



Bruxelles, le 23.5.2013  
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence  
financière des ports**

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

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### **1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

#### **1.1 Contexte**

L'Europe est l'une des régions qui comptent le plus de ports au monde. Parallèlement, le secteur portuaire est très hétérogène et se caractérise par une grande variété de types et de multiples modes d'organisation. Le présent règlement respecte cette diversité et ne vise pas à imposer un modèle uniforme aux ports.

Plus de 1 200 ports maritimes commerciaux sont exploités sur les 70 000 kilomètres de côtes de l'Union. En 2011, environ 3,7 milliards de tonnes de marchandises (pour plus de 60 000 escales de navires marchands) ont transité par les ports européens.

Si l'UE est fortement dépendante de ses ports pour ses échanges avec le reste du monde, ses ports jouent également un rôle majeur pour son propre marché intérieur. Ainsi, le transport maritime à courte distance représente 60 % du volume de marchandises traité dans les ports de l'UE. Les ports maritimes constituent des points nodaux essentiels des chaînes de transport intermodal de l'UE, qui ont recours au transport maritime à courte distance comme une alternative aux axes de transport terrestre saturés et comme moyen de relier les régions périphériques ou les îles.

En ce qui concerne le transport de passagers, 385 millions de passagers maritimes sont passés par les ports de l'UE en 2011.

Les activités portuaires contribuent directement à la création d'emplois, aux investissements étrangers et à la croissance du PIB. Actuellement, 2 200 exploitants portuaires emploient près de 110 000 dockers. Au total, les ports représentent jusqu'à 3 millions d'emplois (directs et indirects) dans les 22 États membres maritimes et sont une source importante de recettes fiscales pour les autorités locales, régionales ou nationales.

96 % des marchandises et 93 % des passagers transitant par les ports de l'UE le font par les 319 ports maritimes répertoriés dans la proposition de la Commission concernant les orientations relatives au réseau transeuropéen de transport (RTE-T)<sup>1</sup>.

#### **1.2 Défis**

Alors que la nécessité du développement des liaisons avec l'arrière-pays est clairement définie comme un défi majeur et est déjà prise en compte dans la politique du RTE-T, d'autres défis clés continuent de se poser pour les ports du RTE-T. Premièrement, aujourd'hui, tous les ports RTE-T n'offrent pas les mêmes services de haut niveau. Deuxièmement, le cadre de gouvernance actuel des ports n'est pas toujours suffisamment attractif pour les investisseurs. Ces deux états de fait sont liés à cinq défis spécifiques.

##### *1.2.1 Des services et des opérations portuaires déficients dans certains ports maritimes du RTE-T*

Des services portuaires efficaces sont essentiels au bon fonctionnement des ports maritimes du RTE-T. La Commission et le secteur ont recensé trois problèmes qui pourraient empêcher que les services portuaires soient organisés de manière optimale: 1) de nombreux services portuaires sont soumis à une faible pression concurrentielle en raison de restrictions d'accès au marché; 2) les situations monopolistiques ou oligopolistiques, bien que justifiées dans un certain nombre de cas, peuvent entraîner des abus de marché et 3) dans certains ports, les

---

<sup>1</sup> COM(2011) 650 final/2. Le nombre final de ports RTE-T dépendra de la conclusion de la procédure législative en cours.

utilisateurs sont confrontés à trop de lourdeurs administratives par manque de coordination au sein des ports.

### *1.2.2 Les cadres de gouvernance des ports ne sont pas toujours suffisamment propices aux investissements dans les ports maritimes RTE-T*

Les investissements nécessaires pour adapter les capacités portuaires à l'évolution des besoins exigent un cadre politique et réglementaire stable, qui permettra de réduire les incertitudes économiques et de garantir des conditions équitables. Toutefois, tous les ports RTE-T ne semblent pas disposer d'un tel cadre. Plusieurs facteurs en sont la cause: a) l'insécurité juridique créée par les restrictions d'accès au marché décrites plus haut et b) la nécessité d'une meilleure planification des infrastructures, dont la solution peut résider dans des règles RTE-T plus strictes.

Cependant, deux autres problèmes fondamentaux expliquent le climat global actuel peu propice aux investissements dans plusieurs ports du RTE-T: 4) des relations financières floues entre les autorités publiques, les autorités portuaires et les prestataires de services portuaires et 5) la faible autonomie des ports pour définir les redevances d'infrastructure et les liens non transparents avec les coûts liés à l'accès aux infrastructures portuaires.

## **1.3 Objectif**

L'objectif est de contribuer à un fonctionnement plus efficient, interconnecté et durable du RTE-T en créant un cadre qui améliore les performances de tous les ports et les aide à faire face à l'évolution des exigences en matière de transport et de logistique. Les ports du RTE-T doivent participer au développement du transport maritime à courte distance en tant qu'élément des liaisons intermodales, favorisant ainsi le transport durable, l'un des objectifs majeurs du Livre blanc sur les transports, et contribuer à la stratégie Europe 2020 en faveur d'une croissance économe en ressources qui stimulera la croissance des échanges et du transport de marchandises.

Cette initiative garantit une approche équilibrée entre action législative et mesures non contraignantes, illustrées par le dialogue social. Ce dialogue est le résultat d'une consultation intensive et pertinente des parties prenantes qui a permis d'axer le présent règlement sur des mesures à haute valeur ajoutée pour l'UE. Le présent règlement évitera de nouvelles lourdeurs pour les ports qui affichent d'ores et déjà de bonnes performances et créera un environnement propice pour les autres ports qui doivent gérer des défis structurels.

## **1.4 Cohérence avec d'autres politiques et objectifs de l'UE**

La proposition s'intègre dans la politique annoncée par la Commission dans le Livre blanc sur les transports (2011) et a été annoncée explicitement sous l'intitulé d'un espace européen unique des transports et de l'accès au marché portuaire. Dans son Livre blanc, la Commission déclare son intention d'examiner les restrictions concernant la fourniture des services portuaires et de renforcer la transparence du financement des ports, en précisant l'affectation des fonds publics aux différentes activités portuaires afin d'éviter toute distorsion de concurrence. La proposition a également été définie comme l'une des actions clés de l'acte pour le marché unique II et contribuera à la réalisation du marché unique européen.

La proposition complète et étoffe des politiques en cours ou des propositions déjà formulées: les propositions concernant les orientations pour le réseau transeuropéen de transport et le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui fournissent un cadre d'appui au développement des liaisons des ports avec l'arrière-pays, la proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession qui s'applique aux contrats de concession dans les ports et les travaux préparatoires pour une initiative «ceinture bleue» visant à simplifier les

procédures douanières appliquées aux marchandises de l'UE transportées par des bateaux faisant escale dans les ports de l'UE.

La proposition s'applique à tous les ports du RTE-T puisque, de par leur nature, ils jouent tous un rôle essentiel dans le système de transport européen, soit en facilitant les échanges entre États membres, soit en améliorant l'accessibilité régionale des îles ou des régions périphériques. Il convient toutefois de souligner que les principes de non-discrimination et de liberté d'établissement inscrits dans le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ainsi que les règles de concurrence s'appliquent aussi aux autres ports qui, bien qu'ils ne fassent pas partie du réseau transeuropéen, peuvent jouer un rôle important au niveau local ou dans d'autres secteurs que le transport comme la pêche ou le tourisme. Les États membres peuvent également décider d'appliquer les dispositions de la présente proposition de règlement à ces ports.

## **2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

### **2.1 Consultation des parties intéressées**

La DG MOVE a tenu un dialogue avec les administrations nationales chargées de la politique portuaire (ministères des transports). Elle a organisé des réunions avec les principales associations sectorielles et professionnelles du secteur portuaire, notamment: les autorités portuaires (ESPO), les exploitants de terminaux privés (FEPORT), les ports intérieurs (EFIP), les armateurs (ECSA), les pilotes (EMPA), les propriétaires et les exploitants de remorqueurs (ETA), les amarreurs (EBA), les agents maritimes (ECASBA), les chargeurs (ESC), les dragueurs (EuDA) et les exploitants logistiques (CLECAT). La DG MOVE a également rencontré les deux principaux syndicats de travailleurs portuaires, le Conseil international des dockers (IDC) et la section des dockers de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF). Il n'a pas été possible de consulter un comité de dialogue social sectoriel car il est encore en cours de création.

Les travaux préparatoires ont été soutenus par une étude économique portant sur la qualité et l'efficacité des ports européens (PwC). Ils se sont aussi fondés sur une vaste recherche sur l'économie des transports, les ports et la logistique et ont donné lieu à plusieurs échanges avec des experts du secteur et des chercheurs.

Par ailleurs, les parties prenantes ont été amplement consultées au moyen de deux enquêtes en ligne et lors d'une conférence de deux jours à Bruxelles (les 25 et 26 septembre 2012). Enfin, une audition publique ciblée, présentant les problèmes majeurs et examinant les options stratégiques et leurs impacts potentiels, s'est tenue le 18 janvier 2013. Les principaux résultats du processus de consultation (2012-2013) peuvent être résumés comme suit.

- Toutes les parties prenantes ont souligné la nécessité de jouir de conditions stables et équitables aussi bien en matière de concurrence «interportuaire» dans l'UE (concurrence entre les ports) qu'en matière de concurrence «intraportuaire» (concurrence entre les prestataires d'un même service portuaire au sein d'un port). Toutes les parties prenantes ont déclaré que la sécurité juridique et un environnement favorable aux entreprises avec le moins de lourdeurs administratives possible constituaient une priorité.
- Une préoccupation majeure réside dans l'existence d'une concurrence déloyale entre les ports en raison des pratiques liées au financement public des infrastructures portuaires. Les États membres et les autorités portuaires demandent un contrôle strict des aides d'État.

- Une grande partie des utilisateurs de services portuaires, des compagnies maritimes et des sociétés d'import-export estiment que les services portuaires dans de nombreux ports de l'UE ne sont pas satisfaisants en termes de prix, de qualité et de formalités administratives.
- 30 % des autorités portuaires européennes ne considèrent pas que la situation actuelle soit satisfaisante. Toutefois, la plupart d'entre elles s'opposent à l'introduction de procédures européennes limitant les capacités des autorités publiques à octroyer par attribution directe des contrats et des permis aux exploitants de services portuaires. Dans certains États membres, l'application à certains contrats octroyés dans les ports des règles de l'UE sur les concessions est un sujet très controversé.
- Les syndicats de travailleurs portuaires sont fermement opposés à toute disposition de l'UE qui aurait des répercussions sur les régimes organisant le travail portuaire en place dans certains États membres. Les représentants des services de pilotage font valoir que le pilotage, bien que réalisé contre rémunération, ne constitue pas un service économique et devrait être exempté de la pression de la concurrence.
- La plupart des parties prenantes conviennent que le système portuaire de l'UE doit évoluer et s'adapter aux défis majeurs qui se posent en matière de ressources de financement limitées, de compétitivité face aux ports de pays tiers voisins et d'autres régions du monde, de création de valeur ajoutée et d'emplois ainsi que de gestion des incidences sur l'environnement. Toutes sont d'accord sur l'importance qu'il y a à garantir et, si possible, à accroître le financement de l'UE en faveur des ports et du transport maritime.

## **2.2 Analyse d'impact**

L'analyse d'impact a mis en évidence cinq objectifs opérationnels liés aux deux principaux défis définis plus haut.

### *2.2.1 Moderniser les services et les opérations portuaires*

Premièrement, en optimisant davantage les services et les opérations portuaires, un certain nombre de ports du RTE-T devraient être en mesure de traiter ou d'attirer plus de marchandises et de voyageurs avec leur infrastructure actuelle. Cela se traduit en trois objectifs opérationnels:

#### (1) Clarifier et faciliter l'accès au marché des services portuaires

Cet objectif devrait permettre de réduire les restrictions d'accès au marché des services portuaires tout en clarifiant et en supprimant l'actuelle insécurité juridique découlant de dispositions horizontales du traité et de la réglementation sur les marchés publics.

#### (2) Prévenir les abus de marché par les prestataires désignés de services portuaires

Cet objectif devrait garantir que les prestataires de services désignés fournissent leurs services de manière efficiente au regard des coûts tout en continuant à remplir leur rôle et, le cas échéant, leur mission de service public, notamment dans le domaine de la sécurité, de la sûreté et de l'environnement.

#### (3) Améliorer les mécanismes de coordination dans les ports

Cet objectif devrait faciliter le bon déroulement des opérations pour les chargeurs, les exploitants logistiques et les propriétaires de cargaison, en réduisant le temps et l'argent nécessaires pour utiliser le port. L'effort de coordination devrait également bénéficier aux exploitants établis dans le port, en facilitant les synergies et en évitant la duplication des efforts pour répondre aux besoins des mêmes clients.

## 2.2.2 *Créer des conditions-cadres propices aux investissements dans les ports*

Deuxièmement, une transparence financière et une autonomie accrues des ports devraient créer des conditions de concurrence équitables, favoriser des redevances plus efficaces et, à terme, attirer plus d'investissements. Il en résulte deux autres objectifs opérationnels:

- (4) Faire en sorte que les relations financières entre les pouvoirs publics, les autorités portuaires et les prestataires de services portuaires soient transparentes

Cet objectif devrait garantir une transparence financière entre les fonctions de l'autorité publique et les activités commerciales afin d'empêcher que les ports et les prestataires de services ne bénéficient d'avantages concurrentiels déloyaux.

- (5) Garantir des redevances d'infrastructure portuaire transparentes et fixées de manière autonome

Cet objectif devrait assurer une utilisation plus efficace des infrastructures et plus de rationalité économique dans la planification, l'investissement, l'entretien et l'exploitation des infrastructures portuaires, tout en permettant de moduler des signaux de prix environnementaux et sociétaux.

Sur la base de ces objectifs, quatre options ont été considérées.

- (1) Paquet de mesures 1: «Transparence»

Le paquet de mesures 1 prévoit une mesure non contraignante (communication non contraignante) pour clarifier et faciliter l'accès au marché des services portuaires. Des dispositions contraignantes sont toutefois introduites dans les situations monopolistiques ou oligopolistiques: les services devraient alors être soumis à un contrôle afin d'éviter les redevances excessives ou discriminatoires. Le financement et la fixation des redevances portuaires sont laissés à l'appréciation des autorités compétentes à condition que la transparence de base soit assurée. La coordination des services à l'intérieur du port est assurée par un comité des utilisateurs du port.

- (2) Paquet de mesures 2: «Concurrence régulée»

Le paquet de mesures 2 introduit le principe de la libre prestation de services dans le cadre d'un régime d'accès régulé au marché. Dans le cadre de cet accès régulé au marché, la liberté de fournir des services peut être restreinte si cela se justifie par le manque de place dans la zone portuaire ou par des obligations de service public (disponibilité, accessibilité, etc.). En pareil cas, les nouveaux services attribués et désignés sont soumis à une procédure d'appel d'offres et, en cas d'exploitation interne, le service doit rester géographiquement limité. Les services en situation monopolistique ou oligopolistique sont soumis à un contrôle tarifaire. La transparence des relations financières entre les pouvoirs publics, les autorités portuaires et les prestataires de services portuaires se fonde sur des comptes séparés, et des règles lient la fixation des redevances d'infrastructure portuaire aux coûts réels. La coordination des services à l'intérieur du port est facilitée par un comité des utilisateurs du port.

- (3) Paquet de mesures 2a: «Concurrence régulée et autonomie des ports»

Le paquet de mesures 2a se compose du paquet de mesures 2, avec les différences suivantes.

L'obligation de recourir à une procédure d'appel d'offres en cas de place limitée ou d'obligations de service public s'applique non seulement aux nouveaux contrats mais aussi en cas de modification substantielle des contrats existants. La surveillance réglementaire des prestataires de services en position de monopole est plus limitée dans son champ d'application: elle ne s'applique qu'aux marchés qui ne sont pas soumis à la concurrence, c'est-à-dire les marchés pour lesquels aucun appel d'offres public n'est organisé. Une plus

grande autonomie est accordée aux ports: au lieu d'imposer que les redevances d'infrastructure soient liées aux coûts réels, chaque port a le droit de fixer lui-même la structure et le montant des redevances portuaires, pour autant que la politique de fixation des redevances soit transparente. L'initiative encourage également une différenciation selon les performances environnementales des bateaux.

(4) Paquet de mesures 3: «Pleine concurrence et autonomie des ports»

Les mesures du paquet 3 s'appuient sur celles du paquet 2a. Le paquet de mesures 3 prévoit en outre au moins deux exploitants concurrents et indépendants pour chaque service portuaire lorsque le nombre d'exploitants est limité en raison de limitations d'espace. Il prévoit également une séparation fonctionnelle/juridique. Cette séparation entraînerait une multiplication des acteurs portuaires: afin de garantir le bon fonctionnement du port, il serait nécessaire de renforcer le rôle de coordination centrale des autorités portuaires. Comme dans le paquet de mesures 2a, chaque autorité portuaire serait libre de définir la structure et le montant des redevances d'infrastructure selon ses propres pratiques commerciales.

Après analyse des différentes options et de leur impact potentiel, la Commission a conclu que la meilleure option serait le paquet de mesures 2a avec une variante concernant la manutention des marchandises et les services passagers. En ce qui concerne les mesures liées à l'accès au marché de la manutention des marchandises et des services passagers, il n'est pas nécessaire de proposer de nouvelles dispositions juridiques. Les règles et exigences existantes seront clarifiées dans une communication. Les règles relatives à la surveillance réglementaire des tarifs pratiqués par les prestataires de services en position monopolistique ou oligopolistique et à la transparence des comptes s'appliqueraient toutefois à la manutention des marchandises et aux services passagers.

L'analyse d'impact met en avant les avantages potentiels en termes de réductions des coûts (10 milliards d'euros jusqu'en 2030), de développement du transport maritime à courte distance, de réduction de la congestion routière et de création d'emplois. Elle précise que la présente proposition n'entraîne pas de changements directs significatifs concernant les formalités administratives dans les ports. L'introduction de la libre prestation de services réduira les coûts administratifs pour les ports, alors que la surveillance des tarifs dans certains cas et la consultation des utilisateurs pourraient exiger de déployer de nouveaux efforts administratifs. Toutefois, il convient de souligner que la présente proposition contribuera indirectement à une simplification en supprimant des restrictions. D'autres mesures de simplification seront également proposées dans la prochaine initiative «ceinture bleue».

### **3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

#### **3.1 Résumé des mesures proposées**

La proposition comprendra les éléments-clés suivants.

- Le règlement s'applique à tous les ports maritimes répertoriés dans la proposition de la Commission concernant les orientations de l'Union relatives au réseau transeuropéen de transport.
- La libre prestation de services sera applicable aux services portuaires. Toutefois, le gestionnaire du port peut imposer des exigences minimales aux prestataires de certains services portuaires. Ces exigences, lorsqu'elles sont imposées, ne peuvent se rapporter qu'aux qualifications professionnelles, à l'équipement nécessaire ou à la sécurité maritime, à la sûreté et la sécurité générales dans le port et aux exigences environnementales applicables. Il ne faut toutefois pas qu'elles constituent un moyen implicite d'introduire des entraves commerciales. Dès lors, les critères devraient être

objectifs et proportionnés pour assurer un traitement équitable à tous les exploitants, existants et potentiels. Les exploitants potentiels devraient avoir accès à des formations pour acquérir les connaissances locales spécifiques dont ils auront besoin.

- La disposition qui précède ne sera pas imposée aux services de manutention des marchandises ni aux services terminaux aux passagers. Ces services sont souvent organisés au moyen de contrats de concession qui entrent dans le champ d'application de la future directive sur l'attribution de contrats de concession proposée par la Commission<sup>2</sup>. En outre, des dispositions juridiques supplémentaires pourraient nuire aux efforts déployés pour entamer un dialogue social au niveau de l'Union. Contrairement aux services de pilotage d'entrée ou de sortie des ports, les services de pilotage exécutés en haute mer n'ont aucune incidence directe sur l'efficacité du port et ne doivent donc pas nécessairement figurer dans le présent règlement.
- Le cas échéant, ladite libre prestation de services pourrait être assortie d'une limitation du nombre de prestataires de services. Cette restriction devrait se fonder sur deux éléments: soit des limitations ou des réservations d'espace qui, si celles-ci figurent clairement dans un plan formel de développement portuaire, peuvent justifier la limitation du nombre d'exploitants actifs dans le périmètre du port, soit une obligation de service public imposée à un exploitant et dont l'objectif devrait être clair et accessible au public.
- Un État membre devrait avoir la possibilité de désigner les autorités compétentes pour imposer une obligation de service public, conformément aux règles applicables en matière d'aides d'État. Les obligations de service public doivent être clairement définies, transparentes, non discriminatoires et vérifiables et doivent se rapporter à la disponibilité (non-interruption), à l'accessibilité (pour tous les utilisateurs) ou à l'accessibilité économique (pour certaines catégories d'utilisateurs) du service portuaire.
- Lorsque des obligations de service public sont imposées par une autorité compétente dans un ou plusieurs ports, cette autorité aura la possibilité d'organiser et d'exploiter commercialement des services portuaires spécifiques elle-même, à condition que ses activités restent confinées aux ports où elle impose des obligations de service public.
- Les droits des travailleurs devraient être protégés et les États membres devraient avoir la possibilité de renforcer davantage ces droits en cas de transfert d'entreprises et du personnel travaillant pour l'ancienne entreprise.
- Lorsque le gestionnaire du port bénéficie de fonds publics, la comptabilité doit être transparente afin de démontrer l'utilisation effective et appropriée de ces fonds publics.
- Lorsque les prestataires désignés de services portuaires n'ont pas fait l'objet d'un appel d'offres et lorsqu'il s'agit d'exploitants internes, il convient de veiller à ce que le prix du service soit transparent, non discriminatoire et fixé selon les conditions normales du marché, notamment de manière à ce que les redevances totales ne dépassent pas le total des coûts engagés et un bénéfice raisonnable.
- Le gestionnaire du port définit les redevances d'infrastructure portuaire de manière autonome et selon sa propre stratégie commerciale et d'investissement.

---

<sup>2</sup> COM(2011)897 final.



- Les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon les pratiques commerciales relatives à l'utilisation fréquente du port ou dans le but de promouvoir une utilisation plus efficace de l'infrastructure portuaire, le transport maritime à courte distance ou de hautes performances en matière de respect de l'environnement, l'efficacité énergétique ou l'efficacité carbone des opérations de transport.
- Un comité consultatif des utilisateurs du port est mis en place dans chaque port. Ce comité rassemblera des représentants des exploitants de bateaux, des propriétaires de cargaison ou d'autres utilisateurs du port qui doivent payer une redevance d'infrastructure ou de services portuaires. Ce comité est consulté sur la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire et, dans certains cas, des redevances de services portuaires.
- Le gestionnaire du port consulte les parties prenantes, comme les entreprises établies dans les ports, les prestataires de services portuaires et les utilisateurs du port, sur des questions telles que la coordination des services portuaires, les liaisons avec l'arrière-pays ou les procédures administratives.
- Les États membres veillent à ce qu'une autorité de contrôle indépendante surveille et supervise l'application du présent règlement. Cette autorité peut être un organe existant. Les différents organes de contrôle indépendants nationaux échangent des informations sur leur travail et leurs principes décisionnels et collaborent étroitement afin de s'aider mutuellement dans l'exercice de leurs tâches.

### **3.2 Base juridique**

La base juridique de la présente proposition est l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

### **3.3 Principe de subsidiarité**

Les articles 58, 90 et 100 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne étendent aux ports les objectifs d'un véritable marché intérieur dans le cadre de la politique commune des transports.

La majeure partie des échanges commerciaux par voie maritime traités dans les ports du RTE-T proviennent du commerce entre les États membres ou du commerce international. Les ports ont clairement une fonction européenne: environ une tonne sur deux des volumes traités dans les ports provient d'un État membre autre que celui du port par où les marchandises transitent ou est acheminée vers un tel État membre, par voie maritime ou terrestre<sup>3</sup>. Les mesures adoptées par les seuls États membres ne suffisent pas à assurer des conditions équitables au sein du marché intérieur de l'UE, et ceux-ci ne peuvent pas prendre de mesures en vue d'améliorer la performance des ports situés sur le même corridor transeuropéen mais dans d'autres États membres.

Par conséquent, bien que la spécificité du secteur portuaire et son interaction séculaire avec l'histoire et la culture locales soient reconnues, pour des raisons liées au marché intérieur, aux effets de réseau et à la dimension internationale du secteur portuaire, l'initiative proposée est conforme au principe de subsidiarité.

### **3.4 Principe de proportionnalité**

Le règlement ne concerne que les ports maritimes du RTE-T. Cela permettra de garantir la proportionnalité dans la mesure où les très petits ports qui n'ont pas de rôle important dans le

---

<sup>3</sup> Découlant des échanges entre les États membres et des échanges entre un État membre et un pays tiers passant par un autre État membre.

système de transport européen ne se verront pas imposer des règles non nécessaires. En revanche, les ports maritimes du RTE-T traitent la grande majorité du trafic et, par définition, sont essentiels pour les échanges commerciaux internationaux et intra-européens, et donc pour le marché intérieur européen et/ou la cohésion au sein de l'UE. En outre, les ports du RTE-T peuvent bénéficier d'un financement de l'UE.

Le champ d'application n'a pas été limité aux seuls ports du réseau central afin de ne pas risquer de provoquer des distorsions de concurrence entre ces ports et les autres ports du RTE-T. De plus, le fonctionnement efficient du réseau dépend à la fois des ports du réseau central (qui sont généralement des points nodaux) et des ports du RTE-T qui n'appartiennent pas au réseau central pour la distribution régionale.

### **3.5 Choix de l'instrument**

Si les États membres, les autorités publiques régionales et locales ont toujours été les acteurs principaux du développement et de la gestion des infrastructures portuaires, la situation a progressivement évolué. Les transporteurs, les organismes et entités publics autonomes et d'autres entités publiques et privées sont désormais également au cœur du développement, de la gestion et de l'organisation des ports. Par conséquent, il importe de veiller à ce que cette législation sur l'accès au marché des services portuaires et sur la transparence financière des ports soit généralement applicable. En outre, afin de garantir une mise en œuvre et un contrôle de l'application uniformes, ainsi que des conditions de concurrence homogènes sur le marché intérieur, la législation devrait être directement contraignante dans tous ses éléments. C'est pourquoi la Commission a choisi la forme juridique d'un règlement pour la présente proposition. Cela évitera également un surcroît de formalités administratives aux États membres et à la Commission.

### **3.6 Espace économique européen**

Le règlement proposé présente de l'intérêt pour l'Espace économique européen et il convient donc qu'il lui soit étendu.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports**

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

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

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>4</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>5</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La pleine intégration des ports dans des chaînes de transport et de logistique ininterrompues est nécessaire pour contribuer à la croissance et à une utilisation et un fonctionnement plus efficaces du réseau transeuropéen de transport et du marché intérieur. Elle suppose des services portuaires modernes qui contribuent à une utilisation efficace des ports et à un climat favorable aux investissements pour le développement des ports conformément aux exigences actuelles et futures en matière de transport et de logistique.
- (2) Dans la communication intitulée «L'acte pour le marché unique II - Ensemble pour une nouvelle croissance»<sup>6</sup>, la Commission a rappelé que l'attractivité du transport maritime dépend de l'existence de services portuaires efficaces et fiables et qu'il était nécessaire de s'attacher aux questions relatives à la transparence des financements publics et des redevances portuaires, aux efforts à fournir en termes de simplification administrative dans les ports et à l'examen des restrictions qui s'appliquent à la prestation de services portuaires.
- (3) Les mesures facilitant l'accès au marché des services portuaires au niveau de l'Union et introduisant la transparence financière et l'autonomie des ports maritimes renforceront la qualité et l'efficacité des services fournis aux utilisateurs du port et installeront un climat plus favorable aux investissements dans les ports, contribuant de ce fait à la réduction des coûts pour les utilisateurs des transports et à la promotion du

---

<sup>4</sup> JO C du ..., p. ...

<sup>5</sup> JO C du ..., p. ...

<sup>6</sup> COM(2012) 573 final du 3.10.2012.

transport maritime à courte distance et d'une meilleure intégration du transport maritime avec le rail, les voies navigables intérieures et le transport routier.

- (4) La grande majorité du trafic maritime de l'Union transite par les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport. Afin d'atteindre son objectif de manière proportionnée sans imposer de charge inutile aux autres ports, le présent règlement devrait s'appliquer aux ports du réseau transeuropéen de transport, chacun de ceux-ci jouant un rôle important dans le système européen de transport, soit parce qu'il traite plus de 0,1 % de l'ensemble des marchandises ou du nombre total de passagers dans l'UE, soit parce qu'il améliore l'accessibilité des îles ou des régions périphériques, sans préjudice, toutefois, de la possibilité qu'ont les États membres de décider d'appliquer le présent règlement aux autres ports également. Les services de pilotage exécutés en haute mer n'ont pas d'incidence directe sur l'efficacité des ports puisqu'ils ne servent pas à l'entrée et à la sortie directe des ports et n'ont donc pas leur place dans le présent règlement.
- (5) L'objectif de l'article 56 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne est de supprimer les restrictions à la libre prestation des services dans l'Union. Conformément à l'article 58 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il devrait être atteint dans le cadre des dispositions du titre relatif aux transports, plus particulièrement l'article 100, paragraphe 2.
- (6) L'autoprestation de services qui suppose que les compagnies maritimes ou les prestataires de services portuaires emploient le personnel de leur choix et se fournissent à elles-mêmes les services portuaires est réglementée dans un certain nombre d'États membres pour des raisons de sécurité ou pour des raisons sociales. Les parties prenantes consultées par la Commission lors de la préparation de sa proposition ont souligné que l'imposition d'une autorisation généralisée pour l'autoprestation de services au niveau de l'Union exigerait d'autres règles concernant la sécurité et les questions sociales afin d'éviter d'éventuels effets négatifs dans ces domaines. Il conviendrait donc, à ce stade, de ne pas réglementer cette question au niveau de l'Union et de laisser les États membres réglementer ou non l'autoprestation de services portuaires. Par conséquent, le présent règlement ne devrait porter que sur la prestation de services portuaires contre rémunération.
- (7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, notamment en matière de formation, et l'équipement nécessaire dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation du service portuaire.
- (8) Si le prestataire du service portuaire dispose de l'équipement nécessaire, cela signifie qu'il le possède ou qu'il le loue et qu'en tout état de cause il le contrôle directement et incontestablement, de sorte qu'il est assuré de pouvoir utiliser cet équipement dès que nécessaire.
- (9) La procédure d'octroi du droit de fournir des services portuaires lorsque des exigences minimales doivent être respectées devrait être transparente, objective et non discriminatoire et devrait permettre aux prestataires de services portuaires de commencer à fournir leurs services portuaires en temps utile.

- (10) Étant donné que les ports constituent des zones géographiques limitées, l'accès au marché pourrait, dans certains cas, être soumis à des restrictions, soit liées à la rareté des terres, soit lorsque les terres sont affectées à un certain type d'activités conformément à un plan de développement officiel qui prévoit de manière transparente l'affectation des terres et à la législation nationale applicable, comme celle concernant les objectifs d'urbanisme ou d'aménagement du territoire.
- (11) Toute intention de limiter le nombre de prestataires de services portuaires devrait être publiée à l'avance par l'autorité compétente et devrait être pleinement justifiée, afin de donner aux parties intéressées la possibilité d'exprimer leurs points de vue. Les critères appliqués pour imposer une limitation devraient être objectifs, transparents et non discriminatoires.
- (12) Dans un souci d'ouverture et de transparence, la procédure de sélection des prestataires de services portuaires et ses résultats devraient être rendus publics et une documentation complète devrait être transmise aux parties intéressées.
- (13) La procédure de sélection des prestataires de services portuaires, lorsque le nombre de prestataires est limité, devrait être conforme aux principes et à l'approche définis dans la directive.../... [sur les concessions]<sup>7</sup>, notamment concernant le seuil et la méthode utilisés pour déterminer la valeur des contrats ainsi que la définition des modifications substantielles et les éléments liés à la durée du contrat.
- (14) Le recours aux obligations de service public limitant le nombre de prestataires d'un service portuaire ne devrait se justifier que par des raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année ou l'accessibilité économique du service portuaire pour certaines catégories d'utilisateurs.
- (15) S'il est nécessaire de limiter le nombre de prestataires de services portuaires, l'État membre peut confier la décision relative à cette limitation à une autre autorité afin de préserver la concurrence. Toute limitation du nombre de prestataires de services portuaires devrait suivre une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire. Cela ne devrait toutefois pas être le cas lorsque des obligations de service public sont directement confiées à une autorité compétente ou à un exploitant interne.
- (16) Le présent règlement n'exclut pas que les autorités compétentes puissent accorder des compensations pour l'exécution des obligations de service public, pour autant que ces compensations satisfassent aux règles applicables en matière d'aides d'État. Lorsque les obligations de service public sont considérées comme des services d'intérêt économique général, il convient de veiller à la conformité avec la décision de la Commission du 20 novembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général<sup>8</sup>, le règlement (UE) n° 360/2012 de la Commission du 25 avril 2012 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis accordées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général<sup>9</sup> et l'encadrement de

---

<sup>7</sup> Proposition de directive relative à l'attribution des contrats de concession, COM(2011) 897 final.

<sup>8</sup> JO L 7 du 11.1.2012, p. 3.

<sup>9</sup> JO L 114 du 26.4.2012, p. 8.

l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public<sup>10</sup>.

- (17) Le gestionnaire du port ne devrait opérer aucune discrimination entre les prestataires de services portuaires, notamment en faveur d'une entreprise ou d'un organisme dans lesquels il détient un intérêt.
- (18) Les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires assortis d'obligations de service public ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par des agents employés par l'autorité compétente ou en mission pour l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre l'emportent, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été désignés. En outre, dans ce cas, les redevances de services portuaires appliquées par ces exploitants devraient faire l'objet d'un contrôle de la part de l'autorité de contrôle indépendante.
- (19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement est sans effet sur l'application des règles en matière de droit social et du travail des États membres. En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander à l'exploitant de services portuaires choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mai 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements<sup>11</sup>.
- (20) Dans de nombreux ports, l'accès au marché pour les prestataires de services de manutention des marchandises et de services passagers dans les terminaux est organisé sous la forme de marchés de concession. Les contrats de ce type relèvent de la directive .../... [sur les concessions]. Par conséquent, le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer à la fourniture de services de manutention des marchandises et de services passagers, mais les États membres devraient conserver la liberté de décider d'appliquer néanmoins les règles de ce chapitre à ces deux types de services. En ce qui concerne les autres types de contrats utilisés par les autorités publiques pour octroyer l'accès au marché des services de manutention des marchandises et des services passagers dans les terminaux, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé que les autorités compétentes sont liées par les principes de transparence et de non-discrimination lors de la conclusion de ces contrats. Ces principes sont pleinement applicables à la fourniture de tout service portuaire.
- (21) La transparence des relations financières entre les ports maritimes qui bénéficient de financements publics et les prestataires de services portuaires, d'une part, et les autorités publiques, d'autre part, devrait être assurée afin de garantir des conditions de

---

<sup>10</sup> JO C 8 du 11.1.2012.

<sup>11</sup> JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

concurrence équitables et d'éviter les distorsions du marché. À cet égard, le règlement étend à d'autres catégories de destinataires les principes de transparence des relations financières figurant dans la directive 2006/111/CE de la Commission du 16 novembre 2006 relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises<sup>12</sup>, sans préjudice de son champ d'application.

- (22) Il est nécessaire d'imposer au gestionnaire du port bénéficiant d'un financement public, lorsqu'il exerce aussi l'activité de prestataire de services, l'obligation de tenir des comptes séparés pour les activités exercées en tant que gestionnaire et pour les activités exercées sur une base concurrentielle, afin de garantir des conditions de concurrence équitables, d'assurer la transparence dans l'octroi et l'utilisation des fonds publics et d'éviter les distorsions du marché. En tout état de cause, il y a lieu de veiller au respect des règles relatives aux aides d'État.
- (23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs en raison de leur situation monopolistique ou oligopolistique et du fait que leur marché ne peut être soumis à la concurrence. Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes au sens du présent règlement. Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues correspondent aux conditions normales du marché en cause et sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.
- (24) Dans un souci d'efficacité, les redevances d'infrastructure portuaire de chaque port devraient être établies d'une manière transparente et autonome conformément à la stratégie commerciale et d'investissement propre au port concerné.
- (25) Il convient d'autoriser la modulation des redevances d'infrastructure portuaire afin de promouvoir le transport maritime à courte distance et d'attirer des bateaux présentant des performances supérieures à la moyenne en matière de respect de l'environnement ou d'efficacité énergétique et d'efficacité carbone pour les opérations de transport, qu'il s'agisse notamment d'activités de transport maritime à terre ou en mer. Cette modulation devrait contribuer à la réalisation des politiques en matière d'environnement et de changement climatique et au développement durable du port et de ses abords, notamment en contribuant à réduire l'empreinte écologique des bateaux faisant escale et restant dans le port.
- (26) Des dispositifs adéquats devraient être mis en place pour garantir que les utilisateurs du port qui sont assujettis aux redevances d'infrastructure portuaire et/ou aux redevances de services portuaires sont régulièrement consultés lors de la fixation et de la modification de ces redevances. Le gestionnaire du port devrait également consulter régulièrement les autres parties prenantes sur les questions importantes ayant trait au bon développement du port, à ses performances et à sa capacité d'attirer et de générer des activités économiques, telles que la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire et l'efficacité des connexions avec l'arrière-pays et des procédures administratives dans les ports.
- (27) Afin de garantir le bon fonctionnement et l'application effective du présent règlement, une autorité de contrôle indépendante devrait être désignée dans chaque État membre.

---

<sup>12</sup> JO L 318 du 17.11.2006, p. 17.

- (28) Les différentes autorités de contrôle indépendantes devraient échanger des informations sur leurs travaux et coopérer afin de garantir une application uniforme du présent règlement.
- (29) Pour compléter et modifier certains éléments non essentiels du présent règlement, et en particulier pour favoriser l'application uniforme des redevances environnementales, renforcer la cohérence de ces redevances à l'échelle de l'Union et garantir l'application de principes communs de tarification en rapport avec la promotion du transport maritime à courte distance, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission en ce qui concerne les classifications communes des navires, des combustibles et des types d'activités utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure et les principes communs de tarification applicables aux redevances d'infrastructure portuaire. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient qu'elle veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.
- (30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne les dispositions à prendre pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Il convient que lesdites compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission<sup>13</sup>.
- (31) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir assurer la modernisation de services portuaires et créer un cadre propre à attirer les investissements nécessaires dans tous les ports du réseau transeuropéen de transport, ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension européenne, internationale et transfrontière du secteur portuaire et des activités connexes et peuvent donc, en raison de la nécessité d'assurer des conditions de concurrence équitables au niveau européen, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (32) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,

---

<sup>13</sup> JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.



ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## CHAPITRE I – Objet, champ d'application et définitions

### *Article premier*

#### **Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement établit:
  - (a) un cadre clair pour l'accès au marché des services portuaires;
  - (b) des règles communes sur la transparence financière et les redevances à appliquer par les gestionnaires ou les prestataires de services portuaires.
2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires, soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables d'accès aux ports et de sortie des ports:
  - (c) soutage;
  - (d) manutention des marchandises;
  - (e) dragage,
  - (f) amarrage;
  - (g) services passagers;
  - (h) installations de réception portuaires;
  - (i) pilotage;
  - (j) remorquage.
3. Le présent règlement s'applique à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport au sens de la définition de l'annexe I du règlement XXX [règlement sur les orientations RTE-T].
4. Les États membres peuvent aussi appliquer le présent règlement à d'autres ports maritimes. Lorsque les États membres décident d'appliquer le présent règlement à d'autres ports maritimes, ils notifient cette décision à la Commission.

### *Article 2*

#### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «soutage», le ravitaillement du bateau, alors qu'il est à quai, en combustible solide, liquide ou gazeux ou toute autre source d'énergie visant à assurer la propulsion du bateau et son approvisionnement général et spécifique en énergie;
2. «services de manutention des marchandises», l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le transit des marchandises, y compris la transformation, le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné et en relation directe avec le transport des marchandises, à l'exclusion toutefois de l'entreposage, du dépotage, du reconditionnement ou de tout autre service à valeur ajoutée lié aux marchandises manipulées;

3. «dragage», le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port afin de permettre aux bateaux d'accéder au port, y compris les déblaiements initiaux (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien destiné à maintenir l'accessibilité de la voie d'accès;
4. «installation portuaire essentielle», une installation dont l'accès est indispensable pour assurer un service portuaire et qui ne peut être reproduite dans des conditions normales de marché;
5. «gestionnaire du port», tout organisme public ou privé qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour objet, en vertu d'actes législatifs ou d'instruments nationaux, d'assurer l'administration et la gestion des infrastructures portuaires et du trafic portuaire, la coordination et, le cas échéant, le contrôle des activités des exploitants présents dans le port concerné;
6. «amarrage», les services de lamanage d'un bateau en cours d'ancrage ou de mise à quai dans le port ou dans les voies navigables donnant accès au port;
7. «services passagers», l'organisation et la prise en charge des passagers entre le bateau transporteur et la terre, y compris le traitement des données à caractère personnel et le transport des passagers à l'intérieur du terminal passagers concerné;
8. «pilotage», le service de guidage d'un bateau par un pilote ou un poste de pilotage afin de permettre son entrée dans la voie navigable donnant accès au port ou sa sortie de cette voie d'accès;
9. «redevance d'infrastructure portuaire», une redevance perçue au bénéficiaire direct ou indirect du gestionnaire du port et payée par les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons pour l'utilisation des installations et des services permettant aux bateaux d'entrer dans le port et d'en sortir, y compris dans les voies navigables donnant accès aux ports, ainsi que pour l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons;
10. «installation de réception portuaire», toute installation fixe, flottante ou mobile permettant la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison au sens de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison<sup>14</sup>;
11. «redevance de services portuaires», une redevance perçue au profit du prestataire de services portuaires et versée par les utilisateurs du service concerné;
12. «contrat de services portuaires», un accord formel et juridiquement contraignant entre un prestataire de services portuaires et une autorité compétente par lequel cette dernière désigne un prestataire de services portuaires chargé de la fourniture de services portuaires selon une procédure visant à limiter le nombre de prestataires de services portuaires;
13. «prestataire de services portuaires», toute personne physique ou morale fournissant ou souhaitant fournir, contre rémunération, une ou plusieurs catégories de services portuaires visés à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2;
14. «obligation de service public», une exigence définie ou déterminée afin de garantir la fourniture, dans l'intérêt général, des services portuaires qu'un exploitant, s'il

---

<sup>14</sup> JO L 332 du 28.12.2000, p. 81.

considérerait son propre intérêt commercial, n'assurerait pas ou n'assurerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions;

15. «transport maritime à courte distance», l'acheminement de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe;
16. «port maritime», une zone de terre ferme et d'eau constituée d'ouvrages et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des navires, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire;
17. «remorquage», l'assistance apportée à un bateau au moyen d'un remorqueur afin de lui permettre d'entrer dans le port ou d'en sortir en toute sécurité en aidant à sa manœuvre;
18. «voie navigable donnant accès à un port», une voie navigable donnant accès au port depuis la haute mer, telle qu'une entrée de port, un chenal, un fleuve, un canal maritime ou un fjord.

## **CHAPITRE II — Accès au marché**

### *Article 3*

#### **Libre prestation de services**

1. La libre prestation de services dans les ports maritimes soumis au présent règlement s'applique aux prestataires de services portuaires établis dans l'Union dans les conditions prévues par le présent chapitre.
2. Les prestataires de services portuaires ont accès aux installations portuaires essentielles dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs activités. Les conditions régissant cet accès sont équitables, raisonnables et non discriminatoires.

### *Article 4*

#### **Exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires**

1. Le gestionnaire du port peut exiger que les prestataires de services portuaires respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.
2. Les exigences minimales prévues au paragraphe 1 ne peuvent porter, le cas échéant, que sur:
  - (a) les qualifications professionnelles du prestataire de services portuaires, de son personnel ou des personnes physiques qui assurent effectivement et en permanence la gestion des activités du prestataire de services portuaires;
  - (b) l'équipement nécessaire pour fournir les services portuaires concernés dans des conditions normales et en toute sécurité et la capacité de maintenir ces équipements au niveau approprié;
  - (c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements et de son personnel;

- (d) le respect des exigences environnementales fixées à l'échelon local, national, de l'Union et international.
3. Les exigences minimales sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes au regard de la catégorie et de la nature des services portuaires concernés.
  4. Lorsque les exigences minimales comprennent des connaissances locales spécifiques ou la connaissance de particularités locales, le gestionnaire du port veille à ce qu'une formation adéquate soit accessible dans des conditions transparentes et non discriminatoires, à moins qu'un accès suffisant à cette formation soit assuré par l'État membre.
  5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port aura, au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2015 ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la prestation de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au préalable de toute modification apportée aux critères et à la procédure.

#### *Article 5*

##### **Procédure de contrôle du respect des exigences minimales**

1. Le gestionnaire du port traite les prestataires de services portuaires sur un pied d'égalité et agit d'une manière transparente.
2. Le gestionnaire du port accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales établies conformément à l'article 4 dans un délai d'un mois à compter de la réception d'une demande d'octroi de ce droit. Tout refus doit être dûment justifié sur la base de critères objectifs, transparents, non discriminatoires et proportionnés.
3. Toute limitation de la durée de la décision arrêtée conformément au paragraphe 2 ne peut être justifiée que par des motifs liés au type et à la nature du service portuaire.

#### *Article 6*

##### **Limitation du nombre de prestataires de services portuaires**

1. Par dérogation à l'article 3, le gestionnaire du port peut limiter le nombre de prestataires de services portuaires pour un même service portuaire en s'appuyant sur un ou plusieurs des motifs suivants:
  - (a) la rareté ou l'affectation réservée des terres, à condition que le gestionnaire puisse démontrer que lesdites terres constituent une installation portuaire essentielle à la prestation du service portuaire et que la limitation soit conforme au plan de développement officiel du port tel qu'il a été adopté par le gestionnaire du port et, le cas échéant, toute autre autorité publique compétente conformément à la législation nationale;
  - (b) les obligations de services publics visées à l'article 8, dans la mesure où l'absence de limitation risque de faire obstacle à l'exécution des obligations assignées aux prestataires de services portuaires.
2. Le gestionnaire du port publie toute proposition d'appliquer le paragraphe 1 au moins six mois à l'avance, accompagnée des motifs la justifiant, en donnant à toute

partie intéressée la possibilité de formuler des observations dans un délai raisonnable.

3. Le gestionnaire du port publie la décision adoptée.
4. Lorsque le gestionnaire du port fournit lui-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il contrôle directement ou indirectement, l'État membre peut charger une autorité indépendante du gestionnaire du port d'adopter la décision de limiter le nombre de prestataires de services. Si l'État membre ne confie pas l'adoption de la décision limitant le nombre de prestataires de services portuaires à une telle autorité, le nombre de prestataires n'est pas inférieur à deux.

#### *Article 7*

#### **Procédure de limitation du nombre de prestataires de services portuaires**

1. Toute limitation du nombre de prestataires d'un service portuaire conformément à l'article 6 s'effectue selon une procédure de sélection non discriminatoire et transparente qui est ouverte à toutes les parties intéressées.
2. Si la valeur estimative du service portuaire dépasse le seuil défini au paragraphe 3, les règles relatives à la procédure d'adjudication, aux garanties procédurales et à la durée maximale des concessions énoncées dans la directive.../.... [sur les concessions] s'appliquent.
3. Le seuil et la méthode de détermination de la valeur du service portuaire sont ceux prévus par les dispositions applicables en la matière de la directive.../.... [sur les concessions].
4. Le ou les prestataires retenus et le gestionnaire du port concluent un contrat de services portuaires.
5. Aux fins du présent règlement, une modification substantielle, au sens de la directive.../... [sur les concessions], des dispositions d'un contrat de services portuaires en cours d'exécution est considérée comme un nouveau contrat de services portuaires et nécessite une nouvelle procédure au sens du paragraphe 2.
6. Les paragraphes 1 à 5 du présent article ne s'appliquent pas dans les cas visés à l'article 9.
7. Le présent règlement est sans préjudice de la directive .../... [sur les concessions]<sup>15</sup>, de la directive .../... [sur les services d'utilité publique]<sup>16</sup> et de la directive .../... [sur les marchés publics]<sup>17</sup>.

#### *Article 8*

#### **Obligations de service public**

1. Les États membres peuvent décider d'imposer des obligations de service public en matière de services portuaires à des prestataires afin de garantir ce qui suit:

---

<sup>15</sup> Proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession, COM(2011) 897 final.

<sup>16</sup> Proposition de directive relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, COM(2011) 895 final.

<sup>17</sup> Proposition de directive sur la passation des marchés publics, COM(2011) 896 final.

- (a) la disponibilité du service sans interruption au cours de la journée, de la nuit, de la semaine et de l'année;
  - (b) la disponibilité du service pour tous les utilisateurs;
  - (c) l'accès au service à des prix abordables pour certaines catégories d'utilisateurs.
2. Les obligations visées au paragraphe 1 sont clairement définies, transparentes, non discriminatoires et vérifiables et garantissent l'égalité d'accès pour tous les prestataires de services portuaires établis dans l'Union.
3. Les États membres désignent les autorités compétentes sur leur territoire pour imposer ces obligations de service public. Le gestionnaire du port peut être l'autorité compétente.
4. Lorsque l'autorité compétente désignée conformément au paragraphe 3 n'est pas le gestionnaire du port, elle exerce les compétences prévues aux articles 6 et 7 concernant la limitation du nombre de prestataires de services portuaires sur la base d'obligations de service public.
5. Si une autorité compétente décide d'imposer des obligations de service public dans tous les ports maritimes soumis au présent règlement dans un État membre, elle notifie ces obligations à la Commission.
6. En cas de perturbation de services portuaires faisant l'objet d'obligations de service public ou de risque imminent qu'une telle situation se produise, l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence. La mesure d'urgence peut prendre la forme d'une adjudication directe permettant d'attribuer le service à un autre prestataire pour une durée maximale d'un an. Au cours de cette période, soit l'autorité compétente lance une nouvelle procédure visant à sélectionner un prestataire de services portuaires conformément à l'article 7, soit elle applique l'article 9.

#### *Article 9*

#### **Exploitant interne**

1. Dans les cas prévus à l'article 6, paragraphe 1, point b), l'autorité compétente peut décider de fournir elle-même un service portuaire dans le cadre d'obligations de service public ou imposer directement ces obligations à une entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Dans ce cas, le prestataire de services portuaires est considéré comme un exploitant interne aux fins du présent règlement.
2. L'autorité compétente n'est considérée comme exerçant un contrôle sur une entité juridiquement distincte analogue à celle qu'elle exerce sur ses propres services que si elle exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et les décisions importantes de l'entité juridique contrôlée.
3. L'exploitant interne n'assure le service portuaire concerné que dans le ou les seuls ports pour lesquels la mission d'assurer le service portuaire lui a été attribuée.
4. Si une autorité compétente décide d'appliquer le paragraphe 1 dans tous les ports maritimes soumis au présent règlement dans un État membre, elle en informe la Commission.
5. Le présent article est sans préjudice de la directive.../... [sur les concessions].

#### *Article 10*

### **Sauvegarde des droits des travailleurs**

1. Le présent règlement est sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail.
2. Sans préjudice de la législation nationale et de celle de l'Union, y compris des conventions collectives conclues entre les partenaires sociaux, le gestionnaire du port peut exiger du prestataire de services portuaires désigné conformément à la procédure établie à l'article 7, lorsque ce prestataire n'est pas le prestataire de services portuaires historique, d'accorder au personnel engagé précédemment par le prestataire de services portuaires historique les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE.
3. Lorsque le gestionnaire du port impose aux prestataires de services portuaires l'obligation de respecter certaines normes sociales en ce qui concerne la fourniture des services portuaires en question, les documents de mise en concurrence et les contrats de services portuaires comprennent la liste du personnel concerné et donnent des précisions claires sur leurs droits contractuels et les conditions dans lesquelles les travailleurs sont réputés liés aux services portuaires.

#### *Article 11*

### **Dérogation**

Le présent chapitre et les dispositions transitoires de l'article 24 ne s'appliquent pas aux services de manutention des marchandises et aux services passagers.

## **CHAPITRE III — Transparence financière et autonomie**

#### *Article 12*

### **Transparence des relations financières**

1. Les relations financières entre les pouvoirs publics et le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics sont consignées en toute transparence dans les comptes de manière à faire apparaître clairement les éléments suivants:
  - (a) les mises à disposition de ressources publiques effectuées directement par les pouvoirs publics en faveur des gestionnaires des ports concernés;
  - (b) les mises à disposition de ressources publiques effectuées par les pouvoirs publics par l'intermédiaire d'entreprises publiques ou d'institutions financières; et
  - (c) l'utilisation à laquelle ces fonds publics ont été affectés.
2. Lorsque le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics fournit lui-même des services portuaires, il tient des comptes séparés pour chaque activité de service portuaire et ses autres activités, de manière à ce que:
  - (d) tous les produits et charges soient correctement imputés ou répartis sur la base de principes de comptabilité analytique appliqués de manière cohérente et objectivement justifiable; et
  - (e) les principes de comptabilité analytique selon lesquels les comptes séparés sont établis soient clairement définis.

3. Les financements publics visés au paragraphe 1 comprennent les apports en capital-actions ou quasi-capital, les subventions non remboursables ou remboursables uniquement sous certaines conditions, l'octroi de prêts, y compris les découverts et les avances sur des injections de capital, les garanties accordées au gestionnaire du port par les pouvoirs publics, les dividendes payés et bénéfices non distribués ou toute autre forme de soutien financier public.
4. Le gestionnaire du port tient les données relatives aux relations financières visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article à la disposition de la Commission et de l'autorité de contrôle indépendante compétente visée à l'article 17 pendant une période de cinq ans à compter de la fin de l'exercice budgétaire auquel les informations se rapportent.
5. Le gestionnaire du port met à la disposition de la Commission et de l'autorité de contrôle indépendante compétente, à leur demande, toute information supplémentaire qu'elles jugent nécessaire pour apprécier en toute connaissance de cause les données qui leur sont communiquées et évaluer la conformité au présent règlement. Les informations sont transmises dans un délai de deux mois à compter de la date de la demande.
6. Les gestionnaires des ports qui n'ont pas bénéficié de financements publics au cours des exercices comptables précédents mais qui commencent à en bénéficier appliquent les paragraphes 1 et 2 à compter de l'exercice comptable suivant le transfert des fonds publics.
7. Lorsque des fonds publics sont versés à titre de compensation d'une obligation de service public, ils figurent séparément dans les comptes correspondants et ne peuvent être transférés à aucun autre service ou activité.

### *Article 13*

#### **Redevances de services portuaires**

1. Les redevances afférentes aux services fournis par un exploitant interne au sens de l'article 9 et les redevances perçues par les prestataires de services portuaires, en cas de limitation du nombre de prestataires qui n'ont pas été désignés sur la base de procédures ouvertes, transparentes et non discriminatoires, sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire. Ces redevances correspondent aux conditions qui existent sur un marché concurrentiel pertinent et ne sont pas disproportionnées par rapport à la valeur économique du service fourni.
2. Le paiement des redevances de services portuaires peut être intégré dans d'autres paiements, tels que le paiement des redevances d'infrastructure portuaire. Dans ce cas, le prestataire de services portuaires et, le cas échéant, le gestionnaire du port veillent à ce que le montant de la redevance de services portuaires reste facilement identifiable par l'utilisateur du service portuaire.
3. Le prestataire de services portuaires met à la disposition de l'autorité de contrôle indépendante compétente visée à l'article 17, à sa demande, les informations relatives aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances de services portuaires relevant de l'application du paragraphe 1 du présent article. Ces informations comprennent la méthodologie utilisée pour fixer les redevances portuaires par rapport aux installations et services auxquels se rapportent ces redevances de services portuaires.



#### *Article 14*

### **Redevances d'infrastructure portuaire**

1. Le gestionnaire du port perçoit une redevance d'infrastructure portuaire. Cela n'empêche pas les prestataires de services portuaires qui utilisent des infrastructures portuaires de percevoir des redevances de services portuaires.
2. Le paiement des redevances d'infrastructure portuaire peut être intégré dans d'autres paiements, tels que le paiement des redevances de services portuaires. Dans ce cas, le gestionnaire du port veille à ce que le montant de la redevance d'infrastructure portuaire demeure facilement identifiable par l'utilisateur de l'infrastructure portuaire.
3. Dans un souci d'efficacité du système de tarification de l'utilisation des infrastructures, la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire sont définis d'une manière autonome par le gestionnaire du port en fonction de sa stratégie commerciale et son plan d'investissement propres, dans le respect des conditions de concurrence existant sur le marché en cause et des règles en matière d'aides d'État.
4. Sans préjudice du paragraphe 3, les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon les pratiques commerciales relatives aux utilisateurs fréquents ou dans le but de promouvoir une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure portuaire, le transport maritime à courte distance ou une performance environnementale de haut niveau, l'efficacité énergétique ou l'efficacité carbone des transports. Les critères utilisés pour ces variations sont pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires et tiennent dûment compte des règles en matière de concurrence. Ainsi, la variation qui en résulte s'applique dans les mêmes conditions à tous les utilisateurs de services portuaires.
5. La Commission est habilitée à adopter, le cas échéant, des actes délégués conformément à la procédure prévue à l'article 21 en ce qui concerne les classifications communes des navires, des combustibles et des types d'activités utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure et les principes communs de tarification utilisés pour déterminer les redevances d'infrastructure.
6. Le gestionnaire du port informe les utilisateurs du port et les représentants ou associations d'utilisateurs du port de la structure et des critères utilisés pour déterminer le montant des redevances d'infrastructure portuaire, y compris l'ensemble des coûts et des recettes qui servent de base pour déterminer la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire. Il informe les utilisateurs des infrastructures portuaires, au moins trois mois à l'avance, de toute modification apportée au montant des redevances d'infrastructure portuaire ou à la structure ou aux critères utilisés pour déterminer ces redevances.
7. Le gestionnaire du port met à la disposition de l'autorité de contrôle indépendante compétente et de la Commission, à leur demande, les informations visées au paragraphe 4 et le détail des dépenses et des recettes qui servent de base pour déterminer la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire ainsi que la méthodologie utilisée pour fixer les redevances d'infrastructure portuaire par rapport aux installations et services auxquels se rapportent ces redevances portuaires.

## ***CHAPITRE IV – Dispositions générales et finales***

### *Article 15*

#### **Consultation des utilisateurs du port**

1. Le gestionnaire du port met en place un comité de représentants des exploitants de bateaux, propriétaires de cargaisons ou autres utilisateurs du port qui sont tenus d'acquitter une redevance d'infrastructure ou une redevance de services portuaires, ou les deux. Ce comité est dénommé «comité consultatif des utilisateurs du port».
2. Le gestionnaire du port consulte chaque année, avant la fixation des redevances d'infrastructure portuaire, le comité consultatif des utilisateurs du port sur la structure et le montant de ces redevances. Les prestataires de services portuaires visés à l'article 6 et à l'article 9 consultent chaque année, avant la fixation des redevances de services portuaires, le comité consultatif des utilisateurs du port sur la structure et le montant de ces redevances. Le gestionnaire du port fournit des installations adéquates pour permettre cette consultation et les prestataires de services portuaires l'informent des résultats de la consultation.

### *Article 16*

#### **Consultation des autres parties prenantes**

1. Le gestionnaire du port consulte régulièrement les parties prenantes, telles que les entreprises établies dans le port, les prestataires de services portuaires, les exploitants de bateaux, les propriétaires de cargaisons, les transporteurs terrestres et les administrations publiques exerçant leurs activités dans la zone portuaire, sur les points suivants:
  - (a) la bonne coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire;
  - (b) les mesures destinées à améliorer les liaisons avec l'arrière-pays et, le cas échéant, les mesures destinées à développer et à améliorer l'efficacité des liaisons par chemin de fer et par voie navigable;
  - (c) l'efficacité des procédures administratives dans le port et, le cas échéant, les mesures envisageables pour les simplifier.

### *Article 17*

#### **Autorité de contrôle indépendante**

1. Les États membres veillent à ce qu'une autorité de contrôle indépendante suive et surveille l'application du présent règlement dans tous les ports maritimes soumis au présent règlement sur le territoire de chaque État membre.
2. L'autorité de contrôle indépendante est juridiquement distincte et fonctionnellement indépendante de tout gestionnaire du port ou prestataire de services portuaires. Les États membres qui conservent la propriété ou le contrôle des ports ou des gestionnaires des ports veillent à la séparation structurelle effective de la fonction de surveillance et de suivi du présent règlement, d'une part, et des activités associées à cette propriété ou à ce contrôle, d'autre part. L'autorité de contrôle indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et dans le respect de la liberté d'entreprise.

3. L'autorité de contrôle indépendante traite les plaintes déposées par toute partie justifiant d'un intérêt légitime et les litiges qui lui sont soumis dans le cadre de l'application du présent règlement.
4. En cas de litige entre des parties établies dans des États membres différents, l'autorité de contrôle indépendante de l'État membre du port dans lequel le litige est présumé avoir son origine est compétente pour trancher le litige.
5. L'autorité de contrôle indépendante a le droit d'exiger que les gestionnaires des ports, les prestataires de services portuaires et les utilisateurs du port communiquent les informations nécessaires pour assurer le suivi et le contrôle de l'application du présent règlement.
6. L'autorité de contrôle indépendante peut émettre des avis à la demande d'une autorité compétente de l'État membre sur toute question relative à l'application du présent règlement.
7. L'autorité de contrôle indépendante peut consulter le comité des utilisateurs du port concerné aux fins de l'instruction d'une plainte ou d'un différend.
8. Les décisions de l'autorité de contrôle indépendante ont des effets contraignants, sans préjudice d'un contrôle juridictionnel.
9. Les États membres notifient à la Commission l'identité des autorités de contrôle indépendantes au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2015 et, par la suite, toute modification qui y est apportée. La Commission publie et met à jour la liste des autorités de contrôle indépendantes sur son site internet.

#### *Article 18*

#### **Coopération entre les autorités de contrôle indépendantes**

1. Les autorités de contrôle indépendantes échangent des informations sur leurs activités et leurs principes et pratiques en matière de prise de décision afin de favoriser une mise en œuvre uniforme du présent règlement. À cette fin, elles participent à un réseau de coopération qui se réunit à intervalles réguliers et au moins une fois par an. La Commission participe aux travaux du réseau, les coordonne et les soutient.
2. Les autorités de contrôle indépendantes coopèrent étroitement pour s'apporter une assistance mutuelle dans leurs tâches, notamment dans le cadre des enquêtes à effectuer pour traiter les plaintes et les litiges dans les affaires impliquant des ports situés dans des États membres différents. À cet effet, une autorité de contrôle indépendante met à la disposition d'une autre autorité, sur demande motivée, les informations requises pour permettre à cette dernière d'exercer ses responsabilités au titre du présent règlement.
3. Les États membres veillent à ce que les autorités de contrôle indépendantes fournissent à la Commission, sur demande motivée, les informations qui lui sont nécessaires pour mener à bien ses missions. Les informations demandées par la Commission sont proportionnées à ses besoins pour l'accomplissement de ces missions.
4. Lorsque des informations sont considérées comme confidentielles par l'autorité de contrôle indépendante au regard des règles de l'Union ou des règles nationales en matière de secret des affaires, l'autre autorité de contrôle nationale et la Commission

veillent à assurer cette confidentialité. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux seules fins pour lesquelles elles ont été demandées.

5. Sur la base de l'expérience acquise par les autorités de contrôle indépendantes et des activités du réseau visé au paragraphe 1, et afin de garantir une coopération efficace, la Commission peut adopter des principes communs sur les modalités à respecter pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.

#### *Article 19*

##### ***Recours***

1. Toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un droit de recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent règlement par les autorités compétentes, par le gestionnaire du port ou par l'autorité de contrôle indépendante auprès d'un organisme indépendant des parties intéressées. Cet organisme de recours peut être un tribunal.
2. Lorsque l'organisme de recours visé au paragraphe 1 n'est pas de nature juridictionnelle, il communique par écrit les motifs de ses décisions. Ses décisions sont également soumises au contrôle du juge national.

#### *Article 20*

##### ***Sanctions***

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2015 et toute modification ultérieure les concernant dans les meilleurs délais.

#### *Article 21*

##### ***Exercice de la délégation***

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 14 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée.
3. La délégation de pouvoir visée à l'article 14 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. La révocation prend effet le jour suivant la publication de la décision au *Journal officiel de l'Union européenne*, ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 14 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux

informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

#### *Article 22*

##### **Comité**

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

#### *Article 23*

##### **Rapport**

Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission présente un rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement et les effets du présent règlement, accompagné, le cas échéant, des propositions nécessaires.

#### *Article 24*

##### **Mesures transitoires**

1. Les contrats de services portuaires conclus avant le [date d'adoption du règlement] dont l'exécution a été confiée à des prestataires de services portuaires sélectionnés sur la base d'une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire ou qui sont conformes par ailleurs aux règles du présent règlement restent valables jusqu'à leur expiration.
2. Les contrats de services portuaires conclus avant le [date d'adoption du règlement] qui ne répondent pas aux conditions définies au paragraphe 1 restent valables jusqu'à leur date d'expiration, mais pas au-delà du 1<sup>er</sup> juillet 2025.

#### *Article 25*

##### **Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*