I

(Comunicações)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 61/2002

adoptada pelo Conselho em 5 de Novembro de 2002

tendo em vista a adopção da Directiva 2002/. . ./CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de . . ., relativa ao acesso ao mercado dos serviços portuários

(2002/C 299 E/01)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta as propostas da Comissão [1],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social [2],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões [3],

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado [4],

Considerando o seguinte:

(1) O objectivo do artigo 49.º do Tratado é a eliminação das restrições à livre prestação de serviços na Comunidade. De acordo com o artigo 51.º do Tratado, a realização desse objectivo deve cumprir-se no âmbito da política comum de transportes, respeitando, no entanto, entre outras, as regras do Tratado relativas à protecção do ambiente.

(2) Com o Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de Dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros [5] e o Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) [6], esse objectivo foi realizado no que respeita aos serviços de transporte marítimo propriamente ditos.

(3) Os serviços portuários são essenciais ao bom funcionamento do sector dos transportes marítimos, dada a sua contribuição essencial para uma utilização eficiente das infra-estruturas de transportes marítimos.

(4) No Livro Verde relativo aos portos e infra-estruturas marítimas, de Dezembro de 1997, a Comissão indicava a sua intenção de propor um quadro legislativo para o acesso ao mercado dos serviços portuários nos portos comunitários com tráfego internacional.

(5) Sendo uma das medidas que irão reforçar a concorrência global nos portos e entre os portos da Comunidade, o favorecimento do acesso ao mercado dos serviços portuários a nível comunitário deverá suprimir as restrições que impedem o acesso dos prestadores de serviços portuários e as empresas que fazem movimentação própria, melhorar a qualidade do serviço prestado aos utentes do porto, reforçar a eficiência e a flexibilidade e reduzir os custos, contribuindo assim para a promoção do transporte marítimo de curta distância e do transporte combinado.

---

[1] JO C 154 E de 29.5.2001, p. 290 e JO C 181 E de 30.7.2002, p. 160.

[2] JO C 48 de 21.2.2002, p. 122.

[3] JO C 19 de 22.1.2002, p. 3.

[4] Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Novembro de 2001 (JO C 140 E de 13.6.2002, p. 294), posição comum do Conselho de 5 de Novembro de 2002 e decisão do Parlamento Europeu de . . . (ainda não publicada no Jornal Oficial).

[5] JO L 378 de 31.12.1986, p. 1. Regulamento com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) n.º 3573/90 (JO L 353 de 17.12.1990, p. 16).

[6] JO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

(6) Quando uma autorização concedida ao abrigo da presente directiva assuma a forma de um contrato que se insira no âmbito de aplicação das Directivas 92/50/CEE [1], 93/36/CEE [2], 93/37/CEE [3] e 93/38/CEE [4], são aplicáveis estas últimas. De igual modo, quando a autorização concedida ao abrigo da presente directiva assumir a forma de um contrato de prestação de serviços públicos que se inscreva no âmbito de aplicação do Regulamento (CE) n.º 3577/92, é aplicável este último. Por último, são, sempre que necessário, aplicáveis as Directivas 89/48/CEE [5], 92/51/CEE [6] e 1999/42/CE [7] relativas ao reconhecimento mútuo das formações profissionais.

(7) Os contratos de serviços portuários que tenham sido adjudicados na sequência de um concurso com base em outro acto comunitário não deverão ser sujeitos a um processo de selecção nos termos da presente directiva.

(8) As legislações e práticas nacionais geraram disparidades nos procedimentos e criaram incerteza jurídica quanto aos direitos dos prestadores de serviços portuários e às obrigações das autoridades competentes. É portanto do interesse da Comunidade estabelecer um quadro jurídico comunitário que estabeleça as regras básicas de acesso ao mercado dos serviços portuários e defina os direitos e obrigações dos actuais e potenciais prestadores de serviços e das empresas que fazem movimentação própria e dos organismos de gestão dos portos, bem como os procedimentos a seguir na concessão de autorizações e nos processos de selecção.

(9) Segundo o princípio da subsidiariedade previsto no artigo 5.º do Tratado, o objectivo da acção proposta, isto é garantir o acesso de qualquer pessoa singular ou colectiva estabelecida na Comunidade ao mercado dos serviços portuários, poderá ser melhor alcançado com a introdução de princípios comuns para todos os Estados-Membros. Segundo o princípio da proporcionalidade, previsto no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

(10) A legislação comunitária relativa ao acesso aos serviços portuários não deve excluir a aplicação de outras regras comunitárias, como as regras de concorrência, nomeadamente as respeitantes aos serviços de interesse económico geral, particularmente em situações de monopólio.

(11) Para atingir o objectivo da presente directiva sem uma sobrecarga adicional dos portos mais pequenos, que seria desproporcionada em relação aos resultados esperados, a presente directiva deverá ser aplicável a portos com um volume total de tráfego marítimo anual correspondente ao dos «portos marítimos de importância internacional (categoria A)», definidos na Decisão n.º 1692/96/CE [8], sem prejuízo, no entanto, da possibilidade de os Estados-Membros decidirem aplicar também a directiva a outros portos. Para efeitos da determinação do volume total de tráfego marítimo anual, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de não ter em consideração o tráfego efectuado em partes do porto que não se encontram abertas ao tráfego comercial geral.

(12) Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente directiva os portos com elevado carácter sazonal, desde que considerem que é garantido um nível adequado de acesso ao mercado para os serviços portuários.

(13) Os sistemas portuários da mesma zona geográfica, designados como tal por um Estado-Membro, que defrontem as mesmas limitações que um porto individualmente, deverão poder ser tratados pelos Estados-Membros como um único porto para efeitos da presente directiva.

(14) Os Estados-Membros devem ter a liberdade de escolher o modelo de gestão de dois ou mais portos na mesma área geográfica que possam ser incluídos num sistema portuário.

(15) Os Estados-Membros designarão uma ou várias autoridades competentes para a execução da presente directiva. Essas autoridades podem ser públicas ou privadas e ser responsáveis por uma ou mais funções previstas na directiva e por um ou mais portos.

---

(1) Directiva 92/50/CEE do Conselho, de 18 de Junho de 1992, relativa aos processos de adjudicação de contratos públicos de serviços (JO L 209 de 24.7.1992, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/78/CE da Comissão (JO L 285 de 29.10.2001, p. 1).

(2) Directiva 93/36/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos públicos de fornecimento (JO L 199 de 9.8.1993, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/78/CE da Comissão.

(3) Directiva 93/37/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de empreitadas de obras públicas (JO L 199 de 9.8.1993, p. 54). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/78/CE da Comissão.

(4) Directiva 93/38/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa à coordenação dos processos de celebração de contratos nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações (JO L 199 de 9.8.1993, p. 84). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/78/CE da Comissão.

(5) Directiva 89/48/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1988, relativa a um sistema geral de reconhecimento dos diplomas de ensino superior que sancionam formações profissionais com uma duração mínima de três anos (JO L 19 de 24.1.1989, p. 16). Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/19/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 206 de 31.7.2001, p. 1).

(6) Directiva 92/51/CEE do Conselho, de 18 de Junho de 1992, relativa a um segundo sistema geral de reconhecimento das formações profissionais, que completa a Directiva 89/48/CEE (JO L 209 de 24.7.1992, p. 25). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/19/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

(7) Directiva 1999/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Junho de 1999, que cria um mecanismo de reconhecimento dos diplomas para as actividades profissionais abrangidas pelas directivas de liberalização e de medidas transitórias, completando o sistema geral de reconhecimento dos diplomas (JO L 201 de 31.7.1999, p. 77).

(8) Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (JO L 228 de 9.9.1996, p. 1). Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 1346/2001/CE (JO L 185 de 6.7.2001, p. 1).

(16) No interesse de uma gestão portuária eficiente e segura, os Estados-Membros devem poder exigir que os prestadores de serviços portuários e as empresas que fazem movimentação própria sejam detentores de uma autorização. Os critérios de concessão dessas autorizações deverão ser objectivos, transparentes, não-discriminatórios, relevantes e proporcionais, e deverão ser tornados públicos.

(17) Para assegurar a existência de um acesso adequado à formação pertinente para os candidatos a prestadores de serviços, sempre que as qualificações técnico-profissionais exigidas incluam conhecimentos locais específicos ou uma experiência das condições locais, os Estados-Membros poderão obrigar os prestadores de serviços com esses conhecimentos ou experiência a oferecer a referida formação pertinente, eventualmente contra pagamento.

(18) Os prestadores de serviços portuários e as empresas que fazem movimentação própria devem ter o direito de empregar pessoal da sua escolha, desde que respeitem as devidas regras relativas ao emprego, às condições de trabalho e a outras questões de carácter social, bem como o que se refere à formação e à aptidão profissional.

(19) Como os portos são áreas geográficas limitadas, o acesso ao mercado poderá, em certos casos, estar condicionado por restrições relacionadas com espaço ou capacidade, por preocupações associadas à segurança do tráfego ou requisitos relacionados com regras ambientais. Em tais casos, e para garantir a eficiência global dos portos, poderá consequentemente ser necessário limitar o número de prestadores de serviços portuários autorizados, devendo, no entanto, ser respeitadas as obrigações de serviço público dos prestadores de serviços ou do organismo de gestão do porto e as regras ambientais. Os critérios dessa limitação devem ser objectivos, transparentes, não-discriminatórios, relevantes e proporcionais.

(20) Se a autoridade competente determinar o leque de actividades comerciais a desenvolver no porto ou em partes do porto, de acordo com a política de desenvolvimento do porto, tornada pública, tal não se deverá considerar uma limitação do número de prestadores de serviços.

(21) Em caso de limitação do número de prestadores de serviços portuários, o seu número deverá ser o mais elevado possível, atendendo às circunstâncias. Os prestadores de serviços deverão ser seleccionados pela autoridade competente com base num processo transparente, objectivo, aberto e equitativo, assente em regras não-discriminatórias.

(22) Para garantir abertura e transparência, o processo de selecção deverá ser divulgado aos sectores em causa e toda a documentação deverá ser comunicada às partes interessadas. A decisão resultante do processo de selecção deverá também ser tornada pública.

(23) É essencial assegurar que as decisões e as medidas processuais a título da presente directiva sejam tomadas, visivelmente, com base em princípios de transparência e de não-discriminação. Consequentemente, quando a autoridade competente para decidir da limitação de um ou mais serviços portuários num porto determinado for ela própria prestadora de serviços portuários iguais ou idênticos nesse mesmo porto, as decisões relativas a essa limitação ou a aprovação da supervisão dessa decisão deverão ser confiadas a outra autoridade competente e independente. Quando a autoridade competente para realizar um processo de selecção num porto determinado for ela própria prestadora de serviços portuários iguais ou idênticos no mesmo porto, o procedimento, a aprovação ou a supervisão deste procedimento deverão ser confiadas a outra autoridade competente e independente.

(24) O organismo de gestão do porto não deverá discriminar prestadores de serviços. É, em particular, necessário evitar qualquer discriminação em favor de uma empresa ou entidade em que a referida entidade tenha interesses.

(25) Nos casos em que, após um processo de selecção, não seja possível seleccionar um prestador de serviços adequado, o organismo de gestão do porto deve poder reservar para si esta prestação, por um período limitado, desde que cumpra os critérios estabelecidos para a concessão de uma autorização e obedeça aos critérios de transparência fixados na presente directiva.

(26) Os Estados-Membros devem poder autorizar os operadores de parte de um porto que não esteja aberto ao tráfego comercial geral a prestar serviços técnico-náuticos aos navios que aí operem, segundo procedimentos diferentes dos fixados na presente directiva, desde que seja assegurada a segurança do tráfico marítimo e do porto.

(27) As autorizações concedidas por meio de um processo de selecção devem ser limitadas no tempo, devendo, no entanto, ser concedidas por períodos que permitam uma normal amortização e rentabilidade dos investimentos realizados. Para determinar o período de validade da autorização, será razoável ter em conta o facto de o prestador ter ou não tido de investir em activos e, em caso afirmativo, se se trata de activos mobiliários ou não.

(28) Os investimentos em activos mobiliários considerados dispendiosos pela autoridade competente, como, por exemplo, pórticos navio/terra e pontes de descarga, assim como rebocadores especializados, deverão ser postos em pé de igualdade com investimentos em activos imobiliários.

(29) Para fomentar investimentos a longo prazo em condições estáveis e contribuir assim para o desenvolvimento dos portos, os Estados-Membros devem poder prolongar uma autorização existente e/ou lançar um processo de selecção antecipado, se tiverem sido ou vierem a ser feitos investimentos significativos.

(30) Se possível, a movimentação própria deve ser autorizada nas condições estabelecidas na presente directiva e os critérios estabelecidos para os operadores que a praticam deverão ser idênticos aos aplicáveis aos prestadores de serviços portuários para o mesmo tipo ou um tipo comparável de serviço.

(31) A movimentação própria não deverá constituir um entrave à eficiência geral das operações portuárias, especialmente durante os eventuais períodos transitórios para as autorizações existentes.

(32) Os Estados-Membros poderão exigir que a movimentação própria seja sujeita a autorização prévia a conceder segundo critérios relacionados, nomeadamente, com questões sociais e de emprego.

(33) Deverão ser aplicadas ao serviço de pilotagem regras específicas que atendam aos requisitos específicos em matéria de formação e de qualificações que o caracterizam e à necessidade de preservar normas elevadas de segurança.

(34) Neste contexto, as autoridades competentes devem poder reconhecer o carácter obrigatório da pilotagem e de outros serviços técnico-náuticos.

(35) O aluguer de equipamento não constitui um serviço portuário; deve todavia observar os princípios da transparência e da não-discriminação.

(36) É necessário impor aos organismos de gestão dos portos abrangidos pela presente directiva que sejam simultaneamente prestadores de serviços, a obrigação de manterem as contas das actividades que desenvolvem na sua qualidade de organismo de gestão separadas das contas das actividades que desenvolvem numa situação de concorrência.

(37) A obrigação de elaboração de contas distintas para cada serviço portuário deverá ser aplicável a todas as empresas seleccionadas para prestarem esses serviços.

(38) Deverão ser previstos recursos das decisões das autoridades competentes.

(39) A presente directiva não deverá, em caso algum, afectar os direitos e obrigações dos Estados-Membros e das autoridades competentes por eles nomeadas, em matéria de ordem pública, segurança dos portos e protecção do ambiente, bem como no que se refere ao estatuto internacional dos portos, vias navegáveis e zonas marítimas.

(40) A presente directiva não deverá, em caso algum, afectar a aplicação da legislação social nacional.

(41) A actual situação dos portos comunitários, caracterizada por uma infinidade de métodos e períodos de autorização e selecção e a necessidade de segurança jurídica, exige o estabelecimento de medidas transitórias precisas. Essas medidas transitórias deverão estabelecer uma distinção entre os portos em que o número de prestadores de serviços é limitado e aqueles em que o não é. Após o termo do período em que essas medidas transitórias são aplicáveis, todas as autorizações deverão ser concedidas nos termos da presente directiva.

(42) Quando o número de prestadores de serviços portuários não for limitado, não há motivo para alterar as autorizações existentes.

(43) As autorizações e contratos existentes deverão ser postos em pé de igualdade com novas autorizações e, por conseguinte, em caso de limitações, ficar sujeitos aos mesmos períodos de duração máximos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(44) Quando o número de prestadores de serviços for ou passar a ser limitado, a duração das autorizações existentes deverá seguir o que prevalecer nas novas autorizações.

(45) É importante assegurar que o desenvolvimento de novos portos e instalações portuárias seja incentivado pela presente directiva. Os investimentos feitos por uma entidade comercial nos termos das disposições nacionais relativas à aquisição de bens devem ser considerados como tendo constituído uma oportunidade de investimento aberta a todos.

(46) A presente directiva não deve impor que um Estado-Membro tome medidas que constituam uma privação da propriedade ou uma interferência com a mesma que seja contrária aos princípios gerais do direito comunitário, a menos que tal privação ou interferência se justifiquem por esses princípios gerais, e que possa ser exigido a um prestador de serviços autorizado ou seleccionado o pagamento de compensações por essa privação ou interferência de acordo com os referidos princípios.

(47) A presente directiva não deverá prejudicar a aplicação das regras do Tratado. A Comissão deverá poder, nomeadamente, continuar a assegurar o cumprimento dessas regras, exercendo, quando necessário, as competências que o artigo 86.º do Tratado lhe confere.

(48) Com base nos relatórios dos Estados-Membros sobre a aplicação da presente directiva, a Comissão deverá proceder a uma avaliação, eventualmente acompanhada de uma proposta de revisão da mesma,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivo

1. A liberdade de prestação de serviços portuários nos portos marítimos é aplicável aos prestadores de serviços portuários da Comunidade nos termos da presente directiva.

2. A liberdade de prestação de serviços portuários pode ser sujeita às restrições de um porto ou de um sistema portuário decorrentes do espaço ou capacidade disponível, da segurança associada ao tráfego marítimo ou da política de desenvolvimento do porto que cumpram, quando aplicável, os requisitos de segurança e de protecção ambiental, bem como as obrigações de serviço público. Os serviços relacionados com vias navegáveis de acesso ao porto ou sistema portuário e à saída dos mesmos podem igualmente ser sujeitos a restrições específicas de segurança.

3. Os prestadores de serviços portuários e os operadores que optem pela movimentação própria têm acesso não discriminatório às infra-estruturas portuárias geralmente acessíveis, na medida do necessário ao exercício das suas actividades.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva é aplicável aos serviços portuários enumerados no Anexo, prestados aos utentes do porto, no interior da zona portuária ou nas vias navegáveis de acesso ao porto ou ao sistema portuário ou de saída dos mesmos, abrangidos pela presente directiva.

2. A presente directiva é aplicável a todos os portos marítimos ou sistemas portuários localizados no território de um Estado-Membro e abertos ao tráfego marítimo comercial geral, desde que o volume médio anual de tráfego marítimo de cada porto nos três anos anteriores não seja inferior a 1,5 milhões de toneladas de mercadorias ou a 200 000 passageiros.

Para o efeito e quando aplicável, os Estados-Membros podem decidir que o tráfego em partes do porto que não estão abertas ao tráfego marítimo comercial geral não seja tomado em consideração.

3. Quando um porto atinja o limiar de movimento de mercadorias referido no n.º 2 sem atingir o limiar correspondente de movimento de passageiros, a presente directiva não é aplicável aos serviços portuários destinados exclusivamente ao tráfego de passageiros. Quando seja atingido o limiar de movimento de passageiros mas não o limiar de movimento de mercadorias, a presente directiva não é aplicável aos serviços portuários destinados exclusivamente ao tráfego de mercadorias.

4. Os Estados-Membros podem igualmente aplicar a presente directiva a outros portos.

5. Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente directiva os portos com elevado carácter sazonal, desde que considerem que é garantido um nível adequado de acesso ao mercado para os serviços portuários.

A lista desses portos deve ser revista regularmente, pela primeira vez num prazo de cinco anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva, e subsequentemente de cinco em cinco anos, devendo a Comissão ser notificada de todas as alterações, a título de informação.

6. A Comissão publica no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, para informação e com base nas informações fornecidas pelos Estados-Membros, a lista dos portos e sistemas portuários a que se refere o presente artigo. A lista deve ser publicada pela primeira vez três meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva e subsequentemente uma vez por ano.

7. Os Estados-Membros podem exigir que os prestadores de serviços portuários estejam estabelecidos na Comunidade e que os navios utilizados principalmente para prestação de serviços portuários estejam registados num Estado-Membro e arvorem o respectivo pavilhão.

8. Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente directiva os serviços abrangidos pelo artigo 296.º do Tratado, ou que são declarados secretos ou cuja execução deva ser acompanhada de medidas especiais de segurança nos termos das disposições legislativas, regulamentares ou administrativas em vigor no Estado-Membro em questão, ou sempre que a protecção dos interesses essenciais da segurança desse Estado o imponha.

Artigo 3.º

Outra legislação

1. A presente directiva não prejudica as obrigações que decorrem para as autoridades competentes das Directivas 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE e 93/38/CEE.

A presente directiva não prejudica também os contratos de serviços públicos estabelecidos com base no Regulamento (CEE) n.º 3577/92.

2. Quando uma das directivas referidas no n.º 1 torne obrigatória a adjudicação de um contrato de serviços por concurso, o disposto no artigo 9.º, nos n.ºs 1 e 2 do artigo 16.º e no artigo 17.º da presente directiva não é aplicável à adjudicação desse contrato. No entanto, os Estados-Membros podem incluir no concurso para esses contratos regras específicas para os seus portos.

3. A presente directiva não prejudica, nos casos aplicáveis, as obrigações que decorrem para as autoridades competentes das Directivas 89/48/CEE, 92/51/CEE e 1999/42/CE, relativas ao reconhecimento mútuo das formações profissionais pelos Estados-Membros.

Artigo 4.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Porto marítimo» ou «porto», uma área em terra e na água em que foram feitas obras e instalados equipamentos que permitam, principalmente, a recepção de navios, as suas carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a recepção e entrega de mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros;

2. «Vias navegáveis de acesso a um porto», acessos por água que permitam entrar num porto a partir do alto mar, tal como passagens navegáveis, rios, canais e fiordes;

3. «Sistema portuário», dois ou mais portos geograficamente próximos e geridos por um organismo de gestão único;

4. «Porto com elevado carácter sazonal», qualquer porto que, nos três anos anteriores, tenha atingido 50 % do seu volume médio total anual de tráfego marítimo em três meses consecutivos;

5. «Autoridade portuária» ou «organismo de gestão do porto» (adiante designada «organismo de gestão do porto»), uma entidade que, em conjugação ou não com outras actividades, tem como função, nos termos da legislação ou regulamentação nacionais, a administração e gestão das infra-estruturas portuárias, a coordenação e, quando apropriado, o controlo das actividades dos operadores presentes no porto ou sistema portuário. Essa entidade pode consistir em vários organismos distintos ou ser responsável por mais de um porto;

6. «Serviços portuários», quaisquer serviços prestados num porto e enumerados no Anexo;

7. «Prestador de serviços portuários» ou «prestador de serviços», uma pessoa singular ou colectiva que preste ou pretenda prestar, a título oneroso, uma ou mais categorias de serviços portuários;

8. «Obrigação de serviço público», um requisito estabelecido por uma autoridade competente a fim de assegurar o fornecimento adequado de certas categorias de serviços portuários;

9. «Movimentação própria» ou «auto-assistência», a situação em que uma empresa que normalmente poderia comprar serviços portuários, presta a si própria, utilizando pessoal regular sediado em terra e/ou tripulação e equipamento próprios, uma ou mais categorias de serviços portuários;

10. «Certificado de isenção de pilotagem», um documento emitido pela autoridade competente, pelo qual se confere uma isenção ou uma alteração do requisito de pilotagem obrigatória;

11. «Autorização», uma licença, incluindo um contrato, que permite a prestação de uma ou mais categorias de serviços portuários ou a movimentação própria por uma pessoa singular ou colectiva;

12. «Limitação do número de prestadores de serviços», uma situação em que o organismo de gestão do porto não permite a prestação de uma ou mais categorias de serviços por um prestador de serviços que preenche os critérios de autorização nos termos do artigo 6.º.

Artigo 5.º

Autoridades competentes

Os Estados-Membros devem garantir a existência de uma autoridade competente ou de autoridades responsáveis pela execução dos artigos 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 13.º, 14.º, 16.º e 25.º.

Artigo 6.º

Autorizações

1. Os Estados-Membros devem garantir que a autoridade competente possa exigir que os prestadores de serviços portuários obtenham uma autorização prévia, eventualmente por um período limitado, nas condições previstas nos n.os 2, 3, 4 e 5 do presente artigo. A autorização será considerada concedida para os prestadores de serviços seleccionados nos termos do artigo 9.º.

2. Os critérios de concessão de autorizações pela autoridade competente devem ser transparentes, não-discriminatórios, objectivos, relevantes e proporcionais. Quando aplicáveis, esses critérios apenas se podem referir:

a) Às qualificações profissionais do prestador de serviços e do seu pessoal, à solidez da sua situação financeira e suficiente cobertura do seguro;

b) À segurança marítima ou à segurança do porto ou dos seus acessos, instalações, equipamento e pessoas;

c) A questões de emprego e sociais;

d) A requisitos ambientais;

e) À política de desenvolvimento do porto.

A autorização pode compreender obrigações de serviço público associadas à segurança, regularidade, continuidade, qualidade, preço e condições de prestação do serviço.

3. Os Estados-Membros podem adoptar regras sobre o acesso à profissão e os certificados de habilitação a obter através de exame.

Além disso, quando as qualificações profissionais de natureza técnica exigidas incluam conhecimentos específicos ou experiência relacionados com as condições locais, os Estados-Membros deverão garantir aos candidatos a prestadores de serviços um acesso adequado à formação pertinente, em condições transparentes e não discriminatórias e, quando adequado, mediante pagamento.

4. Os critérios referidos no n.º 2 devem ser tornados públicos e os prestadores de serviços portuários informados antecipadamente do procedimento de obtenção das autorizações. Este requisito é igualmente aplicável quando as autorizações associem a prestação do serviço a investimentos em activos imobiliários.

5. O prestador de serviços portuários que efectua o serviço a que a autorização diz respeito tem o direito de empregar pessoal da sua escolha, desde que respeite os critérios definidos nos termos do n.º 2 e nos termos da legislação do Estado-Membro em que os serviços em questão são prestados, desde que essa legislação seja compatível com o direito comunitário.

6. As autoridades competentes podem alterar ou revogar uma autorização se os critérios previstos no n.º 2 não forem respeitados.

Artigo 7.º

Política de desenvolvimento do porto

A autoridade competente pode, se for caso disso, determinar o leque de actividades comerciais a desenvolver no porto ou em partes do porto, em especial as categorias de cargas a movimentar e a afectação de espaço ou capacidade portuária a essas actividades, de acordo com a política pública de desenvolvimento do porto, sem que tal constitua uma limitação do número de prestadores de serviços.

Artigo 8.º

Limitações

1. O presente artigo e os artigos 9.º e 12.º, são aplicáveis apenas a um ou mais serviços portuários em que haja uma limitação do número de prestadores desse ou desses serviços no porto ou no sistema portuário.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que a autoridade competente apenas limite o número de prestadores de serviços portuários quando haja condicionalismos relacionados com o espaço ou a capacidade disponíveis, com considerações de segurança ou com requisitos decorrentes da regulamentação ambiental. Em caso de limitação do número de prestadores, a autoridade competente deve:

a) Informar os interessados da categoria ou categorias de serviços portuários e, quando oportuno, da parte específica do porto em que existem restrições, bem como da razão dessas restrições;

b) Autorizar o maior número de prestadores de serviços possível em função das circunstâncias.

Artigo 9.º

Processo de selecção

1. Quando o número de prestadores de serviços tenha sido limitado pela autoridade competente nos termos do artigo 8.º, esta tomará as medidas necessárias para garantir um processo de selecção transparente e objectivo, e com base em critérios proporcionados, não discriminatórios e relevantes.

2. A autoridade competente deve tornar público, para conhecimento geral dos sectores interessados na Comunidade, um convite à participação das partes interessadas no processo de selecção. Essa publicação deve ser feita no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*, no que se refere às autorizações a que se refere a alínea b) do n.º 2 do artigo 12.º, e, em relação às outras autorizações, de qualquer outra forma adequada que permita dar a pessoas interessadas no processo uma informação necessária e atempada.

3. A autoridade competente deve garantir que toda a documentação seja enviada às partes interessadas que a solicitem. A documentação dada aos potenciais prestadores deve incluir pelo menos os seguintes elementos:

a) Critérios de autorização adoptados nos termos do n.º 2 do artigo 6.º, bem como critérios de selecção que definam os requisitos mínimos por ela estabelecidos;

b) Critérios de atribuição, que definam a base em que a proposta vencedora será escolhida, de entre as propostas que satisfazem os critérios de selecção;

c) Condições regulamentares e funcionais da prestação do serviço, nomeadamente as exigências que a autorização abrangerá e a identificação dos bens, materiais e não materiais, que irão ser disponibilizados ao prestador de serviços seleccionado a par dos requisitos pertinentes e das regras aplicáveis;

d) Sanções e condições de anulação em caso de incumprimento;

e) Duração da autorização.

4. O processo deve prever um intervalo de, pelo menos, 52 dias entre o envio do convite à apresentação de propostas e a data final para recepção destas.

5. Para cada processo, a autoridade competente deve tornar pública a decisão resultante do processo de selecção.

Artigo 10.º

Neutralidade do processo de selecção

Quando a autoridade competente, a quem cabe decidir sobre limitações relativamente a um ou mais serviços portuários num determinado porto ou efectuar o processo de selecção desse serviço no porto em causa, é simultaneamente prestadora do mesmo ou idêntico serviço ou serviços ou exerce um controlo directo ou indirecto sobre um prestador do mesmo ou idêntico serviço ou serviços nesse porto, o Estado-Membro interessado designará outra autoridade competente distinta e independente à qual confiará a decisão sobre as limitações, ou a aprovação ou supervisão dessa decisão, ou o processo de selecção, ou a aprovação ou supervisão desse processo.

Artigo 11.º

Situações específicas

1. Quando não possa ser encontrado, no âmbito de um processo de selecção nos termos do artigo 8.º, um prestador adequado para um serviço portuário específico, o organismo de gestão do porto pode, nas condições previstas no n.º 1 do artigo 16.º, reservar para si a prestação desse serviço por um período que será sempre inferior a 5 anos.

2. Os Estados-Membros podem permitir que o operador de parte de um porto que não esteja aberto ao tráfego geral de mercadorias assegure a prestação de serviços técnico-náuticos a navios que aí operem, segundo normas que não as dos artigos 8.º e 9.º, desde que seja garantida a segurança do tráfego marítimo e do porto.

Artigo 12.º

Período de vigência

Os prestadores de serviços portuários são seleccionados por um período limitado, a determinar de acordo com os seguintes critérios:

1. Quando não estiverem em causa investimentos considerados significativos pela autoridade competente para poder prestar os serviços, a duração máxima da respectiva autorização é de dez anos;

2. Quando estiverem em causa investimentos considerados significativos pela autoridade competente em:

   a) Activos mobiliários, o período de vigência máximo é de 15 anos;

   b) Activos imobiliários e activos mobiliários, considerados onerosos pela autoridade competente, o período de vigência máximo é de 36 anos, independentemente de a propriedade destes vir a reverter a favor do organismo de gestão do porto.

   Os Estados-Membros podem, durante os últimos dez anos do período de vigência de uma autorização e por uma só vez, permitir a sua eventual prorrogação por um período de dez anos, quando tenham sido feitos investimentos ou celebrados contratos irrevogáveis de investimento de montante significativo em activos imobiliários e activos mobiliários considerados onerosos pela autoridade competente.

   Se o investimento realizado pelo fornecedor de serviços incluir activos tanto mobiliários como imobiliários, o período máximo será o maior dos períodos tidos em conta;

3. Os Estados-Membros podem instituir um procedimento pelo qual, nos casos em que o prestador de serviços pretenda realizar investimentos significativos ou celebrar contratos irrevogáveis de investimentos significativos antes do termo da autorização, e sempre que puder demonstrar que os referidos investimentos são susceptíveis de melhorar a eficácia global do serviço em causa, este último possa solicitar à autoridade competente o lançamento de um processo de selecção nos termos do artigo 9.º, com vista a uma nova autorização, antes do termo da autorização em questão.

Artigo 13.º

Movimentação própria

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para que, sempre que possível, a movimentação própria se faça nos termos da presente directiva.

Os Estados-Membros devem garantir que a autoridade competente restrinja a movimentação própria apenas nos casos a que se apliquem razões objectivas, compatíveis com os motivos de limitação previstos no artigo 8.º ou relevantes para esses motivos.

2. A presente directiva em nada prejudica a aplicação à movimentação própria das normas nacionais em matéria social e de emprego, desde que estas sejam compatíveis com o direito comunitário e com as obrigações internacionais da Comunidade e dos Estados-Membros em causa.

3. Sempre que a movimentação própria esteja sujeita a autorização, os critérios desta devem ser os mesmos que os aplicáveis aos prestadores do mesmo tipo ou de um tipo comparável de serviço portuário, desde que estes sejam pertinentes.

4. Sempre que a movimentação própria esteja sujeita ao pagamento de uma taxa como contribuição para as obrigações de serviço público para efeitos de serviços técnico-náuticos que não possam ser cumpridas pelos operadores, a taxa será determinada de acordo com critérios pertinentes, objectivos, transparentes e não-discriminatórios.

Artigo 14.º

Pilotagem

1. Em relação, especialmente, ao serviço da pilotagem, os Estados-Membros podem sujeitar a concessão de autorização nos termos do artigo 6.º a critérios particularmente estritos, relacionados com a segurança marítima e as exigências de serviço público.

As autoridades competentes podem também reconhecer a natureza obrigatória da pilotagem e sujeitar este serviço a critérios de organização que considerem adequados por motivos relacionados com a segurança e com as exigências de serviço público, nomeadamente — sempre que as circunstâncias verificadas num porto ou grupo de portos e/ou o respectivo acesso o imponham — prever a possibilidade de reservarem para si o serviço em questão ou de o atribuir, directamente se adequado, a um único prestador. Essas autoridades podem, especialmente, exigir que esse serviço seja prestado por pessoas competentes que cumpram as condições equitativas e não discriminatórias previstas no direito interno.

2. A auto-assistência pode ser restringida pela autoridade competente à emissão de certificados de isenção de pilotagem ou à isenção de pilotagem obrigatória para determinadas categorias de navios. Nesse caso, as condições para obter um certificado de isenção de pilotagem ou para ficar isento da pilotagem obrigatória devem ser objectivas, transparentes e não discriminatórias.

3. Para efeitos de pilotagem, o período máximo de duração previsto no n.º 1 do artigo 12.º é de dez anos.

Artigo 15.º

Contabilidade

Os prestadores de serviços seleccionados devem manter uma contabilidade distinta para cada serviço portuário em causa. A elaboração das contas deve obedecer à prática comercial vigente e aos princípios de contabilidade geralmente aceites.

Artigo 16.º

Transparência

1. Quando preste ela própria serviços portuários, o organismo de gestão do porto deve preencher os critérios previstos no n.º 2 do artigo 6.º e separar as contas de cada serviço portuário que preste das contas das suas outras actividades. A elaboração das contas deve obedecer à prática comercial vigente e aos princípios de contabilidade geralmente aceites, de modo a garantir que:

a) Sejam estabelecidas contas de exploração separadas em relação às diferentes actividades;

b) Todos os custos e receitas sejam correctamente consignados ou imputados com base na aplicação coerente de princípios de contabilidade analítica objectivamente justificados;

c) Os princípios de contabilidade analítica com base nos quais são elaboradas as contas separadas sejam claramente estabelecidos.

2. O relatório de auditoria das contas anuais deve indicar os eventuais fluxos financeiros entre a actividade de serviços portuários do organismo de gestão do porto e as suas outras actividades. O relatório será conservado pelo Estado-Membro e disponibilizado à Comissão a pedido desta.

Um relatório de auditoria separado poderá ser considerado suficiente, desde que inclua as mesmas informações.

3. O disposto na presente directiva não afecta de modo algum os direitos e obrigações dos Estados-Membros decorrentes da Directiva 80/723/CEE da Comissão, de 25 de Junho de 1980, que altera a Directiva 80/723/CEE relativa à transparência das relações financeiras entre os Estados-Membros e as empresas públicas ([1]).

([1]) JO L 195 de 29.7.1980, p. 35. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2000/52/CE da Comissão (JO L 193 de 29.7.2000, p. 75).

Artigo 17.º

Recursos

1. Os Estados-Membros devem garantir que qualquer parte com um interesse legítimo no caso tenha direito de recurso das decisões ou medidas específicas tomadas pelas autoridades competentes ou pelo organismo de gestão do porto ao abrigo da presente directiva.

2. Quando um pedido de acesso à prestação de serviços portuários nos termos da presente directiva for rejeitado, o ou os candidatos serão informados dos motivos por que não foram autorizados ou seleccionados. Esses motivos devem ser objectivos, não discriminatórios, fundamentados e devidamente justificados. Os candidatos devem poder recorrer dessas decisões. O recurso deve poder ser interposto num tribunal nacional ou junto de uma autoridade pública que, na sua organização, financiamento, estrutura jurídica e competência decisória, seja independente da autoridade competente e do organismo de gestão do porto em causa, bem como de qualquer prestador de serviços.

3. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que as decisões dos órgãos de recurso sejam passíveis de revisão judicial.

Artigo 18.º

Segurança e protecção do ambiente

A presente directiva em nada prejudica os direitos e obrigações dos Estados-Membros, nem os das autoridades competentes por eles designadas, em matéria de ordem pública, de segurança portuária ou de protecção do ambiente.

Artigo 19.º

Protecção social

A presente directiva em nada prejudica a aplicação da legislação social dos Estados-Membros, nomeadamente as regras pertinentes em matéria de emprego de pessoal por prestadores de serviços que retomem uma autorização em resultado de um processo de selecção. Os níveis de protecção social não podem ser inferiores aos previstos na legislação comunitária aplicável.

Artigo 20.º

Estatuto internacional

A presente directiva em nada prejudica os direitos e obrigações dos Estados-Membros em relação ao estatuto internacional dos portos, vias navegáveis e zonas marítimas.

Artigo 21.º

Disposições transitórias

1. O presente artigo é aplicável a qualquer autorização existente à data de entrada em vigor da presente directiva.

2. Quando, num porto, o número de prestadores de serviços portuários não estiver limitado nos termos do artigo 8.º, as autorizações existentes podem continuar em vigor inalteradas até que o número de prestadores passe a ser limitado.

3. Quando, num porto, o número de prestadores de serviços portuários estiver limitado, as autorizações existentes podem continuar em vigor inalteradas até à sua data de caducidade, mas dentro dos prazos previstos no artigo 12.º e no n.º 3 do artigo 14.º, a contar da data de transposição da presente directiva.

Quando, num porto, o número de prestadores de serviços portuários passar a ser limitado após a data de entrada em vigor da presente directiva, as autorizações existentes poderão continuar em vigor inalteradas até à sua data de caducidade, mas dentro dos prazos previstos no artigo 12.º e no n.º 3 do artigo 14.º, a contar da data de aparecimento dessa limitação.

Quando a autorização decorrer da propriedade de um porto, o período máximo de duração é de 36 anos.

4. Decorridos os períodos transitórios, todas as autorizações deverão cumprir o disposto na presente directiva.

Artigo 22.º

Novo porto ou nova parte de um porto

1. Os Estados-Membros podem prever que as autorizações sejam concedidas sem quaisquer outras exigências a um investidor ou investidores que tenham financiado comercialmente e edificado conjuntamente um novo porto ou nova parte de um porto, incluindo as infra-estruturas de base, e que pretendam prestar serviços portuários, desde que a oportunidade de investimento tenha sido aberta a todos.

2. Quando a decisão de construção de um novo porto ou de uma nova parte de um porto depender da decisão paralela de um futuro prestador de serviços de celebrar contratos irrevogáveis de investimentos significativos nesse novo porto ou nova parte de um porto, os Estados-Membros podem prever que as autorizações sejam concedidas a este futuro prestador de serviços sem quaisquer outras exigências. Em caso de limitação do número de futuros prestadores de serviços, os Estados-Membros devem recorrer a um procedimento aberto, não discriminatório e transparente.

3. As autorizações referidas nos n.os 1 e 2 são concedidas durante um período de tempo limitado nos termos do artigo 12.º ou por um período máximo de 40 anos.

Artigo 23.º

Compensação

De acordo com a regulamentação nacional, pode ser exigido aos prestadores de serviços autorizados o pagamento de uma compensação a anteriores prestadores de serviços ou a qualquer outra parte envolvida.

Artigo 24.º

Relatórios de informação e revisão

Os Estados-Membros devem enviar à Comissão um relatório sobre a aplicação da presente directiva, o mais tardar em . . . (*).

Com base nos relatórios dos Estados-Membros, a Comissão efectua uma avaliação da aplicação da presente directiva pelos Estados-Membros, eventualmente acompanhada de uma proposta de revisão.

Artigo 25.º

Execução

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, o mais tardar em . . . (**) e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas devem conter uma referência à presente directiva ou ser dela acompanhadas aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 26.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 27.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em . . .

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*

(*) Cinco anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(**) Dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO

LISTA DOS SERVIÇOS PORTUÁRIOS ABRANGIDOS PELA PRESENTE DIRECTIVA

1. Serviços técnico-náuticos:

   a) Pilotagem, dentro dos limites previstos no artigo 14.º;

   b) Reboque;

   c) Amarração.

2. Movimentação de carga, incluindo cargas e descargas, manutenção, estiva, transbordo e outras operações de transporte intra-terminal.

3. Serviços de passageiros (incluindo embarque e desembarque).

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

No âmbito do procedimento de co-decisão (art. 251.º do TCE), o Conselho alcançou, em 17 de Junho de 2002, um acordo político sobre o projecto de directiva relativa ao acesso ao mercado dos serviços portuários ([1]). Após revisão pelos juristas/linguistas, o Conselho aprovou a sua posição comum em 5 de Novembro de 2002.

Ao tomar a sua posição, o Conselho teve em conta o parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura em 14 de Novembro de 2001 ([2]), bem como os pareceres do Comité Económico e Social ([3]) e do Comité das Regiões ([4]).

O principal objectivo da directiva consiste em criar um enquadramento jurídico comum para assegurar o livre acesso ao mercado dos serviços portuários em condições transparentes e uniformes nos portos dos Estados-Membros com tráfego comercial geral, a fim de aumentar a qualidade e reduzir os custos desses serviços, incentivando deste modo os transportes marítimos e os transportes multimodais. A proposta tem em vista um equilíbrio entre a aplicação dos princípios gerais do Tratado e a realidade complexa do sector portuário, permitindo restringir o número de prestadores de serviços portuários atendendo às características específicas de cada porto e instituindo normas que garantem clareza e transparência aos processos de selecção dos prestadores.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

Atento o n.º 1 do artigo 49.º do Tratado, o Conselho apoia o objectivo de fixar de regras sistemáticas para assegurar o livre acesso ao mercado dos serviços portuários em condições de equidade e transparência. Todavia, ao mesmo tempo considera importante ter em conta a complexidade e diversidade do sector portuário.

Em regra, a liberdade de prestação de serviços portuários deve prevalecer e deviam ser suprimidas as restrições que impedem o acesso a este mercado. Na óptica do Conselho, nenhum serviço específico devia ser excluído do âmbito da directiva.

Todavia, um quadro legislativo comum devia também ser compatível com a diferente situação dos portos da Comunidade no que respeita designadamente às respectivas localizações, dimensões e obrigações de serviço público.

Importa igualmente, no entender do Conselho, que a liberdade de prestar serviços não ponha em perigo a segurança marítima e a protecção do ambiente, nem diminua os padrões sociais e as condições de emprego.

O acesso à prestação de serviços portuários pode pois ser sujeito a condicionalismos relacionados com a capacidade ou o espaço disponível de um porto, a segurança do tráfego marítimo e os requisitos de segurança, a protecção do meio ambiente e/ou as obrigações de serviço público. Quando existam tais condicionalismos, os prestadores de serviços portuários devem ser seleccionados através de um processo transparente e não discriminatório.

O Conselho está convicto de que a aplicação de regras comuns que rejam a liberdade de prestação de serviços portuários deve ser proporcionada e não impor ao sector uma sobrecarga administrativa indevida. Concorda pois que a aplicação obrigatória da directiva devia ser limitada a portos de determinada dimensão, podendo porém os Estados-Membros alargar essa aplicação a outros portos.

([1]) A Comissão apresentou a sua proposta alterada em 19 de Fevereiro de 2002 (JO C 181 E de 30.7.2002, p. 160).

([2]) JO C 140 de 13.6.2002, p. 166.

([3]) JO C 48 de 21.2.2002, p. 122.

([4]) JO C 19 de 22.1.2002, p. 3.

Para tornar mais claro o âmbito da directiva e na óptica da coerência da legislação comunitária, o âmbito foi definido por referência aos «portos marítimos de categoria internacional (categoria A)» definidos nas orientações comunitárias para as redes transeuropeias. Precisa-se igualmente que devia haver a possibilidade de não ter em consideração o tráfego efectuado em partes do porto que não se encontram abertas ao tráfego comercial geral. Todavia os Estados-Membros têm a liberdade de aplicar a directiva a portos de categoria inferior a esta. Por último, para se não sobrecarregar desproporcionadamente alguns portos, é dada aos Estados-Membros a possibilidade de excluir do âmbito da directiva os portos com tráfico sazonal significativo.

Atento o objectivo geral da directiva, o Conselho partilha da opinião que a movimentação própria devia ser permitida sempre que possível nas mesmas condições que os serviços portuários em geral e não ser sujeita a outras limitações que não as prevalecentes para os mesmos ou para serviços portuários equivalentes. Todavia, como se salienta na posição comum, a movimentação própria não devia afectar a eficácia global do porto ou induzir inferiores padrões profissionais, sociais ou de saúde.

O Conselho considera importante que os Estados-Membros possam sujeitar a concessão de uma autorização para prestar serviços portuários, incluindo a movimentação própria, a alguns critérios respeitantes às habilitações profissionais e à situação económica do prestador de serviços, a considerações de segurança, sociais e de emprego e a exigências de serviço público. De igual modo, os Estados-Membros deviam poder regulamentar o acesso à profissão, por exemplo através de certificados de habilitação a obter através de exame. Nessa perspectiva, dever-se-á assinalar que a posição comum permite que os Estados-Membros fixem critérios particularmente rigorosos no que se refere à concessão de uma autorização para prestar serviços de pilotagem.

No tocante a emprego, condições de trabalho e protecção social, a posição comum do Conselho sublinha que a liberdade de prestação de serviços portuários não pode afectar de modo algum a aplicação da legislação nacional ou induzir uma diminuição dos padrões sociais.

Do mesmo modo, o Conselho entende que a liberdade de prestação de serviços portuários não deve impedir que um porto desenvolva e leve a efeito uma política de desenvolvimento a longo prazo. A determinação da gama de actividades comerciais gerada pela política de desenvolvimento de um porto não devia ser pois encarada como uma limitação originada por condicionalismos relacionados com o espaço ou capacidade disponível do porto ou com requisitos de segurança ou ambientais. Neste caso, não será necessário lançar um processo de selecção.

O Conselho partilha da opinião que o processo de selecção dos prestadores de serviços devia ser não-discriminatório e tão transparente quanto possível. Neste particular, foram fixados requisitos para o processo de selecção que oferecem garantias suficientes aos potenciais prestadores de serviços, e são ao mesmo tempo claros e exequíveis.

O Conselho está convicto de que os prestadores dos serviços deviam poder operar em condições de total certeza jurídica, contribuindo assim para o objectivo de desenvolver o sector portuário através do fomento do investimento a longo prazo em condições estáveis. A duração das autorizações para a prestação de serviços portuários subsequentes à selecção dos prestadores de serviços foi por conseguinte fixada por forma a permitir uma depreciação e um retorno normais do investimento feito. Nessa conformidade, a duração de uma autorização varia em função da importância dos investimentos realizados.

O Conselho considera igualmente que devia ser dada aos prestadores de serviços a possibilidade de obter uma prorrogação das suas autorizações se tiverem feito investimentos significativos, ou de obter novas autorizações através do lançamento de novo processo de selecção caso tencionem fazer tais investimentos.

O desenvolvimento de novos portos devia também ser considerado através de disposições apropriadas, assentes nos princípios acima referidos.

Do mesmo modo, o Conselho deseja fixar medidas transitórias para as autorizações vigentes que assegurem a máxima certeza jurídica e não perturbem as políticas de investimento no sector.

III. **ALTERAÇÕES**

A posição comum do Conselho integra os principais aspectos das alterações propostas pelo Parlamento Europeu em primeira leitura.

— Impulsionado pelo parecer do Parlamento, o Conselho alterou diversas disposições para simplificar e tornar mais claro o texto da directiva, a saber o artigo 6.º (Autorização), o artigo 9.º (Processo de selecção), o artigo 12.º (Duração) e o artigo 21.º (Medidas transitórias).

— O Conselho partilha das apreensões do Parlamento relativamente à segurança marítima e à protecção do ambiente. Esse tipo de considerações é por conseguinte evocado e salientado em diversas disposições, como as respeitantes ao objecto da directiva (artigo 1.º), aos critérios de concessão das autorizações (artigo 6.º), às restrições (artigo 8.º) e à pilotagem (artigo 14.º). Do mesmo modo, as apreensões do Parlamento respeitantes ao emprego e à legislação social reflectem-se nas alterações às disposições sobre autorizações (artigo 6.º), movimentação própria (artigo 13.º) e protecção social (artigo 19.º).

— O âmbito da directiva foi alargado às vias navegáveis de acesso aos portos. Em consonância com o parecer do Parlamento, a posição comum salienta a importância das considerações de segurança no que respeita à inclusão das vias navegáveis de acesso (artigos 1.º e 2.º).

— A definição de sistema portuário foi alterado de harmonia com a alteração do Parlamento (artigo 4.º).

— O Conselho concorda com o Parlamento que nos portos onde existam condicionalismos de espaço ou capacidade disponíveis não é necessário fixar a obrigatoriedade de autorizar pelo menos dois prestadores de serviços para cada categoria de frete. Deverá bastar para o efeito a obrigação de as autoridades competentes permitirem o mais elevado número de prestadores de serviços adequado às circunstâncias (artigo 8.º).

— O Conselho partilha da opinião do Parlamento de que a duração de uma autorização concedida a um prestador de serviços nos termos do processo de selecção devia permitir um período de operação comercialmente viável. Como tal, deseja prolongar a duração do período de autorização para 10 anos nos casos em que não haja um investimento significativo. Do mesmo modo, nos casos em que haja um investimento significativo em activos móveis, as autorizações vigorar por até 15 anos, e naqueles que haja um investimento significativo em activos imóveis (e investimento elevado em activos móveis) a duração máxima das autorizações foi fixada em 36 anos (artigo 12.º).

— O Conselho concorda com o Parlamento que devia ser possível exigir aos prestadores de serviços seleccionados que indemnizassem os pretéritos prestadores de serviços (artigo 23.º).

— O Conselho partilha do parecer do Parlamento que os serviços de pilotagem são essenciais à segurança marítima. Todavia, não considera adequado que se exclua a pilotagem do âmbito da directiva. Para atender às características específicas da pilotagem, em especial aos requisitos de formação e habilitação profissionais, o Conselho introduziu regras especiais para este serviço que tornam possível sujeitar a concessão de uma autorização a critérios particularmente rigorosos em matéria de segurança marítima a de exigências de serviço público. Além disso, em consonância com a alteração do Parlamento, o Conselho reconhece que as autoridades competentes deverão poder reconhece a natureza compulsória da pilotagem e organizar este serviço como julguem adequado por razões de segurança e exigências de serviço público. Introduziu também a possibilidade de restringir a movimentação própria nesse serviço à emissão de certidões de isenção de pilotagem ou à isenção de determinadas categorias de navios da obrigatoriedade de pilotagem (considerandos 33 e 34 e artigo 14.º).

— O Conselho concorda que a intensificação da concorrência entre os prestadores de serviços portuários não é o único elemento susceptível de aumentar a competitividade e a eficácia dos portos, contribuindo assim para fomentar o transporte marítimo de pequeno curso e a intermodalidade. É sua convicção que são elementos essenciais neste particular a criação de condições de concorrência justas e equitativas entre os portos europeus através da transparência das relações financeiras e do financiamento público. Não obstante, para se não alargar inconsideradamente o âmbito da presente directiva, considerou-se mais adequado abordar estas questões num outro contexto. Para o efeito, o Conselho aprovou uma declaração em que pede à Comissão que apresente proximamente propostas pertinentes de medidas legislativas ou outras sobre, designadamente, competição entre portos, financiamento público das infraestruturas portuárias, auxílios do Estado e transparência do financiamento público.

A posição comum contém igualmente algumas alterações à proposta da Comissão consonantes com os princípios acima expostos (II. Análise da posição comum), que concernem designadamente o âmbito da Directiva, a duração das autorizações e as medidas transitórias.