

Fourniture de services portuaires et transparence financière des ports

2013/0157(COD) - 08/03/2016 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté (par 451 voix pour, 243 contre et 18 abstentions), des **amendements** à la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports.

La question a été renvoyée pour réexamen à la commission compétente. **Le vote sur la résolution législative a été reporté à une séance ultérieure.**

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

Objet et champ d'application : alors que la proposition de la Commission vise à établir un cadre pour l'accès au marché des services portuaires, le Parlement a proposé que le règlement ait pour objectif d'établir **un cadre clair pour l'organisation des services portuaires** s'appliquant à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport, répertoriés à l'annexe II du [règlement \(UE\) n° 1315/2013](#) du Parlement européen et du Conseil. Les services portuaires de **dragage** seraient exclus du champ d'application.

Les députés ont précisé que le règlement **ne devrait pas imposer un modèle particulier de gestion des ports** aux gestionnaires des ports étant donné que le système de ports de l'Union se caractérise par une grande diversité en matière de modèles d'organisation des services portuaires. Pour autant que les règles concernant l'accès au marché et la transparence financière soient respectées, **les modèles de gestion des ports existants**, qui sont établis au niveau national dans les États membres, **pourraient donc être maintenus**.

Organisation des services portuaires : le chapitre II de la proposition de la Commission (accès au marché) tel qu'amendé, porte désormais sur l'organisation des services portuaires, laquelle ferait l'objet : a) d'exigences minimales imposées aux prestataires de services portuaires ; b) de limitations du nombre de prestataires de services portuaires ; c) d'obligations de service public ; d) d'un recours à des exploitants internes ; e) d'un accès libre et ouvert au marché des services portuaires.

Ce chapitre, exception faite des dispositions en matière de formation et de protection des travailleurs et des dispositions transitoires, ne s'appliquerait ni aux services de manutention des marchandises, ni aux services passagers, **ni au pilotage**.

a) Exigences minimales : ces exigences devraient porter entre autres sur :

- la **disponibilité** du service portuaire sur tous les postes à quai et sans interruption tout au long de la journée, de la nuit et de l'année, pour tous les utilisateurs ;
- le **respect de la législation sociale et du travail de l'État membre du port concerné**, y compris des dispositions des conventions collectives ;
- la **bonne réputation** du prestataire de services portuaires, telle que déterminée par l'État membre concerné.

b) Limitation du nombre de prestataires de services portuaires : la liste des motifs permettant de limiter la liberté de fournir des services devrait inclure :

- **la rareté de la surface maritime**, lorsque celle-ci constitue un élément essentiel de la capacité à fournir le service portuaire concerné de manière sûre et efficiente;
- l'inadaptation des caractéristiques du trafic portuaire ;
- la nécessité de garantir des **opérations portuaires sûres, sécurisées ou respectueuses de l'environnement**.

Toute limitation des prestataires d'un service portuaire devrait s'effectuer selon une procédure de sélection **non discriminatoire et transparente**, ouverte à toutes les parties intéressées. Lorsque le gestionnaire du port fournit lui-même des services portuaires ou les fournit par l'intermédiaire d'une entité juridiquement distincte qu'il contrôle directement ou indirectement, l'État membre devrait prendre les mesures nécessaires afin **d'éviter les conflits d'intérêts**.

c) Obligations de service public : les États membres devraient désigner **l'autorité compétente** sur leur territoire, qui pourrait être le gestionnaire du port, habilitée à mettre en œuvre des obligations de service public en matière de services portuaires. Ces obligations devraient, entre autres, garantir:

- la disponibilité du service pour tous les utilisateurs, **sur un pied d'égalité** le cas échéant ;
- **la sûreté, la sécurité ou la viabilité environnementale** des opérations portuaires ;
- des services de transports de passagers adéquats au public et la cohésion territoriale.

d) Droits des travailleurs : le Parlement a précisé que le prestataire de services portuaires désigné devrait accorder au personnel des **conditions de travail fondées sur des normes sociales contraignantes de type national, régional ou local**. Le gestionnaire du port devrait imposer à tous les prestataires de services portuaires l'obligation de **respecter toutes les normes sociales et de travail** telles qu'établies par le droit de l'Union ou le droit national, ainsi que les conventions collectives applicables conformément aux traditions et usages nationaux. En outre, les droits des travailleurs devraient être préservés en cas de transfert d'entreprise ou d'établissements.

Les députés ont introduit un nouvel article obligeant l'employeur à veiller à ce que ses employés bénéficient de la **formation** nécessaire pour bien connaître les conditions dans lesquelles s'exerce leur travail et à ce que cette formation leur permette de faire face aux risques inhérents à leur travail.

Transparence financière : le Parlement a précisé que lorsque le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics fournit lui-même des services portuaires ou de dragage, il devrait **tenir des comptes séparés** pour cette activité ou cet investissement financé par des fonds publics et ses autres activités.

Redevances de services portuaires : le texte amendé précise que les redevances d'infrastructure portuaire **peuvent varier selon la stratégie économique du port** et la politique de ce dernier en matière d'aménagement de l'espace, en fonction notamment de certaines catégories d'utilisateurs. Les critères utilisés pour ces variations devraient être équitables, n'entraîner aucune discrimination fondée sur la nationalité et respecter les règles en matière d'aides d'État et de concurrence.

Le gestionnaire du port devrait pouvoir, en toute autonomie, moduler les redevances d'infrastructure portuaire en fonction des pratiques commerciales.

Les députés ont **supprimé la possibilité pour la Commission d'adopter des actes délégués** en ce qui concerne les classifications communes des navires, des combustibles et des types d'activités utilisées pour moduler les redevances d'infrastructure et les principes communs de tarification utilisés pour déterminer les redevances d'infrastructure.

Consultation des utilisateurs du port et des parties prenantes : le gestionnaire du port devrait faire en sorte qu'il existe des **mécanismes adéquats** de consultation des utilisateurs du port. Il devrait consulter les

utilisateurs du port en cas de modifications substantielles des redevances d'infrastructure portuaire. Les utilisateurs du port devraient recevoir des **informations** au sujet de la structure des redevances de services portuaires et des critères ayant servi à les déterminer.

Le cas échéant, les parties prenantes concernées exerçant leurs activités dans la zone portuaire devraient être régulièrement consultées sur des points tels que : i) les conséquences de la planification et des décisions d'aménagement de l'espace en ce qui concerne les performances environnementales; ii) les mesures visant à garantir et à améliorer la sécurité dans la zone portuaire, y compris la sécurité et la santé des travailleurs portuaires.

Contrôle indépendant : le texte modifié stipule que les États membres devraient veiller à l'existence de **mécanismes efficaces pour traiter les plaintes** concernant tous les ports maritimes soumis au règlement sur le territoire de chaque État membre. À cet effet, ils devraient désigner une ou plusieurs autorités et veiller à ce que les utilisateurs du port soient informés des modalités de dépôt d'une plainte.

Entrée en vigueur : les députés ont proposé que le règlement s'applique **deux ans** après sa date d'entrée en vigueur (plutôt qu'à partir du 1^{er} juillet 2015).