

I

(Actes législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2017/352 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 15 février 2017

établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à 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 ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

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 l'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) Les ports contribuent à la compétitivité à long terme des industries européennes sur les marchés mondiaux, tout en apportant une valeur ajoutée et en créant des emplois dans l'ensemble des régions côtières de l'Union. Afin de relever les défis auxquels est confronté le secteur du transport maritime et de renforcer l'efficacité et la viabilité des chaînes de transport et de logistique, il est essentiel que les mesures sur la simplification administrative présentées dans la communication de la Commission du 23 mai 2013 intitulée «Les ports: un moteur pour la croissance» soient mises en œuvre parallèlement au présent règlement.
- (3) Dans sa communication du 3 octobre 2012 intitulée «L'acte pour le marché unique II — Ensemble pour une nouvelle croissance», la Commission a rappelé que l'attractivité du transport maritime dépend de l'existence de services portuaires efficaces et fiables et qu'il est nécessaire de s'attacher aux questions relatives à la transparence des financements publics et des redevances portuaires, ainsi qu'aux efforts à fournir en termes de simplification administrative dans les ports, et à l'examen des restrictions qui s'appliquent à la fourniture de services portuaires.

⁽¹⁾ JO C 327 du 12.11.2013, p. 111.

⁽²⁾ JO C 114 du 15.4.2014, p. 57.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 14 décembre 2016 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 23 janvier 2017.

- (4) Les mesures facilitant l'accès au marché des services portuaires et introduisant la transparence financière et l'autonomie des ports maritimes amélioreront la qualité et l'efficacité des services fournis aux utilisateurs des ports et contribueront à un climat plus favorable aux investissements dans les ports, permettant ainsi de réduire les coûts pour les utilisateurs des transports et contribuant à la promotion du transport maritime à courte distance et à une meilleure intégration du transport maritime avec le rail, les voies navigables intérieures et le transport routier.
- (5) La simplification des procédures douanières peut apporter des avantages économiques notables aux ports maritimes en matière de compétitivité. Pour favoriser une concurrence loyale et réduire les formalités douanières, il importe que les autorités compétentes des États membres adoptent une stratégie appropriée et efficace fondée sur le risque. Dans ce cadre, il est indispensable que la Commission évalue la nécessité de mesures appropriées pour réduire les formalités déclaratives dans les ports maritimes et lutter contre la concurrence déloyale.
- (6) La mise en place d'un cadre clair comportant des dispositions transparentes, équitables et non discriminatoires concernant le financement et les redevances d'infrastructure portuaire et de services portuaires joue un rôle fondamental pour garantir que la stratégie commerciale et les plans d'investissement de chaque port et, le cas échéant, le cadre général en matière de politique portuaire nationale sont pleinement conformes aux règles de concurrence. En particulier, la transparence des relations financières permet un contrôle équitable et efficace des aides d'État, contribuant ainsi à prévenir les distorsions du marché. À cet effet, le Conseil, dans ses conclusions du 5 juin 2014, a invité la Commission à étudier des lignes directrices concernant les aides d'État en faveur des ports maritimes, avec l'objectif de garantir une juste concurrence et un cadre juridique stable pour les investissements portuaires.
- (7) La grande majorité du trafic maritime de l'Union transite par les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport institué par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾. Afin d'atteindre son objectif de manière proportionnée sans imposer de charge inutile aux autres ports, le présent règlement devrait s'appliquer aux ports maritimes du réseau transeuropéen de transport, chacun de ceux-ci jouant un rôle significatif 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'Union, soit parce qu'il améliore l'accessibilité des îles ou des régions périphériques. Cependant, le présent règlement devrait donner aux États membres la possibilité de décider s'ils souhaitent ou non l'appliquer aux ports maritimes du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques. Les États membres devraient également avoir la possibilité d'introduire des dérogations afin d'éviter des charges administratives disproportionnées pour les ports maritimes du réseau global dont le trafic de fret annuel ne justifie pas la pleine application du présent règlement.
- (8) 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 ne doivent donc pas nécessairement figurer dans le présent règlement.
- (9) Le présent règlement ne devrait en aucune façon porter atteinte au régime de la propriété dans les États membres applicable aux ports maritimes, et devrait permettre l'existence de différentes structures portuaires dans les États membres.
- (10) Le présent règlement n'impose pas un modèle particulier pour la gestion des ports maritimes et n'a aucune incidence sur la compétence qu'ont les États membres de fournir, dans le respect du droit de l'Union, des services non économiques d'intérêt général. Différents modèles de gestion des ports sont possibles, pour autant que le cadre dans lequel s'effectue la fourniture de services portuaires et les règles communes en matière de transparence financière fixées dans le présent règlement soient respectés.
- (11) Conformément aux principes généraux énoncés dans les traités, les prestataires de services portuaires devraient être libres de fournir leurs services dans les ports maritimes relevant du présent règlement. Toutefois, il devrait être possible de soumettre l'exercice de cette liberté à certaines conditions.
- (12) Le présent règlement ne devrait pas imposer de limites au gestionnaire du port ou à l'autorité compétente pour la mise en place de son système de tarification, dès lors que les redevances d'infrastructure portuaire payées par les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons sont transparentes, et en particulier aisément identifiables et non discriminatoires, et qu'elles contribuent à assurer l'entretien et le développement des infrastructures et des installations de services ainsi que la fourniture des services nécessaires pour exécuter ou faciliter les opérations de transport dans la zone portuaire et sur les voies navigables donnant accès aux ports qui relèvent de la compétence du gestionnaire du port.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

- (13) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente 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, dans la mesure où ces exigences sont transparentes, objectives, non discriminatoires, proportionnées et pertinentes pour la fourniture du service portuaire. Conformément aux objectifs généraux du présent règlement, les exigences minimales devraient contribuer à garantir un niveau élevé de qualité des services portuaires et ne pas créer d'entraves à l'entrée sur le marché.
- (14) Il importe que tous les prestataires de services portuaires puissent, à la demande du gestionnaire du port, démontrer leur capacité à desservir un nombre minimal de navires en mettant à disposition le personnel et les équipements nécessaires. Ils devraient appliquer les dispositions et règles pertinentes, y compris le droit du travail applicable, les conventions collectives pertinentes et les exigences du port concerné en matière de qualité.
- (15) Afin de déterminer si un prestataire de services portuaires satisfait aux conditions d'honorabilité, l'autorité compétente ou le gestionnaire du port devrait examiner s'il existe des motifs sérieux de douter de la fiabilité du prestataire de services portuaires, tels que des condamnations ou des sanctions pour des infractions pénales graves ou une violation grave du droit de l'Union et du droit national applicables.
- (16) Les États membres devraient pouvoir exiger le respect des obligations découlant du droit social et du droit du travail dans le cadre de l'exécution de services portuaires dans le port concerné.
- (17) Les États membres devraient informer la Commission avant toute décision d'imposer une condition de pavillon aux bateaux utilisés principalement pour des opérations de remorquage et de lamanage. Il convient que cette décision soit non discriminatoire, soit fondée sur des motifs transparents et objectifs et qu'elle ne crée pas d'entraves disproportionnées à l'entrée sur le marché.
- (18) Lorsque des exigences minimales doivent être respectées, la procédure d'octroi du droit de fournir des services portuaires devrait être transparente, objective, non discriminatoire et proportionnée, et elle devrait permettre aux prestataires de services portuaires de commencer à fournir leurs services portuaires en temps utile.
- (19) Étant donné que les ports constituent des zones géographiques limitées, le nombre de prestataires de services portuaires pourrait, dans certains cas, être soumis à des restrictions liées à la rareté des terres ou de l'espace navigable, aux caractéristiques de l'infrastructure portuaire, à la nature du trafic portuaire ou à la nécessité de garantir des opérations portuaires sûres, sécurisées ou durables sur le plan environnemental.
- (20) Il convient que toute limitation du nombre de prestataires de services portuaires soit fondée sur des motifs clairs et objectifs et qu'elle ne crée pas d'entraves disproportionnées à l'entrée sur le marché.
- (21) Il convient que le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie son intention d'ouvrir une procédure de sélection pour la fourniture d'un service portuaire, y compris sur l'internet et, lorsqu'il y a lieu, au *Journal officiel de l'Union européenne*. Cette publication devrait contenir des informations sur la procédure de sélection, le délai pour la présentation des offres, les critères d'attribution utiles, ainsi que des informations sur la manière dont les documents nécessaires pour préparer une candidature peuvent être obtenus.
- (22) Afin de garantir la transparence et l'égalité de traitement, il y a lieu de considérer que la modification des dispositions d'un contrat avant le terme de celui-ci équivaut à l'attribution d'un nouveau contrat lorsque les modifications apportées altèrent de manière substantielle la nature du contrat initial et, par conséquent, attestent l'intention des parties de renégocier les conditions essentielles dudit contrat.
- (23) Le présent règlement ne devrait pas porter préjudice au droit des États membres d'imposer des obligations de service public en matière de services portuaires.
- (24) L'Union dispose d'une grande diversité de ports maritimes caractérisés par différents modèles d'organisation des services portuaires. Il ne serait donc pas opportun d'imposer un modèle unique. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait avoir la possibilité de limiter le nombre de prestataires d'un service portuaire donné lorsque cela est justifié par un ou plusieurs motifs.

- (25) L'article 34 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ prévoit que les marchés destinés à permettre la prestation de certains types d'activités devant être exécutés ne sont pas soumis à ladite directive si l'État membre ou l'entité adjudicatrice peut démontrer que, dans l'État membre où l'activité est exercée, celle-ci est directement exposée à la concurrence, sur des marchés dont l'accès n'est pas limité. La procédure visant à déterminer si tel est le cas devrait être celle fixée à l'article 35 de la directive 2014/25/UE. Par conséquent, s'il a été déterminé par cette procédure qu'un secteur ou un sous-secteur portuaire, ainsi que les services portuaires associés, sont directement exposés à une telle concurrence, il convient de ne pas les soumettre aux règles encadrant les limitations de l'accès au marché au titre du présent règlement.
- (26) À moins qu'une dérogation dans le cadre d'un marché concurrentiel ne s'applique, toute intention de limiter le nombre de prestataires de services portuaires devrait être publiée à l'avance par le gestionnaire du port ou l'autorité compétente et être pleinement justifiée, afin de donner aux parties intéressées la possibilité d'exprimer leur point de vue.
- (27) Si le gestionnaire du port ou l'autorité compétente fournit lui-même ou elle-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il ou elle contrôle directement ou indirectement, il convient que des mesures soient prises afin d'éviter des conflits d'intérêts et de garantir un accès équitable et transparent au marché des services portuaires lorsque le nombre de prestataires de services portuaires est limité. Ces mesures pourraient notamment consister à charger une autorité nationale compétente indépendante du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente d'adopter la décision de limiter le nombre de prestataires de services portuaires.
- (28) La faculté d'imposer des exigences minimales et de limiter le nombre de prestataires de services portuaires dont les États membres continuent à bénéficier ne devrait pas empêcher ceux-ci de garantir une totale liberté de prestation de services dans leurs ports.
- (29) La procédure de sélection des prestataires de services portuaires et ses résultats devraient être rendus publics et être non discriminatoires, transparents et accessibles à toutes les parties intéressées.
- (30) Le recours aux obligations de service public entraînant une limitation du nombre de prestataires de services portuaires 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, l'accessibilité économique du service portuaire à une certaine catégorie d'utilisateurs, la sûreté, la sécurité ou la viabilité environnementale des opérations portuaires et la cohésion territoriale.
- (31) Si les obligations de service public sont déterminées et imposées par les autorités nationales, l'obligation générale faite à un port, en vertu du droit de l'Union ou du droit national, d'accepter sans discrimination ou obstacle tout bateau physiquement en mesure d'y entrer et de s'y amarrer ne devrait pas être interprétée comme une obligation de service public aux fins du présent règlement.
- (32) Le présent règlement ne devrait pas empêcher les autorités compétentes d'accorder des compensations pour les actions entreprises en vue d'exécuter les 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 est nécessaire de veiller à la conformité avec la décision 2012/21/UE de la Commission ⁽²⁾ et le règlement (UE) n° 360/2012 de la Commission ⁽³⁾, ainsi qu'au respect de la communication de la Commission du 11 janvier 2012 intitulée «Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public».
- (33) Lorsqu'il y a plusieurs prestataires de services portuaires, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente ne devrait opérer aucune discrimination entre lesdits prestataires, et notamment pas en faveur d'une entreprise ou d'un organisme dans lesquels il ou elle détient un intérêt.

⁽¹⁾ Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 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 et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

⁽²⁾ Décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 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 (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3).

⁽³⁾ 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 (JO L 114 du 26.4.2012, p. 8).

- (34) Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait avoir la possibilité de décider s'il ou si elle fournit lui-même ou elle-même les services portuaires ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Lorsqu'il existe une limitation du nombre de prestataires de services portuaires, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée au(x) seul(s) port(s) pour lequel ou lesquels ces exploitants internes ont été désignés, à moins qu'une dérogation dans le cadre d'un marché concurrentiel ne s'applique.
- (35) 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 devrait être sans incidence sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail. Il y a lieu de préciser que dans les cas où la directive 2001/23/CE du Conseil ⁽¹⁾ ne s'applique pas, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires entraîne un changement de fournisseur de services portuaires, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait néanmoins être en mesure d'exiger que les droits et les obligations qui s'imposent au prestataire de services portuaires sortant en vertu d'un contrat de travail ou d'une relation de travail en vigueur à la date dudit changement soient transférés au prestataire de services portuaires nouvellement désigné.
- (36) Chaque fois que les mesures prévues dans le présent règlement impliquent le traitement de données à caractère personnel, il convient que ce traitement soit effectué en conformité avec le droit de l'Union applicable, et en particulier le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.
- (37) Dans un secteur aussi complexe et compétitif que celui des services portuaires, la formation initiale ainsi que la formation continue du personnel sont indispensables pour garantir la qualité des services et protéger la santé et la sécurité des travailleurs portuaires. Les États membres devraient dès lors veiller à ce que les prestataires de services portuaires proposent à leurs employés une formation appropriée.
- (38) Dans de nombreux ports, l'accès au marché pour les prestataires de services de manutention des marchandises et de services passagers est organisé sous la forme de marchés publics. 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 marchés. Par conséquent, alors que le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer à la fourniture de services de manutention des marchandises et de services passagers, les États membres devraient conserver la liberté de décider d'appliquer les règles du chapitre II à ces deux types de services ou de maintenir leur droit national en vigueur en matière d'accès au marché pour les services de manutention des marchandises et les services passagers, tout en respectant les principes généraux consacrés par la jurisprudence de la Cour de justice.
- (39) Aux termes de la résolution A.960 de l'Organisation maritime internationale, chaque zone de pilotage exige que le pilote possède une expérience hautement spécialisée et une connaissance des conditions locales. En outre, le recours au pilotage est généralement obligatoire, et il est souvent organisé ou assuré par les États membres eux-mêmes. Par ailleurs, la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ prévoit que les pilotes informent les autorités compétentes des anomalies manifestes éventuelles qui risquent de compromettre la sécurité de la navigation ou de constituer une menace pour le milieu marin. De surcroît, lorsque les conditions de sécurité le permettent, il importe que tous les États membres encouragent le recours aux certificats d'exemption de pilotage, ou à des mécanismes équivalents, en vue d'améliorer l'efficacité dans les ports, en particulier pour encourager le transport maritime à courte distance. Pour éviter les conflits d'intérêts potentiels entre les fonctions d'intérêt public et les considérations d'ordre commercial, le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer au pilotage. Toutefois, les États membres devraient conserver la liberté de décider d'appliquer le chapitre II au pilotage. S'ils décident de le faire, il convient que la Commission soit informée en conséquence, de manière à assurer la diffusion des informations utiles à cet égard.
- (40) Sans préjudice des règles de concurrence de l'Union, le présent règlement ne devrait pas porter atteinte au droit des États membres, le cas échéant, de réglementer les redevances afin d'éviter d'imposer des redevances excessives pour les services portuaires, lorsque la situation sur le marché des services portuaires est telle qu'une concurrence effective ne peut être assurée.

⁽¹⁾ Directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 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 (JO L 82 du 22.3.2001, p. 16).

⁽²⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽³⁾ Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

- (41) Il convient, afin de garantir des conditions de concurrence équitables et d'éviter les distorsions du marché, d'assurer la transparence des relations financières entre les ports maritimes bénéficiant de financements publics et les prestataires de services portuaires, d'une part, et les autorités publiques, d'autre part. À cet égard, le présent règlement devrait étendre à d'autres catégories de destinataires les principes de transparence des relations financières figurant dans la directive 2006/111/CE de la Commission ⁽¹⁾, sans préjudice du champ d'application de ladite directive.
- (42) Des règles en matière de transparence des relations financières doivent être introduites dans le présent règlement afin d'éviter des situations de concurrence déloyale entre les ports de l'Union, en particulier compte tenu du fait que les ports du réseau transeuropéen de transport peuvent bénéficier d'un financement de l'Union par l'intermédiaire du mécanisme pour l'interconnexion en Europe institué par le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾.
- (43) Afin de garantir des conditions de concurrence équitables et d'assurer la transparence dans l'octroi et l'utilisation de financements publics et d'éviter les distorsions du marché, il est nécessaire d'imposer au gestionnaire du port bénéficiant de financements publics, lorsqu'il exerce aussi l'activité de prestataire de services, l'obligation de tenir des comptes pour les activités financées par des fonds publics exercées en tant que gestionnaire du port qui soient séparés des comptes pour les activités exercées sur une base concurrentielle. En tout état de cause, il y a lieu de veiller au respect des règles relatives aux aides d'État.
- (44) En vue de garantir la transparence, lorsqu'un port ou une autre entité assure le dragage dans une zone portuaire, les comptes pour le dragage devraient être tenus séparés des comptes pour les autres activités.
- (45) Sans préjudice du droit de l'Union et des prérogatives de la Commission, il importe que celle-ci détermine, en temps utile et en concertation avec toutes les parties intéressées, quels types d'investissements publics dans les infrastructures portuaires relèvent du champ d'application du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission ⁽³⁾ (règlement général d'exemption par catégorie) et quelles infrastructures ne relèvent pas des aides d'État, en prenant en considération la nature non économique de certaines infrastructures, y compris des infrastructures d'accès et de défense, à condition qu'elles soient accessibles à tous les utilisateurs potentiels de manière égale et non discriminatoire.
- (46) Les redevances de services portuaires appliquées par des prestataires de services portuaires dans le cadre d'une obligation de service public et les redevances afférentes aux services de pilotage qui ne sont pas exposés à une concurrence effective pourraient comporter un risque plus élevé de tarifs abusifs en cas de situation monopolistique. Pour ces services, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances soient établies de manière transparente, objective et non discriminatoire et soient proportionnées au coût du service fourni.
- (47) Dans un souci d'efficacité, les redevances d'infrastructure portuaire de chaque port devraient être établies d'une manière transparente, conformément à la stratégie commerciale et d'investissement de chaque port et, le cas échéant, aux exigences générales fixées dans le cadre de la politique portuaire générale de l'État membre concerné.
- (48) Le présent règlement ne devrait pas porter atteinte aux droits éventuels des ports et de leurs clients de s'entendre sur des remises commerciales confidentielles. Il n'a pas pour objet d'exiger la communication de telles remises au public ou à des tierces parties. Toutefois, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devrait au moins publier les niveaux usuels des redevances avant de pratiquer toute différenciation des prix.
- (49) 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 qui présentent des performances supérieures à la moyenne en matière de respect de l'environnement, d'efficacité énergétique ou d'efficacité carbone pour les opérations de transport, notamment les activités de transport maritime à terre ou en mer. Cela devrait permettre de contribuer à la réalisation des objectifs des politiques en matière d'environnement et de changement climatique et au développement durable du port et de ses abords, notamment en contribuant à la réduction de l'empreinte écologique des bateaux faisant escale et restant dans le port.

⁽¹⁾ 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 (JO L 318 du 17.11.2006, p. 17).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

- (50) En fonction de la stratégie économique du port, de sa politique d'aménagement de l'espace ou de ses pratiques commerciales et, le cas échéant, de la politique portuaire générale de l'État membre concerné, la modulation des redevances d'infrastructure portuaire peut se traduire par des taux zéro pour certaines catégories d'utilisateurs. Les catégories d'utilisateurs en question pourraient inclure, entre autres, les navires hospitaliers, les navires en mission scientifique, culturelle ou humanitaire, les remorqueurs et les équipements de service flottants du port.
- (51) La Commission, en coopération avec les États membres, devrait élaborer des orientations sur les critères communs de classification des navires pour l'établissement de redevances environnementales sur une base volontaire, en tenant compte des normes agréées sur le plan international.
- (52) Il est nécessaire de veiller à ce que les utilisateurs du port et les autres parties prenantes soient consultés sur des questions essentielles ayant trait au bon développement du port, à sa politique en matière de redevances, à ses performances et à sa capacité d'attirer et de générer des activités économiques. Ces questions essentielles incluent la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire, l'efficacité des connexions avec l'arrière-pays et l'efficacité des procédures administratives dans les ports, ainsi que les questions environnementales. Ces consultations devraient être menées sans préjudice de toute autre compétence spécifique concernant ces questions, ainsi que de la possibilité pour les États membres de procéder à ces consultations au niveau national. Le gestionnaire du port devrait en particulier consulter les utilisateurs du port et les autres parties prenantes concernées au sujet des plans de développement portuaire.
- (53) Afin de garantir le bon fonctionnement et l'application effective du présent règlement, les États membres devraient veiller à la mise en place d'une procédure efficace de traitement des plaintes.
- (54) Les autorités des États membres devraient coopérer lors du traitement des plaintes dans les litiges impliquant des parties établies dans différents États membres et échanger des informations générales sur le traitement des plaintes afin de favoriser une application uniforme du présent règlement.
- (55) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir assurer un cadre pour la fourniture des services portuaires et créer un cadre propre à attirer les investissements nécessaires dans tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension européenne ou de la nature internationale et transfrontalière du secteur portuaire et des activités connexes mais peuvent, en raison de la nécessité d'assurer des conditions de concurrence équitables au niveau européen, l'être mieux 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.
- (56) Le comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union offre aux partenaires sociaux un cadre permettant de définir une approche commune à l'égard des défis sociaux liés aux relations sociales dans le secteur portuaire, y compris les conditions de travail, la santé et les questions de sécurité, les exigences en matière de formation et les qualifications professionnelles. Ce cadre devrait être développé en particulier à la lumière de l'évolution du marché et de l'évolution technologique, et devrait renforcer l'attractivité du secteur pour les jeunes et les femmes, tout en tenant compte de l'importance que revêtent la préservation de la compétitivité des ports maritimes européens et la promotion de bonnes conditions de travail. Dans le plein respect de l'autonomie des partenaires sociaux, et en tenant compte des progrès technologiques et de l'évolution de la logistique des transports, le comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union est invité à élaborer des lignes directrices relatives à la définition des exigences en matière de formation, en vue de prévenir les accidents sur le lieu de travail et d'assurer aux travailleurs portuaires le niveau de protection de la santé et de sécurité le plus élevé. Il convient également que les partenaires sociaux étudient différents modèles d'organisation du travail dans les ports maritimes permettant de garantir des emplois de qualité et des conditions de travail sûres et de répondre aux fluctuations de la demande de travaux portuaires. Il importe que la Commission appuie et facilite les travaux du comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union.
- (57) Le présent règlement respecte les droits fondamentaux et observe les principes reconnus, en particulier, par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet et champ d'application

1. Le présent règlement définit:
 - a) un cadre pour la fourniture de services portuaires;
 - b) des règles communes sur la transparence financière et les redevances de services portuaires et d'infrastructure portuaire.
2. Le présent règlement s'applique à la fourniture des catégories suivantes de services portuaires (ci-après dénommés «services portuaires»), soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur les voies navigables d'accès au port:
 - a) soutage;
 - b) manutention des marchandises;
 - c) lamanage;
 - d) services passagers;
 - e) collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison;
 - f) pilotage; et
 - g) remorquage.
3. L'article 11, paragraphe 2, s'applique également au dragage.
4. Le présent règlement s'applique à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport énumérés à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013.
5. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement aux ports maritimes du réseau global situés dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Lorsque les États membres décident de ne pas appliquer le présent règlement à ces ports maritimes, ils notifient cette décision à la Commission.
6. 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 leur décision à la Commission.
7. Le présent règlement est sans préjudice des directives du Parlement européen et du Conseil 2014/23/UE ⁽¹⁾ et 2014/24/UE ⁽²⁾ et de la directive 2014/25/UE.

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) «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 saisissage, le désaisissage, l'arrimage, 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 — sauf si l'État membre en décide autrement — de l'entreposage, du dépotage, du reconditionnement ou de tout autre service à valeur ajoutée lié aux marchandises;

⁽¹⁾ Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).

⁽²⁾ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

- 3) «autorité compétente», tout organisme public ou privé qui, pour le compte d'un niveau local, régional ou national, est habilité à exercer, en vertu du droit national ou d'instruments nationaux, des activités liées à l'organisation et à l'administration des activités portuaires, conjointement au gestionnaire du port ou en lieu et place de ce dernier;
- 4) «dragage», le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable d'accès au port, ou de la zone portuaire qui relève de la compétence du gestionnaire du port, y compris l'évacuation des matériaux déblayés, afin de permettre aux bateaux d'accéder au port; cela comprend à la fois le déblaiement initial (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien effectué afin de maintenir l'accessibilité de la voie navigable, étant entendu qu'il ne s'agit pas d'un service portuaire proposé à l'utilisateur;
- 5) «gestionnaire du port», tout organisme public ou privé qui a pour objet, en vertu du droit national ou d'instruments nationaux, d'assurer au niveau local, conjointement ou non avec d'autres activités, l'administration et la gestion de l'infrastructure portuaire et une ou plusieurs des tâches suivantes dans le port concerné, ou est habilité à effectuer ces tâches en vertu du droit national ou d'instruments nationaux: la coordination du trafic portuaire, la gestion du trafic portuaire, la coordination des activités des exploitants présents dans le port concerné, et le contrôle des activités des exploitants présents dans le port concerné;
- 6) «lamanage», les services d'amarrage et de désamarrage, y compris de déhalage le long du quai, nécessaires à la manœuvre en toute sécurité d'un bateau dans le port ou dans la voie navigable d'accès au port;
- 7) «services passagers», l'organisation et la prise en charge des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules, 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 d'accès au port, sa sortie de cette voie navigable d'accès ou sa navigation à l'intérieur du port en toute sécurité;
- 9) «redevance d'infrastructure portuaire», une redevance prélevée, au bénéfice direct ou indirect du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente, pour l'utilisation des infrastructures, des installations et des services, y compris dans les voies navigables d'accès au port concerné, ainsi que pour l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons, mais à l'exclusion des redevances d'occupation domaniale et des redevances d'effet équivalent;
- 10) «collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison», la réception des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison dans 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 ⁽¹⁾;
- 11) «redevance de services portuaires», une redevance prélevée 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 ou un autre acte d'effet juridique équivalent entre un prestataire de services portuaires et le gestionnaire du port ou une autorité compétente, portant sur la fourniture d'un ou de plusieurs services portuaires, sans préjudice du mode de désignation des 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;
- 14) «obligation de service public», une exigence définie ou déterminée afin de garantir la fourniture des services portuaires ou des activités d'intérêt général qu'un exploitant, s'il considérait 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;

⁽¹⁾ Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison (JO L 332 du 28.12.2000, p. 81).

- 16) «port maritime», une zone de terre ferme et d'eau constituée d'infrastructures et d'équipements permettant, essentiellement, l'accueil des bateaux, 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, de membres d'équipage et d'autres personnes, 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, d'en sortir ou d'y naviguer en toute sécurité en aidant à sa manœuvre;
- 18) «voie navigable d'accès», un accès au port par l'eau depuis la haute mer, tel qu'une entrée de port, un chenal, un fleuve, un canal maritime ou un fjord, pour autant que cette voie navigable relève de la compétence du gestionnaire du port.

CHAPITRE II

FOURNITURE DE SERVICES PORTUAIRES

Article 3

Organisation des services portuaires

1. L'accès au marché de la fourniture de services portuaires dans les ports maritimes peut, en vertu du présent règlement, être soumis à:
 - a) des exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires;
 - b) une limitation du nombre de prestataires;
 - c) des obligations de service public;
 - d) des restrictions applicables aux exploitants internes.
2. Les États membres peuvent décider dans leur droit national de n'imposer aucune des conditions énoncées au paragraphe 1 à une ou plusieurs catégories de services portuaires.
3. Les conditions d'accès aux infrastructures, installations et équipements du port sont équitables, raisonnables et non discriminatoires.

Article 4

Exigences minimales applicables à la fourniture de services portuaires

1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut exiger que les prestataires de services portuaires, y compris les sous-traitants, respectent des exigences minimales pour la fourniture du service portuaire correspondant.
2. Les exigences minimales prévues au paragraphe 1 ne peuvent porter 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) la capacité financière du prestataire de services portuaires;
 - c) 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 requis;
 - d) la disponibilité du service portuaire concerné, à tous les postes d'amarrage et sans interruption, de jour comme de nuit, tout au long de l'année, pour tous les utilisateurs;
 - e) 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, ainsi que de ses travailleurs et des autres personnes concernées;
 - f) le respect des exigences environnementales fixées à l'échelon local, national, de l'Union et international;

- g) le respect des obligations découlant du droit social et du droit du travail qui sont applicables dans l'État membre du port concerné, y compris les dispositions des conventions collectives applicables, les exigences en matière d'effectifs et les exigences en matière d'heures de travail et de repos pour les marins, ainsi que les règles applicables en matière d'inspection du travail;
- h) l'honorabilité du prestataire de services portuaires, telle qu'elle est déterminée conformément à toute disposition du droit national applicable en la matière, compte tenu de tout motif sérieux de douter de la fiabilité du prestataire de services portuaires.
3. Sans préjudice du paragraphe 4, lorsqu'un État membre juge nécessaire d'imposer une condition de pavillon pour garantir le respect total du paragraphe 2, point g), en ce qui concerne les bateaux utilisés principalement pour les opérations de remorquage et de lamanage dans les ports situés sur son territoire, il informe la Commission de sa décision avant la publication de l'avis de contrat ou, en l'absence d'avis de contrat, avant d'imposer des conditions de pavillon.
4. Les exigences minimales sont:
- a) transparentes, objectives, non discriminatoires, proportionnées et pertinentes au regard de la catégorie et de la nature du service portuaire concerné;
- b) respectées jusqu'à l'expiration du droit de fourniture d'un service portuaire.
5. Lorsque les exigences minimales comprennent la connaissance de particularités locales, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente veille à ce que les informations soient aisément accessibles dans des conditions transparentes et non discriminatoires.
6. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie les exigences minimales mentionnées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la fourniture de services portuaires en vertu de ces exigences, au plus tard le 24 mars 2019 ou, lorsque ces exigences minimales s'appliquent après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente informe au préalable les prestataires de services portuaires de tout changement apporté aux critères ou à la procédure.
7. Le présent article s'applique sans préjudice de l'article 7.

Article 5

Procédure de contrôle du respect des exigences minimales

1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente traite les prestataires de services portuaires de manière transparente, objective, non discriminatoire et proportionnée.
2. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales définies conformément à l'article 4 dans un délai raisonnable n'excédant en aucun cas quatre mois à compter de la réception d'une demande d'octroi de ce droit et des documents nécessaires.
3. Un tel refus émanant du gestionnaire du port ou de l'autorité compétente est dûment justifié sur la base des exigences minimales énoncées à l'article 4, paragraphe 2.
4. Toute limitation ou tout retrait, par le gestionnaire du port ou l'autorité compétente, du droit de fournir un service portuaire est dûment justifié(e), et est conforme au paragraphe 1.

Article 6

Limitation du nombre de prestataires de services portuaires

1. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut limiter le nombre de prestataires de services portuaires pour un service portuaire donné en s'appuyant sur un ou plusieurs des motifs suivants:
- a) la rareté ou l'affectation réservée des terres ou de l'espace navigable, à condition que la limitation soit conforme aux décisions ou aux plans tels qu'ils ont été adoptés par le gestionnaire du port et, le cas échéant, toute autre autorité publique compétente conformément au droit national;

- b) l'absence d'une telle limitation fait obstacle à l'exécution des obligations de service public prévues à l'article 7, y compris lorsque cette absence de limitation accroît de façon excessive les coûts afférents à l'exécution de ces obligations que doivent supporter le gestionnaire du port, l'autorité compétente ou les utilisateurs du port;
- c) l'absence d'une telle limitation fait obstacle à la nécessité d'exécuter des opérations portuaires sûres, sécurisées ou durables sur le plan environnemental;
- d) les caractéristiques de l'infrastructure portuaire ou la nature du trafic portuaire sont telles que l'exécution des opérations par plusieurs prestataires de services portuaires dans le port ne serait pas possible;
- e) il a été déterminé, conformément à l'article 35 de la directive 2014/25/UE, qu'un secteur ou sous-secteur portuaire dans un État membre, avec les services portuaires assurés dans ce cadre, exerce une activité qui est directement exposée à la concurrence conformément à l'article 34 de ladite directive. Dans ce cas, les paragraphes 2 et 3 du présent article ne s'appliquent pas.

2. Afin de donner à toute partie intéressée la possibilité de formuler des observations dans un délai raisonnable, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie toute proposition de limiter le nombre de prestataires de services portuaires conformément au paragraphe 1 accompagnée des motifs la justifiant au moins trois mois avant l'adoption de la décision concernant la limitation du nombre de prestataires de services portuaires.

3. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie la décision adoptée concernant la limitation du nombre de prestataires de services portuaires.

4. Lorsque le gestionnaire du port ou l'autorité compétente décide de limiter le nombre de prestataires d'un service portuaire, il ou elle suit une procédure de sélection qui est ouverte à toutes les parties intéressées, non discriminatoire et transparente. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente publie les informations concernant le service portuaire à fournir et la procédure de sélection, et veille à ce que toutes les informations essentielles nécessaires à la préparation de leur candidature soient effectivement accessibles à l'ensemble des parties intéressées. Celles-ci bénéficient d'un délai suffisamment long pour pouvoir procéder à une évaluation pertinente et préparer leur candidature. Dans des circonstances normales, ce délai minimal est de trente jours.

5. Le paragraphe 4 ne s'applique pas dans les cas visés au paragraphe 1, point e), et au paragraphe 7 du présent article, ainsi qu'à l'article 8.

6. Lorsque le gestionnaire du port ou l'autorité compétente fournit lui-même ou elle-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il ou elle contrôle directement ou indirectement, l'État membre concerné prend les mesures nécessaires afin d'éviter les conflits d'intérêts. En l'absence de telles mesures, le nombre des prestataires n'est pas inférieur à deux, à moins que l'une ou plusieurs des raisons énumérées au paragraphe 1 ne justifient une limitation du nombre de prestataires de services portuaires à un prestataire unique.

7. Les États membres peuvent décider que les ports du réseau global situés sur leur territoire qui ne respectent pas les critères énoncés à l'article 20, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) n° 1315/2013 peuvent limiter le nombre de prestataires de services pour un service portuaire donné. Les États membres informent la Commission d'une telle décision.

Article 7

Obligations de service public

1. Les États membres peuvent décider d'imposer des obligations de service public à des prestataires de services portuaires et confier le droit d'imposer de telles obligations au gestionnaire du port ou à l'autorité compétente, afin de garantir au moins l'un des éléments suivants:

- a) la disponibilité du service portuaire, pour l'ensemble des utilisateurs du port, à tous les postes d'amarrage et sans interruption, de jour comme de nuit, tout au long de l'année;
- b) la disponibilité du service pour tous les utilisateurs aux mêmes conditions;
- c) l'accès au service à des prix abordables pour certaines catégories d'utilisateurs;
- d) la sécurité, la sûreté ou la viabilité environnementale des opérations portuaires;

e) la fourniture au public de services de transport adéquats; et

f) la cohésion territoriale.

2. Les obligations de service public 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. Lorsqu'un État membre décide d'imposer des obligations de service public, pour le même service, dans tous ses ports maritimes soumis au présent règlement, il notifie ces obligations à la Commission.

4. 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, le gestionnaire du port ou 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 de deux ans. Au cours de cette période, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente lance une nouvelle procédure visant à sélectionner un prestataire de services portuaires ou applique l'article 8. Les actions sociales collectives menées conformément au droit national ne sont pas considérées comme des cas de perturbation des services portuaires pouvant donner lieu à une mesure d'urgence.

Article 8

Exploitant interne

1. Sans préjudice de l'article 6, paragraphe 6, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut décider soit de fournir un service portuaire lui-même ou elle-même, soit de le faire par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte sur laquelle il ou elle exerce un degré de contrôle analogue à celui qu'il ou elle exerce sur ses propres services, pour autant que l'article 4 s'applique de la même manière à tous les exploitants fournissant le service portuaire concerné. Dans ce cas, le prestataire de services portuaires est considéré comme un exploitant interne aux fins du présent règlement.

2. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente n'est considéré(e) comme exerçant un degré de contrôle sur une entité juridiquement distincte analogue à celui qu'il ou elle exerce sur ses propres services que s'il ou si elle exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et sur les décisions importantes de l'entité juridique concernée.

3. Dans les cas prévus à l'article 6, paragraphe 1, points a) à d), l'exploitant interne n'assure le service portuaire concerné que dans le ou les ports pour lesquels la mission d'assurer le service portuaire lui a été attribuée.

Article 9

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 du droit de l'Union et du droit national, y compris les conventions collectives conclues entre les partenaires sociaux qui sont applicables, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente exige du prestataire de services portuaires désigné qu'il accorde au personnel des conditions de travail conformes aux obligations découlant du droit social et du droit du travail et qu'il respecte les normes sociales énoncées dans le droit de l'Union, le droit national ou les conventions collectives.

3. Lorsque le changement de prestataire de services portuaires est la conséquence de l'attribution d'une concession ou d'un marché public, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente peut exiger que les droits et obligations qui s'imposent au prestataire de services portuaires sortant en vertu d'un contrat de travail ou d'une relation de travail au sens du droit national et en vigueur à la date dudit changement soient transférés au prestataire de services portuaires nouvellement désigné. Dans ce cas, le personnel préalablement engagé par le prestataire de services portuaires sortant se voit reconnaître les mêmes droits que ceux dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert d'entreprise au sens de la directive 2001/23/CE.

4. Lorsqu'un transfert de personnel intervient dans le cadre de la fourniture de services portuaires, le dossier d'appel d'offres et les contrats de services portuaires comprennent la liste des membres du personnel concernés et donnent des précisions claires sur leurs droits contractuels et sur les conditions dans lesquelles les travailleurs sont réputés liés aux services portuaires.

*Article 10***Dérogations**

1. Le présent chapitre et l'article 21 ne s'appliquent pas à la manutention des marchandises, aux services passagers ni au pilotage.
2. Les États membres peuvent décider d'appliquer le présent chapitre et l'article 21 au pilotage. Les États membres informent la Commission de cette décision.

CHAPITRE III

TRANSPARENCE FINANCIÈRE ET AUTONOMIE*Article 11***Transparence des relations financières**

1. Les relations financières entre les pouvoirs publics et le gestionnaire du port, ou toute autre entité fournissant des services portuaires en son nom, et bénéficiant de financements publics sont consignées en toute transparence dans le système comptable de manière à faire apparaître clairement les éléments suivants:
 - a) les fonds publics mis directement à la disposition des gestionnaires des ports concernés par les pouvoirs publics;
 - b) les fonds publics mis à disposition par les pouvoirs publics par l'intermédiaire d'entreprises publiques ou d'institutions financières publiques; 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 ou services de dragage, ou qu'une autre entité fournit de tels services en son nom, il tient, pour ce service portuaire ou ce service de dragage bénéficiant d'un financement public, une comptabilité séparée de celle de ses autres activités, de manière à ce que:
 - a) 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
 - b) les principes de comptabilité analytique selon lesquels les comptes séparés sont établis soient clairement définis.
3. Les fonds publics visés au paragraphe 1 comprennent les apports en capital-actions et quasi-capital, les subventions non remboursables ou remboursables uniquement sous certaines conditions, les prêts, y compris les découverts et les avances sur des injections de capital, les garanties accordées au gestionnaire du port par les pouvoirs publics et toute autre forme de soutien financier public.
4. Le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, conserve les informations relatives aux relations financières visées aux paragraphes 1 et 2 pendant une période de cinq ans à compter de la fin de l'exercice financier auquel les informations se rapportent.
5. Le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, met à la disposition de l'autorité compétente dans l'État membre concerné, en cas de plainte formelle et à sa demande, les informations visées aux paragraphes 1 et 2 ainsi que toute information supplémentaire qu'elle juge nécessaire pour apprécier en toute connaissance de cause les données qui lui sont communiquées et évaluer la conformité au présent règlement, dans le respect des règles de concurrence. L'autorité compétente met ces informations à la disposition de la Commission à sa demande. Les informations sont transmises dans un délai de trois mois à compter de la date de la demande.
6. Lorsque le gestionnaire du port, ou toute autre entité qui fournit des services portuaires en son nom, n'a pas bénéficié de fonds publics au cours des exercices comptables précédents mais commence à en bénéficier, il ou elle applique les paragraphes 1 et 2 à partir 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.

8. Les États membres peuvent décider que le paragraphe 2 du présent article ne s'applique pas aux ports du réseau global situés sur leur territoire qui ne respectent pas les critères énoncés à l'article 20, paragraphe 2, point b), du règlement (UE) n° 1315/2013 lorsque cela entraîne des charges administratives disproportionnées, pour autant que tous les fonds publics reçus, ainsi que leur utilisation pour la fourniture de services portuaires, soient pleinement transparents dans le système comptable. Les États membres informent la Commission au préalable de cette décision.

Article 12

Redevances de services portuaires

1. Les redevances afférentes aux services fournis par un exploitant interne dans le cadre d'une obligation de service public, les redevances afférentes aux services de pilotage qui ne sont pas exposés à une concurrence effective et les redevances perçues par les prestataires de services portuaires, visées à l'article 6, paragraphe 1, point b), sont fixées de manière transparente, objective et non discriminatoire et sont proportionnées au coût 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 compétente de l'État membre concerné, en cas de plainte formelle et à sa demande, toute information pertinente relative aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances de services portuaires relevant du paragraphe 1.

Article 13

Redevances d'infrastructure portuaire

1. Les États membres veillent à ce qu'une redevance d'infrastructure portuaire soit perçue. Cela n'empêche pas les prestataires de services portuaires qui utilisent les 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. Afin de contribuer à l'efficacité du système de tarification de l'utilisation des infrastructures, la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire sont déterminés en fonction de la stratégie commerciale et des plans d'investissement de chaque port et respectent les règles de concurrence. Le cas échéant, ces redevances respectent également les exigences générales énoncées dans le cadre de la politique portuaire générale de l'État membre concerné.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon la stratégie économique de chaque port et sa politique en matière d'aménagement de l'espace, en fonction notamment de certaines catégories d'utilisateurs 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 d'une telle variation sont transparents, objectifs et non discriminatoires, et ils sont conformes au droit de la concurrence, y compris les règles en matière d'aides d'État. Les redevances d'infrastructure portuaire peuvent tenir compte de coûts externes et varier selon les pratiques commerciales.

5. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente veille à ce que les utilisateurs du port et les représentants ou associations d'utilisateurs du port soient informés de la nature et du montant des redevances d'infrastructure portuaire. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente veille à ce que les utilisateurs des infrastructures portuaires soient informés de toute modification apportée à la nature ou au montant des redevances d'infrastructure portuaire au moins deux mois avant la date à laquelle ces changements prennent effet. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente n'est pas tenu(e) de révéler les différences de redevances qui résultent de négociations individuelles.

6. Le gestionnaire du port met à la disposition de l'autorité compétente dans l'État membre concerné, en cas de plainte formelle et à sa demande, les informations visées aux paragraphes 4 et 5 ainsi que toute information utile relative aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire. Ladite autorité met ces informations à la disposition de la Commission à sa demande.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALES

Article 14

Formation du personnel

Les prestataires de services portuaires veillent à ce que les membres de leur personnel bénéficient de la formation nécessaire pour acquérir les connaissances indispensables à leur travail, une attention particulière étant accordée aux aspects liés à la santé et à la sécurité, et à ce que les exigences en matière de formation soient actualisées régulièrement de manière à relever les défis de l'innovation technologique.

Article 15

Consultation des utilisateurs du port et des autres parties prenantes

1. Conformément au droit national applicable, le gestionnaire du port consulte les utilisateurs du port sur sa politique en matière de redevances, y compris dans les cas couverts par l'article 8. Cette consultation porte notamment sur les modifications substantielles des redevances d'infrastructure portuaire et des redevances de services portuaires, lorsque des exploitants internes fournissent des services portuaires dans le cadre d'une obligation de service public.

2. Conformément au droit national applicable, le gestionnaire du port consulte les utilisateurs du port et les autres parties prenantes sur les questions essentielles relevant de sa compétence en ce qui concerne:

- a) la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire;
- b) les mesures destinées à améliorer les liaisons dans l'arrière-pays, y compris les mesures destinées à développer et à améliorer l'efficacité du transport ferroviaire et du transport par voie navigable intérieure;
- c) l'efficacité des procédures administratives dans le port et les mesures pour les simplifier;
- d) les questions environnementales;
- e) l'aménagement de l'espace; et
- f) les mesures visant à garantir la sécurité dans la zone portuaire, y compris, le cas échéant, la santé et la sécurité des travailleurs portuaires.

3. Les fournisseurs de services portuaires mettent à la disposition des utilisateurs du port des informations adéquates sur la nature et le niveau des redevances de services portuaires.

4. Lorsqu'ils s'acquittent des obligations qui leur incombent au titre du présent article, le gestionnaire du port et les fournisseurs de services portuaires respectent la confidentialité des informations sensibles sur le plan commercial.

Article 16

Traitement des plaintes

1. Chaque État membre veille à la mise en place d'une procédure efficace de traitement des plaintes découlant de l'application du présent règlement pour tous les ports maritimes soumis au présent règlement.

2. Le traitement des plaintes s'effectue de manière à éviter les conflits d'intérêts et de façon fonctionnellement indépendante de tout gestionnaire du port ou prestataire de services portuaires. Les États membres veillent à une séparation fonctionnelle effective entre le traitement des plaintes, d'une part, et la propriété et la gestion des ports, la fourniture de services portuaires et l'utilisation du port, d'autre part. Le traitement des plaintes est impartial et transparent et s'effectue dans le strict respect de la liberté d'entreprise.

3. Les plaintes sont déposées dans l'État membre du port dans lequel le litige est présumé avoir son origine. Les États membres veillent à ce que les utilisateurs du port et les autres parties prenantes concernées soient informés du lieu et des modalités de dépôt d'une plainte et des autorités responsables du traitement des plaintes.
4. Les autorités responsables du traitement des plaintes coopèrent, lorsqu'il y a lieu, aux fins de s'apporter une assistance mutuelle dans les litiges impliquant des parties établies dans différents États membres.
5. Conformément au droit national, les autorités responsables du traitement des plaintes sont habilitées à imposer aux gestionnaires des ports, aux fournisseurs de services portuaires et aux utilisateurs des ports de leur communiquer des informations ayant trait à une plainte.
6. Conformément au droit national, les autorités responsables du traitement des plaintes sont habilitées à prendre des décisions ayant un effet contraignant, pouvant donner lieu, le cas échéant, à un contrôle juridictionnel.
7. Les États membres informent la Commission de la procédure de traitement des plaintes et lui notifient les autorités visées au paragraphe 3 au plus tard le 24 mars 2019 et, par la suite, toute modification apportée à ces informations. La Commission publie et actualise régulièrement ces informations sur son site internet.
8. Les États membres procèdent, selon les besoins, à un échange d'informations générales concernant l'application du présent article. La Commission apporte son soutien à cette coopération.

Article 17

Autorités compétentes

Les États membres veillent à ce que les utilisateurs des ports et les autres parties prenantes concernées aient connaissance des autorités compétentes visées à l'article 11, paragraphe 5, à l'article 12, paragraphe 3, et à l'article 13, paragraphe 6. Les États membres notifient également à la Commission les autorités en question au plus tard le 24 mars 2019 et, par la suite, toute modification apportée à ces informations. La Commission publie et actualise régulièrement ces informations sur son site internet.

Article 18

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 le gestionnaire du port, l'autorité compétente ou toute autre autorité nationale concernée. Les organismes de recours sont indépendants des parties impliquées et peuvent être des juridictions.
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 d'une juridiction nationale.

Article 19

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres informent la Commission, au plus tard le 24 mars 2019, des mesures ainsi prises, de même que, sans retard, de toute modification apportée ultérieurement à ces mesures.

Article 20

Rapport

La Commission présente, au plus tard le 24 mars 2023, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur le fonctionnement et les effets du présent règlement.

Le rapport tient compte de tout progrès accompli dans le cadre du comité de dialogue social dans le secteur portuaire au niveau de l'Union.

Article 21

Mesures transitoires

1. Le présent règlement ne s'applique pas aux contrats de services portuaires conclus avant le 15 février 2017 et dont la durée est limitée.

2. Les contrats de services portuaires conclus avant le 15 février 2017, dont la durée n'est pas limitée ou qui ont des effets similaires, sont modifiés aux fins de leur mise en conformité avec le présent règlement d'ici au 1^{er} juillet 2025.

Article 22

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 est applicable à partir du 24 mars 2019.

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

Fait à Strasbourg, le 15 février 2017.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

I. BORG
