Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2001/0047(COD) - 05/11/2002 - Position du Conseil

La position commune adoptée à la majorité qualifiée (la délégation suédoise votant contre) souscrit à l'objectif d'établir des règles systématiques pour garantir le libre accès au marché des services portuaires dans des conditions transparentes et équitables. Elle intègre les principaux amendements proposés par le Parlement européen lors de la première lecture de la proposition. Les principaux éléments de la position commune sont les suivants : - La libre prestation des services portuaires et la suppression des entraves à l'accès à ce marché devraient être la règle. Le Conseil estime qu'aucun service ne devrait être exclu du champ d'application de la directive. Toutefois, le cadre législatif commun devrait aussi être compatible avec la diversité des conditions qui caractérisent les ports de la Communauté pour ce qui est notamment de leur site, de leur taille et des obligations de service public auxquelles ils sont assujettis. - La liberté de fournir des services ne doit pas porter atteinte à la sécurité maritime ni à la protection de l'environnement, ni provoquer de détérioration des normes sociales ou des conditions d'emploi. L'accès à la fourniture de services portuaires peut donc être soumis à des contraintes liées à la capacité d'un port ou à l'espace disponible, à la sécurité du trafic maritime et à des exigences en matière de sécurité, de protection de l'environnement et/ou de service public. Lorsque de telles contraintes existent, les fournisseurs de services portuaires doivent être sélectionnés selon des procédures transparentes et non-discriminatoires. - L'application de règles communes régissant la libre prestation de services portuaires devrait être proportionnée et ne pas imposer de charges administratives exagérées au secteur. La directive ne devrait donc s'appliquer de manière contraignante qu'aux ports d'une certaine taille, les États membres étant libres de décider que la directive s'applique également à d'autres ports. - Afin de clarifier le champ d'application de la directive et de préserver la cohérence de la législation communautaire dans le domaine des transports, le champ d'application a été défini par référence aux ports entrant dans la catégorie des "ports maritimes d'importance internationale (catégorie A)" au sens des orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen. Il est également précisé que le trafic intervenant dans des parties d'un port qui ne sont pas ouvertes au trafic commercial général ne doivent pas obligatoirement être pris en considération. Les État membres sont toutefois libres d'appliquer la directive aux ports qui n'atteignent pas ce seuil. Enfin, afin de ne pas imposer de charges disproportionnées à certains ports, les État membres ont la possibilité d'exclure du champ d'application de la directive les ports dont les activités sont très saisonnières. - Conformément à l'objectif général de la directive, le Conseil partage l'avis selon lequel l'auto-assistance devrait être autorisée, dans la mesure du possible, dans les mêmes conditions que les services portuaires en général et ne devrait pas être soumise à d'autres limitations que celles prévues pour les services portuaires identiques oucomparables. Toutefois la position commune souligne que l'auto-assistance ne doit pas nuire à l'efficacité générale des opérations portuaires ni abaisser les niveaux d'emploi et de santé ou le niveau social. - Les États membres doivent être autorisés à soumettre l'octroi d'une autorisation de fourniture de services portuaires, y compris l'auto-assistance, à un certain nombre de critères portant sur les qualifications professionnelles du fournisseur de services, sa situation financière, la sécurité, des considérations environnementales, sociales et d'emploi ainsi que les exigences de service public. Les États membres devraient aussi être à même de réglementer l'accès à la profession, par exemple en l'assujettissant à l'obtention d'une attestation acquise à la suite d'un examen. À cet égard, la position commune permet aux États membres de définir des critères particulièrement stricts pour l'octroi d'une autorisation de fourniture de services de pilotage. - Concernant l'emploi, les conditions de travail et la protection sociale, la position commune souligne que la libre prestation de services portuaires ne doit en aucune façon affecter l'application de la législation nationale ou restreindre les normes sociales. - De même, la libre prestation de services portuaires ne doit pas entraver le développement et la mise en oeuvre d'une politique de développement à long terme d'un port. Dans cette optique, la durée d'une autorisation octroyée à un fournisseur de service conformément à la procédure de sélection devrait permettre à ce dernier d'opérer pendant une période économiquement viable. La position commune stipule donc que la

durée de l'autorisation soit portée à 10 ans dans les cas où la fourniture de services ne requiert aucun investissement substantiel, à 15 ans dans les cas où elle requiert des investissements substantiels en actifs à caractère mobilier et à 36 ans dans le cas où elle requiert des investissements substantiels en investissements à caractère immobilier (et des investissements coûteux dans des actifs à caractère mobilier). D'une manière analogue, le Conseil souhaite établir des mesures transitoires pour les autorisations existantes de manière à garantir une sécurité juridique maximale et à ne pas perturber les politiques en matière d'investissement dans ce secteur.