



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 18.3.2021
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale lors de la 103^e session du comité de la sécurité maritime et de la 76^e session du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie et à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 103^e session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (MSC 103), qui aura lieu de manière virtuelle du 5 au 14 mai 2021, et lors de la 76^e session du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (MEPC 76), qui se tiendra de manière virtuelle du 7 au 17 juin 2021. Au cours de la MSC 103, il est envisagé d'adopter des amendements portant sur:

- la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (convention STCW),
- le recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers («recueil ESP»),
- le recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS).

Au cours de la MEPC 76, il est envisagé d'adopter des amendements à:

- la convention sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles (convention AFS).

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention portant création de l'Organisation maritime internationale

La convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI) établit l'OMI. L'OMI a pour objectif de fournir un forum de coopération dans le domaine de la réglementation et des usages ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale. Elle vise également à encourager l'adoption générale des normes les plus élevées possible en matière de sécurité maritime, d'efficacité de la navigation, de prévention de la pollution marine par les navires et de lutte contre cette pollution, en favorisant des conditions de concurrence équitables. Elle traite également les questions administratives et juridiques connexes.

La convention est entrée en vigueur le 17 mars 1958.

Tous les États membres sont parties à la convention.

Tous les États membres sont parties à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires («convention MARPOL») de 1973, qui est entrée en vigueur le 2 octobre 1983, et à l'annexe VI, qui est entrée en vigueur le 18 mai 2005. L'Union n'est pas partie à la convention MARPOL.

Tous les États membres sont parties à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS») de 1974, qui est entrée en vigueur le 25 mai 1980. L'Union n'est pas partie à la convention SOLAS.

Le recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF) a été rendu obligatoire au titre de la convention SOLAS. Il a pour vocation de définir une norme internationale pour les navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair. Ce recueil porte sur l'ensemble des domaines justifiant d'un examen spécial en ce qui concerne l'utilisation, comme combustible, de gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair. Il définit des critères relatifs à la disposition et à l'installation de machines à propulsion et auxiliaires,

utilisant du gaz naturel comme combustible, dont le niveau d'intégrité sera équivalent en termes de sécurité, de fiabilité et de sûreté de fonctionnement à celui pouvant être atteint par des machines principales et auxiliaires, nouvelles et comparables, fonctionnant au fuel-oil.

2.2. L'Organisation maritime internationale

L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'institution spécialisée des Nations unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et de prévenir la pollution des mers par les navires. Elle est l'autorité qui établit des normes au niveau mondial pour la sûreté, la sécurité et la performance environnementale du transport maritime international. Son rôle principal est de créer un cadre réglementaire pour le secteur des transports maritimes qui soit équitable et efficace, et qui puisse être universellement adopté et mis en œuvre.

La participation à l'OMI est ouverte à tous les États, et tous les États membres de l'UE sont membres de l'OMI. Les relations de l'UE avec l'OMI reposent notamment sur l'accord de coopération et de collaboration conclu entre l'Organisation intergouvernementale consultative maritime (IMCO) et la Commission des Communautés européennes en 1974.

Le comité de la sécurité maritime de l'OMI se compose de tous les membres de l'OMI et se réunit au moins une fois par an. Il examine toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation, telles que les aides à la navigation maritime, la construction et l'équipement des navires, les questions d'équipage dans la mesure où elles intéressent la sécurité, les règlements destinés à prévenir les abordages, la manipulation des cargaisons dangereuses, la réglementation de la sécurité en mer, les renseignements hydrographiques, les journaux de bord et les documents intéressant la navigation maritime, les enquêtes sur les accidents en mer, le sauvetage des biens et des personnes ainsi que toutes autres questions ayant un rapport direct avec la sécurité maritime.

Le comité de la protection du milieu marin de l'OMI se compose également de tous les membres de l'OMI et se réunit au moins une fois par an. Il examine les questions environnementales qui relèvent de la compétence de l'Organisation en ce qui concerne la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et sont régies par la convention MARPOL, notamment le pétrole, les produits chimiques en vrac, les eaux usées, les ordures et les émissions dans l'atmosphère provenant des navires, y compris les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre. Parmi les autres questions abordées figurent la gestion des eaux de ballast, les systèmes antisalissure, le recyclage des navires, la préparation et la lutte contre la pollution, et l'identification de zones spéciales et des zones maritimes particulièrement sensibles.

Tant le comité de la sécurité maritime que le comité de la protection du milieu marin de l'OMI prennent toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions qui leur sont assignées par la convention portant création de l'OMI, l'Assemblée ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront leur être confiées dans le cadre de ladite convention aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'Organisation. Les décisions du comité de la sécurité maritime et du comité de la protection du milieu marin et de leurs organes subsidiaires sont adoptées à la majorité de leurs membres.

2.3. Les projets d'actes du comité de la sécurité maritime de l'OMI

Lors de sa 103^e session, du 5 au 14 mai 2021, le MSC doit adopter des amendements à la convention et au code STCW, au recueil ESP, au recueil FSS, au chapitre III de la convention SOLAS et au recueil LSA.

Les amendements envisagés à la règle 1/1 de la convention STCW visent à y inclure une définition du terme «haute tension» et ceux concernant la section A-1/1 du code STCW visent

à ajouter dans la définition du «niveau opérationnel» la capacité d'«officier électrotechnicien».

Les amendements envisagés à la partie A, annexe 2, de l'annexe B du recueil ESP de 2011 ont pour objet de limiter aux seules zones suspectes la mesure d'épaisseur sur les pétroliers à double coque lors de la première visite de renouvellement.

Les amendements envisagés au chapitre 9 du recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (FSS) ont pour objet de clarifier les critères selon lesquels il est acceptable de réduire la complexité et le coût de la localisation d'une défaillance identifiable dans une section pour les systèmes de détection d'incendie individuellement identifiables installés à bord des navires de charge et sur les balcons de cabine des navires à passagers.

2.4. Le projet d'acte du comité de la protection du milieu marin de l'OMI

Lors de sa 76^e session, du 10 au 17 juin 2021, le MEPC doit adopter des amendements à la convention AFS. L'objectif des amendements envisagés est d'inclure la cybutryne dans la liste des substances antisalissure interdites. Il s'agit du résultat d'une initiative de l'UE.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Amendements à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

Lors de sa 6^e session qui s'est tenue à Londres du 29 avril au 3 mai 2019, le sous-comité «Élément humain, formation et veille» (HTW 6) a accepté une demande de l'ITF proposant de clarifier le niveau opérationnel des fonctions d'«officier électrotechnicien» dans la définition du «niveau opérationnel» de la section A-I/1 du code STCW (Définitions et clarifications) et d'introduire une nouvelle définition du terme «haute tension» dans cette section.

Le sous-comité a ensuite marqué son accord sur le projet de définition du terme «haute tension» à inclure dans la règle STCW I/1, qui figure à l'annexe 7 du document HTW 6/13, en vue de sa présentation à la MSC 102 pour approbation et pour adoption. Le sous-comité a également marqué son accord sur le projet d'amendement à la section A-I/1 du code STCW concernant l'ajout de la capacité d'«officier électrotechnicien» dans la définition du «niveau opérationnel», en tant qu'amendement consécutif à l'introduction de cette capacité dans le cadre des amendements de Manille de 2010, tels qu'ils figurent à l'annexe 8 du document HTW 6/13, en vue de leur présentation à la MSC 102 pour approbation et pour adoption.

Lors de sa 102^e session, le MSC a approuvé les amendements et les paragraphes 13.9 et 13.10 du rapport du MSC (MSC 102/24) indiquent qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 103.

L'Union devrait soutenir ces amendements dans la mesure où ils clarifient le niveau opérationnel des fonctions d'«officier électrotechnicien» et introduisent une définition commune du terme «haute tension».

3.2. Amendements au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers («recueil ESP»),

Lors de sa 7^e session, le sous-comité «Conception et construction du navire» a examiné une proposition de l'IACS, étayée par une étude, visant à modifier l'annexe 2, partie A, de l'annexe B du recueil ESP de 2011, telle que modifiée par la résolution MSC.461(101), en vertu de laquelle il suffirait de ne prendre en considération que les zones suspectes pour les

mesures d'épaisseur lors de la première visite de renouvellement des pétroliers à double coque. Après une brève discussion, le sous-comité a décidé de rédiger des amendements au recueil ESP de 2011, tels qu'ils figurent à l'annexe 7, en vue de leur présentation à la MSC 102 pour approbation et adoption ultérieure.

Au cours de la MSC 102, les amendements ont été approuvés et le paragraphe 17.24 du rapport du MSC (MSC 102/24) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 103. Ce point figurait déjà dans le document officiel de l'UE pour la MSC 102.

L'Union devrait soutenir ces amendements car ils permettent à l'IACS de se concentrer sur les zones suspectes pour la mesure d'épaisseur des pétroliers à double coque.

3.3. Amendements au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS)

Au cours de la MSC 98, un nouvel élément relatif aux «Amendements au chapitre 9 du recueil FSS concernant les exigences de détection des défaillances pour les navires de charge et les balcons de cabine des navires à passagers équipés de systèmes de détection d'incendie identifiables individuellement» a été ajouté au programme biennal 2018-2019 du sous-comité et à l'ordre du jour provisoire de la 6^e session du sous-comité «Systèmes et équipement des navires» (SSE 6), avec une échéance de réalisation en 2020 (MSC 98/23, point 20.34).

Lors de sa 7^e session, le sous-comité SSE a approuvé le projet d'amendements au chapitre 9 du recueil FSS et le projet de résolution y afférente du MSC, dont le texte figure à l'annexe 3 de son rapport SSE 7/21, en vue de son approbation lors de la MSC 102.

Au cours de la MSC 102, le projet d'amendements au chapitre 9 du recueil FSS a été approuvé et le paragraphe 19.8 du rapport du MSC (MSC 102/24) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 103.

L'Union devrait soutenir ces amendements dans la mesure où ils intègrent des systèmes combinant le renforcement de la sécurité des détecteurs d'incendie individuellement identifiables, requis pour les navires à passagers, avec une réduction de la complexité et du coût de la localisation d'une défaillance identifiable dans une section, qui ne sont acceptables que pour les navires de charge et les balcons de cabine des navires à passagers.

3.4. Amendements à la convention sur les systèmes antisalissure

Lors de sa 71^e session, le MEPC a accepté la demande de l'UE proposant un nouvel élément visant à modifier l'annexe 1 de la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS) de 2001, en vue d'inclure des contrôles relatifs à la cybutryne, et l'a transmise au sous-comité «Prévention de la pollution et intervention» pour examen lors de sa 5^e session (PPR 5).

Au cours de sa 73^e session, le MEPC a noté que la PPR 5, après avoir d'abord reconnu que la proposition initiale visant à modifier l'annexe 1 de la convention AFS pour y inclure des contrôles relatifs à la cybutryne, telle que présentée au nom de l'Union dans le document PPR 5/19 avec les informations contenues dans le document PPR 5/INF.9, satisfaisait aux exigences de l'annexe 2 de la convention AFS, avait convenu qu'un examen plus approfondi de la cybutryne était justifié.

À la suite des discussions qui ont eu lieu lors de la PPR 7, le sous-comité a approuvé 1) le projet d'amendement à l'annexe 1 (Contrôles des systèmes antisalissure) de la convention AFS visant à inclure des contrôles relatifs à la cybutryne, tel qu'il figure à l'annexe 1 de l'annexe 6, pour examen lors de la MEPC 75, en vue d'une décision sur les dates effectives actuellement entre crochets et d'une approbation ultérieure; et 2) le projet d'amendements à l'annexe 4 (Prescriptions en matière de visites et de certification du système antisalissure) de

la convention AFS, y compris le projet d'amendements au modèle de certificat international du système antisalissure, pour examen lors de la 75^e session du MEPC, en vue de leur approbation.

Au cours de la MEPC 75, le texte des amendements à la convention AFS a été finalisé et le paragraphe 10.17 du rapport du MEPC (MEPC 75/18) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MEPC 76. La position qui consiste à soutenir ces amendements a été incluse dans le document officieux de l'UE pour la MEPC 75.

L'Union a lancé un appel en faveur d'une interdiction mondiale de cette substance antisalissure, qui est désormais interdite à la vente au sein de l'UE. L'Union devrait donc soutenir ces amendements, car ils introduiront une interdiction de cette substance au niveau mondial, ce qui permettrait d'atteindre l'objectif de l'UE.

3.5. Législation et compétence de l'UE en la matière

3.5.1. *Amendements à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille*

La directive 2008/106/CE¹ impose aux États membres de veiller à ce que les gens de mer reçoivent une formation qui soit au moins conforme aux prescriptions de la convention STCW et d'appliquer la partie A obligatoire du code STCW. L'article 1^{er}, points 6 et 7, de la directive, qui indique les responsabilités en matière d'installations électriques de certains officiers de navires, et la règle III/5 du chapitre I de l'annexe I, qui fait référence à la fonction spécifique de la mécanique électrotechnique, électronique et des systèmes de commande, à laquelle sont attribuées les aptitudes spécifiées dans les normes de compétence, sont particulièrement pertinents en l'espèce. Les amendements qui doivent être adoptés lors de la MSC 103, qui apportent des modifications à la partie A du code STCW, auront une incidence sur les prescriptions de la directive.

3.5.2. *Amendements au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers*

Les articles 5 et 6 du règlement (UE) n°530/2012 du Parlement européen et du Conseil² rendent obligatoire l'application du système d'évaluation de l'état du navire (CAS) de l'OMI aux pétroliers à simple coque de plus de 15 ans. Le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, ou ESP, précise comment procéder à cette inspection poussée. Étant donné que le CAS se fonde sur l'ESP en tant qu'outil pour atteindre son objectif, toute modification apportée aux inspections de l'ESP, telle que les amendements actuels visant à concentrer les visites uniquement sur les zones suspectes en ce qui concerne la mesure d'épaisseur lors de la première visite de renouvellement des pétroliers à double coque, sera automatiquement applicable via le règlement (UE) n° 530/2012.

3.5.3. *Amendements au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS)*

L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers³ applique la convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de la classe A. Le recueil FSS est rendu obligatoire pour les navires à passagers par la convention SOLAS.

¹ JO L 323 du 3.12.2008, p. 33.

² JO 172 du 30.6.2012, p. 3.

³ JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

Les amendements au recueil FSS qui doivent être adoptés lors de la MSC 103 auraient dès lors des répercussions sur les prescriptions applicables en vertu de la directive 2009/45/CE.

3.5.4. *Amendements à la convention sur les systèmes antisalissure*

Le règlement (UE) n° 528/2012⁴ sur les produits biocides régit la mise à disposition sur le marché et l'utilisation, entre autres, de produits antisalissure. Sur la base des conclusions de plusieurs études scientifiques et de l'examen par les pairs réalisé au niveau de l'Union, la Commission a adopté la décision d'exécution (UE) 2016/107 du 27 janvier 2016⁵ qui interdit effectivement la mise à disposition sur le marché ainsi que l'utilisation de peintures antisalissure contenant de la cybutryne dans tous les États membres de l'UE et dans tous les États de l'EEE. Par conséquent, les amendements à la convention sur les systèmes antisalissure auront une incidence sur le règlement (UE) n° 528/2012.

3.5.5. *Compétence de l'UE*

Les amendements à la partie A du code STCW auraient des répercussions sur le droit de l'UE via l'application de la directive 2008/106/CE.

Les amendements au recueil ESP auraient des répercussions sur le droit de l'UE via l'application de la directive (UE) 530/2012.

Les amendements au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS) auraient des répercussions sur le droit de l'UE via l'application de l'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE.

Les amendements à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires auraient des répercussions sur le droit de l'UE via l'application du règlement (UE) n° 528/2012.

Étant donné que l'Union dispose, par conséquent, d'une compétence exclusive en vertu du dernier cas de figure prévu à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, il est nécessaire d'établir la position de l'Union sur les actes portant adoption des amendements susmentionnés.

4. **BASE JURIDIQUE**

4.1. **Base juridique procédurale**

4.1.1. *Principes*

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant *«les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord»*.

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique, que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord⁶.

La notion d'*«actes ayant des effets juridiques»* englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également les instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant,

⁴ JO L 167 du 27.6.2012, p. 1.

⁵ JO L 21 du 28.1.2016, p. 81.

⁶ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

mais qui ont «*vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union*»⁷.

4.1.2. Application en l'espèce

Le comité de la protection du milieu marin et le comité de la sécurité maritime de l'OMI sont des instances créées par un accord, à savoir la convention portant création de l'Organisation maritime internationale.

Les actes que ces deux comités de l'OMI sont appelés à adopter sont des actes ayant des effets juridiques. Les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu des actes législatifs suivants de l'Union, à savoir:

- la directive (UE) 2008/106 du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer. En effet, la directive applique la partie A du code STCW;
- le règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque. Le règlement impose en effet d'appliquer le système d'évaluation de l'état du navire (CAS) de l'OMI aux pétroliers à simple coque de plus de 15 ans. Le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, ou ESP, précise comment procéder à cette inspection poussée. Étant donné que le CAS se fonde sur l'ESP en tant qu'outil pour atteindre son objectif, il convient que toute modification apportée aux inspections relevant de ce programme soit automatiquement applicable via le règlement (UE) n° 530/2012;
- la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. En effet, la directive 2009/45/CE dispose que les navires à passagers de la classe A doivent satisfaire intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS, telle que modifiée. Le recueil FSS est rendu obligatoire par la convention SOLAS;
- le règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 concernant la mise à disposition sur le marché et l'utilisation des produits biocides. En effet, le règlement interdit la mise à disposition sur le marché ainsi que l'utilisation de peintures antisalissure contenant de la cybutryne dans tous les États membres de l'UE et de l'EEE.

Par conséquent, les amendements

- à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille,
- au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers («recueil ESP»),
- au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS),
- à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (AFS),

⁷ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

auraient des répercussions sur le droit de l'UE via l'application de la directive (UE) 2008/106 du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer; du règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque; de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers; et du règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 concernant la mise à disposition sur le marché et l'utilisation des produits biocides, respectivement.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé à propos duquel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou composantes est la principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la finalité ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé concernent essentiellement le transport maritime. La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale lors de la 103^e session du comité de la sécurité maritime et de la 76^e session du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie et à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La convention portant création de l'Organisation maritime internationale («OMI») est entrée en vigueur le 17 mars 1958.
- (2) L'OMI est une institution spécialisée des Nations unies chargée d'assurer la sécurité et la sûreté des transports maritimes et la prévention de la pollution du milieu marin et de l'atmosphère par les navires. Tous les États membres de l'Union sont membres de l'OMI. L'Union n'est pas membre de l'OMI.
- (3) En vertu de l'article 28, point b), de la convention portant création de l'OMI, le comité de la sécurité maritime peut adopter des amendements à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (ci-après la «convention STCW»)¹ et à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après dénommée «convention SOLAS»)².
- (4) En vertu de l'article 38, point a), de la convention portant création de l'OMI, le comité de la protection du milieu marin peut adopter des amendements à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (ci-après la «convention AFS»)³.
- (5) Lors de sa 103^e session, du 5 au 14 mai 2021, le comité de la sécurité maritime doit adopter des amendements à la convention STCW, au recueil international sur le programme renforcé d'inspections lors des visites des vraquiers et des pétroliers

¹ La convention SOLAS est entrée en vigueur le 28 avril 1984.

² La convention SOLAS est entrée en vigueur le 25 mai 1980.

³ La convention SOLAS est entrée en vigueur le 17 septembre 2008.

(«recueil ESP») et au recueil international sur les systèmes de protection contre l'incendie («recueil FSS»).

- (6) Lors de sa 76^e session, du 10 au 17 juin 2021, le comité de la protection du milieu marin doit adopter des amendements à la convention AFS.
- (7) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 103^e session du comité de la sécurité maritime, étant donné que les amendements à la convention STCW, au recueil ESP et au recueil FSS seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir, respectivement, la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil⁴, le règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil⁵ et la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil⁶.
- (8) Les amendements à la partie A du code STCW de la convention STCW auraient pour effet de clarifier le niveau opérationnel des fonctions d'«officier électrotechnicien» et d'introduire une définition commune du terme «haute tension». L'Union devrait donc soutenir ces amendements parce qu'ils précisent les fonctions des personnes travaillant à bord et clarifient ainsi davantage les différentes responsabilités et tâches.
- (9) Les amendements à la partie A, annexe 2, de l'annexe B du recueil ESP permettraient aux inspecteurs de se concentrer sur les zones suspectes pour les mesures d'épaisseur des pétroliers à double coque. L'Union devrait donc soutenir ces amendements car ils renforceront la sécurité en mer et réduiront le risque de déversements en cas d'accident.
- (10) Les amendements au chapitre 9 du recueil FSS intégreraient des systèmes combinant le renforcement de la sécurité des détecteurs d'incendie individuellement identifiables, requis pour les navires à passagers, avec une réduction de la complexité et du coût de la localisation d'une défaillance identifiable dans une section, qui ne sont acceptables que pour les navires de charge et les balcons de cabine des navires à passagers. L'Union devrait donc soutenir ces amendements, car ils permettront d'améliorer la protection des personnes à bord en cas d'incendie.
- (11) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 76^e session du comité de la protection du milieu marin, étant donné que les amendements aux annexes 1 et 4 de la convention AFS seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir le règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 concernant la mise à disposition sur le marché et l'utilisation des produits biocides.
- (12) Les amendements aux annexes 1 et 4 de la convention AFS garantiraient une interdiction mondiale de la substance antisalissure, la cybutryne, qui est déjà interdite à la vente au sein de l'Union.

⁴ Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 323 du 3.12.2008, p. 33).

⁵ Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque (JO L 172 du 30.6.2012, p. 3).

⁶ Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

- (13) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la sécurité maritime et du comité de la protection du milieu marin de l'OMI, agissant conjointement,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union, lors de la 103^e session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale («OMI»), consiste à approuver:

- (a) l'adoption des amendements à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, figurant aux annexes 7 et 8 du document MSC 102/24 de l'OMI;
- (b) l'adoption des amendements au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, qui figurent à l'annexe 15 du document MSC 102/24 de l'OMI; et
- (c) l'adoption des amendements au recueil international sur les systèmes de protection contre l'incendie, qui figurent à l'annexe 20 du document MSC 102/24 de l'OMI.

Article 2

La position à prendre au nom de l'Union, lors de la 76^e session du comité de la protection du milieu marin de l'OMI, consiste à approuver l'adoption des amendements à la convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires, qui figurent à l'annexe 7 du document MEPC 75/18 de l'OMI.

Article 3

- 1. La position visée à l'article 1^{er} est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la sécurité maritime de l'OMI, agissant conjointement.
- 2. La position visée à l'article 2 est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la protection du milieu marin de l'OMI, agissant conjointement.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président