

Bruxelles, le 17 mars 2016
(OR. en)

6885/16

**Dossier interinstitutionnel:
2013/0157 (COD)**

**CODEC 264
TRANS 70
MAR 85
FIN 149
PE 34**

NOTE D'INFORMATION

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/Conseil
Objet:	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 - Résultats des travaux du Parlement européen (Strasbourg, du 7 au 10 mars 2016)

I. INTRODUCTION

Le rapporteur, M. Knut FLECKENSTEIN (S&D), a présenté, au nom de la commission des transports et du tourisme (TRAN), un rapport sur la proposition de règlement contenant 136 amendements.

En outre, 20 amendements ont été déposés par des groupes politiques ou des groupes d'au moins 40 membres du Parlement européen (à savoir, le ou les amendements 137 par le groupe EFDD, 138 à 145 par les Verts/ALE, 150 à 156 par le groupe ECR, et 146 à 149 par au moins 40 députés). L'amendement 148 visait à rejeter la proposition de la Commission.

II. DÉBAT

Le débat sur la proposition s'est tenu le 7 mars 2016.

Le rapporteur, M. Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE), a ouvert le débat, et:

- s'est déclaré convaincu que la proposition à l'examen était meilleure que les précédentes, qui avaient été mises en échec, et qu'il y avait lieu de la soutenir et d'entamer les négociations avec le Conseil:
 - il s'agit clairement d'une proposition différente qui ne détourne pas le souhait de renforcer la compétitivité pour imposer des principes libéraux. Elle ne vise pas à imposer une ouverture du marché à tout prix, mais plutôt à mieux organiser les ports, y compris en prévoyant la possibilité de limiter, lorsque cela est nécessaire et opportun, le nombre de prestataires de services;
 - la proposition vise à renforcer la compétitivité, la transparence et l'autonomie des ports; elle permet d'assurer une surveillance non bureaucratique et contient des dispositions destinées à garantir des emplois décents (y compris par la formation);
- s'est félicité de la coopération avec le membre compétent de la Commission et de l'approche pragmatique adoptée par ce dernier, ainsi que de la large consultation des parties prenantes;
- a souligné que les organisations représentant les ports étaient favorables au rapport, tout en reconnaissant que certaines n'étaient pas convaincues. Les ports du Royaume-Uni estiment qu'ils ne devraient pas être inclus parce qu'ils sont privés; les exploitants de terminaux polonais y sont opposés en raison de la transparence accrue; les armateurs ne sont pas enthousiastes parce que la proposition les empêcherait d'utiliser une main-d'œuvre bon marché;
- a déclaré qu'afin de faire aboutir les négociations, les deux parties, c'est-à-dire également le Conseil, devait faire preuve de souplesse, et qu'il importait que la commissaire Vestager présente une proposition raisonnable concernant les exemptions par catégorie dans le cadre des aides d'État en faveur des ports.

M^{me} BULC, membre de la Commission:

- a accueilli favorablement le rapport de la commission TRAN et a déclaré espérer que les trilogues pourraient commencer rapidement, rappelant que la présidence néerlandaise tenait beaucoup à négocier ce dossier;
- a souligné que pour la Commission, cette proposition comptait parmi les dossiers prioritaires pour 2016, parce que les ports jouent un rôle déterminant dans le système de transport et dans l'économie en général. Les ports constituent des atouts précieux qu'il convient de préserver et de renforcer, ce qui est précisément l'objectif de la proposition de la Commission:

- le règlement garantirait la transparence financière de l'utilisation des fonds publics affectés aux ports et permettrait ainsi aux ports européens de bénéficier de conditions de concurrence égales. La Commission travaille sur le règlement général concernant les exemptions par catégorie, qui devrait soustraire certains investissements portuaires aux règles en matière d'aides d'État et permettre à la Commission de se concentrer sur les cas critiques. Un premier projet a été publié ce jour pour consultation;
- le règlement conférerait une plus grande clarté à l'organisation et à la mise en adjudication des services portuaires, de sorte qu'il modifierait la situation actuelle où la politique menée est dictée de facto au cas par cas par la Cour de justice européenne exclusivement sur la base des principes consacrés par les traités;
- le règlement est important pour la stratégie de décarbonisation - à cet égard, il est capital de rendre les ports plus attractifs pour développer des solutions de substitution aux autoroutes congestionnées et éviter ainsi le trafic terrestre et maritime inutile;
- a souligné que la proposition recueillait un large soutien - au sein de la commission TRAN et auprès de l'ensemble des grandes organisations représentant le secteur portuaire européen, des syndicats, des autorités portuaires, des exploitants de terminaux portuaires et des prestataires de services portuaires;
- a déclaré soutenir sans réserve de dialogue social ainsi que l'amélioration de la formation et de la sécurité des travailleurs;
- a souligné que le règlement n'impose pas une approche standardisée et uniforme, chaque port européen étant différent. Le règlement est compatible avec toutes les formes d'organisation, y compris les ports privés. Il n'impose pas un modèle unique;
- en réponse à certaines critiques formulées à l'égard de la proposition, s'est déclarée disposée à examiner les dispositions relatives aux redevances portuaires dans le cadre des trilogues et à chercher des solutions concernant les ports privés (étant entendu que les éventuelles solutions ne devraient pas entraîner d'abus de position dominante ni de distorsions de concurrence), ainsi qu'à clarifier certaines dispositions sociales.

Au nom du groupe PPE, M^{me} Elissavet VOZEMBERG-VRIONIDI (EL):

- a rappelé que les ports comptent parmi les principaux vecteurs de croissance parce qu'une part énorme des échanges intracommunautaires emprunte la voie maritime;
- a bien accueilli la proposition en ce qu'elle est favorable à l'économie européenne et au marché intérieur, soulignant que la proposition vise à améliorer la qualité générale des services portuaires en les modernisant, y compris en accentuant la transparence financière et en réduisant l'incertitude juridique. Les ports disposeront d'une autonomie accrue pour ce qui est des redevances portuaires, et la concurrence entre les ports de l'UE et avec les ports des pays tiers se trouvera renforcée. Il a été tenu compte de la situation des petits ports, pour lesquels certaines formalités administratives ont été allégées.

Au nom du groupe S&D, M^{me} Lucy ANDERSON (UK):

- a déclaré qu'au nom des députés travaillistes, elle recommandait de rejeter la proposition. Ces derniers ne sont pas opposés à ce que des mesures innovantes et équilibrées concernant les ports soient adoptées au niveau de l'UE. Toutefois, malgré les efforts louables déployés par le rapporteur et les modifications apportées par la commission TRAN, la proposition ne va pas dans ce sens. Certes, la proposition contient de bonnes dispositions en matière de formation et en ce qui concerne la promotion des bonnes pratiques relatives aux exigences minimales pour les appels d'offres mais, globalement, cela ne suffit pas;
- s'est élevée en particulier contre:
 - les dispositions visant à encadrer les redevances portuaires, qui constitueraient toujours une charge administrative pour les ports sans pour autant garantir la clarté juridique;
 - le fait que, depuis 2012, aucune analyse d'impact actualisée n'a été réalisée, en dépit du nouvel accord interinstitutionnel;
 - le fait que le droit des syndicats de mener une action collective légitime ne soit pas suffisamment protégé à l'article 8 et que le transfert obligatoire de personnel ne soit pas couvert à l'article 10;
 - le fait que les ports ne soient pas tenus de consulter en particulier des spécialistes de l'environnement et les communautés locales.

Au nom du groupe ECR, M. Peter VAN DALEN (NL):

- a jugé excellent le résultat auquel sont parvenus le rapporteur et les groupes PPE, ALDE et ECR, notamment grâce à l'approche pragmatique qui a prévalu:
 - par rapport à la proposition initiale, la bureaucratie et les obligations sociales sont réduites;
 - les ports peuvent décider de la manière dont ils veulent s'organiser. L'Europe s'adapte aux situations particulières des différentes régions des États membres et non l'inverse;
 - l'ouverture obligatoire du marché n'est plus à l'ordre du jour;
 - une exemption est prévue pour les ports privés, ce qui permet de tenir compte en particulier de la situation des ports britanniques;
- a estimé qu'il ne serait pas judicieux de rejeter la proposition. En effet, le risque serait alors que les règles de concurrence s'appliquent pleinement aux ports, ce qui pourrait créer des problèmes. C'est pourquoi il en a appelé à tous, y compris son propre groupe, pour qu'ils soutiennent la proposition.

Au nom du groupe ALDE, M^{me} Gesine MEISSNER (DE):

- a rappelé qu'il est très difficile, étant donné la diversité des ports en Europe, de constituer un paquet équilibré les concernant. Il s'agit en l'occurrence de la troisième tentative, dont elle espère que ce sera la bonne;
- a estimé que le rapporteur était parvenu à un équilibre approprié et avait trouvé une véritable voie médiane, comme le démontrent du reste les déclarations des intervenants s'exprimant au nom des groupes S&D et ECR: pour l'un, les droits sociaux ne sont pas suffisamment étendus, pour l'autre, ils le sont trop;

- a expliqué que certains membres du groupe ALDE étaient préoccupés par les exemptions que prévoit la proposition (exclusion des services de manutention et des pilotes, restrictions concernant d'autres services), mais que celle-ci était néanmoins considérée comme une base permettant d'aller de l'avant;
- a souligné qu'il était important de faire progresser le dossier afin de définir un certain nombre de règles communes, de garantir la transparence financière et de renforcer quelque peu la concurrence dans ce secteur, tout en préservant de bonnes conditions pour les travailleurs ainsi qu'en incitant à investir dans les ports. La proposition va dans ce sens.

Au nom du groupe GUE/NGL, M. Stelios KOULOGLOU (EL):

- a salué les améliorations apportées à la proposition de la Commission, laquelle, à l'origine, ne portait que sur l'organisation des ports et la transparence financière. Avec l'aide des parties prenantes, notamment les syndicats, la proposition se présente désormais sous un autre jour, et il y a lieu de la soutenir;
- a estimé que, la proposition offre un niveau satisfaisant de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs, en renforçant leur droit à l'éducation et à la formation et en faisant obstacle à de nouvelles remises en cause de leurs conditions de travail;
- a souligné que la proposition porte également sur la viabilité environnementale des services portuaires.

Au nom du groupe Verts/ALE, M. Keith TAYLOR (UK):

- a jugé la proposition inaboutie et inefficace et a appelé les députés à rejeter le rapport;
- a estimé que malgré ses ambitions réduites, le règlement sur les services portuaires omettait, une fois encore, de s'attaquer aux vrais questions qui se posent concernant les ports européens, notamment la nécessité d'améliorer la viabilité du secteur des transports. Sur ce point, les Verts auraient voulu inscrire les ports maritimes dans le cadre plus large d'une politique en matière de transports durables englobant un vaste éventail de questions;
- a salué les dispositions relatives à la transparence financière, tout en les jugeant insuffisantes pour assurer la sécurité juridique dans ce secteur. En effet, la question de la transparence financière est étroitement liée aux lignes directrices concernant les aides d'État sur lesquelles travaille la Commission et/ou aux exemptions par catégorie en faveur des ports. Il aurait fallu élaborer ces dernières parallèlement à la proposition relative aux ports et non prévoir de les adopter en 2017 seulement.

Au nom du groupe EFDD, M^{me} Jill SEYMOR (UK):

- a déclaré que le règlement sur les services portuaires n'était ni nécessaire ni souhaité au Royaume-Uni parce que, contrairement à la majeure partie de l'Europe continentale, celui-ci dispose de ports très compétitifs, la plupart d'entre eux étant privés;
- a déclaré qu'à l'occasion du référendum sur le Brexit, le 23 juin prochain, les Britanniques exprimeraient leur volonté, par leur vote, de quitter l'UE, de se débarrasser des règles, règlements et tracasseries imposées par l'UE et de rejoindre le reste du monde.

Au nom du groupe ENF, M^{me} Marie-Christine ARNAUTU (FR):

- a estimé que la libéralisation des services portuaires est un vieux serpent de mer européen, qui a déjà essuyé deux échecs;
- a jugé la proposition de la Commission est inacceptable. D'une part, elle tente d'uniformiser les grands ports européens, qui ont des organisations différentes, empêchant, de fait, les États membres et les gestionnaires portuaires d'encadrer ces services en fonction de l'expérience. D'autre part, sous prétexte de compétitivité et dans l'optique d'attirer davantage d'investissements, elle met l'accent sur la nécessité de libéraliser certains services. Cela aurait pour conséquence néfaste d'empêcher les États membres d'exiger que certains services se fassent sous pavillon national pour des raisons de sécurité;
- a reconnu que certains amendements de la commission TRAN sont positifs, mais, au bout du compte, ce règlement sera une coquille vide. Alors pourquoi vouloir à tout prix harmoniser? Voulons-nous vraiment que nos ports soient rachetés petit à petit par des investisseurs étrangers, comme ce fut récemment le cas du Pirée? Pour ces motifs, son groupe votera contre la proposition de la Commission et contre le rapport de la commission.

Les orateurs suivants ont également pour l'essentiel axé leurs interventions sur la diversité des ports dans l'UE, la libéralisation des services portuaires et la protection sociale. Alors que, pour la plupart, ils se sont ralliés aux orateurs intervenant au nom des groupes, certains se sont démarqués:

- M. Luis de GRANDES PASCUAL (PPE, ES) a expliqué que la délégation espagnole au sein du groupe PPE voterait contre le rapport parce que celui-ci n'est pas compatible avec l'organisation actuelle des ports en Espagne, va à l'encontre de l'intérêt général et ne respecte pas les dispositions constitutionnelles des États membres.

- M^{me} Elżbieta Katarzyna ŁUKACIJEWSKA (PPE, PL) a contesté le point de vue selon lequel les ports polonais avaient des objections en ce qui concerne la transparence. Le problème est que le règlement ne tient pas compte de la nature spécifique des ports dans l'UE et part du principe qu'une approche commune européenne est plus efficace que les mesures prises au niveau des États membres. L'intervenante a réfuté ce point de vue et indiqué que les membres polonais voteraient contre.
- M^{me} Inés AYALA SENDER (S&D, ES) a expliqué ne pas pouvoir émettre un vote favorable en raison des exemptions prévues pour les aides d'État. Elle avait espéré que les nouvelles règles applicables aux ports mettraient un terme à la concurrence déloyale entre les ports du nord, qui sont riches, de longue date, parce qu'ils ont été financés massivement au moyen d'aides d'État, et les ports du sud, qui n'ont pas bénéficié de telles aides. En outre, les dispositions sur les redevances portuaires créeraient des problèmes dans le cadre du système espagnol.
- M^{me} Jacqueline Foster (ECR, UK) a indiqué que les membres britanniques et polonais du groupe voteraient contre la proposition. La concurrence entre les ports est un meilleur gage d'efficacité que la réglementation normative du fonctionnement interne des ports. La proposition de la Commission est excessivement bureaucratique et elle n'est pas adaptée au système britannique de ports, qui sont privatisés et guidés par le marché.
- M^{me} Rosa D'AMATO (EFDD, IT) est intervenue en faveur de la proposition, estimant que celle-ci tient compte de manière satisfaisante des différences entre les États membres et vient ajouter une dimension sociale à la politique portuaire.

II. VOTE

Lors du vote intervenu le 8 mars 2016, l'assemblée plénière a adopté les 136 amendements adoptés par la commission.

Aucun autre amendement n'a été adopté. 243 membres du Parlement européen ont soutenu l'amendement 148 visant à rejeter la proposition de la Commission.

Le vote relatif à la résolution législative a été reporté à une session ultérieure, ce qui ne clôt pas la première lecture du Parlement européen et laisse ouverte la possibilité de parvenir à un accord en première lecture. La question a ensuite été renvoyée à la commission du commerce international, conformément à l'article 61, paragraphe 2, du règlement intérieur du Parlement européen.

Les amendements adoptés figurent en annexe¹.

¹ Les amendements du Parlement sont mis en évidence de manière à indiquer les modifications apportées à la proposition de la Commission. Les passages ajoutés au texte de la Commission sont indiqués en *caractères gras et italiques* et les passages supprimés par le signe "■".

Accès au marché des services portuaires et transparence financière des ports

***I

Amendements du Parlement européen, adoptés le 8 mars 2016, 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 (COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))²

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Amendement 1

Proposition de règlement

Titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

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
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Proposition de
RÈGLEMENT DU PARLEMENT
EUROPÉEN ET DU CONSEIL
établissant un cadre pour *l'organisation*
des services portuaires et la transparence
financière des ports
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Amendement 2

Proposition de règlement

Considérant 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

*(1 bis) Les ports sont en mesure de
contribuer à la compétitivité à long terme
des industries européennes sur les
marchés mondiaux, tout en apportant une
valeur ajoutée et en créant des emplois
dans l'ensemble des régions côtières de
l'Union. Afin de relever les défis auxquels
est confronté le secteur du transport*

² La question a été renvoyée pour réexamen à la commission compétente conformément à l'article 61, paragraphe 2, deuxième alinéa, du règlement (A8-0023/2016).

maritime, tels que des insuffisances au niveau du transport durable et de la chaîne logistique, il est essentiel que les mesures présentées dans la communication de la Commission intitulée «Les ports: un moteur pour la croissance» portant sur la simplification administrative soient mises en œuvre en parallèle du présent règlement. La complexité des procédures administratives de dédouanement, cause de retards dans les ports, constitue un obstacle de taille à la compétitivité du transport maritime à courte distance ainsi qu'à l'efficacité des ports de l'Union.

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(3 bis) Un degré élevé de simplification des procédures douanières peut constituer un atout économique majeur pour la compétitivité des ports. Afin d'éviter une concurrence déloyale entre les ports et de réduire les formalités douanières susceptibles de porter gravement atteinte aux intérêts financiers de l'Union, les autorités portuaires devraient adopter une stratégie appropriée et efficace fondée sur les risques, visant à écarter la distorsion de la concurrence. Il convient que les États membres et la Commission assurent un suivi effectif et régulier de ces procédures, et que la Commission envisage s'il y a lieu de prendre des mesures appropriées pour lutter contre la concurrence déloyale.

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 4

(4) La grande majorité du trafic maritime de l'Union transite par les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport. Afin d'atteindre son objectif de manière proportionnée sans imposer de charge inutile aux autres ports, le présent règlement devrait s'appliquer aux ports du réseau transeuropéen de transport, chacun de ceux-ci jouant un rôle important dans le système européen de transport, soit parce qu'il traite plus de 0,1 % de l'ensemble des marchandises ou du nombre total de passagers dans l'UE, soit parce qu'il améliore l'accessibilité des îles ou des régions périphériques, **sans préjudice, toutefois, de la possibilité qu'ont les États membres de décider d'appliquer** le présent règlement aux **autres ports** également. Les services de pilotage exécutés en haute mer n'ont pas d'incidence directe sur l'efficacité des ports puisqu'ils ne servent pas à l'entrée et à la sortie directe des ports et n'ont donc pas leur place dans le présent règlement.

(4) La grande majorité du trafic maritime de l'Union transite par les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport. Afin d'atteindre son objectif de manière proportionnée sans imposer de charge inutile aux autres ports, le présent règlement devrait s'appliquer **uniquement** aux ports **maritimes** du réseau transeuropéen de transport, chacun de ceux-ci jouant un rôle important dans le système européen de transport, soit parce qu'il traite plus de 0,1 % de l'ensemble des marchandises ou du nombre total de passagers dans l'UE, soit parce qu'il améliore l'accessibilité des îles ou des régions périphériques. **Cependant, le présent règlement devrait donner aux États membres la possibilité de décider s'ils souhaitent ou non appliquer** le présent règlement aux **ports maritimes du réseau transeuropéen de transport global situés dans les régions ultrapériphériques. Les États membres devraient également avoir la possibilité 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 présent règlement.** Les services de pilotage exécutés en haute mer n'ont pas d'incidence directe sur l'efficacité des ports puisqu'ils ne servent pas à l'entrée et à la sortie directe des ports et n'ont donc pas leur place dans le présent règlement.

Amendement 5

Proposition de règlement

Considérant 4 bis (nouveau)

(4 bis) Le présent règlement n'impose pas un modèle particulier de gestion des ports aux gestionnaires des ports. 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, peuvent être maintenus conformément au protocole n° 26 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5) L'objectif de l'article 56 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne est de supprimer les restrictions à la libre prestation des services dans l'Union. Conformément à l'article 58 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il devrait être atteint dans le cadre des dispositions du titre relatif aux transports, plus particulièrement l'article 100, paragraphe 2.

supprimé

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) L'autoprestation de services qui suppose que les compagnies maritimes ou les prestataires de services portuaires emploient le personnel de leur choix et se fournissent à elles-mêmes les services portuaires est réglementée dans un certain nombre d'États membres pour des raisons de sécurité ou pour des raisons sociales. Les parties prenantes consultées par la Commission lors de la préparation de sa proposition ont souligné que l'imposition d'une autorisation généralisée pour l'autoprestation de services au niveau de l'Union exigerait

supprimé

d'autres règles concernant la sécurité et les questions sociales afin d'éviter d'éventuels effets négatifs dans ces domaines. Il conviendrait donc, à ce stade, de ne pas réglementer cette question au niveau de l'Union et de laisser les États membres réglementer ou non l'autoprestation de services portuaires. Par conséquent, le présent règlement ne devrait porter que sur la prestation de services portuaires contre rémunération.

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, *notamment en matière de formation, et l'équipement nécessaire dans la mesure où ces exigences sont transparentes, non discriminatoires, objectives et pertinentes pour la prestation du service portuaire.*

Amendement

(7) Dans un souci de gestion portuaire efficiente, sûre et respectueuse de l'environnement, le gestionnaire du port devrait être en mesure d'exiger que les prestataires de services portuaires puissent démontrer qu'ils satisfont aux exigences minimales pour exécuter le service de manière appropriée. Ces exigences minimales devraient être limitées à un ensemble de conditions clairement défini concernant les qualifications professionnelles des exploitants, *l'équipement nécessaire à la prestation du service portuaire concerné, la disponibilité du service et sa conformité avec les exigences en matière de sécurité maritime.* Ces exigences *minimales devraient également tenir compte des exigences environnementales, des normes nationales en matière sociale et de la bonne réputation du prestataire de services portuaires.*

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7 bis) Tous les prestataires de services et, en particulier, les nouveaux entrants sur le marché devraient démontrer leur capacité à desservir un nombre minimal de navires avec le personnel et l'équipement dont ils disposent. Les prestataires de services devraient appliquer les dispositions et règles pertinentes, y compris le droit du travail en vigueur, les conventions collectives applicables et les exigences du port concerné en matière de qualité.

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 7 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7 ter) Afin de déterminer si un prestataire de services satisfait à la condition de bonne réputation, l'État membre devrait examiner s'il existe des motifs sérieux de douter de la bonne réputation du prestataire de services portuaires, de celle de son gestionnaire et de toutes les autres personnes à déterminer par l'État membre, tels que des condamnations ou des sanctions dans tous les États membres pour des infractions graves ou une violation du droit national ou de l'Union applicable, notamment dans les domaines suivants: législation sociale, droit du travail, sécurité au travail, législation en matière de santé et d'environnement.

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 7 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7 quater) Conformément au règlement

(CEE) n° 3577/92^{1bis} du Conseil et à l'arrêt de la Cour de justice du 11 janvier 2007 dans l'affaire C-251/04, Commission/République hellénique^{1ter}, selon lequel on ne saurait déduire que le remorquage est assimilable à un service de transport maritime, il est possible pour des motifs de sécurité maritime et de protection de l'environnement, que les exigences minimales stipulent que les navires utilisés pour les opérations de remorquage et de lamanage doivent être enregistrés dans l'État membre du port concerné et battent pavillon dudit État membre.

^{1bis} Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (JO L 364 du 12.12.1992, p. 7).

^{1ter} Arrêt de la Cour de justice du 11 janvier 2007 dans l'affaire C-251/04, Commission/République hellénique, C-251/04, ECLI:EU:C:2007:5

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) Étant donné que les ports constituent des zones géographiques limitées, l'accès au marché pourrait, dans certains cas, être soumis à des restrictions, soit liées à la rareté des terres, soit lorsque les terres sont affectées à un certain type d'activités conformément à un plan de développement officiel qui prévoit de manière transparente l'affectation des terres et à la législation nationale applicable, comme celle concernant les objectifs d'urbanisme ou d'aménagement

Amendement

supprimé

du territoire.

Amendement 13

Proposition de règlement

Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Le système de ports de l'Union se caractérise 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. Le gestionnaire du port ou l'autorité compétente devraient avoir la possibilité de limiter le nombre de prestataires d'un service portuaire si les circonstances l'exigent.

Amendement 14

Proposition de règlement

Considérant 11

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11) Toute intention de limiter le nombre de prestataires de services portuaires devrait être publiée à l'avance par ***l'autorité compétente et devrait être pleinement justifiée, afin de donner aux parties intéressées la possibilité d'exprimer leurs points de vue.*** Les critères appliqués pour imposer une limitation devraient être objectifs, transparents et non discriminatoires.

(11) Toute intention de limiter le nombre de prestataires de services portuaires devrait être publiée à l'avance par ***le gestionnaire du port ou l'autorité compétente.*** Les critères appliqués pour imposer une limitation devraient être objectifs, transparents et non discriminatoires.

Amendement 15

Proposition de règlement

Considérant 12

Texte proposé par la Commission

Amendement

(12) ***Dans un souci d'ouverture et de transparence,*** la procédure de sélection des

(12) La procédure de sélection des prestataires de services portuaires et ses

prestataires de services portuaires et ses résultats devraient être rendus publics et ***une documentation complète devrait être transmise aux*** parties intéressées.

résultats devraient être rendus publics et ***être non discriminatoires, transparents et accessibles à toutes les*** parties intéressées.

Amendement 16

Proposition de règlement

Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) La procédure de sélection des prestataires de services portuaires, lorsque le nombre de prestataires est limité, devrait être conforme aux principes et à l'approche définis dans la directive.../... [sur les concessions]⁷, notamment concernant le seuil et la méthode utilisés pour déterminer la valeur des contrats ainsi que la définition des modifications substantielles et les éléments liés à la durée du contrat.

⁷ ***Proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession, COM(2011) 897 final.***

Amendement

supprimé

Amendement 17

Proposition de règlement

Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

(13 bis) Dans sa communication interprétative relative au droit communautaire applicable aux passations de marchés non soumises ou partiellement soumises aux directives «marchés publics» (2006/C 179/02), datée du 1^{er} août 2006, la Commission fournit un cadre clair pour les procédures de sélection qui ne relèvent pas du champ d'application des directives «marchés publics» et ne sont pas octroyées sous la forme de concessions.

Amendement

Amendement 18

Proposition de règlement Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Le recours aux obligations de service public limitant le nombre de prestataires d'un service portuaire ne devrait se justifier que par des raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année **ou** l'accessibilité économique du service portuaire pour **certaines catégories** d'utilisateurs.

Amendement

(14) Le recours aux obligations de service public limitant le nombre de prestataires d'un service portuaire ne devrait se justifier que par des raisons d'intérêt général afin de garantir l'accessibilité du service portuaire à tous les utilisateurs, la disponibilité du service portuaire toute l'année, l'accessibilité économique du service portuaire pour **une certaine catégorie** d'utilisateurs **ou encore la sûreté, la sécurité et la viabilité environnementale des opérations portuaires.**

Amendement 19

Proposition de règlement Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) Les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires **assortis d'obligations de service public** ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par des agents employés par l'autorité compétente ou commissionnés par l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre **l'emportent**, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été désignés. En outre, dans ce cas, les

Amendement

(18) **Le gestionnaire du port** ou les autorités compétentes désignées d'un État membre devraient avoir la possibilité de décider de fournir elles-mêmes les services portuaires ou de confier leur fourniture directement à un exploitant interne. Si une autorité compétente décide de le faire, cela peut concerner la prestation de services par des agents employés par l'autorité compétente ou commissionnés par l'autorité compétente. Lorsque cette limitation est appliquée dans tous les ports **maritimes** du RTE-T situés sur le territoire d'un État membre, la Commission devrait en être informée. Lorsque les autorités compétentes d'un État membre **fournissent un service portuaire au titre d'une obligation de service public**, la fourniture de services portuaires par les exploitants internes devrait être limitée uniquement aux ports pour lesquels ces derniers ont été

redevances de services portuaires appliquées par ces exploitants devraient faire l'objet d'un contrôle **de la part de l'autorité de contrôle indépendante**.

désignés. En outre, dans ce cas, les redevances de services portuaires appliquées par ces exploitants devraient faire l'objet d'un contrôle **indépendant**.

Amendement 20

Proposition de règlement

Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement **est sans incidence** sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail. **En cas de limitation du nombre de prestataires de services portuaires**, lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, **les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander** à l'exploitant de services portuaires choisi **d'appliquer** les dispositions de la directive 2001/23/CE **du Conseil du 12 mai 2001** concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.

¹¹ JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

Amendement

(19) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services portuaires. Le présent règlement **ne devrait pas avoir d'incidence** sur l'application des règles des États membres en matière de droit social et de droit du travail **et devrait tenir compte de l'article 28 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne**. Lorsque la conclusion d'un contrat de services portuaires peut entraîner un changement d'exploitant de services portuaires, **l'autorité compétente devrait, en cas de transfert de personnel, exiger de l'exploitant de services portuaires choisi qu'il applique** les dispositions de la directive 2001/23/CE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements¹¹.

¹¹ JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

Amendement 21

Proposition de règlement

Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) Dans un secteur aussi complexe

et compétitif que celui des services portuaires, la formation des nouvelles recrues ainsi que la formation continue du personnel sont indispensables pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs portuaires et pour garantir la qualité des services et la compétitivité des ports de l'Union. Les États membres devraient prendre les mesures nécessaires pour garantir que chaque travailleur dans le secteur portuaire bénéficie d'une formation appropriée. Le comité du dialogue social pour le secteur portuaire au niveau de l'Union devrait être en mesure de définir des lignes directrices pour la mise en place d'exigences en matière de formation, le but étant de faire en sorte que les travailleurs portuaires bénéficient d'un enseignement et d'une formation de très bonne qualité afin de réduire au maximum les risques d'accident et de tenir compte des futurs besoins du secteur découlant des évolutions technologiques et logistiques imposées par les demandes des clients.

Amendement 22

Proposition de règlement Considérant 19 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 ter) Le secteur portuaire européen fait face à une série de défis qui pourraient ne pas être sans conséquence tant sur sa compétitivité que sur sa dimension sociale. Parmi ces défis figurent: la dimension croissante des navires, la concurrence de ports en dehors de l'Union, l'accroissement du pouvoir du marché du fait d'alliances entre des compagnies maritimes, la nécessité de négocier, en temps opportun, de nouveaux régimes de travail et de proposer des formations appropriées pour faire face aux innovations technologiques, ainsi que de réduire leurs incidences sociales, les volumes croissants qui sont de plus en

plus regroupés, l'absence d'investissements suffisants dans les infrastructures de l'arrière-pays, la suppression des obstacles administratifs au marché intérieur, l'évolution du paysage énergétique et la montée de la pression sociale et environnementale. Les États membres, aux côtés des partenaires sociaux, devraient apporter une réponse à ces problèmes et prendre des mesures dans le but de préserver tant la compétitivité du secteur que de prévenir les conditions de travail précaires dans les ports, malgré les fluctuations de la demande en matière de main-d'œuvre portuaire.

Amendement 23

Proposition de règlement Considérant 19 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 quater) Il convient que la Commission et les États membres accordent leur soutien à tout modèle d'organisation du travail portuaire qui garantit des emplois de qualité et des conditions de travail sûres. Tout ajustement nécessaire devrait passer exclusivement par des négociations entre les partenaires sociaux, et la Commission devrait dûment prendre en compte les résultats desdites négociations.

Amendement 24

Proposition de règlement Considérant 19 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 quinquies) L'automatisation et l'innovation technologique offrent la possibilité d'améliorer l'efficacité et la sécurité des ports. Avant d'introduire des modifications d'envergure, les employeurs et les syndicats de travailleurs portuaires

devraient collaborer en vue d'assurer la formation et la reconversion nécessaires et de trouver des solutions communes afin de réduire toute incidence négative de ces évolutions sur la santé et la sécurité au travail et l'employabilité.

Amendement 25

Proposition de règlement

Considérant 20

Texte proposé par la Commission

(20) *Dans de nombreux ports, l'accès au marché pour les prestataires de services de manutention des marchandises et de services passagers dans les terminaux est organisé sous la forme de marchés de concession. Les contrats de ce type relèvent de la directive .../... [sur les concessions]. Par conséquent, le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer à la fourniture de services de manutention des marchandises et de services passagers, mais les États membres devraient conserver la liberté de décider d'appliquer néanmoins les règles de ce chapitre à ces deux types de services. En ce qui concerne les autres types de contrats utilisés par les autorités publiques pour octroyer l'accès au marché des services de manutention des marchandises et des services passagers dans les terminaux, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé que les autorités compétentes sont liées par les principes de transparence et de non-discrimination lors de la conclusion de ces contrats. Ces principes sont pleinement applicables à la fourniture de tout service portuaire.*

Amendement

(20) Le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer à la fourniture de services de manutention des marchandises et de services passagers. *En ce qui concerne* les types de *contrats autres que les contrats de concession*, utilisés par les autorités publiques pour octroyer l'accès au marché des services de manutention des marchandises et des services passagers dans les terminaux, la Cour de justice de l'Union européenne a confirmé que les autorités compétentes sont liées par les principes de transparence et de non-discrimination lors de la conclusion de ces contrats. Ces principes sont pleinement applicables à la fourniture de tout service portuaire.

Amendement 26

Proposition de règlement

Considérant 20 bis (nouveau)

(20 bis) Conformément à la résolution A.960 de l'Organisation maritime internationale (OMI), chaque zone de pilotage exige que le pilote possède une expérience hautement spécialisée et une connaissance des conditions locales. Étant donné que l'OMI reconnaît la pertinence d'une administration à l'échelon régional ou local du pilotage, le pilotage devrait être exclu du champ d'application du chapitre II du présent règlement.

Amendement 27

**Proposition de règlement
Considérant 21 bis (nouveau)**

(21 bis) En vertu du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, les ports du réseau transeuropéen de transport peuvent bénéficier d'aides de l'Union durant la période en cours allant de 2014 à 2020. Par ailleurs, la Commission a l'intention d'établir un cadre révisé en matière d'aides d'État octroyées aux ports et, dans la mesure où la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil^{1bis} crée également un nouveau cadre législatif pour les contrats de concession s'appliquant aussi aux services portuaires qui relèvent du régime des concessions, il convient de prévoir, dans le règlement, des dispositions rigoureuses en matière de transparence des flux financiers afin d'éviter des situations de concurrence déloyale ou de dumping entre les ports de l'Union.

^{1bis} Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession

Amendement 28

Proposition de règlement

Considérant 22

Texte proposé par la Commission

(22) Il est nécessaire d'imposer au gestionnaire du port bénéficiant d'un financement public, lorsqu'il exerce aussi l'activité de prestataire de services, l'obligation de tenir des comptes séparés pour les activités exercées en tant que gestionnaire et pour les activités exercées sur une base concurrentielle, afin de garantir des conditions de concurrence équitables, d'assurer la transparence dans l'octroi et l'utilisation des fonds publics et d'éviter les distorsions du marché. En tout état de cause, il y a lieu de veiller au respect des règles relatives aux aides d'État.

Amendement

(22) Il est nécessaire d'imposer au gestionnaire du port bénéficiant d'un financement public, lorsqu'il exerce aussi l'activité de prestataire de services, l'obligation de tenir des comptes séparés pour les activités ***financées par des fonds publics*** exercées en tant que gestionnaire et pour les activités exercées sur une base concurrentielle, afin de garantir des conditions de concurrence équitables, d'assurer la transparence dans l'octroi et l'utilisation des fonds publics et d'éviter les distorsions du marché. En tout état de cause, il y a lieu de veiller au respect des règles relatives aux aides d'État.

Amendement 29

Proposition de règlement

Considérant 22 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(22 bis) Les ports maritimes dont le chiffre d'affaires n'atteint pas le seuil fixé par la directive 2006/111/CE de la Commission devraient se conformer aux exigences en matière de transparence instaurées à l'article 12 du présent règlement, mais de manière proportionnelle, pour ne pas avoir à ployer sous une charge administrative démesurément lourde.

Amendement 30

Proposition de règlement

Considérant 22 ter (nouveau)

(22 ter) En vue de garantir une concurrence loyale et une baisse des charges administratives, la Commission devrait préciser, par écrit, la notion d'aide d'État en ce qui concerne le financement des infrastructures portuaires, en tenant compte du fait que les infrastructures d'accès public et de défense, maritimes ou terrestres, accessibles à tout utilisateur potentiel sur un pied d'égalité et sans discrimination aucune, ainsi que toutes les infrastructures liées à la gestion de services d'intérêt général à caractère non économique sont de nature non économique car leurs objectifs sont essentiellement à caractère public; ces types d'infrastructures relèvent de la responsabilité de l'État de répondre aux besoins généraux de la population.

Amendement 31

Proposition de règlement Considérant 22 quater (nouveau)

(22 quater) En outre, la Commission devrait, en temps utile et en consultation avec le secteur, déterminer quels types d'investissements publics dans les infrastructures portuaires relèvent du champ d'application du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission (règlement général d'exemption par catégorie) ^{1bis}.

^{1bis} Règlement (CE) n° 651/2014 du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

Amendement 32

Proposition de règlement Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire **comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs en raison de leur situation monopolistique ou oligopolistique et du fait que leur marché ne peut être soumis à la concurrence. Il en va de même pour les redevances perçues par les exploitants internes au sens du présent règlement.** Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues **correspondent aux conditions normales du marché en cause** et sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

Amendement

(23) Les redevances de services portuaires pratiquées par les prestataires de services portuaires qui ne sont pas désignés selon une procédure ouverte, transparente et non discriminatoire, **ainsi que les redevances fixées par les prestataires de services de pilotage, qui ne sont pas exposés à une concurrence effective, comportent un risque plus élevé de tarifs abusifs.** Pour ces services, en l'absence de mécanismes de marché équitables, il convient d'arrêter des dispositions garantissant que les redevances perçues **restent proportionnelles à la valeur économique des services fournis** et sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire.

Amendement 33

Proposition de règlement Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) Dans un souci d'efficacité, les redevances d'infrastructure portuaire de chaque port devraient être établies d'une manière transparente et autonome conformément à la stratégie commerciale et d'investissement propre au port concerné.

Amendement

(24) **Le rôle du gestionnaire du port est, entre autres, de faciliter les échanges et d'agir en qualité d'intermédiaire entre les secteurs d'activité régionaux et les opérateurs de transport.** Dès lors, dans un souci d'efficacité, les redevances d'infrastructure portuaire de chaque port devraient être établies d'une manière transparente et autonome conformément à la stratégie commerciale et d'investissement propre au port concerné.

Amendement 34

Proposition de règlement Considérant 25

Texte proposé par la Commission

(25) **Il convient d'autoriser** la modulation des redevances d'infrastructure portuaire **afin** de promouvoir le transport maritime à courte distance et d'attirer des bateaux présentant des performances supérieures à la moyenne en matière de respect de l'environnement ou d'efficacité énergétique et d'efficacité carbone pour les opérations de transport, qu'il s'agisse notamment d'activités de transport maritime à terre ou en mer. Cette modulation devrait contribuer à la réalisation des politiques en matière d'environnement et de changement climatique et au développement durable du port et de ses abords, notamment en contribuant à réduire l'empreinte écologique des bateaux faisant escale et restant dans le port.

Amendement

(25) **La modulation des redevances d'infrastructure portuaire constitue un outil important à la disposition du gestionnaire du port et devrait dès lors être autorisée.** La modulation des redevances d'infrastructure portuaire **peut, par exemple, permettre** de promouvoir le transport maritime à courte distance et d'attirer des bateaux présentant des performances supérieures à la moyenne en matière de respect de l'environnement ou d'efficacité énergétique et d'efficacité carbone pour les opérations de transport, qu'il s'agisse notamment d'activités de transport maritime à terre ou en mer. Cette modulation devrait contribuer à la réalisation des politiques en matière d'environnement et de changement climatique et au développement durable du port et de ses abords, notamment en contribuant à réduire l'empreinte écologique des bateaux faisant escale et restant dans le port.

Amendement 35

Proposition de règlement Considérant 26

Texte proposé par la Commission

(26) **Des dispositifs adéquats devraient être mis en place pour garantir** que les utilisateurs du port qui sont assujettis aux redevances d'infrastructure portuaire et/ou aux redevances de services portuaires **sont** régulièrement consultés lors de la fixation et de la modification de ces redevances. Le gestionnaire du port devrait également consulter régulièrement les autres parties prenantes sur les questions importantes ayant trait au bon développement du port, à ses performances et à sa capacité d'attirer et

Amendement

(26) **Il convient de veiller à ce** que les utilisateurs du port qui sont assujettis aux redevances d'infrastructure portuaire et/ou aux redevances de services portuaires **soient** régulièrement consultés lors de la fixation et de la modification de ces redevances. Le gestionnaire du port devrait également consulter régulièrement les autres parties prenantes sur les questions importantes ayant trait au bon développement du port, à ses performances et à sa capacité d'attirer et de générer des

de générer des activités économiques, telles que la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire et l'efficacité des connexions avec l'arrière-pays et des procédures administratives dans les ports.

activités économiques, telles que la coordination des services portuaires à l'intérieur de la zone portuaire et l'efficacité des connexions avec l'arrière-pays et des procédures administratives dans les ports. ***Le gestionnaire du port devrait obtenir la participation d'investisseurs privés, qui effectuent d'importants investissements dans les ports, à une consultation durable concernant les plans de développement portuaire.***

Amendement 36

Proposition de règlement Considérant 27

Texte proposé par la Commission

(27) Afin de garantir ***le bon fonctionnement et l'application effective du présent règlement, une autorité de contrôle indépendante, qui peut être une autorité existante, devrait être désignée dans chaque État membre.***

Amendement

(27) Afin de garantir ***l'existence d'un mécanisme indépendant de traitement des plaintes, un ou plusieurs organismes fournissant un contrôle indépendant devraient être désignés par chaque État membre. Les organismes existants, tels que les autorités de concurrence, les tribunaux, les ministères ou les départements au sein de ministères, devraient pouvoir, à condition de n'avoir aucun lien avec le gestionnaire du port, être désignés dans ce but.***

Amendement 37

Proposition de règlement Considérant 28

Texte proposé par la Commission

(28) Les ***différentes autorités de contrôle indépendantes devraient échanger des informations sur leurs travaux et coopérer afin de garantir une application uniforme du présent règlement.***

Amendement

(28) ***Dans les affaires concernant des litiges et des plaintes impliquant plusieurs États membres, les différents organismes chargés du contrôle indépendant devraient coopérer entre eux et échanger des informations sur leurs travaux.***

Amendement 38

Proposition de règlement Considérant 28 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(28 bis) Les relations sociales dans le secteur portuaire ont une forte incidence sur le fonctionnement des ports. Le comité du dialogue social pour le secteur portuaire au niveau de l'Union offre par conséquent aux partenaires sociaux un cadre en vue de l'obtention de résultats en ce qui concerne l'organisation du travail et les conditions de travail, dans des domaines tels que la santé et la sécurité, la formation et les qualifications, la politique de l'Union en matière de carburants à faible teneur en soufre, ou l'attractivité du secteur pour les jeunes travailleurs et les travailleuses.

Amendement 39

Proposition de règlement Considérant 29

Texte proposé par la Commission

Amendement

(29) Pour compléter et modifier certains éléments non essentiels du présent règlement, et en particulier pour favoriser l'application uniforme des redevances environnementales, renforcer la cohérence de ces redevances à l'échelle de l'Union et garantir l'application de principes communs de tarification en rapport avec la promotion du transport maritime à courte distance, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission 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 applicables aux redevances

supprimé

d'infrastructure portuaire. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient qu'elle veille, lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Amendement 40

Proposition de règlement Considérant 30

Texte proposé par la Commission

Amendement

(30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, des compétences d'exécution devraient être conférées à la Commission en ce qui concerne les dispositions à prendre pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Il convient que lesdites compétences soient exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission¹³.

supprimé

¹³ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

Amendement 41

Proposition de règlement Considérant 30 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(30 bis) La Commission est invitée à présenter une proposition législative

concernant des certificats d'exemption de pilotage afin d'encourager leur utilisation dans tous les États membres de manière à améliorer l'efficacité dans les ports, et notamment à stimuler le transport maritime à courte distance, lorsque les conditions de sécurité le permettent. Les critères d'octroi de ces certificats devraient être définis par les États membres après une évaluation des risques et en tenant compte de la situation locale. Les exigences devraient être transparentes, non discriminatoires et proportionnées.

Amendement 42

Proposition de règlement Considérant 31

Texte proposé par la Commission

(31) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir **assurer la modernisation de** services portuaires et créer un cadre propre à attirer les investissements nécessaires dans tous les ports du réseau transeuropéen de transport, ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension européenne, internationale et transfrontière du secteur portuaire et des activités connexes et peuvent donc, en raison de la nécessité d'assurer des conditions de concurrence équitables au niveau européen, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Amendement

(31) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir **établir un cadre pour l'organisation des** services portuaires et créer un cadre propre à attirer les investissements nécessaires dans tous les ports **maritimes** du réseau transeuropéen de transport, ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres en raison de la dimension européenne, internationale et transfrontière du secteur portuaire et des activités connexes, et peuvent donc, en raison de la nécessité d'assurer des conditions de concurrence équitables au niveau européen, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs. **Il convient de protéger les ports de l'Union vis-à-vis des ports de pays tiers qui ne sont pas soumis aux mêmes critères d'organisation et de fonctionnement que ceux fixés par le présent règlement.**

Amendement 43

Proposition de règlement Considérant 31 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(31 bis) Les relations de travail dans le secteur portuaire ont une forte incidence sur les activités et le fonctionnement des ports. Par conséquent, le comité du dialogue social pour le secteur portuaire au niveau de l'Union devrait pouvoir offrir aux partenaires sociaux de l'Union un cadre en vue de l'adoption éventuelle d'objectifs communs ayant trait aux questions sociales liées aux relations de travail dans le secteur portuaire. Le cas échéant, la Commission devrait faciliter et soutenir les négociations, et y apporter une assistance technique, tout en respectant l'autonomie des partenaires sociaux. Les partenaires sociaux de l'Union devraient avoir la possibilité, s'ils le souhaitent, de faire part des progrès accomplis, de sorte que la Commission puisse tenir compte de leur bilan lorsqu'elle analysera les effets du présent règlement.

Amendement 44

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a) un cadre clair pour *l'accès au marché* des services portuaires;

(a) un cadre clair pour *l'organisation* des services portuaires;

Amendement 45

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b) des règles communes sur la transparence financière et les redevances à appliquer par les gestionnaires ou les prestataires de services portuaires.

(b) des règles communes sur la transparence financière et les redevances à appliquer par les gestionnaires ou les prestataires de services portuaires ***visés par le présent règlement.***

Amendement 46

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c) dragage,

supprimé

Amendement 47

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

En outre, l'article 12, paragraphe 2, du présent règlement s'applique également au dragage.

Amendement 48

Proposition de règlement

Article 1 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Le présent règlement s'applique à tous les ports maritimes du réseau transeuropéen de transport ***au sens de la définition de l'annexe I du règlement XXX [règlement sur les orientations RTE-T].***

3. Le présent règlement s'applique 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^{1bis}.***

^{1bis} Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations

de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

Amendement 49

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Le présent règlement est sans préjudice de toute structure portuaire qui respecte les principes énoncés au paragraphe 1, points a) et b).

Amendement 50

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 ter. Les États membres peuvent décider de ne pas appliquer le présent règlement aux ports maritimes du réseau transeuropéen de transport global situés dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du traité FUE. Lorsque les États membres décident de ne pas appliquer le présent règlement à ces ports maritimes, ils notifient cette décision à la Commission.

Amendement 51

Proposition de règlement Article 2 – point 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. «services de manutention des marchandises», l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le

2. «services de manutention des marchandises», l'organisation et la manutention des marchandises entre le bateau transporteur et la terre, que ce soit pour l'importation, l'exportation ou le

transit des marchandises, y compris la transformation, le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné et en relation directe avec le transport des marchandises, à l'exclusion toutefois de l'entreposage, du dépotage, du reconditionnement ou de tout autre service à valeur ajoutée lié aux marchandises manipulées;

transit des marchandises, y compris la prise en charge, ***l'arrimage, le désarrimage, le chargement***, le transport et le stockage temporaire des marchandises dans le terminal de manutention des marchandises concerné et en relation directe avec le transport des marchandises, à l'exclusion toutefois, ***sauf si l'État membre en décide autrement***, de l'entreposage, du dépotage, du reconditionnement ou de tout autre service à valeur ajoutée lié aux marchandises manipulées;

Amendement 52

Proposition de règlement

Article 2 – point 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. «autorité compétente», tout organisme public ou privé qui, pour le compte d'une instance locale, régionale ou nationale, est habilité à exercer, en vertu d'actes législatifs ou d'instruments nationaux, des activités liées à l'organisation et à la gestion des activités portuaires, conjointement au gestionnaire du port ou en lieu et place de ce dernier;

Amendement 53

Proposition de règlement

Article 2 – point 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. «dragage», le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port afin de permettre aux bateaux d'accéder au port, y compris les déblaiements initiaux (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien destiné à maintenir l'accessibilité de la voie d'accès;

3. «dragage», le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port afin de permettre aux bateaux d'accéder au port, y compris les déblaiements initiaux (travaux neufs de dragage) et le dragage d'entretien destiné à maintenir l'accessibilité de la voie d'accès, ***étant précisé qu'il ne s'agit pas d'un service proposé à l'utilisateur;***

Amendement 54

Proposition de règlement Article 2 – point 5

Texte proposé par la Commission

5. «gestionnaire du port», tout organisme public ou privé qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour objet, **en vertu d'actes législatifs** ou **d'instruments** nationaux, d'assurer l'administration et la gestion des infrastructures portuaires et **du trafic portuaire**, la coordination **et, le cas échéant**, le contrôle des activités des exploitants présents dans le port concerné;

Amendement

5. «gestionnaire du port», tout organisme public ou privé qui, conjointement ou non avec d'autres activités, a pour objet, **autorisé par la législation** ou **des instruments** nationaux, d'assurer l'administration et la gestion des infrastructures portuaires et, **le cas échéant**, la coordination, **la réalisation, l'organisation ou** le contrôle des activités des exploitants présents dans le port concerné, **l'administration et la gestion du trafic portuaire ainsi que l'aménagement du territoire portuaire**;

Amendement 55

Proposition de règlement Article 2 – point 6

Texte proposé par la Commission

6. **«amarrage»**, les services de lamanage **d'un bateau en cours d'ancrage ou de mise à quai dans le port ou dans les voies navigables donnant accès au port**;

Amendement

6. **«lamanage»**, les services de lamanage **et de déplacement en toute sécurité d'un bateau**;

Amendement 56

Proposition de règlement Article 2 – point 8

Texte proposé par la Commission

8. «pilotage», le service de guidage d'un bateau par un pilote ou un poste de pilotage afin de permettre son entrée dans la voie navigable donnant accès au port **ou** sa sortie de cette voie d'accès;

Amendement

8. «pilotage», le service de guidage d'un bateau par un pilote ou un poste de pilotage afin de permettre son entrée dans la voie navigable donnant accès au port, sa sortie de cette voie d'accès **ou sa navigation à l'intérieur du port en toute sécurité**;

Amendement 57

Proposition de règlement Article 2 – point 9

Texte proposé par la Commission

9. «redevance d'infrastructure portuaire», une redevance perçue au bénéfice direct ou indirect du gestionnaire du port et payée par les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons pour l'utilisation des installations et des services permettant aux bateaux d'entrer dans le port et d'en sortir, y compris dans les voies navigables donnant accès **aux ports**, ainsi que pour l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons;

Amendement

9. «redevance d'infrastructure portuaire», une redevance perçue au bénéfice direct ou indirect du gestionnaire du port et payée par les exploitants de bateaux ou les propriétaires de cargaisons pour l'utilisation des **infrastructures, des** installations et des services permettant aux bateaux d'entrer dans le port et d'en sortir, y compris dans les voies navigables donnant accès **au port, dès lors que ces voies relèvent de la compétence juridique du gestionnaire du port**, ainsi que pour l'accès à la prise en charge des passagers et des cargaisons, **à l'exclusion des taxes foncières et redevances d'effet équivalent**;

Amendement 58

Proposition de règlement Article 2 – point 12

Texte proposé par la Commission

12. «contrat de services portuaires», un accord formel et juridiquement contraignant entre un prestataire de services portuaires et **une autorité** compétente par lequel **cette dernière** désigne un prestataire de services portuaires chargé de la fourniture de services portuaires selon une procédure visant à limiter le nombre de prestataires de services portuaires;

Amendement

12. «contrat de services portuaires», un accord formel et juridiquement contraignant entre un prestataire de services portuaires et **le gestionnaire du port ou l'autorité** compétente, par lequel **ledit gestionnaire ou ladite autorité** désigne un prestataire de services portuaires chargé de la fourniture de services portuaires selon une procédure visant à limiter le nombre de prestataires de services portuaires;

Amendement 59

Proposition de règlement Article 2 – point 16

Texte proposé par la Commission

16. «port maritime», une zone de terre ferme et d'eau constituée **d'ouvrages et d'équipements** permettant, essentiellement, l'accueil des navires, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, **ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire**;

Amendement

16. «port maritime», une zone **délimitée** de terre ferme et d'eau, **gérée par le gestionnaire du port et constituée d'infrastructures et d'installations** permettant, essentiellement, l'accueil des navires, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers **et du personnel**;

Amendement 60

Proposition de règlement

Article 2 – point 17

Texte proposé par la Commission

17. «remorquage», l'assistance apportée à un bateau au moyen d'un remorqueur afin de lui permettre d'entrer dans le port ou **d'en sortir** en toute sécurité en aidant à sa manœuvre;

Amendement

17. «remorquage», l'assistance apportée à un bateau au moyen d'un remorqueur afin de lui permettre d'entrer dans le port, **d'en sortir** ou **d'y naviguer** en toute sécurité en aidant à sa manœuvre;

Amendement 61

Proposition de règlement

Article 2 – point 18

Texte proposé par la Commission

18. «voie navigable donnant accès à un port», une voie navigable donnant accès au port depuis la haute mer, telle qu'une entrée de port, un chenal, un fleuve, un canal maritime ou un fjord.

Amendement

18. «voie navigable donnant accès à un port», une voie navigable donnant accès au port depuis la haute mer, telle qu'une entrée de port, un chenal, un fleuve, un canal maritime ou un fjord, **si ladite voie navigable relève de la compétence juridique du gestionnaire du port.**

Amendement 62

Proposition de règlement

Chapitre II – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Accès au marché

Organisation des services portuaires

Amendement 63

Proposition de règlement Article 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 3

supprimé

Libre prestation de services

1. La libre prestation de services dans les ports maritimes soumis au présent règlement s'applique aux prestataires de services portuaires établis dans l'Union dans les conditions prévues par le présent chapitre.

2. Les prestataires de services portuaires ont accès aux installations portuaires essentielles dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs activités. Les conditions régissant cet accès sont équitables, raisonnables et non discriminatoires.

Amendement 64

Proposition de règlement Article 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 3 bis

Libre organisation des services portuaires

1. En ce qui concerne le présent règlement, l'organisation des services portuaires relevant du présent chapitre pourra faire 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 exploitant internes;*
 (e) *d'un accès libre et ouvert au marché des services portuaires.*
- 2. Dans l'organisation des services portuaires telle que visée au paragraphe 1, les conditions énoncées dans le présent chapitre sont respectées.**

Amendement 65

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le gestionnaire du port peut exiger que les prestataires de services portuaires respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.

Amendement

1. Sans préjudice de la possibilité d'imposer des obligations de service public, prévue à l'article 8, le gestionnaire du port **ou l'autorité compétente** peut exiger que les prestataires de services portuaires, **y compris les sous-traitants,** respectent des exigences minimales pour la prestation du service portuaire correspondant.

Amendement 66

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

2. Les exigences minimales prévues au paragraphe 1 **ne peuvent porter, le cas échéant, que** sur:

Amendement

2. Les exigences minimales prévues au paragraphe 1 **portent** sur:

Amendement 67

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) l'équipement nécessaire pour fournir les services portuaires concernés dans des

Amendement

(b) l'équipement nécessaire pour fournir les services portuaires concernés dans des

conditions normales et *en toute sécurité* et la capacité de maintenir ces équipements au niveau *approprié*;

conditions normales et *de manière continue* et la capacité *technique et financière* de maintenir ces équipements au niveau *requis*;

Amendement 68

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(b bis) 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;

Amendement 69

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point c

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements et *de son personnel*;

(c) le respect des exigences en matière de sécurité maritime ou de sécurité et de sûreté du port ou de ses accès, de ses installations, de ses équipements, *de ses travailleurs et d'autres personnes*;

Amendement 70

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point d bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d bis) le respect de la législation sociale et du travail de l'État membre du port concerné, y compris des dispositions des conventions collectives;

Amendement 71

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 2 – point d ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(d ter) la bonne réputation du prestataire de services portuaires, telle que déterminée par l'État membre concerné.

Amendement 72

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. L'application du présent règlement ne justifie en aucune circonstance un abaissement du niveau des exigences minimales déjà fixées par des États membres ou des autorités compétentes pour la prestation de services portuaires.

Amendement 73

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Lorsque les exigences minimales comprennent des connaissances locales spécifiques ou la connaissance de particularités locales, le gestionnaire du port veille à ce ***qu'une formation adéquate soit accessible*** dans des conditions transparentes et non discriminatoires, ***à moins qu'un accès suffisant à cette formation soit assuré par l'État membre.***

4. Lorsque les exigences minimales comprennent des connaissances locales spécifiques ou la connaissance de particularités locales, le gestionnaire du port veille à ce ***que des informations soient suffisamment accessibles*** dans des conditions transparentes et non discriminatoires.

Amendement 74

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port aura, au plus tard le **1^{er} juillet 2015** ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la prestation de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au préalable de toute modification apportée aux critères et à la procédure.

Amendement

5. Dans les cas visés au paragraphe 1, le gestionnaire du port aura, au plus tard le ... * ou, en ce qui concerne les exigences minimales applicables après cette date, au moins trois mois avant la date d'entrée en vigueur de ces exigences, publié les exigences minimales visées au paragraphe 2 et la procédure d'octroi du droit à la prestation de services portuaires en vertu de ces exigences. Les prestataires de services portuaires sont informés au préalable de toute modification apportée aux critères et à la procédure.

*** JO: prière d'insérer la date: 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement**

Amendement 75

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Afin de garantir la sécurité maritime et la protection de l'environnement, l'État membre ou l'autorité compétente peut exiger que les navires utilisés pour les opérations de remorquage et de lamanage soient enregistrés dans l'État membre du port concerné et battent pavillon dudit État membre.

Amendement 76

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Le gestionnaire du port traite les prestataires de services portuaires **sur un**

1. Le gestionnaire du port **ou l'autorité compétente** traite les prestataires de

pied d'égalité et agit d'une manière transparente.

services portuaires *de manière transparente, objective, non discriminatoire et proportionnée.*

Amendement 77

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le gestionnaire du port accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales établies conformément à l'article 4 dans un délai **d'un** mois à compter de la réception d'une demande d'octroi de ce droit. Tout refus doit être dûment justifié sur la base de critères objectifs, transparents, non discriminatoires et proportionnés.

Amendement

2. Le gestionnaire du port ***ou l'autorité compétente*** accorde ou refuse le droit de fournir des services portuaires sur la base des exigences minimales établies conformément à l'article 4. ***Sa décision est prise*** dans un délai ***raisonnable et qui ne peut, en tout état de cause, dépasser quatre*** mois à compter de la réception d'une demande d'octroi de ce droit ***accompagnée des documents nécessaires.*** Tout refus doit être dûment justifié sur la base de critères objectifs, transparents, non discriminatoires et proportionnés.

Amendement 78

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe -1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

-1. Dans les cas visés à l'article 9 du présent règlement, lorsque le gestionnaire d'un port n'est pas un pouvoir adjudicateur au sens de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil^{1 bis}, le présent article ne s'applique pas.

^{1bis} ***Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).***

Amendement 79

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. **Par dérogation à l'article 3**, le gestionnaire du port peut limiter le nombre de prestataires de services portuaires pour un même service portuaire en s'appuyant sur un ou plusieurs des motifs suivants:

Amendement

1. **Sans préjudice des différents modèles existants en matière d'organisation des services portuaires**, le gestionnaire du port **ou l'autorité compétente** peut limiter le nombre de prestataires de services portuaires pour un même service portuaire en s'appuyant sur un ou plusieurs des motifs suivants:

Amendement 80

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 1 – point a

Texte proposé par la Commission

(a) la rareté ou l'affectation réservée des terres, à condition que le gestionnaire puisse démontrer que lesdites terres constituent une installation portuaire essentielle à la prestation **du service portuaire** et que la limitation soit **conforme au plan de développement officiel du port tel qu'il a été adopté** par le gestionnaire du port et, le cas échéant, toute autre autorité publique compétente conformément à la législation nationale;

Amendement

(a) la rareté ou l'affectation réservée des terres, à condition que le gestionnaire puisse démontrer que lesdites terres constituent une installation portuaire essentielle à la prestation **des services portuaires** et que la limitation soit, **le cas échéant, conforme aux décisions ou aux plans adoptés** par le gestionnaire du port et, le cas échéant, toute autre autorité publique compétente conformément à la législation nationale;

Amendement 81

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 1 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a bis) 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;

Amendement 82

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 1 – point a ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a ter) l'inadaptation des caractéristiques du trafic portuaire, qui ne permettent pas à plusieurs prestataires de services portuaires d'opérer dans des conditions satisfaisantes dans le port;

Amendement 83

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 1 – point a quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(a quater) la nécessité de garantir des opérations portuaires sûres, sécurisées ou respectueuses de l'environnement;

Amendement 84

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Toute limitation des prestataires d'un service portuaire s'effectue selon une procédure de sélection non discriminatoire et transparente qui est ouverte à toutes les parties intéressées. Le gestionnaire du port transmet à l'ensemble des parties intéressées toutes l'information nécessaire concernant l'organisation de la procédure de sélection, le délai de présentation des candidatures et tout critère ou toute exigence déterminants pour le tri des candidatures. Le délai de présentation des candidatures est suffisamment long pour permettre aux parties intéressées de procéder à une évaluation pertinente et de préparer leur candidature; dans des circonstances normales, le délai minimal

est de 30 jours.

Amendement 85

Proposition de règlement

Article 6 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. 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 ***peut charger une autorité indépendante du gestionnaire du port d'adopter la décision de limiter le nombre de prestataires de services. Si l'État membre ne confie pas l'adoption de la décision limitant le nombre de prestataires de services portuaires à une telle autorité, le nombre de prestataires n'est pas inférieur à deux.***

Amendement

4. 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 ***prend les mesures nécessaires afin d'éviter les conflits d'intérêts. En l'absence de telles mesures, le nombre des prestataires n'est pas inférieur à deux, à moins que l'un des motifs énoncés au paragraphe 1 ne justifie de se limiter à un prestataire unique.***

Amendement 86

Proposition de règlement

Article 7

Texte proposé par la Commission

Article 7

Procédure de limitation du nombre de prestataires de services portuaires

1. Toute limitation du nombre de prestataires d'un service portuaire conformément à l'article 6 s'effectue selon une procédure de sélection non discriminatoire et transparente qui est ouverte à toutes les parties intéressées.

2. Si la valeur estimative du service portuaire dépasse le seuil défini au paragraphe 3, les règles relatives à la procédure d'adjudication, aux garanties procédurales et à la durée maximale des concessions énoncées dans la directive.../... [sur les concessions]

Amendement

supprimé

s'appliquent.

3. Le seuil et la méthode de détermination de la valeur du service portuaire sont ceux prévus par les dispositions applicables en la matière de la directive.../... [sur les concessions].

4. Le ou les prestataires retenus et le gestionnaire du port concluent un contrat de services portuaires.

5. Aux fins du présent règlement, une modification substantielle, au sens de la directive.../... [sur les concessions], des dispositions d'un contrat de services portuaires en cours d'exécution est considérée comme un nouveau contrat de services portuaires et nécessite une nouvelle procédure au sens du paragraphe 2.

6. Les paragraphes 1 à 5 du présent article ne s'appliquent pas dans les cas visés à l'article 9.

7. Le présent règlement est sans préjudice de la directive .../... [sur les concessions]¹⁵, de la directive .../... [sur les services d'utilité publique]¹⁶ et de la directive .../... [sur les marchés publics]¹⁷.

¹⁵ *Proposition de directive sur l'attribution de contrats de concession, COM(2011) 897 final.*

¹⁶ *Proposition de directive relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux, COM(2011) 895 final.*

¹⁷ *Proposition de directive sur la passation des marchés publics, COM(2011) 896 final.*

Amendement 87

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres **peuvent décider d'imposer** des obligations de service public en matière de services portuaires à des prestataires afin de garantir **ce qui suit**:

Amendement

1. Les États membres **désignent l'autorité compétente sur leur territoire, qui peut être le gestionnaire du port, habilité à mettre en œuvre** des obligations de service public en matière de services portuaires **en ce qui concerne** des prestataires afin de garantir **au moins l'une des caractéristiques suivantes**:

Amendement 88

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 1 – point b

Texte proposé par la Commission

(b) la disponibilité du service pour tous les utilisateurs;

Amendement

(b) la disponibilité du service pour tous les utilisateurs, **sur un pied d'égalité le cas échéant**;

Amendement 89

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c bis) la sûreté, la sécurité ou la viabilité environnementale des opérations portuaires;

Amendement 90

Proposition de règlement

Article 8 – paragraphe 1 – point c ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c ter) des services de transports de passagers adéquats au public et la cohésion territoriale.

Amendement 91

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les États membres désignent les autorités compétentes sur leur territoire pour imposer ces obligations de service public. Le gestionnaire du port peut être l'autorité compétente.

Amendement

supprimé

Amendement 92

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Lorsque l'autorité compétente désignée conformément au paragraphe 3 n'est pas le gestionnaire du port, elle exerce les compétences prévues **aux articles 6 et 7** concernant la limitation du nombre de prestataires de services portuaires sur la base d'obligations de service public.

Amendement

4. Lorsque l'autorité compétente désignée conformément au paragraphe **1 du présent article** n'est pas le gestionnaire du port, elle exerce les compétences prévues **à l'article 6** concernant la limitation du nombre de prestataires de services portuaires sur la base d'obligations de service public.

Amendement 93

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Si **une autorité compétente** décide d'imposer des obligations de service public dans tous les ports maritimes soumis au présent règlement dans un État membre, elle notifie ces obligations à la Commission.

Amendement

5. Si **un État membre** décide d'imposer des obligations de service public dans tous les ports maritimes soumis au présent règlement dans un État membre, elle notifie ces obligations à la Commission.

Amendement 94

Proposition de règlement Article 8 – paragraphe 6

6. En cas de perturbation de services portuaires faisant l'objet d'obligations de service public ou de risque imminent qu'une telle situation se produise, l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence. La mesure d'urgence peut prendre la forme d'une adjudication directe permettant d'attribuer le service à un autre prestataire pour une durée maximale d'un an. Au cours de cette période, soit ***l'autorité*** compétente lance une nouvelle procédure visant à sélectionner un prestataire de services portuaires ***conformément à l'article 7***, soit elle applique ***l'article 9***.

6. En cas de perturbation de services portuaires faisant l'objet d'obligations de service public ou de risque imminent qu'une telle situation se produise, l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence. La mesure d'urgence peut prendre la forme d'une adjudication directe permettant d'attribuer le service à un autre prestataire pour une durée maximale d'un an. Au cours de cette période, soit ***l'autorité*** compétente lance une nouvelle procédure visant à sélectionner un prestataire de services portuaires, soit elle applique ***l'article 9***. ***Les actions collectives menées conformément au droit de l'État membre concerné ou aux conventions en vigueur entre les partenaires sociaux ne sont pas considérées comme des cas de perturbation des services portuaires pouvant donner lieu à une mesure d'urgence.***

Amendement 95

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 1

1. ***Dans les cas prévus à l'article 6, paragraphe 1, point b)***, l'autorité compétente peut décider de fournir ***elle-même un service portuaire dans le cadre d'obligations de service public*** ou ***imposer directement ces obligations à une*** entité juridiquement distincte sur laquelle elle exerce un contrôle analogue à celui ***qu'elle*** exerce sur ses propres services. Dans ce cas, le prestataire de services portuaires est considéré comme un exploitant interne aux fins du présent règlement.

1. ***Le gestionnaire du port ou*** l'autorité compétente peut décider de fournir ***lui-même ou elle-même***, ou ***par l'intermédiaire d'une*** entité juridiquement distincte sur laquelle ***il ou elle*** exerce un contrôle analogue à celui ***qu'il ou elle*** exerce sur ses propres services, ***un service portuaire, à la condition que l'article 4 s'applique uniformément à tous les exploitants fournissant le service concerné.*** Dans ce cas, le prestataire de services portuaires est considéré comme un exploitant interne aux fins du présent règlement.

Amendement 96

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. L'autorité compétente n'est **considérée comme exerçant** un contrôle sur une entité juridiquement distincte analogue à celui **qu'elle** exerce sur ses propres services que si elle exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et les décisions importantes de l'entité juridique **contrôlée**.

Amendement

2. **Le gestionnaire du port ou** l'autorité compétente n'est **réputé(e) exercer** un contrôle sur une entité juridiquement distincte analogue à celui **qu'il ou elle** exerce sur ses propres services que **s'il ou** si elle exerce une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et les décisions importantes de l'entité juridique **concernée**.

Amendement 97

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. L'exploitant interne n'assure le service portuaire concerné que dans le ou les seuls ports pour lesquels la mission d'assurer le service portuaire lui a été attribuée.

Amendement

3. **Dans les cas prévus à l'article 8,** l'exploitant interne n'assure le service portuaire concerné que dans le ou les seuls ports pour lesquels la mission d'assurer le service portuaire lui a été attribuée.

Amendement 98

Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Sans préjudice de la législation nationale et de celle de l'Union, y compris des conventions collectives conclues entre les partenaires sociaux, **le gestionnaire du port peut exiger** du prestataire de services portuaires désigné **conformément à la procédure établie à l'article 7, lorsque ce prestataire n'est pas le prestataire de services portuaires historique, d'accorder** au personnel **engagé précédemment par le prestataire de services portuaires historique** les droits dont il aurait bénéficié

Amendement

2. Sans préjudice de la législation nationale et de celle de l'Union, y compris des conventions collectives **représentatives** conclues entre les partenaires sociaux, **l'autorité compétente exige** du prestataire de services portuaires désigné **qu'il accorde au personnel des conditions de travail fondées sur des normes sociales contraignantes de type national, régional ou local. Dans le cas d'un transfert de personnel en raison d'un changement de prestataire de services, le personnel**

s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE.

engagé précédemment se voit reconnaître les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE.

Amendement 99

Proposition de règlement Article 10 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. **Lorsque** le gestionnaire du port impose **aux** prestataires de services portuaires l'obligation de respecter **certaines** normes sociales **en ce qui concerne** la fourniture des services portuaires en question, les documents de mise en concurrence et les contrats de services portuaires comprennent la liste du personnel concerné et donnent des précisions claires sur leurs droits contractuels et les conditions dans lesquelles les travailleurs sont réputés liés aux services portuaires.

Amendement

3. Le gestionnaire du port **ou l'autorité compétente** impose **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**. **Lorsque, dans le cadre de** la fourniture des services portuaires en question, **un transfert du personnel a lieu**, les documents de mise en concurrence et les contrats de services portuaires comprennent la liste du personnel concerné et donnent des précisions claires sur leurs droits contractuels et les conditions dans lesquelles les travailleurs sont réputés liés aux services portuaires.

Amendement 100

Proposition de règlement Article 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 10 bis

Formation et protection des travailleurs

1. L'employeur veille 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.

2. Tout en respectant pleinement l'autonomie des partenaires sociaux, le comité du dialogue social pour le secteur portuaire au niveau de l'Union est invité à 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. Ces exigences sont régulièrement mises à jour afin de réduire, de manière continue, la fréquence à laquelle surviennent des accidents sur le lieu de travail.

3. Les partenaires sociaux sont invités à élaborer des modèles permettant d'assurer un équilibre entre les fluctuations de la demande de travailleurs portuaires et la flexibilité nécessaire aux opérations portuaires, d'une part, et la continuité et la protection de l'emploi, d'autre part.

Amendement 101

Proposition de règlement Article 11

Texte proposé par la Commission

Le présent chapitre et les dispositions transitoires de l'article 24 ne s'appliquent **pas** aux services de manutention des marchandises **et** aux services passagers.

Amendement

Le présent chapitre, **exception faite de l'article 10 bis**, et les dispositions transitoires de l'article 24 ne s'appliquent **ni** aux services de manutention des marchandises, **ni** aux services passagers, **ni au pilotage**.

Amendement 102

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

2. Lorsque le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics fournit lui-même des services portuaires, il tient des comptes séparés pour **chaque** activité **de service portuaire** et ses autres activités,

Amendement

2. Lorsque le gestionnaire du port bénéficiant de financements publics fournit lui-même des services portuaires **ou de dragage**, il tient des comptes séparés pour **cette** activité **ou cet investissement financé**

de manière à ce que:

par des fonds publics et ses autres activités, de manière à ce que:

Amendement 103

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Lorsque le gestionnaire du port ou une association des ports effectue directement le dragage en bénéficiant de fonds publics pour cette activité, il ne peut se livrer à cette même activité dans d'autres États membres.

Amendement 104

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

3. Les financements publics visés au paragraphe 1 comprennent les apports en capital-actions ou quasi-capital, les subventions non remboursables ou remboursables uniquement sous certaines conditions, l'octroi de prêts, y compris les découverts et les avances sur des injections de capital, les garanties accordées au gestionnaire du port par les pouvoirs publics, ***les dividendes payés et bénéfiques non distribués*** ou toute autre forme de soutien financier public.

3. Les financements publics visés au paragraphe 1 comprennent les apports en capital-actions ou quasi-capital, les subventions non remboursables ou remboursables uniquement sous certaines conditions, l'octroi de prêts, y compris les découverts et les avances sur des injections de capital, les garanties accordées au gestionnaire du port par les pouvoirs publics ou toute autre forme de soutien financier public.

Amendement 105

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. Le gestionnaire du port tient les données relatives aux relations financières visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article à

4. Le gestionnaire du port tient les données relatives aux relations financières visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article à

la disposition de la Commission et de l'autorité *de contrôle indépendante compétente visée* à l'article 17 pendant une période de cinq ans à compter de la fin de l'exercice budgétaire auquel les *informations* se rapportent.

la disposition de la Commission et de l'autorité *désignée en application de* l'article 17 pendant une période de cinq ans à compter de la fin de l'exercice budgétaire auquel les *données* se rapportent.

Amendement 106

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Le gestionnaire du port met à la disposition de la Commission et de l'autorité *de contrôle indépendante compétente*, à leur demande, toute information supplémentaire qu'elles jugent nécessaire pour apprécier en toute connaissance de cause les données qui leur sont communiquées et évaluer la conformité *au* présent règlement. Les informations sont transmises dans un délai de deux mois à compter de la date de la demande.

Amendement

5. Le gestionnaire du port met à la disposition de la Commission et de l'autorité *désignée en application de l'article 17, en cas de plainte formelle et* à leur demande, toute information supplémentaire qu'elles jugent nécessaire pour apprécier en toute connaissance de cause les données qui leur sont communiquées et évaluer la conformité *avec le* présent règlement. Les informations sont transmises dans un délai de deux mois à compter de la date de la demande.

Amendement 107

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis. Les États membres peuvent décider que le paragraphe 2 du présent article ne s'applique pas aux ports du réseau global qui ne satisfont pas au critère énoncé à l'article 20, paragraphe 2, point a) ou point b), du règlement (UE) n° 1315/2013 si l'application dudit paragraphe représente pour ces ports une charge administrative disproportionnée, à condition toutefois que soient consignés en toute transparence dans les comptes l'ensemble des financements publics reçus et l'utilisation à des fins de fourniture de

*services portuaires qui en a été faite.
Lorsque les États membres prennent cette
décision, ils en informent la Commission
avant qu'elle ne prenne effet.*

Amendement 108

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les redevances afférentes aux services fournis par un exploitant interne **au sens de l'article 9** et les redevances **perçues par les prestataires de services portuaires, en cas de limitation du nombre de prestataires qui n'ont pas été désignés sur la base de procédures ouvertes, transparentes et non discriminatoires**, sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire. Ces redevances correspondent aux conditions qui existent sur un marché concurrentiel pertinent et ne sont pas disproportionnées par rapport à la valeur économique du service fourni.

Amendement

1. Les redevances afférentes aux services fournis par un exploitant interne **dans le cadre d'une obligation de service public**, les redevances **afférentes aux services de pilotage qui ne sont pas exposés à une concurrence effective**, et les redevances **perçues par les prestataires de services portuaires visés à l'article 6, paragraphe 1, point b)**, sont établies d'une manière transparente et non discriminatoire. Ces redevances correspondent, **dans la mesure du possible**, aux conditions qui existent sur un marché concurrentiel pertinent et ne sont pas disproportionnées par rapport à la valeur économique du service fourni.

Amendement 109

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Le prestataire de services portuaires met à la disposition de l'autorité de **contrôle indépendante compétente visée à l'article 17**, à sa demande, les informations relatives aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances de services portuaires relevant de l'application du paragraphe 1 du présent article. Ces informations comprennent la méthodologie utilisée pour fixer les redevances portuaires par rapport aux

Amendement

3. Le prestataire de services portuaires met à la disposition de l'autorité **désignée en application de l'article 17, en cas de plainte formelle et** à sa demande, les informations relatives aux éléments pris en compte pour déterminer la structure et le montant des redevances de services portuaires relevant de l'application du paragraphe 1 du présent article. Ces informations comprennent la méthodologie utilisée pour fixer les redevances portuaires

installations et services auxquels se rapportent ces redevances de services portuaires.

par rapport aux installations et services auxquels se rapportent ces redevances de services portuaires.

Amendement 110

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Dans un souci d'efficacité du système de tarification de l'utilisation des infrastructures, la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire sont définis d'une manière autonome par le gestionnaire du port en fonction de sa stratégie commerciale et son plan d'investissement propres, dans le respect des **conditions de concurrence existant sur le marché en cause** et des règles en matière d'aides d'État.

Amendement

3. Dans un souci d'efficacité du système de tarification de l'utilisation des infrastructures, la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire sont définis d'une manière autonome par le gestionnaire du port en fonction de sa stratégie commerciale et son plan d'investissement propres **et** dans le respect des règles en matière d'aides d'État **et de concurrence**.

Amendement 111

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les redevances d'infrastructure portuaire peuvent varier selon **les pratiques commerciales relatives aux utilisateurs fréquents** ou dans le but de promouvoir une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure portuaire, le transport maritime à courte distance ou une performance environnementale de haut niveau, l'efficacité énergétique ou l'efficacité carbone des transports. Les critères utilisés pour ces variations sont **pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires et tiennent dûment compte** des règles en matière de concurrence. **Ainsi, la variation qui en résulte s'applique dans les mêmes conditions à tous les utilisateurs de**

Amendement

4. Sans préjudice du paragraphe 3, 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** ou dans le but de promouvoir une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure portuaire, le transport maritime à courte distance ou une performance environnementale de haut niveau, l'efficacité énergétique ou l'efficacité carbone des transports. Les critères utilisés pour ces variations sont **équitable et n'entraînent aucune discrimination fondée sur la nationalité et respectent** les règles en matière d'aides d'État **et de concurrence**. **Le gestionnaire**

services portuaires.

du port peut tenir compte des coûts externes lors de la fixation des redevances. Il peut moduler les redevances d'infrastructure portuaire en fonction des pratiques commerciales.

Amendement 112

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. La Commission est habilitée à adopter, le cas échéant, des actes délégués conformément à la procédure prévue à l'article 21 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.

supprimé

Amendement 113

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. Le gestionnaire du port informe les utilisateurs du port et les représentants ou associations d'utilisateurs du port de la structure et des critères utilisés pour déterminer le montant des redevances d'infrastructure portuaire, **y compris l'ensemble des coûts et des recettes qui servent de base pour déterminer la structure et le montant des redevances d'infrastructure portuaire.** Il informe les utilisateurs des infrastructures portuaires, au moins trois mois à l'avance, de toute modification apportée au montant des redevances d'infrastructure portuaire ou à la structure ou aux critères utilisés pour déterminer ces redevances.

6. Le gestionnaire du port informe, **en toute transparence**, les utilisateurs du port et les représentants ou associations d'utilisateurs du port de la structure et des critères utilisés pour déterminer le montant des redevances d'infrastructure portuaire. Il informe les utilisateurs des infrastructures portuaires, au moins trois mois à l'avance, de toute modification apportée au montant des redevances d'infrastructure portuaire ou à la structure ou aux critères utilisés pour déterminer ces redevances. **Le gestionnaire du port n'est pas tenu de révéler les différences de redevances qui résultent de négociations individuelles.**

Amendement 114

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. Le gestionnaire du port met à la disposition de ***l'autorité de contrôle indépendante compétente*** et de la Commission, à leur demande, les informations visées au paragraphe 4 ***et le détail des dépenses et des recettes qui servent de base pour déterminer la structure*** et le montant des redevances d'infrastructure portuaire ainsi que la méthodologie utilisée pour fixer les redevances d'infrastructure portuaire par rapport aux installations et services auxquels se rapportent ces redevances portuaires.

Amendement

7. Le gestionnaire du port met à la disposition de ***l'autorité désignée en application de l'article 17*** et de la Commission, ***en cas de plainte formelle et*** à leur demande, les informations visées au paragraphe 4 ***du présent article*** et le montant des redevances d'infrastructure portuaire ainsi que la méthodologie utilisée pour fixer les redevances d'infrastructure portuaire par rapport aux installations et services auxquels se rapportent ces redevances portuaires.

Amendement 115

Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Le gestionnaire du port met en place un comité de représentants des exploitants de bateaux, propriétaires de cargaisons ou autres utilisateurs du port qui sont tenus d'acquitter une redevance d'infrastructure ou une redevance de services portuaires, ou les deux. Ce comité est dénommé «comité consultatif des utilisateurs du port».

Amendement

supprimé

Amendement 116

Proposition de règlement Article 15 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Le gestionnaire du port consulte ***chaque année, avant la fixation*** des redevances d'infrastructure portuaire, ***le comité***

Amendement

2. Le gestionnaire du port ***fait en sorte qu'il existe des mécanismes adéquats de consultation des utilisateurs du port, y***

consultatif des utilisateurs du port sur la structure et le montant de ces redevances. Les prestataires de services portuaires visés à l'article 6 *et à l'article 9* consultent chaque année, avant la fixation des redevances de services portuaires, *le comité consultatif des utilisateurs du port sur la structure et le montant de ces redevances.* Le gestionnaire du port fournit des *installations adéquates* pour permettre cette consultation et les prestataires de services portuaires l'informent des résultats de la consultation.

compris des opérateurs de services de transport interconnectés concernés. Il consulte les utilisateurs du port en cas de modifications substantielles des redevances d'infrastructure portuaire. *Les prestataires de services portuaires fournissent aux utilisateurs du port des informations appropriées au sujet de la structure des redevances de services portuaires et des critères ayant servi à les déterminer.* Les *exploitants internes fournissant des services au titre d'une obligation de service public et les prestataires de services portuaires visés à l'article 6, paragraphe 1, point b),* consultent, chaque année *et* avant la fixation des redevances de services portuaires, *les utilisateurs du port sur la structure et le montant de ces redevances.* Le gestionnaire du port fournit des *mécanismes adéquats* pour permettre cette consultation et les prestataires de services portuaires l'informent des résultats de la consultation.

Il est possible d'imposer les obligations mentionnées dans le présent paragraphe aux organismes déjà établis au sein du port, y compris à ceux ayant une composition distincte.

Amendement 117

Proposition de règlement

Article 16 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Le gestionnaire du port consulte régulièrement les parties prenantes, *telles que les entreprises établies dans le port, les prestataires de services portuaires, les exploitants de bateaux, les propriétaires de cargaisons, les transporteurs terrestres et les administrations publiques exerçant leurs activités dans la zone portuaire,* sur les points suivants:

Amendement

1. Le gestionnaire du port consulte régulièrement les parties prenantes *concernées exerçant leurs activités dans la zone portuaire, ainsi que les administrations publiques responsables de la planification des infrastructures de transport, le cas échéant,* sur les points suivants:

Amendement 118

Proposition de règlement

Article 16 – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c bis) les conséquences de la planification et des décisions d'aménagement de l'espace en ce qui concerne les performances environnementales;

Amendement 119

Proposition de règlement

Article 16 – paragraphe 1 – point c ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(c ter) les mesures visant à garantir et à améliorer la sécurité dans la zone portuaire, y compris la sécurité et la santé des travailleurs portuaires et l'information concernant l'accès à la formation de ces derniers.

Amendement 120

Proposition de règlement

Article 17 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Autorité de contrôle indépendante

Contrôle indépendant

Amendement 121

Proposition de règlement

Article 17 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Les États membres veillent à ***ce qu'une autorité de contrôle indépendante suive et surveille l'application du présent règlement dans*** tous les ports maritimes

1. Les États membres veillent à ***l'existence de mécanismes efficaces pour traiter les plaintes concernant*** tous les ports maritimes soumis au présent règlement sur

soumis au présent règlement sur le territoire de chaque État membre.

le territoire de chaque État membre. *À cet effet, les États membres désignent une ou plusieurs autorités.*

Amendement 122

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. *L'autorité de contrôle indépendante* est juridiquement *distincte* et fonctionnellement *indépendante* de tout gestionnaire du port ou prestataire de services portuaires. Les États membres qui conservent la propriété ou le contrôle des ports ou des gestionnaires des ports veillent à la séparation structurelle effective *de la fonction de surveillance et de suivi du présent règlement*, d'une part, et des activités associées à cette propriété ou à ce contrôle, d'autre part. *L'autorité de contrôle indépendante exerce ses compétences d'une manière impartiale et transparente et dans le respect de* la liberté d'entreprise.

Amendement

2. *Le contrôle indépendant est exercé de manière à exclure les conflits d'intérêts et* est juridiquement *distinct* et fonctionnellement *indépendant* de tout gestionnaire du port ou prestataire de services portuaires. Les États membres qui conservent la propriété ou le contrôle des ports ou des gestionnaires des ports veillent à la séparation structurelle effective *des fonctions liées au traitement des plaintes*, d'une part, et des activités associées à cette propriété ou à ce contrôle, d'autre part. *Le contrôle indépendant est impartial et transparent et respecte pleinement* la liberté d'entreprise.

Amendement 123

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. *L'autorité de contrôle indépendante traite les plaintes déposées par toute partie justifiant d'un intérêt légitime et les litiges qui lui sont soumis dans le cadre de l'application du présent règlement.*

Amendement

3. *Les États membres veillent à ce que les utilisateurs du port et les autres parties prenantes concernées soient informés des modalités de dépôt d'une plainte, y compris de l'identité des entités responsables du traitement des plaintes, visées à l'article 12, paragraphe 5, à l'article 13, paragraphe 3, et à l'article 14, paragraphe 7.*

Amendement 124

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. En cas de litige entre des parties établies dans des États membres différents, ***l'autorité de contrôle indépendante de l'État membre du port dans lequel le litige est présumé avoir son origine est compétente*** pour trancher le litige.

Amendement

4. En cas de litige entre des parties établies dans des États membres différents, l'État membre du port dans lequel le litige est présumé avoir son origine est ***compétent*** pour trancher le litige. ***Les États membres concernés coopèrent et échangent des informations sur leurs travaux.***

Amendement 125

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. L'autorité ***de*** contrôle ***indépendante*** a le droit d'exiger que les gestionnaires des ports, les prestataires de services portuaires et les utilisateurs du port communiquent les informations nécessaires ***pour assurer le suivi et le contrôle de l'application du présent règlement.***

Amendement

5. ***En cas de dépôt d'une plainte formelle par toute partie justifiant d'un intérêt légitime, l'autorité compétente effectuant le contrôle indépendant*** a le droit d'exiger que les gestionnaires des ports, les prestataires de services portuaires et les utilisateurs du port communiquent les informations nécessaires.

Amendement 126

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. ***L'autorité de contrôle indépendante peut émettre des avis à la demande d'une autorité compétente de l'État membre sur toute question relative à l'application du présent règlement.***

Amendement

supprimé

Amendement 127

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. L'autorité de contrôle indépendante peut consulter le comité des utilisateurs du port concerné aux fins de l'instruction d'une plainte ou d'un différend.

Amendement

supprimé

Amendement 128

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission

8. Les décisions de l'autorité **de** contrôle **indépendante** ont des effets contraignants, sans préjudice d'un contrôle juridictionnel.

Amendement

8. Les décisions de l'autorité **compétente effectuant le** contrôle **indépendant** ont des effets contraignants, sans préjudice d'un contrôle juridictionnel.

Amendement 129

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 9

Texte proposé par la Commission

9. Les États membres notifient à la Commission **l'identité des autorités de contrôle indépendantes** au plus tard le **1^{er} juillet 2015** et, par la suite, toute modification qui y est apportée. La Commission publie et met à jour la liste des autorités **de** contrôle **indépendantes** sur son site internet.

Amendement

9. Les États membres notifient à la Commission **les mécanismes et procédures mis en place pour mettre en application les paragraphes 1 et 2 du présent article** au plus tard le ...* et, par la suite, **lui notifiant également dans les plus brefs délais** toute modification qui y est apportée. La Commission publie et met à jour la liste des autorités **compétentes effectuant le** contrôle **indépendant** sur son site internet.

* **JO: prière d'insérer la date: 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.**

Amendement 130

Proposition de règlement Article 18

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 18

supprimé

Coopération entre les autorités de contrôle indépendantes

1. Les autorités de contrôle indépendantes échangent des informations sur leurs activités et leurs principes et pratiques en matière de prise de décision afin de favoriser une mise en œuvre uniforme du présent règlement. À cette fin, elles participent à un réseau de coopération qui se réunit à intervalles réguliers et au moins une fois par an. La Commission participe aux travaux du réseau, les coordonne et les soutient.

2. Les autorités de contrôle indépendantes coopèrent étroitement pour s'apporter une assistance mutuelle dans leurs tâches, notamment dans le cadre des enquêtes à effectuer pour traiter les plaintes et les litiges dans les affaires impliquant des ports situés dans des États membres différents. À cet effet, une autorité de contrôle indépendante met à la disposition d'une autre autorité, sur demande motivée, les informations requises pour permettre à cette dernière d'exercer ses responsabilités au titre du présent règlement.

3. Les États membres veillent à ce que les autorités de contrôle indépendantes fournissent à la Commission, sur demande motivée, les informations qui lui sont nécessaires pour mener à bien ses missions. Les informations demandées par la Commission sont proportionnées à ses besoins pour l'accomplissement de ces missions.

4. Lorsque des informations sont considérées comme confidentielles par l'autorité de contrôle indépendante au regard des règles de l'Union ou des règles

nationales en matière de secret des affaires, l'autre autorité de contrôle nationale et la Commission veillent à assurer cette confidentialité. Ces informations ne peuvent être utilisées qu'aux seules fins pour lesquelles elles ont été demandées.

5. Sur la base de l'expérience acquise par les autorités de contrôle indépendantes et des activités du réseau visé au paragraphe 1, et afin de garantir une coopération efficiente, la Commission peut adopter des principes communs sur les modalités à respecter pour l'échange d'informations entre les autorités de contrôle indépendantes. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 22, paragraphe 2.

Amendement 131

Proposition de règlement Article 19 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un droit de recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent règlement par les autorités compétentes, par le gestionnaire du port ou par l'autorité **de contrôle indépendante** auprès d'un organisme indépendant des parties intéressées. Cet organisme de recours peut être un tribunal.

Amendement

1. Toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un droit de recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application du présent règlement par les autorités compétentes, par le gestionnaire du port ou par l'autorité **désignée en application de l'article 17** auprès d'un organisme indépendant des parties intéressées. Cet organisme de recours peut être un tribunal.

Amendement 132

Proposition de règlement Article 20 – alinéa unique

Texte proposé par la Commission

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et

Amendement

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et

prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le **1^{er} juillet 2015** et toute modification ultérieure les concernant **dans les meilleurs délais**.

prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Les sanctions ainsi prévues doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le ... **et lui notifient sans retard** toute modification ultérieure les concernant.

*** JO: prière d'insérer la date: 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.**

Amendement 133

Proposition de règlement

Article 21

Texte proposé par la Commission

Article 21

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 14 est conféré à la Commission pour une durée indéterminée.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 14 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met un terme à la délégation des pouvoirs spécifiés dans cette décision. La révocation prend effet le jour suivant la publication de la décision au Journal officiel de l'Union européenne, ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.

Amendement

supprimé

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 14 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Amendement 134

Proposition de règlement Article 22

Texte proposé par la Commission

Article 22 Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Il s'agit d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

Amendement

supprimé

Amendement 135

Proposition de règlement Article 23

Texte proposé par la Commission

Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, **la Commission présente un rapport** au Parlement européen et au Conseil **sur le fonctionnement et les effets du présent règlement, accompagné**, le cas échéant, des propositions nécessaires.

Amendement

Aux fins de l'évaluation du fonctionnement et des effets du présent règlement, **des rapports sont présentés régulièrement** au Parlement européen et au Conseil. **La Commission présente un premier rapport au plus tard le ...***, et **présente ensuite un rapport tous les trois ans, accompagné**, le cas échéant, des propositions nécessaires. **Les rapports de la Commission tiennent compte de tout**

progrès accompli par le comité du dialogue social pour le secteur portuaire au niveau de l'Union.

** JO prière d'insérer la date: quatre ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.*

Amendement 136

Proposition de règlement

Article 25

Texte proposé par la Commission

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Il s'applique à compter du *1^{er} juillet 2015*.

Amendement

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Il s'applique à compter du ... * .

** JO: prière d'insérer la date: 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.*