Informations de base

2001/0047(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure rejetée
Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes **Subject** 3.20.09 Politique portuaire	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
DELE Délégation PE au comité de conciliation	JARZEMBOWSKI Georg (PPE-DE)	25/03/2003

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	JARZEMBOWSKI Georg (PPE-DE)	20/03/2001
RETT Politique régionale, transports et tourisme	JARZEMBOWSKI Georg (PPE-DE)	20/03/2001

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ECON Economique et monétaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
JURI Juridique et marché intérieur	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Affaires économiques et financières ECOFIN	2460	2002-11-05
Transports, télécommunications et énergie	2420	2002-03-25
Transports, télécommunications et énergie	2438	2002-06-17
Agriculture et pêche	2524	2003-07-22

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
13/02/2001	Publication de la proposition législative	COM(2001)0035	Résumé
28/02/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
10/10/2001	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
10/10/2001	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0354/2001	
13/11/2001	Débat en plénière		
14/11/2001	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0598/2001	Résumé
19/02/2002	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2002)0101	Résumé
25/03/2002	Débat au Conseil		
05/11/2002	Publication de la position du Conseil	11146/1/2002	Résumé
20/11/2002	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
18/02/2003	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
18/02/2003	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0050/2003	
10/03/2003	Débat en plénière		
11/03/2003	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0078/2003	Résumé
22/07/2003	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
09/09/2003	Réunion formelle du Comité de conciliation		
29/09/2003	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
29/09/2003	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0364/2003	
22/10/2003	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3670/2003	
18/11/2003	Débat en plénière		
20/11/2003	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0510/2003	Résumé
06/08/2004	Informations supplémentaires		Résumé

Informations techniques

Référence de la procédure	2001/0047(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2

État de la procédure	Procédure rejetée
Dossier de la commission	CODE/5/19384

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0354/2001	10/10/2001	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0598/2001 JO C 140 13.06.2002, p. 0166-0294 E	14/11/2001	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0050/2003	18/02/2003	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0078/2003 JO C 061 10.03.2004, p. 0026-0111 E	11/03/2003	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0364/2003	29/09/2003	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0510/2003 JO C 087 07.04.2004, p. 0407-0471 E	20/11/2003	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	11146/1/2002 JO C 299 03.12.2002, p. 0001 E	05/11/2002	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	12895/2002	05/11/2002	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2001)0035 JO C 154 29.05.2001, p. 0290 E	13/02/2001	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2001)0234	14/02/2001	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2002)0101 JO C 181 30.07.2002, p. 0160 E	19/02/2002	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2002)1225	14/11/2002	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2003)0208	15/04/2003	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé

CofR	Comité des régions: avis	CDR0161/2001 JO C 019 22.01.2002, p. 0003	20/09/2001	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1495/2001 JO C 048 21.02.2002, p. 0122	29/11/2001	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3670/2003	22/10/2003	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2001/0047(COD) - 15/04/2003 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

Sur les 39 amendements à la position commune du Conseil, la Commission peut accepter 10 amendements en totalité, 3 en partie et 4 dans leur principe, sous réserve de reformulation. Elle rejette cependant 22 amendements en totalité et 3 en partie. Les amendements acceptés par la Commission visent à: - appliquer les dispositions de la directive "Transparence" de la Commission aux ports auxquels la directive "services portuaires" est applicable et à assurer leur application effective; - fixer des durées de validité uniformes pour les autorisations accordées dans le cas des nouveaux ports et pour les autres ports (la position commune prévoit des durées de validité variables pour les autorisations); - aligner la périodicité de la révision et de la notification de la liste des ports dont les activités sont très saisonnières, qui sont exclus de l'application de la directive, avec celle prévue pour la publication d'autres listes de ports; - spécifier la nature de certains actifs à caractère mobilier et plus précisément à les énumérer; - clarifier le fait que les règles en matière de protection sociale, entre autres, font partie des règles à respecter dans le cadre de la mise en oeuvre de la directive; - clarifier le fait que les questions de qualification professionnelle et les exigences en matière d'environnement pourraient figurer parmi les critères à prendre en compte pour autoriser l'auto-assistance; - faire du respect des exigences en matière de protection de l'environnement et d'obligations de service public une partie intégrante des conditions dans lesquelles les services portuaires peuvent être fournis; - préciser que la directive n'affecte pas l'application des règles nationales relatives aux critères de formation et aux qualifications professionnelles; - préciser que les règles relatives aux périodes de transition s'appliquent aussi aux ports privés (la position commune ne prévoyait pas de différenciation fondée sur le régime de propriété des ports). La Commission accepte également dans leur principe, sous réserve d'une reformulation, les amendements visant à: - supprimer la disposition de la position commune qui permet d'exempter de l'application de la directive certains services auxquels s'applique l'article 296 du traité; - clarifier le fait que lorsque le respect des exigences en matière d'environnement est un critère pour l'octroi des autorisations, il s'agit des exigences à tous les niveaux: local, national et international; - supprimer la disposition de la position commune prévoyant que si un port n'est pas ouvert au trafic commercial général, son exploitant peut être autorisé à y assurer la fourniture de services techniques nautiques sans se conformer aux règles de la directive. Les amendements rejetés par la Commission concernent notamment les aspects suivants : - la limitation de l'auto-assistance pour le personnel à terre; - les restrictions en matière d'auto-assistance; - le pilotage (retrait du champ d'application de la directive); - les restrictions et limitations imposées aux fournisseurs de services portuaires; - les questions liées à la concurrence entre les ports.

Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2001/0047(COD) - 20/11/2003 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a rejeté, en troisième lecture, le projet commun approuvé par le comité de conciliation. C'était la troisième fois seulement en dix ans qu'un accord conclu en conciliation était désavoué en plénière.

229 députés (principalement les membres des groupes PSE, Verts/ALE et GUE/NGL) ont voté contre le projet commun, 209 ont voté en faveur et il y avait 16 abstentions. La plupart des membres des groupes PPE-DE et ELDR étaient en faveur de l'accord.

La disposition la plus contestée de l'accord portait sur l'auto-assistance. Une majorité de députés était d'avis que la directive permettrait aux équipages au port de s'acquitter du chargement et du déchargement sans aucune restriction, ce qui entraînerait la dégradation des conditions de sécurité sur les quais de l'UE. Ils ont fait valoir que, selon les règles en vigueur, seuls les travailleurs employés par les autorités portuaires étaient autorisés à accomplir ce genre de tâche. Selon les députés, ces employés étaient plus qualifiés et plus capables de respecter des normes de sécurité élevées. En vertu de la directive proposée, les travailleurs compétents risquaient de perdre leur emploi au profit de personnels moins bien payés et moins qualifiés. Les députés qui s'opposaient à l'accord ont conclu que le résultat atteint en conciliation n'avait pas apporté de solution satisfaisante à ce problème.

En vertu des règles de la codécision, la décision du Parlement de ne pas approuver le projet commun met fin automatiquement à la procédure législative.

Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2001/0047(COD) - 11/03/2003 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. Georg JARZEMBOWSKI (PPE-DE, D), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve d'un grand nombre d'amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). Il faut noter qu'un amendement déposé par les Verts /ALE et le groupe GUE/NGL proposant que la position commune soit rejetée a été repoussé par 141 voix pour, 391 contre et 3 abstentions. Un certain nombre d'amendements concernant "l'auto-assistance" ont été adoptés en plénière dans l'intention de protéger la position des dockers professionnels. Afin d'éviter un dumping économique et social dans les ports, le Parlement entend limiter l'auto-assistance au "personnel navigant". Il demande que les États membres puissent restreindre l'auto-assistance aux utilisateurs des ports dont les navires battent pavillon d'un État membre. Les exploitants qui pratiquent l'auto-assistance doivent être traités de la même manière que les autres fournisseurs de services portuaires. Ces exploitants doivent répondre aux mêmes normes sociales et aux mêmes qualifications professionnelles que les autres fournisseurs d'un service portuaire identique ou similaire. D'autres amendements-clés portent sur les aides financières et les aides d'état aux ports de mer, l'exclusion des services de pilotage du champ d'application de la directive et sur de nouvelles dispositions relatives à la transparence des relations financières entre et dans les ports maritimes.

Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2001/0047(COD) - 14/02/2001 - Document annexé à la procédure

La Commission a élaboré un document de travail (lié au "paquet portuaire") sur les pratiques de financement public et de tarification dans le secteur des ports maritimes communautaires. Dans le prolongement du Livre vert relatif aux ports et aux infrastructures maritimes (voir COS/1997/2299), la Commission a suggéré de recueillir des informations sur ce thème, avec l'aide des États membres. L'initiative a pris la forme d'un inventaire des pratiques de financement public et de tarification dans les ports communautaires. Les résultats de l'enquête font apparaître les conclusions suivantes : - le financement public joue un rôle important dans le secteur des ports maritimes communautaires; - les investissements publics dans les ports ont un impact considérable sur la position concurrentielle des ports de la Communauté; - la transparence des flux de financements publics dans le secteur des ports communautaires est essentielle pour assurer - dans le contexte de la politique commune de transport - l'égalité des intervenants au sein des ports et entre les différents ports. Elle est actuellement insuffisante; - les systèmes de tarification et les pratiques de récupération des coûts varient considérablement d'un port communautaire à l'autre; - le secteur des services portuaires se caractérise toujours par des procédures qui ont pour effet de limiter l'accès aux nouveaux prestataires.

Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2001/0047(COD) - 13/02/2001 - Document de base législatif

OBJECTIF : établir un cadre juridique communautaire assurant d'une part l'accès au marché des services portuaires en application des règles du traité et permettant d'autre part aux États membres et à leurs autorités compétentes de compléter ce cadre par des règles spécifiques qui tiendront dûment compte des caractéristiques géographiques et autres des ports ainsi que des spécificités locales, régionales ou nationales. CONTENU : les principes essentiels de la directive proposée sont les suivants : - les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les fournisseurs de services portuaires aient accès au marché de la fourniture de services portuaires. Aucun service portuaire de nature commerciale ne devrait a priori être exclu du cadre communautaire. Une liste des services portuaires est annexée à la proposition législative ; - les États membres peuvent exiger qu'un fournisseur de services portuaires obtienne une autorisation préalable. Les conditions d'octroi des autorisations doivent être transparentes, non discriminatoires, objectives, pertinentes et proportionnées. Elles ne doivent porter que sur les qualifications professionnelles du fournisseur, sa bonne situation financière et une couverture en assurances suffisante, la sécurité maritime ou la sécurité des installations, des équipements et des personnes, ainsi que sur la protection de l'environnement. Les obligations de service public peuvent se rapporter à la sécurité, à la régularité, à la continuité, à la qualité et au prix du service considéré ; - le nombre d'autorisations ne peut être limité qu'en raison de contraintes concernant l'espace ou la capacité disponibles ou, en ce qui concerne les services techniques nautiques, pour des raisons de sécurité du trafic maritime. Ces contraintes doivent être justifiées et les États membres doivent appliquer une procédure de sélection des fournisseurs de services qui soit transparente, objective et non discriminatoire. Les principaux aspects des procédures de sélection seront harmonisés ; - les ports dans lesquels il n'existe pas de limitation du nombre de fournisseurs ne sont pas soumis aux règles relatives aux limitations, aux procédures de sélection, à la durée des autorisations et aux mesures transitoires ; - les États membres prennent les mesures nécessaires pour permettre l'auto-assistance ; - lorsque l'organisme gestionnaire du port fournit, ou souhaite fournir, des services portuaires en concurrence avec d'autres fournisseurs de services, il doit être traité comme n'importe quel autre concurrent ; - les États membres devront assurer la transparence totale de toutes les procédures liées à la fourniture de services portuaires, ainsi que la disponibilité de procédures de recours, y compris un contrôle juridictionnel ; - lorsqu'une sélection de fournisseurs de services est effectuée, la période pendant laquelle les fournisseurs choisis peuvent exercer leur activité est limitée dans le temps ; - les mesures transitoires tiennent compte des attentes légitimes des fournisseurs de services en activité mais,parallèlement, prévoient le réexamen, dans un délai raisonnable, des autorisations existantes qui n'ont pas été accordées conformément aux règles de la directive ; - la directive et sa mise en oeuvre par les États membres ne doivent pas compromettre la sécurité dans les ports ni l'application des règles de protection de l'environnement dans les ports. La proposition ne contient pas de règles sur les structures institutionnelles des ports et laisse aux États membres le soin de décider quels seront les organismes appelés à jouer le rôle d'autorités compétentes.

Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2001/0047(COD) - 19/02/2002 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission prend en considération un grand nombre d'amendements du Parlement européen qui visent à améliorer et à clarifier le texte original. Ces amendements mettent en évidence, notamment, l'importance de la sécurité maritime, des responsabilités environnementales, d'éléments sociaux; elle clarifie certains aspects concernant la procédure de sélection, l'auto- assistance et l'impartialité de l'organisme chargé de choisir les fournisseurs de services. Les modifications portent en particulier sur les points suivants de la proposition: - le champ d'application de la directive devrait être étendu aux voies navigables d'accès aux ports pour que les mesures proposées remplissent pleinement leur objet; - la définition de "système portuaire" est modifiée de façon à couvrir deux ports ou plus qui se trouvent au voisinage l'un de l'autre et sont gérés par un même organisme ou une même autorité portuaire et qui peuvent donc, en pratique, être considérés comme formant un seul port; - l'énumération des critères régissant l'octroi des autorisations devrait être plus précise. Ces critères peuvent, le cas échéant, renvoyer à des aspects liés à l'emploi et à des questions sociales ainsi qu'à des exigences en matière d'environnement; - le droit pour un fournisseur de services de recruter le personnel de son choix peut être soumis aux mêmes critères que ceux fixés en général par l'autorité compétente pour les fournisseurs de services, de façon que l'application de ces critères ne souffre pas d'exception; - le nombre de fournisseurs de services peut être limité en raison de contraintes liées à l'espace ou à la capacité disponibles mais également pour respecter la réglementation en matière d'environnement ou pour des raisons de sécurité du trafic maritime. Dans le dernier cas, l'amendement ne limite plus l'exception aux services techniques nautiques; - un fournisseur de services sélectionné peut être amené à verser une compensation financière pour la reprise d'actifs immobiliers hérités de son prédécesseur; - des règles claires en matière d'auto-assistance autorisent l'entreprise exerçant l'auto-assistance à recourir à son personnel et à ses équipements propres, à condition de satisfaire aux mêmes critères que ceux applicables aux autres fournisseurs de services pour autant, bien entendu, que ces critères soient pertinents. Cependant, la Commission ne peut accepter certains amendements concernant la transparence des relations financières entre États membres et ports et l'interprétation des règles énoncées dans le traité en matière d'aides d'État, qui traitent essentiellement de la concurrence entre ports. Elle n'accepte pas non plus les amendements visant à : - supprimer l'obligation de choisir au moins deux fournisseurs de services (sauf circonstances exceptionnelles) et d'autoriser "le plus grand nombre de fournisseurs de services possible en fonction des circonstances"; - exclure les services de pilotage du champ de la directive; - étendre le champ d'application de la directive aux services autres que ceux à caractère commercial; - réserver le droit à l'auto-assistance aux navires battant le pavillon d'un État membre; - allonger de 5 à 8 ans la durée de validité de l'autorisation pour les fournisseurs de services qui n'ont pas effectué d'investissements importants.

Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2001/0047(COD) - 17/06/2002

Le Conseil a dégagé un accord politique à la majorité qualifiée sur le projet de directive (la délégation suédoise votant contre). Le compromis obtenu au sein du Conseil porte notamment sur les durées des autorisations accordées aux fournisseurs, et plus spécifiquement sur: - les durées maximales des autorisations accordées aux fournisseurs de services portuaires (10, 15 et 36 ans, selon si les services à fournir n'impliquent aucun investissement significatif, ou s'ils impliquent des investissements mobiliers ou bien des investissements immobiliers, avec possibilité de prolongation d'une autorisation existante pour une durée de dix ans dans certaines conditions); - les mesures transitoires, dont la possibilité de limiter les autorisations existantes pour des nouveaux ports ou parties de port à un maximum de 40 ans. Il est à noter par ailleurs que le texte n'affecte en rien l'application de la législation nationale, en particulier la législation sociale et sur l'emploi.

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.

Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2001/0047(COD) - 14/11/2001 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Georg JARZEMBOWSKI (PPE-DE, D) par 292 voix, 223 contre et 32 abstentions, le Parlement européen a approuvé la proposition moyennant de nombreux amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). Le Parlement a apporté des modifications substantielles sur deux points clés : la transparence du financement public destiné aux ports de mer européens et les services portuaires qui doivent être couverts par la directive. Des amendements déposés en plénière insistent en effet sur la nécessité d'assurer la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques et la transparence du financement public des ports maritimes européens. Le Parlement a encore précisé que les critères d'octroi d'une autorisation doivent également porter sur le respect des dispositions de la législation en vigueur en matière d'emploi, le respect des normes environnementales locales, nationales et internationales et les intérêts économiques et stratégiques du port et de la région qui l'entoure. L'autorisation peut comprendre également des obligations concernant la protection sociale des travailleurs intéressés.

Services portuaires: accès au marché et financement des ports maritimes

2001/0047(COD) - 14/11/2002 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission accepte et soutient la position commune adoptée par le Conseil à la majorité qualifiée, car elle respecte les principes, la philosophie et la structure de fond de sa proposition. Par ailleurs, la position commune tient largement compte de la première lecture du Parlement européen. Au moment de l'adoption de la position commune, la Commission a joint la déclaration suivante au procès-verbal du Conseil: la Commission signale qu'elle examinera incessamment la question de la concurrence entre les ports en présentant une modification de la directive sur la transparence de manière à ce que les ports visés par la présente directive le soient également par la directive sur la transparence et en publiant un document sur le financement public des infrastructures et les aides d'État. La Commission poursuivra ses travaux sur la sûreté maritime. Elle continuera à prendre les initiatives appropriées en ce qui concerne les transports maritimes à courte distance et l'intermodalité. La Commission rappelle sa communication récente sur la formation et le recrutement des gens de mer et elle examinera d'autres aspects sociaux du secteur sur la base des informations qu'elle recevra des États membres et du secteur.