

Fourniture de services portuaires et transparence financière des ports

2013/0157(COD) - 17/02/2016 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE) sur 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 commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit:

Objet et champ d'application : le règlement établirait **un cadre clair pour l'organisation des services portuaires** et s'appliquerait 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 États membres pourraient décider : i) de ne pas appliquer le règlement aux ports maritimes du réseau transeuropéen de transport global situés dans les régions ultrapériphériques ; ii) d'introduire des **dérogations afin d'éviter des charges administratives disproportionnées** pour les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport global dont le trafic annuel ne justifie pas l'application complète du règlement.

Organisation des services portuaires : les députés ont précisé que le système de ports de l'Union se caractérisait par une grande diversité, entre autres en matière de modèles d'organisation des services portuaires. L'adoption d'un système unique ne serait dès lors pas opportune.

Dès lors, **le chapitre II de la proposition de la Commission (accès au marché) tel que modifié, porte désormais sur l'organisation des services portuaires** et comporte des dispositions relatives aux exigences minimales imposées aux prestataires de services portuaires, à la limitation du nombre de prestataires de services, aux services fournis dans le cadre d'une obligation de service public et aux garanties en matière sociale.

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**.

- **Exigences minimales** : ces exigences devraient également porter 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.

- **Limitation du nombre de prestataires de services portuaires** : sans préjudice des différents modèles existants en matière d'organisation des services portuaires, le gestionnaire du port ou l'autorité compétente pourraient également s'appuyer sur les motifs suivants :

- **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**.

- **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 sûreté, la sécurité ou la viabilité environnementale des opérations portuaires ;
- des services de transports de passagers adéquats au public et la cohésion territoriale.

- **Droits des travailleurs** : le rapport 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**. 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.

Tout en respectant l'autonomie des partenaires sociaux, le **comité du dialogue social** pour le secteur portuaire au niveau de l'Union devrait élaborer des lignes directrices pour la mise en place d'exigences en matière de formation afin de réduire les risques d'accident et garantir aux travailleurs les meilleures conditions de travail possibles en matière de santé et de sécurité.

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.

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).