Informations de base

2000/0065(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I Modification Directive 95/21/EC 1994/0068(SYN) Abrogation 2005/0238(COD) **Subject** 3.20.03.01 Sécurité maritime 3.20.09 Politique portuaire	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
DELE Délégation PE au comité de conciliation	WATTS Mark Francis (PSE)	22/06/2001

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
RETT Politique régionale, transports et tourisme	WATTS Mark Francis (PSE)	19/04/2000
RETT Politique régionale, transports et tourisme	WATTS Mark Francis (PSE)	19/04/2000

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
BUDG Budgets	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	PIÉTRASANTA Yves (V /ALE)	25/05/2000
ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	VACHETTA Roseline (GUE /NGL)	23/05/2000

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2395	2001-12-06

	Transports, télécommunications et énergie	2374	2001-10-15
	Transports, télécommunications et énergie	2292	2000-10-02
	Transports, télécommunications et énergie	2279	2000-06-26
	Agriculture et pêche	2332	2001-02-26

Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire
	Energie et transports	

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
21/03/2000	Publication de la proposition législative	COM(2000)0142	Résumé
03/05/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
26/06/2000	Débat au Conseil		Résumé
02/10/2000	Débat au Conseil		
20/11/2000	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
20/11/2000	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0343/2000	
30/11/2000	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0532/2000	Résumé
30/11/2000	Débat en plénière		
13/12/2000	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2000)0850	Résumé
26/02/2001	Publication de la position du Conseil	05179/1/2001	Résumé
28/02/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
25/04/2001	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
25/04/2001	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A5-0140/2001	
15/05/2001	Débat en plénière		
16/05/2001	Décision du Parlement, 2ème lecture	T5-0260/2001	Résumé
20/08/2001	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
18/09/2001	Réunion formelle du Comité de conciliation		
15/10/2001	Débat au Conseil		
24/10/2001	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A5-0440/2001	
12/11/2001	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3657/2001	
13/11/2001	Décision finale du comité de conciliation		Résumé
06/12/2001	Décision du Conseil, 3ème lecture		
12/12/2001	Débat en plénière		
13/12/2001	Décision du Parlement, 3ème lecture	T5-0695/2001	Résumé

19/12/2001	Signature de l'acte final		
19/12/2001	Fin de la procédure au Parlement		
22/01/2002	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2000/0065(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 95/21/EC 1994/0068(SYN) Abrogation 2005/0238(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	CODE/5/14871

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A5-0343/2000 JO C 228 13.08.2001, p. 0005	20/11/2000	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T5-0532/2000 JO C 228 13.08.2001, p. 0016-0133	30/11/2000	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A5-0140/2001	25/04/2001	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T5-0260/2001 JO C 034 07.02.2002, p. 0166-0216 E	16/05/2001	Résumé
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A5-0440/2001	24/10/2001	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T5-0695/2001 JO C 177 25.07.2002, p. 0211-0279 E	13/12/2001	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Position du Conseil	05179/1/2001 JO C 101 30.03.2001, p. 0015	26/02/2001	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
	COM(2000)0142		

Document de base législatif		21/03/2000	Résumé
Document annexé à la procédure	COM(2000)0603	27/09/2000	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2000)0850 JO C 154 29.04.2001, p. 0067 E	13/12/2000	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2001)0344	27/02/2001	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2001)0339	14/06/2001	Résumé

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR0165/2000 JO C 022 24.01.2001, p. 0019	20/09/2000	
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES1206/2000 JO C 014 16.01.2001, p. 0022	19/10/2000	
CSL/EP	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	3657/2001	12/11/2001	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2001/0106
JO L 019 22.01.2002, p. 0017-0031 Résumé

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 16/05/2001 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M. Mark WATTS (PSE, UK), le Parlement européen a approuvé la position commune sous réserve de plusieurs amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). En particulier, le Parlement estime que les navires non équipés d'enregistreurs des données du voyage (VDR ou "boîtes noires") devront, à l'avenir, se voir interdire l'accès aux ports de l'Union européenne.

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 14/06/2001 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission tient compte en principe ou partiellement des deux amendements adoptés en deuxième lecture à la position commune du Conseil et modifie sa proposition en conséquence. La Commission accepte le principe l'amendement visant à introduire certaines obligations pour assurer une évaluation approfondie du respect par les États membres des dispositions en matière de contrôle par l'État du port. Les éléments proposés dans l'amendement peuvent être incorporés à l'article 17 de la directive en ajoutant deux paragraphes précisant que: - la Commission évalue la mise en oeuvre de la directive au plus tard 36 mois après la date de son entrée en vigueur et propose éventuellement les mesures qui s'imposent. La Commission communique au Parlement et au Conseil les résultats de l'évaluation et détermine s'il est nécessaire de proposer une directive de modification ou d'autres dispositions législatives dans ce domaine; - l'évaluation en question comprend une évaluation des performances de chaque État membre sur la base, notamment, du nombre d'inspecteurs qualifiés chargés du contrôle par l'État du port, du nombre d'inspections effectuées, y compris les inspections obligatoires, et du nombre de navires qui sont entrés dans les ports de l'État. La Commission accepte également la partie d'un amendement qui vise à introduire l'obligation de refuser l'accès aux ports communautaires des navires qui ne sont pas conformes aux exigences internationales et communautaires concernant les enregistreurs des données de voyage (VDR). La Commission ne peut accepter la seconde partie de l'amendement qui étend la mesure de refus d'accès à des catégories de navires qui ne sont pas tenus d'être équipés d'un VDR en vertu de prescriptions internationales.

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 26/06/2000

Le Conseil a pris note de l'avancement des discussions sur la directive proposée par la Commission. Il a chargé le Comité des Représentants permanents d'intensifier les travaux sur ce dossier de façon à ce que le Conseil puisse être en mesure, lors de sa session d'octobre prochain, de dégager un accord permettant de faire avancer la procédure de codécision avec le Parlement. Par ailleurs, le Conseil a adopté des conclusions sur la sécurité maritime. Aux termes de ces conclusions, le Conseil : - réaffirme sa volonté de poursuivre et d'approfondir la politique de sécurité maritime, aux niveaux international, communautaire et national, afin de réduire le risque d'accidents, ce qui permettra d'éviter la perte de vies humaines et de prévenir la pollution du milieu marin, - reconnaît que la suppression des pratiques inférieures aux normes bénéficiera à toutes les parties concernées et contribuera à créer une culture de sécurité et de qualité adoptée par tous, - demande aux Etats membres d'évaluer la situation et, le cas échéant, d'adapter les ressources humaines et les moyens mis en oeuvre aux différentes tâches qui leur incombent, et à mettre en place un système de gestion de la qualité, - souligne la nécessité de développer des échanges d'expériences entre les États membres sur l'organisation et les méthodes de travail, en vue de définir des procédures et des niveaux d'exigences améliorés, - soutient le développement et l'élargissement du système d'information Equasis de manière à accroître la transparence des informations sur la sécurité et la qualité de la flotte marchande partout dans le monde, - souligne que l'amélioration de la sécurité maritime exige des équipages parfaitement qualifiés et de bonnes conditions de travail à bord, - considère qu'il y a lieu d'accorder une attention particulière au transport maritime de produits pétroliers et d'autres substances dangereuses. Le Conseil invite instamment les États membres à soutenir résolument les travaux actuellement en cours au sein de l'OMI, en gardant à l'esprit l'importance d'y associer les pays non membres de l'Union; ces travaux devraient aboutir à une révision rapide et appropriée de l'annexe I de la Convention Marpol, de manière à supprimer le risque que comporte le transport maritime par pétroliers à simple coque, Le Conseil demande aux États membres et à la Commission de chercher à faire augmenter le plafond d'indemnisation par sinistre prévu par la Convention internationale établissant le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Il invite la Commission à envisager, en temps opportun, la création d'une base européenne de données sur les accidents et incidents maritimes. Le Conseil rappelle enfin que les objectifs de la politique de sécurité maritime ne peuvent être atteints que si l'on applique correctement et efficacement la législation en vigueur y compris les mesures communautaires générales sur les conditions sanitaires et de travail applicables au secteur maritime. Il confirme l'objectif de préserver et de promouvoir les professionsmaritimes en Europe en accroissant l'intérêt de la jeunesse européenne pour celles-ci et en offrant une formation professionnelle appropriée. À cet effet, il demande à la Commission de présenter une communication sur le recrutement et la formation des marins, compte tenu, notamment, des suggestions formulées par les partenaires sociaux.

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 13/12/2001 - Texte adopté du Parlement, 3ème lecture

Le Parlement européen a approuvé le projet commun (se reporter au résumé précédent).

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 19/12/2001 - Acte final

OBJECTIF : rendre obligatoire plutôt que discrétionnaire le régime d'inspection de certains navires potentiellement dangereux, renforcer les mesures à l'encontre des navires manifestement inférieurs aux normes et assurer une meilleure mise en oeuvre de la directive actuelle (directive 95/21/CE). MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil, modifiant la directive 95/21/CE concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales sur la sécurité maritime, la prévention de la pollution et sur les conditions de vie et de travail à bord (contrôle par l'État du port). CONTENU : la directive, adoptée conformément au projet commun approuvé le 13 novembre 2001 par le Comité de conciliation, s'inscrit dans le premier paquet de mesures, présenté par la Commission, sur la sécurité maritime suite au naufrage de l'Erika. Elle vise notamment à rendre les

inspections obligatoires conformément à un système de ciblage des navires présentant un degré de risque élevé, déjà institué par le mémorandum de Paris sur les contrôles par l'État du port. En ce qui concerne certaine catégories de navires, des mesures plus rigoureuses prévoient notamment des inspections renforcées obligatoires ainsi que le refus d'accès aux ports de la Communauté. La directive stipule qu'un navire pourra être immobilisé s'il n'est pas équipé d'une "boîte noire" en état de marche. Le délai pour pallier l'absence de "boîte noire" est fixé à 30 jours. L'utilisation des "boîtes noires" sera obligatoire : - pour des navires à passagers construits à partir du 01/07/2002; - pour des navires autres que les navires à passagers, jaugeant 3 000 tonnes brutes et plus et construits à partir du 01/07/2002; - pour tous les navires de charge, à partir de 2007/2008. La Commission procèdera à une évaluation de la mise en oeuvre de la directive au plus tard le 22/07/2006. ENTRÉE EN VIGUEUR : 22/01/2002. MISE EN OEUVRE : 22/07/2003.

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 27/09/2000 - Document annexé à la procédure

Dans le prolongement du Conseil européen de Feira (19 et 20 juin 2000), la Commission présente un rapport sur la stratégie globale en matière de sécurité des transports maritimes, afin qu'une décision puisse être prise avant la fin de l'année. L'Union européenne dispose déjà d'un arsenal législatif important dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention des pollutions marines. Depuis mars 1993, date de la présentation par la Commission de sa Communication décrivant les fondements d'une politique commune de sécurité maritime, douze directives et trois règlements ont été adoptés par le Conseil. D'une manière générale, ces textes visent à assurer dans la Communauté une application plus stricte, voire anticipée, des règles issues des conventions internationales, dans le domaine de la sécurité des navires, de la prévention des pollutions par les navires, des critères de formation et de qualification des marins et des conditions de travail à bord. Le naufrage de l'ERIKA, en décembre 1999, a été le catalyseur de nouveaux développements dans la mise en place de la politique européenne de sécurité maritime, visant plus particulièrement les risques pour l'environnement créés par les navires pétroliers. A la suite de cette tragédie, la Commission a adopté le 21 mars 2000, près de trois mois seulement après l'accident, une Communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier décrivant une stratégie globale, assortie d'un certain nombre de propositions d'actions concrètes à court terme, pour éviter que de tels accidents ne se reproduisent. Ces trois propositions de mesures législatives font actuellement l'objet de discussions au sein du Conseil et du Parlement européen. Au-delà des propositions de mesures à court terme, la Commission a annoncé un deuxième train de mesures supplémentaires pour améliorer la sécurité maritime : 1) mesures destinées à améliorer la sécurité du trafic maritime et la prévention de la pollution par les navires : une nouvelle législation en préparation prévoit la mise en place d'un système européen d'information sur le trafic maritime; 2) amélioration des régimes de responsabilité et de compensation des dommages de pollution en vigueur : la Commission a l'intention de proposer la création d'un Fonds européen de compensation des dommages de pollution qui compléterait l'indemnisation des victimes en cas de dépassement des plafonds fixés par les Conventions. En outre, il faut procéder rapidement à une modification de la Convention qui régit la responsabilité des propriétaires de navires. La Commission a l'intention de faire des propositions afin de pouvoir engager la responsabilité de tous les autres acteurs impliqués dans le transport maritime y compris les affréteurs. Au cas où une telle modification ne serait pas acceptée dans les instances internationales, la Commission proposera un régime de responsabilité global au niveau communautaire. Un tel régime de responsabilité pourrait inclure une responsabilité illimitée en cas de comportement négligent. 3) la Commission envisage enfin, comme l'a proposé le Parlement européen, la création d'une structure spécifique quipourrait, le cas échéant, prendre la forme d'une "Agence européenne de la sécurité maritime". Comme déjà annoncé dans la Communication de la Commission du 21 mars 2000, les propositions sur la sécurité du trafic maritime et la structure européenne seront finalisées avant la fin de l'année et seront immédiatement suivies d'une proposition sur la responsabilité. L'ensemble de ces mesures, y compris le premier paquet de mesures à court terme, forme un tout cohérent qui devrait renforcer significativement la sécurité maritime dans les eaux et dans les ports de l'Union européenne. Il est demandé au Conseil et au Parlement européen d'accorder la plus grande priorité à leur examen.

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 30/11/2000 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant à une écrasante majorité le rapport de M. Mark WATTS (PSE, UK) ainsi que deux autres rapports sur la sécurité des transports maritimes, le Parlement européen a approuvé la proposition sur le contrôle de l'État du port moyennant un certain nombre d'amendements adoptés par sa commission au fond (se reporter au résumé précédent). La Commission européenne a déclaré pouvoir reprendre à son compte un grand nombre d'amendements déposés.

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 27/02/2001 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

Le position commune reflète le contenu de la proposition modifiée adoptée par la Commission après la première lecture du Parlement européen, et inclut plusieurs dispositions nouvelles. Les modifications les plus importantes concernent les dispositions relatives aux inspections renforcées obligatoires, ainsi qu'au refus d'accès dans les ports de la Communauté. La position commune traduit le souci de flexibilité exprimé par les États membres face au surcroît de travail qui leur sera demandé, mais démontre également leur attachement à un renforcement du contrôle par l'État du port dans l'Union européenne. Par rapport à son attitude antérieure, le Conseil a ainsi consenti à une augmentation significative du nombre d'inspections renforcées, une application plus stricte de la procédure de refus d'accès aux navires battant pavillon d'États figurant sur la liste noire du

mémorandum de Paris, et a pris un engagement politique clair pour imposer aux navires fréquentant les eaux communautaires de s'équiper de "boîtes noires". À ce titre, la position commune dans son ensemble reste conforme aux objectifs ambitieux de la proposition de la Commission.

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 26/02/2001 - Position du Conseil

La position commune est basée sur des considérations similaires à celles soulignées par la Commission et le Parlement européen , à savoir : rendre obligatoire plutôt que discrétionnaire le régime d'inspection de certains navires potentiellement dangereux, renforcer les mesures à l'encontre des navires manisfestement inférieurs aux normes et assurer une meilleure mise en oeuvre des dispositions de la directive actuelle. L'approche suivie par le Conseil reprend les éléments essentiels des amendements adoptés par le Parlement. Les aspects les plus débattus concernent : - l'état des bateaux : le Conseil n'a pas souhaité bannir des ports de la Communauté tous les navires battant certains pavillons sans tenir compte de l'état réel de chaque navire distinct. Il a introduit une distinction entre les navires battant pavillon d'un État apparaissant dans la liste noire du Memorandum de Paris et ceux arborant le pavillon d'un État classé comme "risqué" ou "très risqué" dans cette liste en rendant plus stricte la condition de détention préalable pour ces derniers navires; - emport de "boîtes noires" : le Conseil a retenu l'importance de l'emport de "boîtes noires" pour la sécurité maritime et l'utilité de le rendre obligatoire pour les navires faisant escale dans les ports de la Communauté. Les autres amendements du Parlement retenus par le Conseil concernent, entre autres, des obligations spécifiques aux États membres concernant leur administration maritime nationale de contrôle, les coûts d'immobilisation des navires ou une obligation de rapport à remettre par la Commission au Parlement et au Conseil. Le Conseil a introduit d'autres modifications concernant en particulier le ciblage des inspections renforcées obligatoires afin d'identifier distinctement chaque navire à inspecter et de permettre une utilisation la plus rationnelle possible des ressources humaines disponibles.

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 21/03/2000 - Document de base législatif

OBJECTIF: renforcer la prévention des accidents du type de celui du naufrage de l'ERIKA et, partant, améliorer la protection de l'environnement marin et côtier. CONTENU: la présente proposition concerne la modification de la directive 95/21/CE sur le contrôle des navires par l'État du port. Elle s'inscrit dans un paquet de trois séries de mesures d'ordre réglementaire à prendre à court terme et doit être examinée conjointement avec deux autres propositions visant la modification de la directive 94/57/CE sur les sociétés de classification (COD000066) ainsi qu'un règlement relatif à l'introduction accélérée des normes double coque ou équivalentes (COD000067). La présente proposition prévoit tout d'abord un renforcement des contrôles sur les navires fréquentant les ports de la Communauté qui doit se traduire par une sévérité accrue pour les navires manifestement inférieurs aux normes. Il est proposé de bannir de tous les ports de l'Union les navires de plus de quinze ans d'âge qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes à partir d'une "liste noire" que la Commisson publiera tous les six mois. Par ailleurs, les contrôles sur tous les navires devront être renforcés: les navires à risque seront soumis à une inspection renforcée obligatoire tous les ans au moment de leur entrée dans un port de la Communauté. Quant aux pétroliers, ils seront soumis au régime d'inspection renforcée à partir de l'âge de 15 ans, et non plus 20 ans ou 25 ans comme dans la directive actuelle. En outre, les contrôles devront porter systématiquement sur l'une des citernes à ballast, afin de détecter d'éventuels problèmes de corrosion. Les navires devront envoyer une série d'informations avant d'entrer dans les ports pour que les inspections soient préparées efficacement. Les inspecteurs devront mentionner dans leurs rapports la nature des contrôles effectués. Pour une plus grande transparence, la liste des informations à publier concernant les inspections et les immobilisations est allongée, afin notamment d'y inclure le nom de l'affréteur du navire. Enfin, les États membres devront s'engager, notamment par le recrutement et une formation accrue des inspecteurs, à contrôler les navires de manière plus fréquente et plus approfondie afin d'éviter que ne se créent des "ports de complaisance". Dans sa communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier (jointe aux mesures proposées), la Commission annonce qu'elle envisage, dans une deuxième étape, des propositions complémentaires dans les domaines suivants: - la systématisation des échanges d'informations entre tous les acteurs du monde maritime en renforçant notamment le système EQUASIS, - l'amélioration de la surveillance de la navigation maritime, en particulier dans les zones les plus fréquentées par des pétroliers, - l'éventuelle mise en place d'une structure européenne de la sécurité maritime qui aura pour tâche de contrôler l'organisation et l'efficacité des contrôles nationaux afin d'en assurer une plus grande uniformisation, - le développement de la responsabilité des différents acteursdu transport maritime du pétrole. Afin d'agir au plus vite et d'éviter le renouvellement de catastrophes du type de l'ERIKA, la Commission propose, sans attendre l'adoption du paquet des premières directives, que par un accord volontaire les compagnies pétrolières s'engagent à ne plus affrêter de tankers de plus de quinze ans d'âge et à prendre d'autres mesures pour améliorer la sécurité.

Sécurité maritime: normes pour les navires faisant escale dans les ports CE, paquet Erika I

2000/0065(COD) - 13/12/2000 - Proposition législative modifiée

La Commission propose d'introduire certains éléments nouveaux dans son texte initial, sur la base de ces amendements adoptés par le Parlement européen. La Commission intégre les modifications visant à adresser un message plus clair aux exploitants de navires sous normes et aux États du pavillon négligents, dans la mesure où ces modifications ne portent pas atteinte à la cohérence avec le droit maritime, les conventions internationales, d'autres initiatives législatives européennes et le champ d'application de la directive sur le contrôle par l'État du port elle-même. Le contrôle effectué par l'État du port est uniquement destiné à vérifier si le navire est conforme aux exigences internationales et non à imposer de manière indirecte des équipements supplémentaires. Pour ces raisons, la Commission ne peut accepter l'amendement visant à interdire l'accès aux ports européens à tous

les navires qui ne sont pas équipés d'un enregistreur des données de voyage (VDR), étant donné qu'en vertu du droit international, ce type d'équipement n'est obligatoire que pour certaines catégories de navires. Afin d'éviter des mesures qui seraient disproportionnées par rapport aux principes et aux objectifs du contrôle par l'État du port, la Commission ne peut accepter la proposition de refuser l'accès à tous les navires, sans tenir compte de leurs antécédents en matière d'immobilisation, pour le seul motif qu'ils battent pavillon d'un État figurant sur la liste noire du mémorandum d'entente de Paris (liste des États dont le taux d'immobilisations est supérieur à la moyenne). La Commission est d'accord avec le Parlement européen sur la nécessité d'engager résolument les États membres à se doter d'organismes de contrôle par l'État du port répondant aux besoins tant quantitatifs que qualitatifs et à assurer la transmission régulière d'informations sur la mise en oeuvre du contrôle par l'État du port. La Commission accepte aussi l'argument selon lequel un navire manifestement inférieur aux normes constitue une menace pour la sécurité et l'environnement, indépendamment de son âge. Elle estime enfin que le contrôle exercé par l'État du port devrait accorder une attention particulière au respect des exigences relatives à l'enregistreur des données de voyage.