

# Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2004/0240(COD) - 13/10/2004 - Document de base législatif

OBJECTIF : proposer de nouvelles mesures pour améliorer l'accès au marché des services portuaires.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : la présente proposition vise à renforcer la compétitivité des ports communautaires et à contribuer à la réduction de la congestion et de la pollution de l'environnement en promouvant, entre autres, le transport maritime. Le marché des services portuaires est caractérisé par la complexité et la variété des règles nationales et autres applicables, la nature hétérogène des services portuaires et la diversité des ports (en ce qui concerne le statut, la propriété, le type de gestion, les pratiques de financement, la taille, la fonction et les caractéristiques géographiques). Il faut dès lors prendre dûment en compte les spécificités de chaque port et leur importance pour les utilisateurs, les exploitants, les propriétaires, etc. La nouvelle version du texte présentée par la Commission repose à la fois sur sa proposition initiale de 2001 (rejetée par le Parlement européen lors de sa séance plénière du 20/10/2003) et prend en compte un grand nombre d'amendements formulés par le Parlement en première et deuxième lecture, la position commune du Conseil et les textes issus de la procédure de conciliation.

Les grandes questions traitées dans la nouvelle proposition de la Commission sont les suivantes :

1) la concurrence à l'intérieur des ports (c'est-à-dire entre fournisseurs d'un même service portuaire à l'intérieur d'un port) : la fourniture efficace de services dans ce secteur du marché est essentielle pour le fonctionnement des ports communautaires. Les services portuaires sont des services à valeur commerciale qui sont fournis contre paiement aux utilisateurs d'un port et dont le prix est normalement compris dans les redevances qu'ils acquittent pour pouvoir faire escale dans un port ou pouvoir y effectuer des opérations (ex : services technico-nautiques de pilotage, de remorquage et d'amarrage, opérations de manutention de la marchandise et services aux passagers (y compris l'embarquement et le débarquement)). Ils peuvent être fournis soit à l'intérieur de la zone portuaire, soit sur la voie navigable d'accès au port et de sortie du port ou du système portuaire. Il convient de tenir dûment compte de la spécificité de chaque port et de son importance pour les prestataires de services portuaires. Cela peut notamment être le cas dans les ports où il existe des contraintes liées à l'espace ou à la capacité ou lorsqu'il faut tenir compte de considérations spécifiques de sécurité maritime et de protection de l'environnement ;

2) la concurrence entre les ports (création de conditions identiques pour tous) : la Commission partage l'avis des deux colégislateurs (Parlement européen et Conseil) selon lequel, d'une part, la directive sur la transparence financière devrait s'appliquer à tous les ports couverts par sa proposition législative et, d'autre part, il est nécessaire d'adopter des orientations sur les aides d'État (qui sont de la compétence exclusive de la Commission) relatives au financement des infrastructures portuaires; elle agira en conséquence sur ces deux plans.

La nouvelle directive proposée ne porte en aucune manière atteinte aux droits et obligations des États membres en ce qui concerne le respect de leur législation sociale, notamment des règles nationales applicables en matière de santé, de sécurité et de conditions d'emploi des personnes. Les dispositions de la directive n'affectent en rien les droits et obligations des États membres en matière d'ordre public, de sûreté et de sécurité dans les ports ainsi qu'en matière de protection de l'environnement.

Les principaux éléments nouveaux introduits dans la nouvelle proposition de la Commission sont les suivants: en général, l'auto-assistance pour les opérations liées à la marchandises et aux passagers peut être pratiquée en recourant au personnel à terre de la société qui pratique l'auto-assistance ; les autorisations deviennent obligatoires pour les fournisseurs de services ; dans un délai déterminé après l'entrée en vigueur de la directive, tous les fournisseurs de services portuaires présents dans un port devront posséder une autorisation pour exercer leur activité; la durée de validité des autorisations reste fonction de l'investissement réalisé par le fournisseur de services. Enfin, la Commission partage l'avis du Parlement du Conseil selon lequel la question de la concurrence entre les ports doit également être traitée.