



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 13.10.2004  
COM(2004) 654 definitief

2004/0240 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake toegang tot de markt voor havendiensten**

(door de Commissie ingediend)

## **TOELICHTING**

### **1. INLEIDING**

In het belang van consument en bedrijfsleven is liberalisering van alle transportsectoren uitdrukkelijk op de agenda van Lissabon gezet. Dit is in overeenstemming met de conclusies van de Europese Raad van Lissabon van 28 maart 2000, waar de Commissie, de Raad en de lidstaten werden gevraagd om, in het kader van hun respectieve bevoegdheden, "de liberalisering op gebieden als vervoer te versnellen".

Derhalve heeft de Commissie op 13 februari 2001 een mededeling aan het Europees Parlement en de Raad goedgekeurd, getiteld "verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening in zeehavens: van cruciaal belang voor het vervoer in Europa (het zogenaamde havenpakket). De hoeksteen van deze mededeling was een voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake "toegang tot markt voor havendiensten".

Het was een ambitieus initiatief, waarvan de beginselen en hoofddoelstellingen later dat jaar ook werden bevestigd in het Witboek van de Commissie.

Het voorstel heeft geleid tot uitgebreide discussies, zowel in het kader van de interinstitutionele wetgevingsproces<sup>1</sup> als met de betrokkenen, alsook tussen hen onderling.

Op 20 november 2003, na een interinstitutionele wetgevingsprocedure van bijna drie jaar, heeft het Europees Parlement echter aan het einde van de bemiddelingsprocedure in plenaire zitting de compromistekst verworpen met 229 stemmen tegen, 209 stemmen voor, en 16 onthoudingen.

### **2. DE NOODZAAK VAN EEN COMMUNAUTAIR WETGEVINGSKADER**

De Commissie is er van overtuigd dat er een communautair wetgevingskader moet komen voor de toegang tot de verlening van havendiensten, en dat dit door de gebeurtenissen van de afgelopen drie jaar nog noodzakelijker is geworden.

#### **1. Het Europese vervoer moet blijven functioneren**

De Commissie wijst er met nadruk op dat gedurende de interinstitutionele debatten over het eerste wetsvoorstel de doctrine, filosofie en algemene beginselen van haar voorstel overeind zijn gebleven. Dit bewijst dat de meeste argumenten en overwegingen die in het voorstel van de Commissie van 2001 werden gebruikt om aan te tonen dat een communautair wetgevingskader nodig is voor de toegang tot verlening van havendiensten ook nu nog gelden:

Ten eerste heeft de Europese Raad erkend dat de Agenda van Lissabon moet worden uitgevoerd en heeft tweemaal (in Barcelona in 2002 en Brussel 2003) alle instellingen

---

<sup>1</sup> Op de plenaire zitting van 14 november 2001 heeft het Europees Parlement behoudens een aantal wijzigingen het voorstel van de Commissie voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad inzake toegang tot de markt voor havendiensten goedgekeurd.

uitdrukkelijk en herhaaldelijk opgeroepen te werken aan de goedkeuring van de richtlijn voor havendiensten.

Voorts wordt de zienswijze van de Commissie steeds bevestigd door vervoerstatistieken, -prognoses en -trends (opgenomen in het Witboek over vervoer van 2001) dat de meest doeltreffende manier om aan de steeds groeiende behoefte aan vervoer van de EU te voldoen is meer goederen en reizigers over te hevelen naar het zeevervoer. Daardoor zal de congestie op het wegennet worden verminderd en de cohesie met de perifere regio's worden versterkt.

De korte vaart en de maritieme snelwegen kunnen het grootste deel van de voor 2010 voorspelde toename van het goederenvervoer (50% meer dan in 1998) opvangen. Daardoor zullen de havens meer te doen krijgen, en die zullen hun prestaties moeten verbeteren.

## 2. Voltooiing van de interne markt en totstandbrenging van gelijke concurrentievoorwaarden voor de havens

Op grond van het Verdrag heeft de Commissie het recht en de plicht om alle mogelijkheden die het Verdrag haar geeft te onderzoeken teneinde vooruitgang te boeken met de openstelling van de markt voor havendiensten. Dit geldt des te meer nu de EU is uitgebreid tot 25 lidstaten, waarvan er 20 havens hebben!

De grondvrijheden van het EU-Verdrag (vrijheid van vestiging, vrij verkeer van personen, goederen en diensten) en ook de concurrentieregels gelden eveneens voor de havendienstensector. Vijftig jaar na de oprichting van de Gemeenschap bestaat er nog steeds geen specifiek communautair regelgevend kader voor havendiensten. Daarmee is dit zowat de enige overgebleven transportdienstensector waarin eventuele problemen met de toepassing van de regels per geval door de Commissie moeten worden behandeld.

Het is een marktsector die wordt gekenmerkt door de complexiteit en gevarieerdheid van de geldende nationale en andere regels en door de heterogene aard van de havendiensten en de diversiteit van de havens (wat betreft status, eigenaarschap, soorten management, grootte, functie en geografische eigenschappen).

Derhalve zou invoering van een communautair kader, bestaande uit de voor die havens geldende basisregels ervoor zorgen dat bij de concurrentie binnen en tussen havens voor iedereen dezelfde spelregels zouden gelden.

Het communautaire kader voor havendiensten dient niet voor alle havens, ongeacht hun grootte, te gelden. Alleen havens met het totaal jaarlijks zeeverkeersvolume van "internationale zeehavens (categorie A)" als gedefinieerd in Beschikking nr. 1692/96/EG<sup>2</sup> betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet komen in aanmerking. De lidstaten mogen wel beslissen om deze richtlijn ook op andere havens toe te passen.

De volgende twee hoofdpunten moeten worden behandeld:

---

<sup>2</sup> Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 228 van 9.9.1996, blz.1). Beschikking als gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1).

- Concurrentie binnen de haven (concurrentie tussen verleners van dezelfde havendienst binnen een haven): een efficiënte dienstverlening binnen deze marktsector is daarom van essentieel belang voor de werking van de havens in de EU en dus voor de verwezenlijking van het hierboven omschreven EU-beleid.

Havendiensten zijn diensten met een commerciële waarde die tegen betaling worden verleend aan havengebruikers in een haven, en waarvan de betaling normalerwijze niet is inbegrepen bij de heffingen die worden aangerekend voor het recht om een haven aan te doen of daarin werkzaam te zijn. Het zijn de technisch nautische diensten van het beloodsen, slepen en afmeren, allerlei soorten vrachtafhandeling (laden en lossen, stuwadoren, stuwen, overslag en ander intraterminalvervoer inbegrepen) en passagiersdiensten (inschepen en ontschepen inbegrepen). Deze diensten kunnen worden verleend binnen het havengebied of op de waterweg naar en vanuit de haven.

Daarom moet op passende wijze rekening worden gehouden met de specifieke kenmerken van elke haven en de relevantie daarvan voor de verleners van havendiensten. Dit kan met name van belang zijn bij havens met ruimte- en capaciteitsproblemen of wanneer specifieke overwegingen in de sfeer van maritieme veiligheid, beveiliging en milieubescherming spelen.

- Ten aanzien van de concurrentie tussen havens deelt de Commissie het standpunt van de twee medewetgevers (Europees Parlement en Raad) dat de richtlijn inzake financiële helderheid dient te gelden voor alle onder het wetsvoorstel vallende havens en dat er richtsnoeren inzake staatssteun moeten worden aangenomen (een exclusieve bevoegdheid van de Commissie) inzake financiering van haveninfrastructuur; op beide fronten zal zij dienovereenkomstig te werk gaan.
3. Volledige naleving van de bestaande sociale en arbeidsregelgeving, bij groeiende werkgelegenheid in de sector

Gedurende de afgelopen wetgevingsprocedure is vaak betoogd dat openstelling van de havendienstenmarkt negatieve gevolgen zou hebben voor de werkgelegenheid en het sociale leven van de werknemers, of dat de veiligheid van de havens daardoor in gevaar zou komen.

Dit is niet waar. De Commissie heeft steeds benadrukt dat haar voorstel niet van invloed was op EU- en nationale regels op het gebied van werkgelegenheid en sociale aangelegenheden, met inbegrip van opleidingseisen en beroepskwalificaties en evenmin op de milieu- en veiligheidsproblematiek. Derhalve zou het voorstel niet ingrijpen in de toepassing van relevante regelgeving, mits deze verenigbaar is met het communautair recht en de internationale verplichtingen van de Gemeenschap en de betrokken lidstaat.

Voorts zal het vervoer van bijkomende nieuwe volumes via de havens ongetwijfeld de oprichting van nieuwe bedrijven noodzakelijk maken, en dit zal de werkgelegenheid in de havens doen toenemen.

Tenslotte zou de Commissie, met het oog op een betere toepassing van het voorgestelde communautaire wetgevingskader, de lidstaten willen uitnodigen de in het door internationale organisaties aangenomen verdragen te ratificeren, met name de betreffende ILO-conventies<sup>3</sup>.

### 3. HET VOORSTEL VAN DE COMMISSIE

De Commissie is daarom van mening dat het om deze redenen, in het belang van exploitanten, bevoegde instanties en consumenten, nog steeds noodzakelijk is specifieke en duidelijke regels voor de toegang tot de markt voor havendiensten in te voeren die rekening houden met de unieke kenmerken van die markt.

Omdat zij als enige instelling over het recht van initiatief beschikt, dient de Commissie dan ook een nieuw voorstel voor een richtlijn inzake toegang tot de markt voor havendiensten in.

De kerngedachten, beginselen en doelstellingen die de Commissie met de mededeling van 2001 wilde bereiken zijn dezelfde gebleven. De Commissie erkent echter de meerwaarde van de tijdens het afgelopen wetgevingsproces naar voren gebrachte constructieve veranderingen en van de suggesties die door betrokkenen en belanghebbenden zijn gedaan.

Als gevolg daarvan is de nieuwe tekst van de Commissie gebaseerd op het oorspronkelijk voorstel van 2001, het gewijzigd voorstel van 2002 en een groot aantal constructieve amendementen die in de twee lezingen van het Europees Parlement, het gemeenschappelijk standpunt van de Raad en de bemiddelingsteksten zijn ingediend.

*Zo blijven bijvoorbeeld de volgende punten hetzelfde als voorheen:*

- Het toepassingsgebied van de richtlijn; d.w.z. de drempels die gelden voor de onder de richtlijn vallende havens en de betreffende havendiensten.
  - a) Wat de havens betreft, worden uitsluitend de havens die op de TEN-vervoercategorie A-lijst staan, in aanmerking genomen (zie bovenstaand punt II. 2, artikel 2).
  - b) De betreffende diensten worden gedefinieerd in artikel 3.
- De richtlijn laat de rechten en plichten van de lidstaten wat betreft de toepassing van hun sociale wetgeving, met inbegrip van de relevante nationale regels op het gebied van volksgezondheid, veiligheid en tewerkstelling van personeel (artikel 4), volledig onverlet.
- De richtlijn laat de rechten en verplichtingen van de lidstaten op het gebied van de handhaving van recht en orde, veiligheid en beveiliging in de haven alsook wat de milieubescherming betreft, volledig onverlet.

---

<sup>3</sup> ILO Conventie C 137 van 1973 inzake dokwerk; ILO Conventie C 152 van 1979 inzake veiligheid en gezondheid op het werk (dokwerk); ILO Conventie C 145 van 1976 inzake Continuïteit van werkgelegenheid (zeelieden).

- De criteria voor de verlening van vergunningen moeten objectief, transparant, niet-discriminerend, relevant en proportioneel zijn en moeten openbaar worden gemaakt (artikel 7).
- De redenen voor invoering van beperking(en) van het aantal verleners van één of meer havendiensten moeten objectief zijn. Er moet een zo groot mogelijk aantal dienstverleners worden toegestaan (artikel 9).
- De neutraliteit van de bevoegde instantie bij beslissingen inzake beperking van het aantal dienstverleners en bij selectieprocedures moet gewaarborgd zijn (artikelen 8 en 9).
- Met betrekking tot het loodsen zal de Commissie de tekst voorstellen die is goedgekeurd na de bemiddelingsprocedure (artikel 14).

Daarom wordt het loodsen opgenomen in het toepassingsgebied van de richtlijn en erkend als een dienst van commerciële aard. Er wordt echter speciale nadruk gelegd op het grote belang van de specifieke bepalingen die voor deze dienst gelden.

Met name wordt toegestaan de vergunningen te verlenen volgens bijzonder stricte criteria met betrekking tot openbare dienstverplichtingen en maritieme veiligheid. In verband hiermee kunnen de bevoegde instanties van geval tot geval beslissen de verlening van de loodsdiensten in een haven voor zichzelf te behouden of rechtstreeks een exclusief recht verlenen aan een organisatie. Keuze van havenspecifieke oplossingen is dus toegestaan.

Er zij op gewezen dat zelfafhandeling wat het loodsen betreft is opgenomen in de richtlijn in de vorm van het ontheffingsbewijs inzake loodsdiensten (PEC's).

- De havenbeheerder moet een transparante boekhouding voeren.

*De belangrijkste nieuwe elementen in het nieuwe voorstel van de Commissie zijn:*

- Als algemene regel geldt dat zelfafhandeling van lading en passagiers mag gebeuren met het walpersoneel van de zelfafhandelaar.

Gebruik van walpersoneel voor zelfafhandeling is volledig in overeenstemming met de Agenda van Lissabon en zal de werkgelegenheid in de havens doen toenemen, hetgeen in de eerste plaats de plaatselijke gemeenschappen ten goede zal komen. Vanzelfsprekend zal bij de tewerkstelling van dit personeel ten volle de toepasselijke nationale en communautaire arbeids- en sociale wetgeving moeten worden nageleefd, volgens dezelfde algemene regels en voorwaarden die voor al het overige bij vrachtafhandeling betrokken personeel gelden.

Voor de afhandeling van vracht en passagiers van schepen die in het kader van korte vaart of maritieme snelwegen een toegelaten lijndienst onderhouden mag naast het walpersoneel ook de vaste scheepsbemanning worden ingezet.

Toegelaten lijndiensten, korte vaart en maritieme snelwegen zijn EU-beleidsterreinen met als voornaamste doel vermindering van het vervoer over land (wegvervoer). Een en ander is omschreven in Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Beschikking nr.

1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet.

De EU ondersteunt een toename van het gebruik van deze wegen op verschillende manieren, waaronder financiering uit gemeenschapsfondsen. Het is dus niet meer dan normaal dat dit beleid bij wege van communautaire wetgeving wordt voortgezet.

Er zij op gewezen dat voor zelfafhandeling vergunning moet worden verleend. Voor het verlenen van dergelijke vergunningen moeten dezelfde criteria gelden als voor de verleners van een zelfde of vergelijkbare havendienst, mits deze criteria relevant zijn. De verlening van dergelijke vergunningen door de bevoegde instanties aan zelfafhandelaars dienen op efficiënte en passende wijze te gebeuren. De vergunningen blijven van kracht zolang als de zelfafhandelaar aan de verleningscriteria voldoet.

- Vergunningen voor dienstverleners worden verplicht (artikel 7). Op deze manier wil de Commissie de noodzaak om efficiënte en doeltreffende toegang van bevoegde havendienstverleners toe te staan in overeenstemming brengen met de noodzakelijke zorg voor een degelijk beheer van een haven met zijn inherente beperkingen en de noodzaak om beroepsbekwaamheid in voldoende mate te waarborgen.

Binnen een bepaalde termijn na de inwerkingtreding van de richtlijn zullen alle verleners van havendiensten in een haven moeten werken op basis van een vergunning. De voor het verlenen van de vergunning gevolgde methode zal bepalend zijn voor wat zal gebeuren in geval van een eventuele latere beperking van het aantal verleners van een havendienst. (Artikel 10).

- a) Vergunningen die voor de inwerkingtreding van de richtlijn werden verleend moeten binnen een redelijke termijn opnieuw worden bekeken, aangezien zij niet verleend zijn volgens de regels en voorschriften van de richtlijn. Tegelijkertijd moet echter rekening worden gehouden met de rechtmatige verwachtingen van de huidige dienstverleners. Het systeem zal ook gelden voor de verlening van nieuwe vergunningen na de inwerkingtreding van de richtlijn.

De gestelde termijn is maximaal 12 maanden na de uiterste datum voor omzetting van de richtlijn (12 + 18 maanden).

Het voorgestelde systeem staat toe dat een vergunning zonder meer zonder verdere eisen kan worden verleend, maar voorziet ook in de mogelijkheid dat de verlening gebeurt via een selectieprocedure (beschreven in artikel 11), hetzij als een haveninstantie daartoe beslist, hetzij als een bestaande (of nieuwe) dienstverlener daarom vraagt.

- b) Indien en wanneer het aantal dienstverleners wordt beperkt,:
  - moet de vergunning die via een selectieprocedure is verleend ongewijzigd van kracht blijven;
  - moet de vergunning die verleend is zonder selectieprocedure worden beëindigd, en moet er een selectieprocedure moeten gestart;

- wordt er voorzien in passende compensatie voor de bestaande dienstverlener, indien de selectieprocedure niet in zijn voordeel uitpakt;
  - zijn bepalingen inzake vergunningen die eigendommen en eigendomsrechten in een haven omvatten enigszins afwijkend, aangezien met hun specifieke karakter rekening is gehouden.
- De looptijd van vergunningen (Artikel 12) is nog steeds gekoppeld aan de door de dienstverlener gedane investering. De voorgestelde termijnen zijn in overeenstemming met de in de EU toegepaste werkelijke algemene afschrijvingsregels.
- De Commissie deelt het standpunt van de twee medewetgevers (Europees Parlement en Raad) dat het punt van de concurrentie tussen havens ook moet worden aangepakt. Daarom, zoals reeds overeengekomen bij de bemiddeling:
- a) wordt de bepaling inzake de toepassing van de financiële transparantierichtlijn op alle door het wetgevingsvoorstel bestreken havens daarin opgenomen (artikel 16);
  - b) wordt ook de overeengekomen tekst inzake de richtsnoeren voor staatssteun opgenomen. Deze bepaling voorziet in goedkeuring van staatssteunrichtsnoeren binnen een jaar na de aanneming van de richtlijn (artikel 17).

#### 4. TOELICHTING OP DE ARTIKELEN

Artikel 1 bevat de doelstellingen van de richtlijn: vrijheid van verlening van havendiensten en zelfafhandeling in zeehavens voor communautaire verleners van havendiensten, onderworpen aan bepaalde objectieve en relevante beperkingen.

Artikel 2 omschrijft het toepassingsgebied van de richtlijn. Door verwijzing naar een artikel met definities geeft het aan voor welke havendiensten de richtlijn geldt, en worden verschillende drempels ingevoerd voor havens waarop de richtlijn van toepassing zal zijn.

Artikel 3 definieert de belangrijkste termen, met name de havendiensten waarop de richtlijn van toepassing is.

Artikel 4 brengt in herinnering dat de richtlijn de rechten en plichten van de lidstaat ten aanzien van de toepassing van zijn sociale wetgeving, met inbegrip van de relevante regels inzake volksgezondheid, veiligheid en tewerkstelling van personeel, volledig onverlet laat

Artikel 5 brengt in herinnering dat de richtlijn de rechten en plichten van de lidstaten zowel wat handhaving van openbare orde en veiligheid en beveiliging in de haven als milieubescherming betreft, volledig onverlet laat.

In artikel 6 wordt uiteengezet dat de richtlijn alle verplichtingen onverlet laat die reeds op de bevoegde instanties rusten krachtens de Richtlijnen 92/50, 93/36, 93/37 en 93/38 inzake overheidsopdrachten. Bovendien is het zo dat, wanneer een van die richtlijnen reeds voorziet in het verplicht aanbesteden van een contract, het die richtlijnen zijn in plaats van de voorgestelde richtlijn die de wijze bepalen waarop dit moet gebeuren. Dit artikel waarborgt



voorts de toepassing van de Richtlijnen 89/48, 92/51 en 99/42 inzake de wederzijdse erkenning van beroepsopleidingen, met name wanneer de lidstaten vergunningen afgeven op basis van de beroepskwalificaties van een dienstverlener.

Artikel 7 stelt als grondregel dat alle verleners van havendiensten moeten werken op basis van een door de bevoegde instantie verleende vergunning. Dit moet uiterlijk 12 maanden na de uiterste termijn voor omzetting van de richtlijn zijn beslag krijgen. Een ander systeem dat kan worden toegepast is de selectieprocedure. De voorwaarden voor het verlenen van een vergunning moeten transparant, niet-discriminerend, objectief, relevant en proportioneel zijn. Zij moeten openbaar worden gemaakt, evenals de procedure voor het verkrijgen van een vergunning. Deze moet op een efficiënte en passende wijze worden verleend. Dit artikel bevat een beperkte lijst van criteria die kunnen gelden bij het verlenen van een vergunning, en hiertoe kunnen ook bepaalde openbare dienstverplichtingen behoren. Tevens verplicht het de bevoegde instantie ertoe passende opleidingen te verzorgen, wanneer plaatselijke vakkennis onmisbaar is voor een potentiële dienstverlener, en geeft het de dienstverlener ook het recht zelf zijn personeel te kiezen.

In artikel 8 wordt de selectieprocedure beschreven en gedefinieerd die bij de verlening van vergunningen moet worden gevolgd. De procedure moet worden toegepast in geval van beperking van het aantal verleners van één of meer havendiensten. Het artikel voorziet ook in gevallen waarin geen dienstverlener kon worden gevonden via de selectieprocedure. Tenslotte waarborgt het de neutraliteit van de bevoegde instantie als besluitvormingsorgaan bij de selectieprocedure voor een dienst, die zij ook zou willen gaan verlenen. In die gevallen moet een onafhankelijke instantie worden aangewezen.

In artikel 9 worden de transparante regels uiteengezet die moeten worden toegepast wanneer beperking van het aantal dienstverleners in een haven noodzakelijk wordt. Als regel geldt dat een zo groot mogelijk aantal dienstverleners moeten worden toegelaten.

Artikel 10 vermeldt de regels die moeten worden toegepast indien het aantal dienstverleners voor een bepaalde havendienst wordt beperkt. De werkwijze hangt met name af van de manier waarop de vergunning is verleend (met of zonder selectieprocedure). Ook de kwestie van vergunningen die uitoefening van eigendomsrechten in een haven omvatten wordt behandeld.

In artikel 11 worden de regels beschreven die moeten worden toegepast bij vergunningen in verleden en toekomst voor nieuwe havens of gedeelten van een haven.

In artikel 12 wordt de maximumlooptijd van vergunningen vastgesteld: de looptijd van een vergunning is in principe beperkt en hangt af van de in activa gedane investeringen. De looptijd van de vergunning varieert naar gelang van de door de dienstverlener gedane investeringen en van de vraag of genoemde activa al dan niet roerend zijn.

Artikel 13 bepaalt dat de regels van deze richtlijn eveneens gelden voor zelfafhandeling. Zelfafhandeling voor een dienst kan slechts in uitzonderlijke en nauwkeurig omschreven gevallen worden geweigerd. Bij toegelaten lijndiensten in het kader van de korte vaart en maritieme snelwegen en voor vrachtbehandeling en passagiersdiensten mag de zelfafhandelaar naast walpersoneel ook de eigen scheepsbemanning gebruiken. Vergunningen voor zelfafhandeling zijn verplicht en geen enkel criterium mag strenger zijn dan de criteria die gelden voor andere verleners van dezelfde of een vergelijkbare havendienst. Vergunningen moeten worden verleend op een passende en efficiënte manier en geldig blijven zolang de zelfafhandelaar voldoet aan de voor het verlenen daarvan geldende criteria.

De vergunning mag geen afbreuk doen aan nationale regelgeving op sociaal gebied en op dat van tewerkstelling en opleiding. De mogelijkheid bestaat dat zelfafhandelaars delen in de kosten van de openbare dienstverplichtingen wat betreft die dienst.

Artikel 14 bevat een speciale regeling voor loodsen om redenen van maritieme veiligheid en openbare dienstverlening. Zelfafhandeling bij loodsen is mogelijk. Er is voorzien in een rapport van de lidstaten over maatregelen om de doeltreffendheid van loodsdiensten te verbeteren. Zelfafhandeling bij loodsen is opgenomen in de richtlijn in de vorm van het ontheffingsbebewijs inzake loodsdiensten (PEC).

Artikel 15 bepaalt dat het selectieproces volledig transparant moet zijn en verplicht de lidstaten beroepsprocedures, inclusief toetsing door de rechter, vast te stellen.

Artikel 16 waarborgt de toepassing van Richtlijn 80/723 van de Commissie betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen op de door de richtlijn bestreken havens en voorziet in een rapportagesysteem terzake.

Artikel 17 bepaalt dat de Commissie de richtsnoeren inzake staatssteun voor de financiering van haveninfrastructuur binnen een jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn zal goedkeuren.

Artikel 18 bepaalt dat dienstverleners voor havendienstactiviteiten een afzonderlijke boekhouding moeten voeren.

Artikel 19 bevat de bepaling dat de havenbeheerder een transparante boekhouding moet voeren.

Artikel 20 heeft betrekking op de internationale status van havens, waterwegen en zeegebieden.

Artikel 21 verplicht de lidstaten verslag uit te brengen over de toepassing van de richtlijn; de Commissie moet op basis van deze rapportage een verslag opstellen, dat in voorkomend geval samen met een voorstel voor een herziening wordt ingediend.

Artikel 22 verplicht de lidstaten deze richtlijn ten uitvoer te leggen.

Artikel 23 regelt de inwerkingtreding van de richtlijn.

Artikel 24 vermeldt tot wie de richtlijn is gericht.

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**inzake toegang tot de markt voor havendiensten**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>4</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>5</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>6</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>7</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Artikel 49 van het Verdrag heeft ten doel de beperkingen op het vrij verrichten van diensten binnen de Gemeenschap weg te nemen. Overeenkomstig artikel 51 van het Verdrag moet dat doel worden verwezenlijkt in het kader van het gemeenschappelijk vervoersbeleid, met inachtneming van onder meer de regels inzake milieubescherming uit het Verdrag.
- (2) Via Verordening (EEG) nr. 4055/86 van de Raad van 22 december 1986 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer tussen de lidstaten onderling en tussen de lidstaten en derde landen<sup>8</sup> en Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad van 7 december 1992 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten (cabotage in het zeevervoer)<sup>9</sup> is deze doelstelling gerealiseerd voor zeevervoerdiensten als zodanig.
- (3) Havendiensten zijn van essentieel belang voor een goed functionerend zeevervoer, aangezien zij een onmisbare bijdrage leveren aan het efficiënte gebruik van de zeevervoerinfrastructuur.

---

<sup>4</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>5</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>6</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>7</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>8</sup> PB L 378 van 31.12.1986, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EEG) nr. 3573/90 (PB L 353 van 17.12.1990, blz. 16).

<sup>9</sup> PB L 364 van 12.12.1992, blz. 7.

- (4) In haar Groenboek "Havens en maritieme infrastructuur" van december 1997 heeft de Commissie het voornemen kenbaar gemaakt een regelgevingskader in te dienen met het oog op het verschaffen van toegang tot de markt voor havendiensten in havens in de Gemeenschap die internationaal verkeer verwerken.
- (5) Als een van de maatregelen ter bevordering van de algemene concurrentie in en tussen havens van de Gemeenschap moeten, door de toegang tot de markt voor havendiensten op communautair niveau te vergemakkelijken, de bestaande beperkende factoren worden weggenomen die de toegang van verleners van havendiensten en zelfafhandelaars belemmeren, moet de kwaliteit van de aan de havengebruikers verleende diensten worden verbeterd, moeten efficiëntie en flexibiliteit worden verhoogd, moet een bijdrage worden geleverd aan het verlagen van de kosten en moeten zodoende de korte vaart en het gecombineerd vervoer worden bevorderd. Tevens moeten de financiële betrekkingen tussen zeehavens of havensystemen en verleners van havendiensten enerzijds en overheden anderzijds, met inbegrip van staatsfinanciering voor havens, transparanter worden gemaakt.
- (6) Nationale wetgeving en praktijk hebben geleid tot discrepanties in de toegepaste procedures en hebben rechtsonzekerheid doen ontstaan ten aanzien van de rechten van de verleners van havendiensten en de plichten van de bevoegde instanties. Het is dan ook in het belang van de Gemeenschap een communautair regelgevingskader vast te stellen dat basisregels bevat met betrekking tot de toegang tot de markt voor havendiensten, de rechten en verplichtingen van de huidige en toekomstige dienstverleners, de zelfafhandelaars, de havenbeheerders, alsook de procedures voor vergunningverlening en selectie.
- (7) De communautaire wetgeving inzake toegang tot havendiensten mag de toepassing van andere communautaire regels, zoals concurrentieregels, met inbegrip van die welke betrekking hebben op diensten van algemeen economisch belang, met name op monopoliesituaties, niet uitsluiten.
- (8) Om het doel van deze richtlijn te bereiken zonder kleinere havens extra te belasten, hetgeen niet in verhouding zou staan tot de te verwachten resultaten, dient deze richtlijn te gelden voor havens met een totaal jaarlijks zeevaartverkeersvolume dat overeenkomt met dat van "internationale zeehavens" (categorie A), als omschreven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet<sup>10</sup>, evenwel onverminderd de mogelijkheid dat de lidstaten besluiten de richtlijn ook op andere havens toe te passen. Bij de vaststelling van het jaarlijks verkeersvolume moeten lidstaten de mogelijkheid hebben geen rekening te houden met het verkeer in delen van een haven die niet open staan voor algemeen handelsverkeer.
- (9) De lidstaten moeten ook de mogelijkheid hebben om havens die een in hoge mate seizoengebonden karakter hebben, van het toepassingsgebied van deze richtlijn uit te sluiten, mits zij ervan overtuigd zijn dat er een voldoende mate van toegang tot de markt voor havendiensten bestaat.

---

<sup>10</sup> PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Besluit gewijzigd bij Besluit nr. 2004/884/EG (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1).

- (10) Voor een havensysteem in eenzelfde geografisch gebied dat door een lidstaat is aangewezen, gelden dezelfde voorschriften als voor een individuele haven en voor de toepassing van deze richtlijn moeten de lidstaten het als één enkele haven kunnen behandelen.
- (11) Aan de lidstaten moet de keuze worden gelaten van het beheersmodel van twee of meer havens in eenzelfde geografisch gebied, dat in een havensysteem zou kunnen worden geïntegreerd.
- (12) De lidstaten dienen de bevoegde instantie of bevoegde instanties aan te wijzen om deze richtlijn uit te voeren. Dit kunnen publieke of particuliere instanties zijn, die verantwoordelijk zijn voor één of meer in deze richtlijn genoemde taken en voor één of meer havens.
- (13) Deze richtlijn dient de toepassing van nationale sociale wetgeving, met inbegrip van relevante voorschriften op het gebied van gezondheidszorg, veiligheid en tewerkstelling van personeel door dienstverleners en zelfafhandelaars, volledig onverlet te laten.
- (14) Deze richtlijn dient de rechten en verplichtingen van de lidstaten en van de bevoegde instanties die door hen zijn aangesteld ten aanzien van ordehandhaving, veiligheid en beveiliging in havens, alsook ten aanzien van milieubescherming, volledig onverlet te laten.
- (15) Wanneer krachtens deze richtlijn een vergunning wordt verleend in de vorm van een contract dat valt onder Richtlijn 92/50/EEG van de Raad van 18 juni 1992 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor dienstverlening<sup>11</sup>, Richtlijn 93/36/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor leveringen<sup>12</sup>, Richtlijn 93/37/EEG van de Raad van 14 juni 1993 betreffende de coördinatie van de procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten voor de uitvoering van werken<sup>13</sup> en Richtlijn 93/38/EEG van de Raad van 14 juni 1993 houdende coördinatie van de procedures voor het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en telecommunicatie<sup>14</sup>, zijn die richtlijnen van toepassing. Wanneer krachtens deze richtlijn een vergunning wordt verleend in de vorm van een overheidsopdracht die onder Verordening nr. 3577/92/EEG valt, is die verordening van toepassing. Tot slot zijn in voorkomend geval ook de Richtlijnen 89/48/EEG<sup>15</sup>, 92/51/EEG<sup>16</sup> van de Raad en Richtlijn 1999/42/EG<sup>17</sup> van het Europees parlement en de Raad inzake wederzijdse erkenning door de lidstaten van beroepsopleidingen van toepassing.

---

<sup>11</sup> PB L 209 van 24.7.1992, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/78/EG van de Commissie (PB L 285 van 29.10.2001, blz. 1).

<sup>12</sup> PB L 199 van 9.8.1993, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

<sup>13</sup> PB L 199 van 9.8.1993, blz. 54. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

<sup>14</sup> PB L 199 van 9.8.1993 blz. 84. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

<sup>15</sup> PB L 19 van 24.1.1989, blz. 16. Richtlijn gewijzigd bij Richtlijn 2004/108/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 32 van 5.2.2004, blz. 15).

<sup>16</sup> PB L 209 van 24.7.1992, blz. 25. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/19/EG.

<sup>17</sup> PB L 201 van 31.7.1999, blz. 77.

- (16) Contracten voor havendiensten die zijn gegund volgens een aanbestedingsprocedure op grond van een ander onderdeel van het Gemeenschapsrecht, mogen niet worden onderworpen aan een selectieprocedure volgens de bepalingen van deze richtlijn.
- (17) In het belang van een efficiënt en veilig havenbeheer dienen de lidstaten te bepalen dat verleners van havendiensten een vergunning moeten verkrijgen. De criteria voor de verlening van zo'n vergunning moeten objectief, transparant, niet-discriminerend, relevant en proportioneel zijn, en moeten openbaar worden gemaakt. De bevoegde instanties dienen de vergunningen op een efficiënte en passende manier, en overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn, te verlenen.
- (18) Om te zorgen voor passende toegang tot de nodige opleiding voor aspirantdienstverleners, wanneer de vereiste technische beroepskwalificaties specifieke plaatselijke kennis of ervaring met plaatselijke omstandigheden omvatten, kunnen de lidstaten dienstverleners met die kennis of ervaring verplichten om, zo nodig tegen betaling, de bedoelde nodige opleiding aan te bieden.
- (19) Verleners van havendiensten en zelfafhandelaars dienen het recht te hebben zelf hun personeel te kiezen. Zij dienen de toepasselijke regels inzake arbeidsvoorwaarden, arbeidsomstandigheden en andere sociale aangelegenheden, met inbegrip van opleiding en vakbekwaamheid, na te leven.
- (20) Aangezien havens een beperkt geografisch gebied beslaan, kan toegang tot de markt in bepaalde gevallen belemmerd worden door ruimte- of capaciteitsproblemen, verkeersveiligheidsoverwegingen of milieuvorschriften. In dergelijke gevallen kan het derhalve, mede met het oog op het garanderen van de algehele efficiëntie in de havens, noodzakelijk zijn het aantal vergunninghoudende verleners van havendiensten te beperken, terwijl de openbare-dienstverplichtingen van een dienstverlener of de havenbeheerder en de milieuregels worden geëerbiedigd. De criteria voor een dergelijke beperking moeten objectief, transparant, niet-discriminerend, relevant en proportioneel zijn.
- (21) In gevallen waarin de bevoegde instantie, overeenkomstig het gepubliceerde ontwikkelingsbeleid van de haven, het geheel van de in de haven of in delen daarvan uit te voeren handelsactiviteiten bepaalt, mag dit niet als beperking van het aantal dienstverleners worden beschouwd.
- (22) Indien het aantal dienstverleners beperkt wordt, moet toch het in de gegeven omstandigheden hoogst mogelijke aantal worden gehandhaafd. De dienstverleners moeten door de bevoegde instantie worden geselecteerd door middel van een transparante, objectieve, open en eerlijke selectieprocedure met niet-discriminerende regels.
- (23) Om redenen van openheid en transparantie moet de selectieprocedure aan de betrokken sectoren bekend worden gemaakt en moeten belangstellende partijen de volledige documentatie ontvangen. Ook het besluit dat na de selectieprocedure is genomen, wordt openbaar gemaakt.
- (24) De huidige situatie in de havens in de Gemeenschap, die wordt gekenmerkt door een veelheid van vergunnings- en selectiemethodes en -periodes, en de behoefte aan rechtszekerheid vereisen dat alle bestaande dienstverleners binnen een bepaalde

termijn voorzien zijn van een vergunning. Na het verlopen van deze termijn moeten alle vergunningen worden verleend overeenkomstig het bepaalde in deze richtlijn..

- (25) Indien de haveninstantie aldus bepaalt, of indien een bestaande dienstverlener hierom vraagt, dient de vergunning via een selectieprocedure te worden verleend.
- (26) Indien na de inwerkingtreding van deze richtlijn beperkingen optreden, moeten de niet via een inschrijving verleende vergunningen worden opgezegd en moet er een selectie plaatsvinden.
- (27) De lidstaten moeten bepalingen invoeren volgens welke een bestaande dienstverlener die niet via een selectieprocedure is gekozen door de nieuw geselecteerde dienstverlener volledig en passend moet worden vergoed volgens duidelijke en van tevoren vastgelegde criteria voor door hem gedane en door de nieuw geselecteerde dienstverlener overgenomen investeringen uit het verleden die nog niet volledig zijn afgeschreven, waarbij rekening wordt gehouden met het totaal economisch saldo van de verleende dienst over de afgelopen periode.
- (28) Het is van essentieel belang dat krachtens deze richtlijn genomen besluiten en procedurele maatregelen gebaseerd zijn op het beginsel van transparantie en niet-discriminatie, en dat daarover geen twijfel bestaat. Wanneer de bevoegde instantie die over de beperking van een of meer havendiensten in een bepaalde haven beslist zelf een dienstverlener is dan wel zelf een soortgelijke dienst aanbiedt, dient een andere en onafhankelijke bevoegde instantie te worden belast met elke beslissing over een beperking dan wel met de goedkeuring van of toezicht op een dergelijke beslissing. Wanneer de bevoegde instantie die in een haven een selectieprocedure uitvoert zelf een verlener van dezelfde of een soortgelijke dienst in die haven is, dient een andere en onafhankelijke bevoegde instantie met de procedure en de goedkeuring daarvan of het toezicht daarop te worden belast.
- (29) De havenbeheerder mag niet discrimineren tussen dienstverleners. Met name discriminatie ten gunste van een onderneming of instantie waarin hij een belang heeft, moet vermeden worden.
- (30) Wanneer na afloop van een selectieprocedure geen geschikte dienstverlener is gevonden, moet de havenbeheerder de mogelijkheid worden geboden de verlening van deze dienst gedurende een beperkte periode aan zichzelf voor te behouden, mits hij aan de voor het verlenen van een vergunning vastgelegde voorwaarden en aan de transparantiecriteriën van deze richtlijn voldoet. Aan het einde van die periode moet een nieuwe selectieprocedure worden gestart. De havenbeheerder moet volledig en passend worden vergoed volgens duidelijke en van tevoren vastgelegde criteria voor door hem gedane en door de nieuw geselecteerde dienstverlener overgenomen investeringen uit het verleden die nog niet volledig zijn afgeschreven, waarbij rekening wordt gehouden met het totaal economisch saldo van de gedurende de afgelopen periode verleende dienst.
- (31) Via een selectieprocedure verleende vergunningen moeten een beperkte looptijd hebben, maar wel worden verleend voor periodes die een normale afschrijving en een normaal rendement op de gedane investeringen mogelijk maken. Het is redelijk om bij het bepalen van de looptijd van een vergunning rekening te houden met de vraag of de

dienstverlener al dan niet in activa heeft moeten investeren, en zo ja, of het roerende of onroerende activa betreft.

- (32) Investerings in roerende goederen die door de bevoegde instantie als duur worden aangemerkt, zoals containerbrug-kranen, kadekranen, brugkranen en gespecialiseerde sleepboten, moeten worden gelijkgesteld aan investeringen in onroerende goederen.
- (33) De lidstaten kunnen een procedure invoeren op grond waarvan een dienstverlener, indien hij de laatste 10 jaar vóór het verstrijken van de bestaande vergunning aanzienlijke investeringen in onroerende goederen wil verrichten of zich daartoe contractueel onherroepelijk wil verbinden, en kan aantonen dat deze tot verhoging van de algehele efficiëntie van de betrokken dienst leiden, de bevoegde instantie vóór het verstrijken van de betreffende vergunning kan verzoeken een selectieprocedure overeenkomstig artikel 8 voor een nieuwe vergunning in te leiden.
- (34) Waar mogelijk moet afhandeling in eigen beheer worden toegestaan overeenkomstig de in deze richtlijn vastgelegde voorwaarden en de voor afhandeling in eigen beheer geldende criteria moeten dezelfde zijn als die welke op verlener van havendiensten van toepassing zijn voor dezelfde of een vergelijkbare dienst.
- (35) Ten aanzien van de vrachtafhandeling en passagiersdiensten voor een toegelaten lijndienst, verricht in het kader van de korte vaart en de maritieme snelwegen<sup>18</sup>, moeten de lidstaten ondernemingen het recht geven op zelfafhandeling, waarbij zij naast hun walpersoneel ook de vaste scheepsbemanning mogen inzetten. Voor zelfafhandeling moet vooraf een vergunning worden verleend, volgens bepaalde tewerkstellings- en vakbekwaamheidscriteria en criteria op sociaal en milieugebied. De bevoegde autoriteiten moeten op efficiënte en passende wijze vergunningen verlenen. De aan zelfafhandelaars verleende vergunningen blijven geldig zolang de zelfafhandelaar aan de verleningscriteria blijft voldoen.
- (36) Zelfafhandeling mag geen belemmering vormen voor de algehele efficiëntie van de havenoperaties en mag niet leiden tot lagere arbeidsgezondheids- sociale en veiligheidsnormen dan de voor het bestaande personeel geldende normen.
- (37) Het bijzondere belang van loodsdiensten voor de veiligheid van het maritiem verkeer en daarmee voor de bescherming van het milieu in bijzonder kwetsbare gebieden vereist de toepassing van speciale regels. De lidstaten moeten rapporteren over vooruitgang die zij boeken op het vlak van de doeltreffendheid van de loodsdiensten.
- (38) In verband hiermee moeten de bevoegde instanties het verplichte karakter van beloodsing en andere technisch-nautische diensten mogen erkennen.
- (39) Vrijstelling van verplichte beloodsing of vrijstelling van bepaalde categorieën vaartuigen van verplichte beloodsing, eventueel door middel van ontheffingsbewijzen inzake loodsdiensten (PEC), vormt ook zelfafhandeling. Indien voor deze vrijstellingen een speciale vergunning nodig is, moeten de daarvoor geldende voorwaarden passend, objectief, transparant en niet-discriminerend zijn.

---

<sup>18</sup> Als omschreven in Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet, PB L 167 van 30.4.2004.



- (40) Het verhuren van uitrusting is geen havendienst; niettemin moeten daarbij de beginselen van transparantie en non-discriminatie worden nageleefd.
- (41) Aan de beheerders van onder deze richtlijn vallende havens die ook optreden als dienstverleners moet een verplichting worden opgelegd gescheiden boekhoudingen te voeren voor hun als havenbeheerder uitgevoerde activiteiten enerzijds en hun op basis van vrije concurrentie verrichte werkzaamheden anderzijds.
- (42) Het voorschrift een gescheiden boekhouding te voeren voor elke havendienst dient te gelden voor alle ondernemingen die voor het verlenen van dergelijke diensten geselecteerd zijn.
- (43) Er dient in beroepsprocedures tegen besluiten van de bevoegde instanties te worden voorzien.
- (44) Deze richtlijn laat de rechten en verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de internationale status van havens, waterwegen en maritieme zones volledig onverlet.
- (45) Het is van belang dat deze richtlijn de ontwikkeling van nieuwe havens en havenfaciliteiten aanmoedigt. Uitgangspunt voor dergelijke investeringen van een commerciële entiteit, die in overeenstemming zijn met de nationale regels inzake eigendomsverwerving, moet zijn dat de gelegenheid hiertoe algemeen open heeft gestaan.
- (46) De lidstaten worden door deze richtlijn niet verplicht vorderingen zoals ontneming van eigendom of beperking van eigendomsrechten in te stellen die niet stroken met de algemene beginselen van het Gemeenschapsrecht, tenzij bedoelde ontneming of beperking gerechtvaardigd is volgens die algemene beginselen, en een vergunninghoudende of geselecteerde dienstverlener overeenkomstig de genoemde algemene beginselen kan worden verplicht tot betaling van vergoeding voor bedoelde ontneming of beperking.
- (47) Deze richtlijn laat de toepassing van de regels van het Verdrag onverlet; de Commissie dient met name op de naleving van deze regels te blijven toezien door waar nodig alle haar bij artikel 86 van het Verdrag verleende bevoegdheden uit te oefenen.
- (48) Op basis van verslagen van de lidstaten over de toepassing van deze richtlijn moet de Commissie een evaluatie opstellen die in voorkomend geval samen met een voorstel voor herziening van de richtlijn moet worden ingediend. Het is ook de taak van de Commissie om beoordelingen te geven van zaken als opleiding, beroepskwalificaties en sociale voorwaarden voor vrachtafhandelingspersoneel en voor zelfafhandeling geldende voorwaarden.
- (49) Het doel van de voorgestelde maatregel, namelijk toegang tot de markt voor havendiensten voor elke in de Gemeenschap gevestigde natuurlijke of rechtspersoon, kan gezien de omvang van de maatregel niet in voldoende mate door de lidstaten worden verwezenlijkt en derhalve kan, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteits- en evenredigheidsbeginsel, de maatregel beter door de Gemeenschap worden verwezenlijkt. Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel van genoemd artikel 5 gaat deze richtlijn niet verder dan hetgeen noodzakelijk is om deze doelstelling te bereiken.

## HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

#### *Doel*

1. Vrije verlening van havendiensten in zeehavens geldt voor verleners van havendiensten in de Gemeenschap overeenkomstig de bepalingen van deze richtlijn.
2. Bepalend voor de vrijheid om havendiensten te verlenen kunnen zijn de beperkte beschikbaarheid van ruimte en capaciteit van een haven of havensysteem, de veiligheid van de zeevaart of het havenontwikkelingsbeleid, dat moet voldoen aan voorschriften inzake veiligheid, milieubescherming en openbare-dienstverplichtingen. Diensten die verband houden met de waterwegen van en naar de haven of het havensysteem kunnen eveneens onderworpen zijn aan specifieke veiligheidsbeperkingen.
3. Verleners van havendiensten en zelfafhandelaars hebben niet-discriminerende toegang tot haveninstallaties die algemeen toegankelijk zijn, voorzover dit nodig is voor de uitoefening van hun activiteiten.

### *Artikel 2*

#### *Toepassingsgebied*

1. Deze richtlijn geldt voor de in artikel 3 vermelde havendiensten, die tegen betaling aan gebruikers van de haven worden verleend.
2. Deze richtlijn geldt voor de op het grondgebied van een lidstaat gelegen zeehavens of havensystemen die geopend zijn voor de gewone commerciële zeescheepvaart, mits het gemiddelde jaarlijkse zeescheepvaartverkeersvolume van de betrokken haven de afgelopen drie jaar ten minste 1,5 miljoen ton vracht en 200.000 passagiers heeft bedragen.

In verband hiermee kunnen de lidstaten, indien van toepassing, besluiten dat scheepvaart in delen van een haven die niet voor de gewone commerciële zeescheepvaart geopend zijn, niet in aanmerking wordt genomen.

3. Wanneer een haven slechts één van de twee in lid 2 genoemde verkeersdrempels bereikt, zonder de ander te bereiken, is deze richtlijn alleen van toepassing op de verkeersdrempel die wordt bereikt.
4. De lidstaten mogen deze richtlijn ook op andere havens toepassen.
5. De lidstaten mogen havens die een in hoge mate seizoengebonden karakter hebben, uitsluiten van het toepassingsgebied van deze richtlijn, mits zij ervan overtuigd zijn dat een voldoende mate van toegang tot de markt voor havendiensten gewaarborgd is.

Een lijst van deze havens wordt regelmatig, en wel binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn voor de eerste maal, en daarna om de vijf jaar, getoetst; wijzigingen worden ter informatie aan de Commissie meegedeeld.

- 6 De Commissie publiceert ter informatie in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen een lijst van de in dit artikel bedoelde havens en havensystemen, die gebaseerd is op de door de lidstaten verstrekte gegevens. Deze lijst wordt voor het eerst drie maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn en vervolgens jaarlijks gepubliceerd.
- 7 De lidstaten mogen eisen dat de hoofdzakelijk voor de verlening van havendiensten gebruikte vaartuigen geregistreerd worden in, en onder de vlag varen van, een lidstaat.
- 8 De lidstaten kunnen diensten van het toepassingsgebied van deze richtlijn uitsluiten, indien deze onder artikel 296 van het Verdrag vallen of als geheim zijn bestempeld, of indien de uitvoering gepaard moet gaan met bijzondere veiligheidsmaatregelen, overeenkomstig de wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen van de betrokken lidstaat, dan wel indien dit noodzakelijk is ter bescherming van de fundamentele veiligheidsbelangen van de lidstaat.

### *Artikel 3* *Definities*

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

1. "zeehaven" of "haven": een uit land en water bestaand gebied met werken en voorzieningen die voornamelijk dienen voor de ontvangst van schepen, het laden en lossen daarvan, de opslag van goederen, het in ontvangst nemen en leveren van die goederen en het in- en ontschepen van passagiers;
2. "waterweg naar en vanuit een haven": waterweg die een haven met de open zee verbindt, bijvoorbeeld een vaargeul, rivier, kanaal of fjord;
3. "havensysteem": twee of meer havens in hetzelfde geografische gebied die onder eenzelfde havenbeheerder vallen;
4. "haven met een in hoge mate seizoengebonden karakter": een haven waar 50% van het gemiddelde totale jaarlijkse zeevaartverkeersvolume over de afgelopen drie jaar in een periode van drie opeenvolgende maanden is verwezenlijkt;
5. "havenbeheerder of "havenautoriteit" (hierna "havenbeheerder" genoemd): een instantie die, al dan niet in combinatie met andere activiteiten, krachtens de nationale wet- of regelgeving als taakstelling heeft de administratie en het beheer van de haveninfrastructuur alsmede het coördineren en, indien van toepassing, controleren van de activiteiten van in de betrokken haven of het betrokken havensysteem opererende exploitanten. Een havenbeheerder kan meerdere afzonderlijke lichamen omvatten of verantwoordelijk zijn voor meer dan één haven;
6. "havendiensten": technisch-nautische diensten zoals loodsen (binnen de grenzen van artikel 14), slepen en afmeren, allerlei soorten vrachtafhandeling (laden en lossen, stuwadoren, stuwen, overslag en ander intraterminalvervoer inbegrepen) en passagiersdiensten (in- en ontschepen inbegrepen). Deze diensten worden verleend binnen het havengebied of op de waterweg naar en vanuit een onder deze richtlijn vallend(e) haven of havensysteem;

7. "verlener van havendiensten" of "dienstverlener": natuurlijke persoon of rechtspersoon die tegen betaling een of meer categorieën havendiensten verleent of wil verlenen;
8. "openbare-dienstverplichting": een door een bevoegde instantie opgelegde verplichting die een toereikende verlening van bepaalde categorieën havendiensten moet waarborgen;
9. "zelfafhandeling": de situatie waarin een onderneming (een zelfafhandelaar) die normaliter havendiensten zou kunnen kopen, voor zichzelf, met eigen walpersoneel en uitrusting, één of meer categorieën havendiensten verzorgt overeenkomstig de criteria van deze richtlijn;
10. "walpersoneel": door de zelfafhandelaar te werk gestelde personen die geen lid zijn van diens zeevarend personeel;
11. "ontheffingsbewijs inzake loodsdiensten": een door de bevoegde instantie afgegeven bewijs dat een ontheffing van dan wel wijziging inzake verplichte beloodsing toegestaan is;
12. "vergunning": toestemming, met inbegrip van een contract, op grond waarvan een natuurlijke persoon of rechtspersoon één of meer categorieën havendiensten mag verlenen of zelfafhandeling verrichten;
13. "beperking van het aantal dienstverleners": een situatie waarin de havenbeheerder een dienstverlener, hoewel die aan de overeenkomstig artikel 7 vastgestelde vergunningscriteria voldoet, niet toestaat één of meer categorieën diensten te verlenen. Dit mag uitsluitend gedaan worden om redenen van beperkte beschikbaarheid van ruimte of capaciteit, uit veiligheidsoverwegingen, of om te voldoen aan uit milieuvoorschriften voortvloeiende eisen.
14. "Toegelaten lijndienst": een korte vaart lijndienst, die uitsluitend havens binnen het communautair douanegebied bestrijkt. Een lijndienst mag geen havens buiten het communautair douanegebied (bijv. in een derde land) als vertrek- of eindpunt hebben of deze aandoen. Hetzelfde geldt voor de vrije zone (meestal afgescheiden door een omheining) van havens binnen genoemd douanegebied.
15. "Bevoegde instantie of instanties": een door de lidstaten aangewezen lichaam dat krachtens nationaal recht of nationale voorschriften als taakstelling heeft om, al dan niet in combinatie met andere activiteiten, deze richtlijn ten uitvoer te leggen. Een dergelijke instantie kan meerdere afzonderlijke lichamen omvatten of verantwoordelijk zijn voor meerdere havens.

#### *Artikel 4* *Sociale bescherming*

Deze richtlijn laat de toepassing van de sociale wetgeving van de lidstaten, met inbegrip van de relevante nationale voorschriften op het gebied van gezondheidszorg, veiligheid en werkgelegenheid, volledig onverlet. De sociale normen mogen niet lager liggen dan die welke in de toepasselijke communautaire wetgeving zijn neergelegd.

*Artikel 5*  
*Veiligheid, beveiliging en milieubescherming*

Deze richtlijn laat de rechten en verplichtingen van de lidstaten en van de bevoegde instanties die door hen zijn aangesteld ten aanzien van ordehandhaving, veiligheid en beveiliging in havens, alsook ten aanzien van milieubescherming, volledig onverlet.

*Artikel 6*  
*Overige wetgeving*

1. Deze richtlijn laat de verplichtingen van de bevoegde instanties uit hoofde van Richtlijn 92/50/EEG, Richtlijn 93/36/EEG, Richtlijn 93/37/EEG en Richtlijn 93/38/EEG onverlet.

Deze richtlijn laat tevens de op grond van Verordening (EEG) nr. 3577/92 gesloten openbare-dienstcontracten onverlet.

2. Wanneer op grond van een van de in lid 1 genoemde richtlijnen aanbesteding van een dienstverleningscontract verplicht is, zijn de artikelen 8, 15, 19, leden 1 en 2, van deze richtlijn niet van toepassing op de gunning van dat contract.
3. Deze richtlijn laat, indien van toepassing, de verplichtingen van de bevoegde instanties die voortvloeien uit de Richtlijnen 89/48/EEG, 92/51/EEG en 1999/42/EG inzake wederzijdse erkenning van beroepsopleidingen door de lidstaten onverlet.

*Artikel 7*  
*Vergunning*

1. Uiterlijk twaalf maanden na de in artikel 21 gestelde datum opereren alle verleners van havendiensten op basis van door een bevoegde instantie verleende vergunningen, waarvan de maximale looptijd is bepaald in artikel 12.
2. Indien de bevoegde instantie hiertoe besluit, of indien een bestaande en/of nieuwe potentiële dienstverlener dit vraagt, wordt bij de verlening van de vergunning de procedure van artikel 8 toegepast.
3. De criteria voor de verlening van een vergunning door de bevoegde instantie moeten transparant, niet-discriminerend, objectief, relevant en evenredig zijn. De criteria hebben, indien van toepassing, alleen betrekking op:
  - a) de beroepskwalificaties van de dienstverlener en diens personeel, zijn financiële positie en voldoende verzekeringsdekking;
  - b) maritieme veiligheid of de veiligheid en beveiliging van de haven of van de toegang daartoe, de installaties, uitrusting en personen;
  - c) de naleving van arbeids- en sociale regelgeving, met inbegrip van de regels van collectieve overeenkomsten, mits zij verenigbaar zijn met het gemeenschapsrecht;
  - d) de naleving van lokale, nationale en internationale milieueisen;

- e) het ontwikkelingsbeleid van de haven.

De vergunning kan openbare-dienstverplichtingen met betrekking tot veiligheid, regelmatigheid, continuïteit, kwaliteit en prijs omvatten, alsook de voorwaarden waaronder de dienst mag worden verleend.

4. De in lid 3 bedoelde criteria worden openbaar gemaakt en de verleners van havendiensten worden van tevoren ingelicht over de procedure voor het verkrijgen van de vergunning. Dit voorschrift geldt tevens, indien in een vergunning de dienstverlening wordt gekoppeld aan investeringen in onroerende activa.
5. De lidstaten kunnen regels vaststellen met betrekking tot de toegang tot het beroep en de via examens te verwerven certificaten van bekwaamheid.

Wanneer de vereiste technische beroepskwalificaties specifieke plaatselijke kennis of ervaring met plaatselijke omstandigheden omvatten, moeten de lidstaten bovendien zorgen voor een passende toegang tot de nodige opleiding voor aspirant-dienstverleners, onder transparante en niet-discriminerende voorwaarden en, indien van toepassing, tegen betaling.

6. De verlener van havendiensten heeft het recht zelf personeel te kiezen voor de uitvoering van de dienst waarop de vergunning betrekking heeft, mits hij voldoet aan de overeenkomstig lid 3 vastgestelde criteria en handelt in overeenstemming met de wetgeving van de lidstaat waar hij de betrokken diensten aanbiedt, op voorwaarde dat die wetgeving met het Gemeenschapsrecht strookt.
7. De bevoegde instantie verandert een vergunning of trekt deze in, indien in verregaande mate niet of niet meer aan de in lid 3 bedoelde criteria wordt voldaan, of de sociale wetgeving van de lidstaat niet of niet meer wordt nageleefd.

### *Artikel 8*

#### *Procedure voor het verlenen van een vergunning*

1. Telkens wanneer naar dit artikel wordt verwezen neemt de bevoegde instantie de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat er een transparante en objectieve selectieprocedure volgens evenredige, niet-discriminerende en relevante criteria wordt toegepast.
2. De bevoegde instantie publiceert, ter algemene informatie van de betrokken sectoren in de Gemeenschap, een uitnodiging aan de belanghebbende partijen om aan het selectieproces deel te nemen.

Deze publicatie vindt voor vergunningen met betrekking tot artikel 12, lid 2, onder b), plaats in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen en voor alle andere vergunningen op passende wijze, zodat de benodigde informatie tijdig ter beschikking staat van een ieder die in het selectieproces geïnteresseerd is.

3. De bevoegde instantie zorgt ervoor dat aan de belanghebbende partijen die daarom verzoeken, volledige documentatie wordt verstrekt. De aan mogelijke dienstverleners verstrekte documentatie bevat ten minste de volgende gegevens:

- a) de vergunningscriteria overeenkomstig artikel 7, lid 3, alsmede selectiecriteria die de minimumeisen van de instantie weergeven;
  - b) de gunningscriteria op basis waarvan de instantie een keuze zal maken uit de aan de selectiecriteria beantwoordende inschrijvingen;
  - c) de regelgeving en organisatorische voorwaarden voor de verlening van de dienst, waaronder de eisen die in de vergunning worden opgenomen en de materiële en immateriële activa die ter beschikking van de geselecteerde dienstverlener worden gesteld, onder vermelding van de daarbij geldende voorwaarden en regels;
  - d) boetes en de voorwaarden voor annulering, indien niet aan de criteria wordt voldaan;
  - e) de periode waarop de vergunning betrekking heeft.
4. De procedure voorziet in een tijd van tenminste 52 dagen tussen de verschijning van de uitnodiging tot het indienen van voorstellen en de uiterste indieningstermijn.
  5. De bevoegde instantie maakt voor iedere procedure het besluit bekend dat het resultaat is van de selectieprocedure.
  6. Indien een selectieprocedure voor de verlening van een vergunning voor een bepaalde havendienst geen geschikte dienstverlener oplevert, kan de havenbeheerder onder de voorwaarden van artikel 19 de verlening van deze dienst aan zichzelf voorbehouden voor een periode van ten hoogste vijf jaar. Daarna wordt een nieuwe selectieprocedure voor de verlening van een vergunning gestart. De havenbeheerder wordt volledig en passend vergoed volgens duidelijke en van te voren vastgelegde criteria voor door hem in deze periode gedane en door de nieuw geselecteerde dienstverlener overgenomen investeringen uit het verleden die nog niet volledig zijn afgeschreven, waarbij rekening wordt gehouden met het totaal economisch saldo van de in de afgelopen periode verleende dienst.
  7. Indien de bevoegde instantie die de selectieprocedure voor één of meer havendiensten uitvoert zelf dezelfde of een soortgelijke dienst verleent of die wil gaan verlenen, dan wel rechtstreekse of indirecte controle uitoefent over een verlener of potentiële verlener van dezelfde of een soortgelijke dienst of diensten in die haven, wijzen de lidstaten een afzonderlijke en onafhankelijke instantie aan en belasten deze met de selectieprocedure dan wel met de goedkeuring van of het toezicht op deze procedure.
  8. Indien een vergunning als gevolg van een selectieprocedure wordt overgenomen door een andere dienstverlener, blijven de relevante arbeidsvoorwaarden van de vorige dienstverlener ongewijzigd van kracht. De sociale normen mogen niet lager liggen dan die welke in de toepasselijke communautaire wetgeving zijn neergelegd.

*Artikel 9*  
*Beperking van het aantal verleners van één of meer havendiensten*

1. De lidstaten zorgen ervoor dat in geval van een beperking van het aantal verleners de bevoegde instantie verplicht is:
  - a) de belanghebbende partijen er onder opgave van redenen van op de hoogte te stellen voor welke categorie of categorieën havendiensten en, indien van toepassing, voor welk specifiek gedeelte van de haven de beperkingen gelden;
  - b) het in de gegeven omstandigheden aangewezen maximumaantal dienstverleners toe te laten.
2. De bevoegde instantie kan in voorkomend geval overeenkomstig het gepubliceerde ontwikkelingsbeleid van de haven het geheel van de in de haven of in delen daarvan uit te voeren handelsactiviteiten bepalen, met name de categorieën van de te behandelen lading, alsook de toewijzing van havenruimte of -capaciteit voor dergelijke activiteiten, zonder dat zulks als beperking van het aantal dienstverleners kan worden beschouwd.
3. Indien de bevoegde instantie die beslist over beperkingen met betrekking tot één of meer havendiensten in een bepaalde haven of de selectieprocedure voor die dienst in de betreffende haven uitvoert, zelf in die haven dezelfde of een soortgelijke dienst of diensten verleent, dan wel directe of indirecte controle op een verlener van dezelfde of een soortgelijke dienst of diensten uitoefent, wijzen de lidstaten een andere, onafhankelijke bevoegde instantie aan en belasten haar met de beslissing inzake beperkingen dan wel met de goedkeuring van of het toezicht op die beslissing.

*Artikel 10*  
*Verlening van vergunningen*

1. Indien er na de in artikel 7, lid 1, voorgeschreven datum voor één of meer havendiensten beperkingen optreden, en aan de voorwaarde van artikel 7, lid 2, is voldaan, blijven alle op het moment van het optreden van de beperking bestaande vergunningen voor deze dienst of diensten tot het verstrijken ervan van kracht.
2. Indien er na de in artikel 7, lid 1, voorziene datum voor één of meer havendiensten beperkingen optreden, en aan de voorwaarde van artikel 7, lid 2, is niet voldaan, moeten alle bestaande vergunningen voor deze dienst of diensten op het moment van het optreden van de beperkingen worden beëindigd, en wordt de procedure van artikel 8 gestart binnen 6 maanden na de datum waarop de beperking is opgetreden.

De lidstaten stellen maatregelen vast op grond waarvan een bestaande dienstverlener die als gevolg van de toepassing van dit artikel niet is geselecteerd door de nieuw geselecteerde dienstverlener wordt vergoed volgens duidelijke en van tevoren vastgelegde criteria voor door hem gedane en door de nieuw geselecteerde dienstverlener overgenomen, nog niet volledig afgeschreven investeringen uit het verleden, waarbij rekening wordt gehouden met het totaal economisch saldo van de over de afgelopen periode verleende dienst.



3. Bestaande vergunningen die uit het eigendom van of eigendommen in een haven voortvloeiende rechten omvatten mogen ongewijzigd van kracht blijven na de in artikel 7, lid 1, voorziene datum. In dat geval kan lid 12 niet van toepassing zijn.

Indien er echter na de in artikel 7, lid 1, voorziene datum voor één of meer havendiensten beperkingen optreden, blijven de bestaande vergunningen voor deze dienst(en) op het moment van het optreden van genoemde beperkingen, die uit het eigendom van een haven of eigendommen in een haven voortvloeiende rechten omvatten, ongewijzigd tot het verstrijken ervan van kracht, maar wel binnen de in artikel 12 voorgeschreven perioden vanaf de in artikel 7, lid 1, voorziene datum.

### *Artikel 11*

#### *Nieuwe havens of nieuwe gedeelten van havens*

1. Aan een investeerder of investeerders die een nieuwe haven of een nieuw gedeelte van een haven, met inbegrip van de basisinfrastructuur, commercieel gefinancierd en gezamenlijk gebouwd hebben vóór de in artikel 7, lid 1, voorziene datum, en die havendiensten wensen te verlenen, met uitzondering van technisch-nautische diensten als omschreven in artikel 3, lid 6, wordt de desbetreffende vergunning verleend binnen de in artikel 12 voorziene perioden, gerekend vanaf de in artikel 7, lid 1, voorziene datum.

Indien er na de in artikel 7, lid 1, voorziene datum beperkingen optreden voor één of meer havendiensten, en mits er ruim gelegenheid tot investeren was, blijven alle op het moment van optreden van de beperkingen bestaande vergunningen voor deze dienst of diensten tot het verstrijken ervan van kracht.

2. Wanneer na de in artikel 7, lid 1, voorziene datum het besluit tot aanleg van een nieuwe haven of een nieuw gedeelte van een haven afhangt van het parallelle besluit van een toekomstige dienstverlener om zich contractueel onherroepelijk te verbinden tot aanzienlijke investeringen in die nieuwe haven of dat nieuwe havengedeelte, met inbegrip van de basisinfrastructuur, moeten vergunningen met een beperkte looptijd worden afgegeven, zonder dat aan die toekomstige dienstverlener verdere eisen worden gesteld.
3. In geval van een latere beperking van het aantal dienstverleners voor één of meer havendiensten blijven alle op het moment van optreden van genoemde beperking bestaande vergunningen voor deze dienst of diensten tot het verstrijken ervan van kracht, mits er ruim gelegenheid tot investeren was.
4. Technisch-nautische diensten als omschreven in artikel 3, lid 6, worden uitgesloten van de bepalingen van dit artikel.

### *Artikel 12*

#### *Looptijd*

Vergunningen worden verleend voor een beperkte periode, die verlengd kan worden, en moet worden vastgesteld overeenkomstig de volgende criteria:

1. wanneer er voor het verlenen van de betrokken diensten geen investeringen zijn verricht die door de bevoegde instantie als aanzienlijk worden beschouwd, bedraagt de maximale looptijd van de vergunning 8 jaar;
2. wanneer er investeringen die door de bevoegde instantie als aanzienlijk worden beschouwd, zijn verricht in:
  - a) roerende activa, bedraagt de maximale looptijd 12 jaar;
  - b) onroerende activa en vergelijkbare roerende kapitaalgoederen, zoals containerkranen, kadekranen, brugkranen en gespecialiseerde sleepboten, is de maximum looptijd van de vergunning 30 jaar, ongeacht of het eigendomsrecht daarvan aan de havenbeheerder zal terugkeren..

Indien de dienstverlener zowel in roerende als in onroerende activa investeert, is de maximale looptijd de langste van de genoemde maximale looptijden;

3. De lidstaten kunnen een procedure invoeren op grond waarvan de dienstverlener, indien hij de laatste 10 jaar vóór het verstrijken van de bestaande vergunning aanzienlijke investeringen wil doen of zich onherroepelijk daartoe contractueel wil verbinden, en hij kan aantonen dat deze investeringen tot verhoging van de algehele efficiëntie van de betrokken dienst leiden, de bevoegde instantie voor het verstrijken van de betrokken vergunning kan verzoeken een selectieprocedure overeenkomstig artikel 8 voor een nieuwe vergunning te beginnen
4. De bevoegde instanties kondigen, ter algemene informatie van de betrokken sectoren in de Gemeenschap, minstens zes maanden van tevoren het verstrijken van vergunningen aan.

### *Artikel 13* *Zelfafhandeling*

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om waar dat maar mogelijk is zelfafhandeling toe te staan overeenkomstig deze richtlijn.

De lidstaten zorgen ervoor dat de bevoegde instantie zelfafhandeling voor één of meer categorieën havendiensten alleen weigert om objectieve redenen in verband met de beperkte beschikbaarheid van ruimte of capaciteit, uit veiligheidsoverwegingen of om te voldoen aan uit milieuvoorschriften voortvloeiende eisen.

2. Met betrekking tot vrachtafhandeling en passagiersdiensten ten behoeve van toegelaten lijndiensten in het kader van de korte vaart en Maritieme Snelwegen<sup>19</sup> erkennen de lidstaten het recht op zelfafhandeling waarbij ook de vaste scheepsbemanning wordt ingezet.

---

<sup>19</sup> Als omschreven in Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet, PB L 167 van 30.4.2004.

3. Voor zelfafhandeling moet een vergunning worden verleend. De daarbij gehanteerde criteria moeten dezelfde zijn als degenen die gelden voor verleners van dezelfde of een vergelijkbare havendienst, en als bedoeld in artikel 7, lid 3, mits zij relevant zijn. Bevoegde instanties verlenen deze vergunningen op efficiënte en passende wijze. De vergunningen blijven van kracht zolang de zelfafhandelaar voldoet aan de voor verlening daarvan geldende criteria.
4. Deze richtlijn laat de toepassing van nationale voorschriften op het gebied van opleidingseisen en beroepskwalificaties, werkgelegenheid en sociale zaken, collectieve overeenkomsten inbegrepen, volledig onverlet, mits deze verenigbaar zijn met het Gemeenschapsrecht en de internationale verplichtingen van de Gemeenschap en de betrokken lidstaat.
5. Indien voor zelfafhandeling een vergoeding moet worden betaald als bijdrage aan openbare-dienstverplichtingen met betrekking tot technisch-nautische diensten die niet door zelfafhandelaren kunnen worden vervuld, wordt het bedrag van die vergoeding bepaald volgens relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria, en is evenredig met de kosten van vervulling van de openbare dienstverplichtingen.

*Artikel 14*  
*Loodsdiensten*

1. Wat de loodsdiensten betreft mogen de lidstaten bij de verlening van de in artikel 7 bedoelde vergunning bijzonder strikte criteria met betrekking tot maritieme veiligheid en openbare-dienstverplichtingen toepassen.

Ook kunnen de bevoegde instanties het dwingende karakter van loodsdiensten erkennen en de organisatorische regels voorschrijven die zij om redenen van veiligheid en openbare-dienstverplichtingen passend achten; daartoe behoort, indien de omstandigheden in een haven of een groep havens en/of de daarheen leidende waterwegen zulks vereisen, de mogelijkheid de betrokken dienst aan zichzelf voor te behouden of eventueel rechtstreeks aan één dienstverlener toe te wijzen. Met name kunnen zij verlangen dat die dienst wordt verleend door competente personen die voldoen aan in het nationale recht vastgelegde billijke en niet-discriminerende voorwaarden.

2. Ontheffing van verplichte beloodsing of ontheffing van bepaalde categorieën vaartuigen van verplichte beloodsing, mogelijk via een bewijs van ontheffing van beloodsing, wordt beschouwd als zelfafhandeling. Indien voor deze ontheffing een speciale vergunning moet worden verleend, moeten de daarvoor geldende voorwaarden passend, objectief, transparant en niet-discriminerend zijn.

De lidstaten brengen uiterlijk vijf jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn bij de Commissie verslag uit over maatregelen ter verbetering van de doeltreffendheid van de loodsdiensten.

*Artikel 15*  
*Beroepsprocedures*

1. De lidstaten waarborgen dat elke partij die hierbij een gewettigd belang heeft, gerechtigd is tegen de overeenkomstig deze richtlijn door de bevoegde instanties of de havenbeheerder genomen besluiten of individuele maatregelen in beroep te gaan.
2. Wanneer overeenkomstig deze richtlijn een verzoek om toegang tot de markt voor havendiensten wordt afgewezen, wordt de aanvrager in kennis gesteld van de redenen waarom hij geen vergunning heeft verkregen of niet is geselecteerd. Deze redenen moeten objectief, niet-discriminerend en gegrond zijn en terdege worden gemotiveerd. Voor de aanvrager moeten beroepsprocedures beschikbaar zijn. Het moet mogelijk zijn in beroep te gaan bij een nationale rechterlijke instantie of een overheidsinstantie die naar organisatie, financiering, juridische structuur en besluitvorming onafhankelijk is van de bevoegde instantie of beheerder van de betrokken haven, alsook van enige dienstverlener.
3. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat door de beroepsinstanties genomen besluiten onderworpen zijn aan rechterlijke toetsing.

*Artikel 16*  
*Transparantie van financiële betrekkingen*

1. Met het oog op de totstandbrenging van de voorwaarden voor eerlijke concurrentie in en tussen de havens in de Gemeenschap is iedere haven en ieder havensysteem als bedoeld in artikel 2 verplicht de op grond van Richtlijn 80/723/EEG<sup>20</sup> vereiste gegevens binnen de voorgeschreven termijnen aan hun lidstaat en de Commissie te verstrekken. Hetzelfde geldt voor de financiële betrekkingen tussen lidstaten en verleners van havendiensten, ongeacht of de overige bepalingen van Richtlijn 80/723/EEG op hen van toepassing zijn.
2. De Commissie en de lidstaten gebruiken de door de havens en havensystemen verstrekte gegevens voor de maatregelen die zij volgens communautair recht verplicht zijn te nemen om voorwaarden te scheppen voor eerlijke concurrentie in en tussen havens in de Gemeenschap.
3. Uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn, en daarna om de drie jaar, dient de Commissie bij het Europees parlement en de Raad een verslag in over de transparantie van de financiële betrekkingen in havens en havensystemen en de maatregelen die door de lidstaten en de Commissie met betrekking hiertoe zijn genomen.

---

<sup>20</sup> PB L 195 van 29.7.1980, blz. 35. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2000/52/EG (PB L 193 van 29.7.2000, blz. 75).

## *Artikel 17*

### *Transparantie van staatsfinanciering*

De Commissie stelt uiterlijk één jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn gemeenschappelijke richtsnoeren op voor door de lidstaten of uit openbare fondsen aan havens verstrekte financiering, en geeft aan welke financiering voor havens verenigbaar is met de interne markt.

## *Artikel 18*

### *Boekhoudkundige bepalingen*

De geselecteerde dienstverleners voeren voor elk van de betrokken havendiensten een afzonderlijke boekhouding. De boekhoudkundige procedures moeten in overeenstemming zijn met de gangbare commerciële praktijk en algemeen aanvaarde boekhoudprincipes.

## *Artikel 19*

### *Transparantie van de boekhouding van de havenbeheerder*

1. Indien de havenbeheerder havendiensten verleent, moet hij voldoen aan de criteria van artikel 7, lid 3, en voor elk van de door hem verleende havendiensten een afzonderlijke boekhouding voeren. De boekhoudkundige procedures moeten in overeenstemming zijn met de gangbare commerciële praktijk en algemeen aanvaarde boekhoudprincipes, in die zin dat:
  - a) de interne rekeningen voor de verschillende activiteiten gescheiden zijn;
  - b) alle kosten en opbrengsten, op grond van consequent toegepaste en objectief te rechtvaardigen beginselen inzake kostprijsadministratie, correct worden toegerekend;
  - c) de beginselen inzake kostprijsadministratie volgens welke de gescheiden boekhouding wordt gevoerd, duidelijk zijn vastgelegd.
2. In het accountantsverslag over de jaarrekeningen moeten eventuele financiële stromen tussen de activiteiten op het gebied van havendiensten van de havenbeheerder en diens andere activiteiten worden vermeld. Het accountantsverslag moet door de lidstaten worden bewaard en op verzoek aan de Commissie ter beschikking worden gesteld.

Een afzonderlijk controleverslag kan toereikend worden geacht, mits dat dezelfde informatie bevat.

3. Deze richtlijn laat de rechten en verplichtingen van de lidstaten op grond van Richtlijn 80/723/EEG volledig onverlet.

*Artikel 20*  
*Internationale status*

Deze richtlijn laat de rechten en verplichtingen van de lidstaten met betrekking tot de internationale status van havens, waterwegen en maritieme zones volledig onverlet.

*Artikel 21*  
*Verslaglegging en herziening*

De lidstaten dienen uiterlijk 36 maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn bij de Commissie een verslag in over de toepassing ervan.

Op basis van de verslagen van de lidstaten stelt de Commissie een evaluatie van de uitvoering van de richtlijn door de lidstaten op, die zo nodig vergezeld gaat van een voorstel tot herziening van de richtlijn.

*Artikel 22*  
*Tenuitvoerlegging*

De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk [uiterlijk 18 maanden na de datum van inwerkingtreding van de richtlijn] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

*Artikel 23*

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 24*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

*Voor het Europees Parlement*  
*De Voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De Voorzitter*