque le nombre de prestataires de services doit nécessairement être limité dans un port. Il exige que le plus grand nombre possible de prestataires de services soit autorisé.

Article 10: il définit des règles applicables dans le cas où le nombre de prestataires d'un service portuaire est limité. Il introduit notamment des régimes différents en fonction de la méthode utilisée pour accorder l'autorisation (avec ou sans procédure de sélection). Il traite des autorisations qui prévoient l'exercice d'un droit de propriété dans un port.

Article 11: il définit les règles applicables aux autorisations passées et futures pour les nouveaux ports ou les parties nouvelles d'un port.

Article 12: il fixe des durées maximales de validité. Il introduit le principe de limitation de la durée d'une autorisation et subordonne sa durée de validité au critère d'investissement dans des actifs. La durée varie selon le niveau des investissements réalisés par le prestataire de services et selon le caractère mobilier ou non mobilier des actifs dans lesquels les investissements ont été effectués.

Article 13: il énonce que les règles de la présente directive s'appliquent de la même manière aux opérateurs pratiquant l'auto-assistance. L'auto-assistance pour un service donné ne peut être refusée que dans des cas exceptionnels et bien définis. En ce qui concerne les services réguliers de transport maritime agréés entrant dans le cadre d'un transport maritime à courte distance ou d'autoroutes de la mer et les opérations de manutention de marchandises et d'assistance aux passagers, l'opérateur qui pratique l'auto-assistance est autorisé à utiliser le personnel navigant travaillant régulièrement à bord de navires effectuant ces services, en plus du personnel à terre. Une autorisation est obligatoire pour pratiquer l'auto-assistance et, dans ce cas, les critères ne doivent pas être plus stricts que ceux définis pour les autres prestataires d'un service portuaire identique ou similaire. Les autorisations doivent être accordées de manière efficace et rapide et rester valides tant que l'opérateur pratiquant l'auto-assistance satisfait aux critères régissant leur octroi. Il ne doit pas être porté atteinte aux règles nationales dans le domaine social, de l'emploi et de la formation. Il est possible de prévoir que les opérateurs pratiquant l'auto-assistance participent aux coûts des obligations de service public pour le service concerné.

Article 14: il prévoit un régime particulier pour le pilotage en raison des exigences liées à la sécurité maritime et au service public. L'auto-assistance est possible pour le pilotage. Il est prévu que les États membres présenteront un rapport sur les mesures visant à améliorer l'efficacité des services de pilotage. La directive prévoit l'auto-assistance sous la forme d'une attestation d'exemption de pilotage.

Article 15: il garantit la transparence totale de la procédure de sélection et exige des États membres qu'ils prévoient des procédures d'appel, notamment un contrôle juridictionnel.

Article 16: il stipule que la directive 80/723/CEE de la Commission sur la transparence financière s'applique aux ports couverts par la présente directive et prévoit un mécanisme de notification sur ce point.

Article 17: il prévoit que la Commission adopte des orientations relatives aux aides d'État en matière de financement des infrastructures portuaires dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de la présente directive.

Article 18: il prévoit l'obligation, pour les prestataires de services, de tenir des comptabilités séparées pour les activités de fourniture de services portuaires.

Article 19: il impose une obligation de transparence comptable à l'organisme gestionnaire du port.

Article 20: il porte sur le statut international des ports, voies navigables et zones maritimes.

Article 21: il prévoit que les États membres devront présenter un rapport sur l'application de la directive et que la Commission devra élaborer un rapport sur la base de ces rapports assorti, le cas échéant, d'une proposition de révision.

Article 22: il stipule que la directive est d'application obligatoire pour les États membres.

Article 23: il indique la date d'entrée en vigueur de la directive.

Article 24: il précise qui sont les destinataires de la directive.

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

concernant l'accès au marché des services portuaires

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article [...],

vu la proposition de la Commission⁴,

vu l'avis du Parlement européen⁵,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁶,

vu l'avis du Comité des régions⁷,

considérant ce qui suit:

- (1) L'objectif de l'article 49 du traité est de supprimer les restrictions à la libre prestation des services à l'intérieur de la Communauté. Conformément à l'article 51 du traité, cet objectif doit être atteint dans le cadre de la politique commune des transports et dans le respect, entre autres, des règles en matière sociale et de protection de l'environnement énoncées dans le traité.
- (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 tiers⁸, 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)⁹.
- (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 JO C [...] du [...], p. [...].

⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

⁶ JO C [...] du [...], p. [...].

⁷ JO C [...] du [...], p. [...].

⁸ JO L 378 du 31.12.1986, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 3573/90 (JO L 353 du 17.12.1990, p. 16).

⁹ JO L 364 du 12.12.1992, p. 7.

- (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 communautaires ayant un trafic international.
- (5) Parmi les mesures propres à accroître la concurrence générale dans les ports communautaires et entre eux, le fait de faciliter l'accès au marché des services portuaires au niveau communautaire devrait se traduire par la suppression des barrières existantes à l'entrée du marché pour les fournisseurs de services portuaires et les exploitants qui pratiquent l'auto-assistance, 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. Il faut également rendre transparentes les relations financières entre les ports maritimes ou les systèmes portuaires et les fournisseurs de services portuaires d'un côté, et les autorités publiques, de l'autre, ainsi que les modalités du financement public des ports.
- (6) Les législations et les pratiques nationales ont 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 et des exploitants qui pratiquent l'auto-assistance en activité et potentiels, les organismes gestionnaires des ports, ainsi que les procédures d'autorisation et de sélection.
- (7) Il importe que la législation communautaire sur l'accès aux services portuaires n'exclue pas l'application d'autres règles communautaires telles que les règles de concurrence, y compris celles relatives aux services d'intérêt économique général, notamment dans les situations de monopole.
- (8) Afin d'atteindre l'objectif de la présente directive sans imposer une charge additionnelle aux ports de moindre importance, qui semblerait disproportionnée par rapport aux résultats escomptés, il y a lieu que la présente directive s'applique aux ports dont le volume annuel total du trafic maritime correspond à celui des "ports maritimes d'importance internationale (catégorie A)" au sens de la décision n° 1692/96/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport¹⁰, sans préjudice cependant de la possibilité pour les États membres de décider d'appliquer également la présente directive à d'autres ports. Dans le calcul du volume annuel total du trafic, il importe que les États membres aient la possibilité de ne pas prendre en considération le trafic intervenant dans des parties d'un port qui ne sont pas ouvertes au trafic commercial général.
- (9) Les États membres devraient également pouvoir exclure du champ d'application de la présente directive les ports dont les activités sont très saisonnières, pour autant qu'ils

¹⁰ JO L 228 du 09.09.1996, p.1 Décision modifiée par la décision n° 2004/884/CE (JO L 167 du 30.04.2004, p. 1).

se soient assurés de l'existence d'un niveau adéquat d'accès au marché des services portuaires.

- (10) Un système portuaire dans la même région géographique désigné par un État membre étant confronté aux mêmes contraintes qu'un port individuel, les États membres peuvent le traiter comme un port unique au sens de la présente directive.
- (11) Il convient que les États membres soient libres de choisir le modèle de gestion de deux ports ou plus situés dans la même région géographique, qui pourraient être inclus dans un système portuaire.
- (12) Il y a lieu que les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes aux fins de la mise en œuvre de la présente directive. Il peut s'agir d'autorités publiques ou privées et elles peuvent être compétentes pour une ou plusieurs des tâches prévues par la présente directive et pour un ou plusieurs ports.
- (13) L'application de la législation sociale nationale, notamment des règles applicables en matière de santé, de sécurité et d'emploi du personnel par les fournisseurs de services et les sociétés pratiquant l'auto-assistance ne devrait aucunement être affectée par la présente directive.
- (14) La présente directive ne devrait en aucune manière porter atteinte aux droits et obligations des États membres, ou des autorités compétentes qu'ils désignent, en matière d'ordre public, de sécurité et de sûreté dans les ports ou en matière de protection de l'environnement.
- (15) Lorsque l'autorisation prévue par la présente directive revêt la forme d'un contrat entrant dans le champ d'application des directives 92/50/CEE du Conseil du 18 juin 1992 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de services¹¹, 93/36/CEE du Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de fournitures¹², 93/37/CEE Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux¹³ et 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 télécommunications¹⁴, ce sont lesdites directives qui s'appliquent. De la même manière, lorsque l'autorisation prévue par la présente directive revêt la forme d'un contrat de service public relevant du champ d'application du règlement (CEE) n° 3577/92, ledit règlement doit s'appliquer. Enfin, les directives du Conseil 89/48/CEE¹⁵ et 92/51/CEE¹⁶ et la directive 99/42/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la reconnaissance mutuelle des formations professionnelles¹⁷ s'appliquent le cas échéant.

¹¹ JO L 209 du 24.07.1992, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/78/CE de la Commission (JO L 285 du 29.10.2001, p 1).

¹² JO L 199 du 09.08.1993, p.1 Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

¹³ JO L 199 du 09.08.1993, p. 54. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

¹⁴ JO L 199 du 09.08.1993, p. 84; Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

¹⁵ JO L 19 du 24.01.1989, p. 16. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/108/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 32 du 05.02.2004, p. 15).

¹⁶ JO L 209 du 24.07.1992, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/19/EC.

¹⁷ JO L 201 du 31.07.1999, p. 77.

- (16) Les contrats de services portuaires attribués à la suite d'une procédure d'appel d'offres sur la base d'un autre instrument de la législation communautaire ne devraient pas faire l'objet d'une procédure de sélection conformément aux dispositions de la présente directive.
- (17) Dans l'intérêt d'une gestion portuaire efficace et sûre, les États membres devraient exiger que les fournisseurs de services portuaires obtiennent des autorisations. Les critères d'octroi de ces autorisations devraient être objectifs, transparents, non discriminatoires, pertinents et proportionnés et ils devraient être rendus publics. Les autorités compétentes devraient accorder les autorisations en faisant preuve d'efficacité et de rapidité et en se conformant aux dispositions de la présente directive.
- (18) Pour garantir un accès approprié à une formation adéquate pour les opérateurs qui se portent candidats pour la fourniture de services lorsque les qualifications professionnelles requises comprennent un savoir local ou une expérience des conditions locales, les États membres peuvent contraindre les fournisseurs de services qui possèdent ce savoir ou cette expérience à proposer une telle formation adéquate, contre paiement le cas échéant.
- (19) Il convient que les fournisseurs de services portuaires et les exploitants qui pratiquent l'auto-assistance aient le droit d'employer le personnel de leur choix tout en respectant les réglementations pertinentes concernant l'emploi, les conditions de travail et d'autres questions sociales, ainsi que la formation et l'aptitude professionnelle.
- (20) Étant donné que les ports constituent des zones géographiques limitées, l'accès au marché peut, dans certains cas, être limité en raison de contraintes d'espace ou de capacité, de préoccupations liées à la sécurité du trafic ou des exigences conformes à la réglementation en matière d'environnement. Dans ces cas, et afin de garantir l'efficacité globale des ports, il peut être nécessaire de limiter le nombre de fournisseurs de services portuaires autorisés, tout en veillant au respect des obligations de service public par le fournisseur de services ou l'organisme gestionnaire du port, ainsi qu'au respect des réglementations en matière d'environnement. Il convient que les critères appliqués pour imposer une telle limitation soient objectifs, transparents, non discriminatoires, pertinents et proportionnés.
- (21) Le fait pour une autorité compétente d'établir, conformément à la politique de développement d'un port rendue publique, la gamme d'activités commerciales pouvant être exercées dans le port ou dans une partie du port, ne devrait pas être considéré comme une limitation du nombre de fournisseurs de services.
- (22) En cas de limitation du nombre de fournisseurs de services, ce nombre devrait être le plus élevé possible en fonction des circonstances. Il importe que l'autorité compétente sélectionne les fournisseurs de services selon une procédure de sélection transparente, objective, ouverte et équitable, obéissant à des règles non discriminatoires.
- (23) Afin d'être ouverte et transparente, la procédure de sélection devrait être portée à la connaissance des secteurs concernés et une documentation complète devrait être transmise aux parties intéressées. La décision résultant de la procédure de sélection devrait également être rendue publique.

- (24) En raison de la situation actuelle dans les ports communautaires, caractérisée par une multiplicité de méthodes d'autorisation et de sélection et de durées d'autorisation, et du besoin de sécurité juridique, il est nécessaire de délivrer une autorisation à tous les fournisseurs de service existants dans un délai donné. Passé ce délai, toutes les autorisations devraient être accordées conformément à la présente directive.
- (25) Si l'autorité portuaire le décide ou bien à la demande d'un fournisseur de services existant, une procédure de sélection devrait être organisée pour l'octroi de l'autorisation.
- (26) Dans le cas où le nombre d'autorisations serait limité après l'entrée en vigueur de la présente directive, il conviendrait de mettre fin aux autorisations qui n'auraient pas été accordées à la suite d'un appel d'offres et d'organiser une procédure de sélection.
- (27) Il conviendrait que les États membres adoptent des dispositions en vertu desquelles un fournisseur de services existant qui ne serait pas retenu à l'issue de la procédure de sélection serait dédommagé par le fournisseur de services nouvellement désigné des investissements effectués dans le passé dans des installations reprises par le nouveau fournisseur de services et qui ne sont pas complètement amortis, en tenant compte de l'équilibre économique global du service offert pendant la période précédente, selon des critères clairs et prédéfinis.
- (28) Il est essentiel de faire en sorte que les décisions et mesures de procédure visées par la présente directive soient prises et soient reconnues comme telles, sur la base des principes de transparence et de non-discrimination. Par conséquent, lorsque l'autorité compétente décidant des limitations relatives à un ou plusieurs services portuaires dans un port donné est elle-même un fournisseur de services identiques ou similaires, il y a lieu de confier toute décision relative à ces limitations, ou l'approbation ou la supervision d'une telle décision à une autre autorité compétente indépendante. Lorsque l'autorité compétente effectuant une procédure de sélection dans un port est elle-même un fournisseur de services identiques ou similaires dans ce port, il convient de confier la procédure, ou l'approbation ou la supervision de celle-ci, à une autre autorité compétente indépendante.
- (29) Il importe que l'organisme gestionnaire d'un port n'opère aucune discrimination entre les fournisseurs de services. Il convient notamment d'éviter toute discrimination en faveur d'une entreprise ou d'un organisme dans lesquels il détient un intérêt.
- (30) Lorsque la procédure de sélection n'a pas permis de trouver un fournisseur de services satisfaisant, l'organisme gestionnaire du port devrait avoir la possibilité de se réserver la fourniture de ce service pendant une période limitée, pour autant qu'il réponde aux critères établis pour l'octroi d'une autorisation et qu'il observe le critère de transparence énoncé dans la présente directive. Au terme de cette période, une nouvelle procédure de sélection devrait être organisée. L'organisme gestionnaire du port devrait être dédommagé par le fournisseur de services nouvellement désigné des investissements qu'il a effectués dans le passé dans des installations reprises par le nouveau fournisseur de services et qui ne sont pas complètement amortis, en tenant compte de l'équilibre économique global du service offert pendant la période précédente, selon des critères clairs et prédéfinis.

- (31) Les autorisations octroyées devraient être limitées dans le temps; leur durée devrait néanmoins permettre, pour les investissements consentis, des conditions normales d'amortissement et de rentabilité. 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.
- (32) Les investissements dans des actifs à caractère mobilier comparables, tels que des ponts pour conteneurs, des portiques de transbordement direct navire/quai, des ponts de déchargement ainsi que des remorqueurs spécialisés, devraient être assimilés à des investissements en actifs immobiliers.
- (33) Les États membres peuvent mettre en place une procédure selon laquelle un fournisseur de services qui a l'intention de réaliser ou d'engager irrévocablement des investissements substantiels dans des actifs immobiliers au cours des 10 années qui précèdent l'expiration de l'autorisation en vigueur et peut démontrer que ces investissements entraîneront une amélioration de l'efficacité globale du service concerné peut demander à l'autorité compétente de lancer une procédure de sélection conformément à l'article 8, en vue d'une nouvelle autorisation avant l'expiration de l'autorisation en question.
- (34) Dans la mesure du possible, il convient d'autoriser l'auto-assistance conformément aux conditions fixées par la présente directive et les critères éventuellement fixés pour les exploitants qui pratiquent l'auto-assistance devraient être les mêmes que ceux fixés pour les fournisseurs de services portuaires, pour le même type de service ou un type de service comparable.
- (35) En ce qui concerne les opérations de manutention de marchandises et d'assistance aux passagers offerts à l'occasion de services réguliers de transport maritime agréés entrant dans le cadre d'un transport maritime à courte distance ou d'autoroutes de la mer¹⁸, il conviendrait que les États membres reconnaissent aux entreprises le droit de pratiquer l'auto-assistance en recourant non seulement à leur personnel à terre, mais également au personnel navigant travaillant régulièrement à bord des navires exécutant ces services. La pratique de l'auto-assistance devrait être subordonnée à une autorisation préalable répondant à des critères relatifs notamment à l'emploi, aux qualifications professionnelles, aux questions sociales et aux questions d'environnement. Il y a lieu que les autorités compétentes fassent preuve d'efficacité et de rapidité lorsqu'elles accordent ces autorisations aux opérateurs pratiquant l'auto-assistance. Les autorisations accordées aux opérateurs pratiquant l'auto-assistance devraient rester valables aussi longtemps que ces derniers satisfont aux critères ayant conditionné leur octroi.
- (36) Il importe que l'auto-assistance ne nuise pas à l'efficacité générale des opérations portuaires ni n'abaisse les niveaux de santé et de sécurité, le niveau social ou les niveaux de formation des travailleurs par rapport au personnel existant.

¹⁸ Les autoroutes de la mer sont définies dans la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, JO L 167 du 30.04.2004.

- (37) L'importance remarquable des services de pilotage eu égard à la sécurité du trafic maritime et, partant, à la protection de l'environnement dans les régions particulièrement fragiles requiert l'application de règles spécifiques. Il conviendrait que les États membres présentent un rapport sur les progrès accomplis dans le sens d'une efficacité accrue des services de pilotage.
- (38) Dans ce cadre, les autorités compétentes devraient être autorisées à reconnaître la nature obligatoire du pilotage et d'autres services techniques nautiques.
- (39) L'exemption de l'obligation de pilotage ou l'exemption de certaines catégories de navires de l'obligation de pilotage, éventuellement au moyen de dispenses de pilotage, doit également être considérée comme de l'auto-assistance. Lorsque de telles dispenses sont soumises à des autorisations spéciales, les conditions auxquelles sont subordonnées ces autorisations doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires.
- (40) La location de matériel ne constitue pas un service portuaire. Cette activité devrait néanmoins respecter les principes de transparence et de non-discrimination.
- (41) 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.
- (42) L'obligation de tenir des comptes séparés pour chaque service portuaire autorisé devrait s'appliquer à toutes les entreprises qui ont été sélectionnées pour fournir ces services.
- (43) Il y a lieu de mettre en place des procédures de recours contre les décisions des autorités compétentes.
- (44) La présente directive ne devrait affecter en rien les droits et obligations des États membres en ce qui concerne le statut international des ports, voies navigables et zones maritimes.
- (45) Il est important de veiller à ce que la présente directive favorise la création de nouveaux ports et de nouvelles installations portuaires. Tout investissement dans ce sens réalisé par une entité commerciale ayant respecté la réglementation nationale en matière d'acquisition de biens devrait être considéré comme ayant été généralement ouvert à tous.
- (46) La présente directive ne devrait pas exiger d'un État membre qu'il prenne une mesure de privation du droit de propriété ou d'atteinte à la propriété qui serait contraire aux principes généraux du droit communautaire, sauf si cette privation ou atteinte est justifiée selon de tels principes généraux, et qu'un fournisseur de services autorisé ou sélectionné peut être tenu d'indemniser cette privation ou atteinte conformément à ces principes généraux.
- (47) Il importe que la présente directive ne porte pas atteinte à l'application des règles du traité; la Commission devrait notamment pouvoir continuer à veiller au respect de ces règles en exerçant au besoin tous les pouvoirs que lui confère l'article 86 du traité.

- (48) La Commission devrait, sur la base des rapports des États membres concernant l'application de la présente directive, effectuer une évaluation assortie, le cas échéant, d'une proposition de révision de la présente directive. La Commission devrait aussi procéder à une évaluation concernant la formation, les qualifications professionnelles et les conditions sociales du personnel assurant la manutention du fret dans les ports ainsi que les conditions en vigueur en matière d'auto-assistance.
- (49) Dès lors que l'objectif de l'action proposée, à savoir ouvrir l'accès au marché des services portuaires à toute personne physique ou morale établie dans la Communauté, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres en raison de l'ampleur de l'action et peuvent donc être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité défini dans ledit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif visé.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier *Objectif*

1. La liberté de prestation de services portuaires dans les ports maritimes s'applique aux fournisseurs de services portuaires de la Communauté conformément à la présente directive.
2. La liberté de prestation de services portuaires peut être limitée en raison de contraintes liées à l'espace ou à la capacité disponible, à la sécurité ou à la sûreté du trafic maritime dans un port ou un système portuaire ou à la politique de développement du port, dans le respect des exigences en matière de sécurité, de protection de l'environnement et d'obligations de service public. Les services relatifs à l'accès au port ou au système portuaire et à la sortie du port ou du système portuaire peuvent également être limités en raison de contraintes de sécurité particulières.
3. Les fournisseurs de services portuaires et les exploitants qui pratiquent l'auto-assistance ont accès sans discrimination aux infrastructures portuaires généralement accessibles, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs activités.

Article 2 *Champ d'application*

1. La présente directive s'applique aux services portuaires définis à l'article 3 et qui sont fournis contre paiement aux 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 volume annuel moyen du trafic maritime du port concerné au cours des trois années précédentes ne soit pas inférieur à 1,5 million de tonnes de fret et/ou à 200 000 passagers.

À cette fin, les États membres peuvent décider, le cas échéant, que le trafic intervenant dans des parties d'un port qui ne sont pas ouvertes au trafic commercial général ne sera pas pris en considération.

3. Lorsqu'un port atteint seulement l'un des deux seuils de trafic visé au paragraphe 2, seul ce seuil est pris en considération pour l'application de la présente directive.
4. Les États membres peuvent également appliquer la présente directive à d'autres ports.
5. Les États membres peuvent exclure du champ d'application de la présente directive les ports dont les activités sont très saisonnières, à condition qu'ils se soient assurés qu'un niveau adéquat d'accès au marché des services portuaires est garanti.

La liste de ces ports est revue périodiquement, pour la première fois dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur de la présente directive et, par la suite, tous les trois ans; toute modification est notifiée à la Commission pour information.

6. Sur la base des informations fournies par les États membres, la Commission publie à titre informatif au Journal officiel de l'Union européenne la liste des ports et systèmes portuaires 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.
7. Les États membres peuvent exiger que les navires utilisés principalement pour la fourniture de services portuaires soient enregistrés dans un État membre et battent pavillon d'un État membre.
8. Les États membres peuvent exclure du champ d'application de la présente directive les services auxquels s'applique l'article 296 du traité, ou qui sont déclarés secrets, ou dont l'exécution doit s'accompagner de mesures de sécurité spéciales conformément aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives en vigueur dans l'État membre concerné, ou lorsque la protection des intérêts essentiels de la sécurité de l'État l'exige.

Article 3 *Définition*

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. "port maritime" ou "port": une étendue de terre et d'eau ayant subi des travaux 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, l'embarquement et le débarquement des passagers;
2. "voie navigable d'accès à un port ou de sortie d'un port": l'accès maritime ou fluvial permettant d'entrer dans le port en provenance de la haute mer ou de rejoindre la haute mer à partir du port, par exemple un chenal, un fleuve, un canal ou un fjord;

3. "système portuaire": deux ports ou plus situés dans la même région géographique et administrés par un seul organisme gestionnaire;
4. "port dont les activités sont très saisonnières": tout port atteignant 50% du volume annuel moyen de son trafic maritime total pendant les trois années précédentes en trois mois consécutifs;
5. "organisme gestionnaire du port" ou "autorité portuaire": un organisme qui, parallèlement ou non à d'autres activités, a pour tâches, en vertu de la législation ou de la réglementation nationale, l'administration et la gestion des infrastructures portuaires, ainsi que la coordination et, le cas échéant, 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;
6. «services portuaires»: les services techniques nautiques de pilotage (dans les limites prévues à l'article 14), de remorquage et d'amarrage, toutes les opérations de manutention de la marchandise (y compris le chargement et le déchargement, la manutention, l'arrimage, le transbordement et les autres opérations de transport entre deux terminaux) et les services aux passagers (comprenant l'embarquement et le débarquement). Ils sont fournis soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur la voie d'accès au port et de sortie du port ou du système portuaire entrant dans le champ de la présente directive.
7. "fournisseur de services portuaires" ou "fournisseur de services": toute personne physique ou morale fournissant, ou souhaitant fournir, contre rémunération, une ou plusieurs catégories de services portuaires;
8. "obligation de service public": une exigence définie par une autorité compétente afin de garantir la fourniture suffisante de certaines catégories de services portuaires;
9. "auto-assistance": une situation où une entreprise qui pourrait normalement acheter des services portuaires se fournit à elle-même, en utilisant son personnel fixe à terre, à l'exception de la situation visée à l'article 13, paragraphe 2, et ses équipements propres, une ou plusieurs catégories de services portuaires conformément aux critères fixés dans la présente directive;
10. Par personnel à terre, on entend les personnes employées par la société qui pratique l'auto-assistance et qui ne font pas partie des membres d'équipage.
11. "attestation d'exemption de pilote": un document délivré par l'autorité compétente et accordant une exemption à l'obligation de pilotage ou modifiant celle-ci;
12. "autorisation": toute autorisation, y compris un contrat, permettant à une personne physique ou morale de fournir une ou plusieurs catégories de services portuaires ou de pratiquer l'auto-assistance;
13. "limitation du nombre de fournisseurs": une situation dans laquelle l'autorité compétente ne permet pas à un fournisseur, qui remplit les critères fixés conformément à l'article 7 pour l'obtention d'une autorisation, de fournir une ou plusieurs catégories de services. Le nombre des fournisseurs ne peut être limité qu'en raison de contraintes liées à l'espace ou à la capacité disponible, à des considérations

de sécurité ou à des exigences découlant des réglementations en matière d'environnement.

14. Un «service régulier de transport maritime agréé» est un service régulier de transport maritime à courte distance exploité exclusivement entre des ports situés sur le territoire douanier de la Communauté. Ce service ne peut pas avoir comme point de départ, de destination ou d'escale un port situé hors du territoire douanier communautaire (dans un pays tiers, par exemple), ni une zone franche (lorsque la zone franche est délimitée essentiellement par une clôture) d'un port de ce territoire.
15. «la ou les autorités compétentes»: un organisme désigné par un État membre qui, parallèlement ou non à d'autres activités, a pour objet, en vertu de la législation ou de la réglementation nationale, de mettre en œuvre les dispositions de la présente directive. Il peut comprendre plusieurs organismes distincts ou être responsable de plusieurs ports.

Article 4 *Protection sociale*

La présente directive n'affecte en aucun cas l'application de la législation nationale des États membres, notamment des règles applicables en matière de santé, de sécurité et de conditions d'emploi des personnes. Les normes sociales ne doivent pas être moins strictes que celles définies par la législation communautaire applicable.

Article 5 *Sécurité, sûreté et protection de l'environnement*

La présente directive n'affecte en rien les droits et obligations des États membres, ou des autorités compétentes qu'ils désignent, en matière d'ordre public, de sécurité et de sûreté dans les ports ou en matière de protection de l'environnement.

Article 6 *Autres législations*

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.

La présente directive ne porte pas non plus atteinte aux contrats de service public conclus sur la base du règlement (CEE) n° 3577/92.
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, l'article 11, l'article 17 et l'article 21, paragraphes 1 et 2, 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 1999/42/CE

concernant la reconnaissance mutuelle des formations professionnelles entre les États membres.

Article 7

Autorisation

1. Au plus tard dix-huit mois après la date visée à l'article 22, tous les fournisseurs de services portuaires présents dans un port exercent leurs activités sous couvert d'une autorisation accordée par l'autorité compétente pour la durée maximale prévue à l'article 12.
2. Si l'autorité compétente le décide ou bien à la demande d'un fournisseur de services existant ou potentiel, l'autorisation est accordée conformément à la procédure visée à l'article 8.
3. Les critères d'octroi des autorisations par l'autorité compétente doivent être transparents, non discriminatoires, objectifs, pertinents et proportionnés. Les critères ne peuvent porter, le cas échéant, que sur:
 - a) les qualifications professionnelles du fournisseur de services et de son personnel, sa bonne situation financière et une couverture en assurances suffisante,
 - b) la sécurité maritime ou la sécurité et la sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements et de son personnel,
 - c) la conformité aux règles relatives à l'emploi et aux conditions sociales, notamment celles prévues par des accords collectifs, à condition qu'elles soient compatibles avec le droit communautaire ; en tout état de cause, seront respectées les règles minimales du droit social communautaire.
 - d) le respect des exigences locales, nationales et internationales en matière d'environnement,
 - e) la politique de développement du port.

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.

4. Les critères visés au paragraphe 3 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 si une autorisation lie la fourniture de services à un investissement dans des actifs immobiliers.
5. Les États membres peuvent adopter des règles d'accès à la profession ainsi qu'en ce qui concerne les attestations de capacité à obtenir par examen.

En outre, lorsque les qualifications professionnelles techniques requises comprennent un savoir local ou une expérience des conditions locales, les États membres veillent à ce qu'existe un accès approprié à une formation adéquate pour les candidats

fournisseurs de services, dans des conditions transparentes et non discriminatoires et, le cas échéant, contre paiement.

6. Le fournisseur de services portuaires qui exécute le service couvert par l'autorisation a le droit d'employer le personnel de son choix à condition de satisfaire aux critères fixés conformément au paragraphe 3 et à la législation de l'État membre dans lequel il fournit les services en question, à condition que cette législation soit compatible avec le droit communautaire.
7. L'autorité compétente peut modifier ou retirer une autorisation lorsque, fondamentalement, les critères visés au paragraphe 3 ou la législation sociale de l'État membre ne sont pas ou plus respectés.

Article 8

Procédure d'octroi des autorisations

1. Lorsqu'il est fait référence au présent article, l'autorité compétente prend les mesures nécessaires pour assurer une procédure de sélection transparente et objective, fondée sur des critères proportionnés, non discriminatoires et pertinents.
2. L'autorité compétente rend publique, pour information générale aux secteurs concernés dans la Communauté, une invitation aux parties intéressées à participer à la sélection.

Cette publication se fait dans le Journal officiel de l'Union européenne pour ce qui est des autorisations relatives à l'article 12, premier alinéa, paragraphe 2, point b), et par tout moyen approprié pour mettre, en temps utile, les informations nécessaires à la disposition de toute personne intéressée par la procédure, en ce qui concerne toutes les autres autorisations.

3. L'autorité compétente veille à ce qu'une documentation complète soit communiquée aux parties intéressées qui en font la demande. La documentation transmise aux fournisseurs potentiels comprend au moins les éléments suivants:
 - a) les critères d'autorisation adoptés conformément à l'article 7, paragraphe 3, ainsi que les critères de sélection qui définissent ses exigences minimales;
 - b) les critères d'attribution qui définissent les bases sur lesquelles l'autorité fait son choix parmi les propositions satisfaisant aux critères de sélection;
 - c) les conditions réglementaires et organisationnelles applicables à la fourniture du service, y compris les obligations couvertes par l'autorisation, et indiquant les biens corporels et incorporels mis à la disposition du fournisseur de services sélectionné, ainsi que les conditions correspondantes et les règles applicables;
 - d) les sanctions et les conditions d'annulation en cas de non respect, et
 - e) la durée de l'autorisation.
4. La procédure prévoit un délai d'au moins 52 jours entre la diffusion de l'appel à propositions et la date limite de réception des propositions.

5. Pour chaque procédure, l'autorité compétente rend publique la décision résultant de la procédure de sélection.
6. Lorsque, à la suite d'une procédure de sélection en vue de l'octroi d'une autorisation, aucun fournisseur de services approprié n'a pu être trouvé pour un service portuaire spécifique, l'organisme gestionnaire du port peut, dans les conditions visées à l'article 19, se réserver à lui-même la fourniture de ce service pour une période qui ne peut dépasser cinq ans et au terme de laquelle une nouvelle procédure de sélection pour l'octroi d'une autorisation doit être lancée. L'organisme gestionnaire du port doit être dédommagé par le fournisseur de services nouvellement sélectionné de tous les investissements nécessaires qu'il a effectués pendant cette période dans des installations reprises par le nouveau fournisseur de services et qui n'ont pas été complètement amortis, en tenant compte de l'équilibre économique global du service offert pendant la période précédente, selon des critères clairs et prédéfinis.
7. Lorsque l'autorité compétente qui organise la procédure de sélection pour la fourniture d'un ou de plusieurs services portuaires dans un port spécifique est elle-même un fournisseur d'un service identique ou similaire dans ce port, ou souhaite le devenir, ou contrôle directement ou indirectement un fournisseur ou un fournisseur potentiel d'un service identique ou similaire dans ce port, les États membres désignent une autre autorité compétente indépendante et lui confient la procédure de sélection, ou l'approbation ou le contrôle de cette procédure.
8. Lorsque, à l'issue d'une procédure de sélection, une autorisation est attribuée à un autre prestataire de services, les règles applicables en matière d'emploi du personnel du fournisseur de services précédent doivent être respectées. Les normes sociales ne doivent pas être moins strictes que celles définies par la législation communautaire applicable.

Article 9

Limitation du nombre de fournisseurs pour un ou plusieurs services portuaires

1. En cas de limitation du nombre des fournisseurs, les États membres font en sorte que l'autorité compétente:
 - a) informe les parties concernées de la ou des catégories de services portuaires et, le cas échéant, de la partie spécifique du port auxquelles les limitations s'appliquent, ainsi que des raisons les motivant;
 - b) autorise le nombre le plus élevé possible de fournisseurs de services en fonction des circonstances.
2. L'autorité compétente peut, le cas échéant, déterminer l'éventail des activités commerciales qui seront réalisées dans le port ou dans des parties du port, en particulier les catégories de fret à gérer, ainsi que l'attribution d'espace ou de capacité portuaire à ces activités, conformément à la politique publiée de développement du port, sans qu'il s'agisse d'une limitation du nombre de fournisseurs.
3. Lorsque l'autorité compétente qui statue sur les limitations concernant un ou plusieurs services portuaires dans un port spécifique est elle-même un fournisseur

d'un ou de plusieurs services identiques ou similaires dans ce port ou contrôle directement ou indirectement un fournisseur d'un ou de plusieurs services identiques ou similaires dans ce port, les États membres désignent une autre autorité compétente indépendante et lui confient la décision relative aux limitations, ou l'approbation ou le contrôle de cette décision.

Article 10

Octroi des autorisations

1. Lorsque des limitations sont décidées après la date prévue à l'article 7, paragraphe 1, pour un ou plusieurs services et que la condition prévue à l'article 7, paragraphe 2, a été respectée, toutes les autorisations pour ce ou ces services en vigueur au moment où ces limitations sont décidées restent valables jusqu'à leur date d'expiration.
2. Lorsque des limitations sont décidées après la date prévue à l'article 7, paragraphe 1, pour un ou plusieurs services portuaires et que la condition prévue à l'article 7, paragraphe 2, n'a pas été respectée, il doit être mis fin à toutes les autorisations pour ce ou ces services en vigueur au moment où ces limitations sont décidées et la procédure prévue à l'article 8 doit être lancée dans un délai de 6 mois à compter de la date de la décision de limitation.

Les États membres adoptent des dispositions en vertu desquelles un fournisseur de services existant qui n'est pas sélectionné en application du présent article est dédommagé par le fournisseur de services nouvellement désigné des investissements qu'il a effectués dans des installations reprises par le nouveau fournisseur de services et qui ne sont pas encore totalement amortis, en tenant compte de l'équilibre économique global du service offert pendant la période précédente, selon des critères clairs et prédéfinis.

3. Les autorisations existantes, y compris les droits qui découlent de droits de propriété sur ou dans un port, peuvent rester en vigueur sans modification après la date visée à l'article 7, paragraphe 1. Dans ce cas, les dispositions de l'article 12 ne peuvent pas s'appliquer.

Si, cependant, des limitations sont décidées après la date prévue à l'article 7, paragraphe 1, pour un ou plusieurs services portuaires, les autorisations existantes pour ce ou ces services en vigueur au moment où ces limitations sont décidées, y compris les droits qui découlent de droits de propriété sur ou dans un port, restent en vigueur sans modification jusqu'à leur date d'expiration, sans toutefois dépasser les durées prévues à l'article 12 à compter de la date visée à l'article 7, paragraphe 1.

Article 11

Nouveaux ports ou nouvelle partie d'un port

1. Un ou plusieurs investisseurs qui ont commercialement financé et conjointement construit un nouveau port ou une nouvelle partie de port, y compris son infrastructure de base, avant la date visée à l'article 7, paragraphe 1, et qui souhaitent fournir des services portuaires, à l'exclusion des services techniques nautiques définis à l'article

3, paragraphe 6, doivent obtenir une autorisation adéquate dans les délais prévus à l'article 12 à compter de la date visée à l'article 7, paragraphe 1.

Lorsque des limitations sont décidées après la date prévue à l'article 7, paragraphe 1, pour un ou plusieurs services portuaires, et à condition que la possibilité d'investissement ait été ouverte à tous, toutes les autorisations pour ce ou ces services en vigueur au moment où ces limitations sont décidées restent valables jusqu'à leur date d'expiration.

2. Lorsque, après la date visée à l'article 7, paragraphe 1, la décision de construire un nouveau port ou une nouvelle partie de port dépend de la décision parallèle d'un futur fournisseur de services de s'engager irrévocablement en vue d'investissements importants dans ce nouveau port ou cette nouvelle partie de port, y compris son infrastructure de base, les autorisations doivent être accordées pour une période limitée en application des dispositions de l'article 12, sans imposer d'autres exigences à ce futur fournisseur de services.
3. Dans l'hypothèse d'une limitation ultérieure du nombre de fournisseurs de services pour un ou plusieurs services portuaires, toutes les autorisations existantes pour ce ou ces services au moment où ces limitations sont décidées restent en vigueur jusqu'à la date de leur expiration, à condition que la possibilité d'investissement ait été ouverte à tous.
4. Les services techniques nautiques définis à l'article 3, paragraphe 6, sont exclus des dispositions du présent article.

Article 12

Durée

Les autorisations sont accordées pour une période de temps limitée et renouvelables pour une période à déterminer selon les critères suivants:

1. Dans les cas où la fourniture de services ne requiert aucun investissement considéré comme substantiel par l'autorité compétente, la durée maximale de son autorisation est de 8 ans;
2. Dans les cas où des investissements considérés comme substantiels par l'autorité compétente sont:
 - a) des actifs à caractère mobilier, la durée maximale est de 12 ans;
 - b) des actifs à caractère immobilier ou des actifs à caractère mobilier comparables, tels que des ponts pour conteneurs, des portiques de transbordement direct navire/quai, des ponts de déchargement ainsi que des remorqueurs spécialisés, la durée maximale est de 30 ans, indépendamment du fait que leur propriété reviendra ou non à l'organisme gestionnaire du port.

Si les investissements réalisés par le fournisseur de services incluent à la fois des biens mobiliers et des biens immobiliers, la durée maximale est la plus longue des durées maximales envisagées.

3. Les États membres peuvent mettre en place une procédure selon laquelle un fournisseur de services qui a l'intention de réaliser ou d'engager irrévocablement des investissements substantiels dans des actifs immobiliers au cours des 10 années qui précèdent l'expiration de l'autorisation en vigueur et peut démontrer que ces investissements entraîneront une amélioration de l'efficacité globale du service concerné peut demander à l'autorité compétente de lancer une procédure de sélection conformément à l'article 8, en vue d'une nouvelle autorisation avant l'expiration de l'autorisation en question.
4. Les autorités compétentes rendent publiques, pour information générale aux secteurs concernés dans la Communauté, les autorisations qui arrivent à expiration au moins six mois avant leur terme.

Article 13
Auto-assistance

1. Les États membres prennent toutes les mesures nécessaires pour que, là où c'est possible, l'auto-assistance puisse être mise en œuvre conformément à la présente directive.

Les États membres veillent à ce que l'autorité compétente ne limite la pratique de l'auto-assistance pour une ou plusieurs catégories de services portuaires que lorsqu'il existe objectivement des contraintes liées à l'espace ou à la capacité disponible, à des considérations de sécurité ou à des exigences découlant des réglementations en matière d'environnement.

2. En ce qui concerne les opérations de manutention de marchandises et d'assistance aux passagers offerts à l'occasion de services réguliers de transport maritime agréés entrant dans le cadre d'un transport maritime à courte distance ou d'autoroutes de la mer¹⁹, les États membres reconnaissent aux entreprises le droit de pratiquer l'auto-assistance en recourant également au personnel navigant des navires exécutant ces services.
3. La pratique de l'auto-assistance nécessite une autorisation. Les critères pour l'octroi de cette autorisation doivent être les mêmes que ceux applicables aux sociétés qui fournissent des services portuaires identiques ou similaires et qui sont énoncés à l'article 7, paragraphe 3, dans la mesure où ils sont pertinents. Les autorités compétentes font preuve d'efficacité et de rapidité lorsqu'elles accordent ces autorisations aux opérateurs pratiquant l'auto-assistance. Ces autorisations restent valables tant que les opérateurs pratiquant l'auto-assistance satisfont aux critères pris en compte pour leur octroi.
4. La présente directive n'affecte en aucun cas l'application des règles nationales relatives à la formation, aux qualifications professionnelles, à l'emploi et aux questions sociales, y compris les accords collectifs, à condition qu'elles soient

¹⁹ Les autoroutes de la mer sont définies dans la décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, JO L 167 du 30.04.2004.

compatibles avec le droit communautaire et les obligations internationales de la Communauté et de l'État membre concerné.

5. Lorsque l'auto-assistance est soumise au paiement d'une redevance en tant que contribution aux obligations de service public pour services techniques nautiques qui ne peuvent être assumées par les exploitants qui pratiquent l'auto-assistance, la redevance est fixée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires et est proportionnée au coût du respect des obligations de service public.

Article 14 *Pilotage*

1. En ce qui concerne le service de pilotage, les États membres peuvent subordonner l'octroi de l'autorisation visée à l'article 7 à des critères particulièrement stricts relatifs à la sécurité maritime et aux obligations de service public.

Les autorités compétentes peuvent aussi reconnaître le caractère obligatoire du pilotage et soumettre ce service à des règles d'organisation qu'elles jugent appropriées pour des raisons de sécurité et en fonction des obligations de service public, y compris, lorsque les circonstances dans un port ou un groupe de ports et/ou son (leur) accès l'exigent, la possibilité de se réserver à elles-mêmes le service en question ou de l'attribuer, directement le cas échéant, à un fournisseur unique. Elles peuvent notamment exiger que ce service soit fourni par des personnes compétentes répondant à des conditions équitables et non discriminatoires prévues dans la législation nationale.

2. L'exemption de l'obligation de pilotage ou l'exemption de certaines catégories de navires de l'obligation de pilotage, éventuellement au moyen de dispenses de pilotage, est considérée comme de l'auto-assistance. Lorsque de telles dispenses sont soumises à des autorisations spéciales, les conditions auxquelles sont subordonnées ces autorisations doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires.

Les États membres présentent à la Commission, au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive, un rapport sur les mesures visant à améliorer l'efficacité des services de pilotage.

Article 15 *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 publique 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 16

Transparence des relations financières

1. Pour établir des conditions de concurrence loyale à l'intérieur des ports et entre les ports de la Communauté, chaque port et chaque système portuaire au sens de l'article 2 est tenu de fournir dans les délais prévus aux États membres et à la Commission les renseignements demandés en vertu de la directive 80/723/CEE de la Commission²⁰. Il en est de même pour les relations financières entre États membres et fournisseurs de services portuaires, que les autres dispositions de la directive 80/723/CEE s'appliquent ou non à eux.
2. La Commission et les États membres utilisent les informations fournies par les ports ou les systèmes portuaires pour prendre les mesures qui s'imposent au titre du droit communautaire en vue de créer des conditions de concurrence équitables entre et dans les ports de la Communauté.
3. Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur de la présente directive puis tous les trois ans, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la transparence des relations financières dans les ports et les systèmes portuaires, ainsi que sur les mesures prises à cet égard par les États membres et la Commission.

Article 17

Transparence du financement public

La Commission élabore, au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la présente directive, des lignes directrices communes concernant les fonds versés aux ports par les États membres ou par les pouvoirs publics et précise quel financement en faveur des ports est compatible avec le marché intérieur.

Article 18

Dispositions comptables

Les fournisseurs de services sélectionnés tiennent des comptes séparés pour chaque service portuaire pour lequel ils sont titulaires d'une autorisation. L'établissement des comptes doit être conforme aux pratiques commerciales en vigueur et aux principes comptables généralement admis.

²⁰ JO L 195 du 29.07.1980, p. 35. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/52/CE (JO L 193 du 29.07.2000, p. 75).

Article 19

Transparence de la comptabilité de l'organisme gestionnaire du port

1. Lorsque l'organisme gestionnaire d'un port fournit des services portuaires, il doit satisfaire aux critères fixés à l'article 7, paragraphe 3, et séparer les comptes de chacune de ses activités de service portuaire des comptes de ses autres activités. L'établissement des comptes doit être conforme aux pratiques commerciales en vigueur et aux 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 selon lesquels les comptes séparés sont établis 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 mis à la disposition de la Commission sur demande.

Un rapport distinct peut être considéré comme suffisant s'il contient les mêmes informations.

3. La présente directive ne porte en aucune manière atteinte aux droits et obligations des États membres découlant de la directive 80/723/CEE.

Article 20

Statut international

La présente directive n'affecte en rien les droits et obligations des États membres en ce qui concerne le statut international des ports, voies navigables et zones maritimes.

Article 21

Rapport d'information et révision

Les États membres transmettent à la Commission un rapport sur son application au plus tard 36 mois après son entrée en vigueur.

Sur la base des rapports des États membres, la Commission procède 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 22
Mise en œuvre

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard [18 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive]. 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.

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

Article 23

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 24

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Pour le Parlement européen
Le Président

Pour le Conseil
Le Président
[...]