

Bruxelles, le 17.2.2020
COM(2020) 58 final

2020/0026 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne, lors de la 75^e session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale et lors de la 102^e session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, sur l'adoption d'amendements à l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, d'amendements au chapitre II-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et d'amendements au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair

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 75^e session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (MEPC 75), qui aura lieu à Londres du 30 mars au 3 avril 2020, et lors de la 102^e session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (MSC 102), qui aura lieu à Londres du 13 au 22 mai 2020, en ce qui concerne l'adoption envisagée d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL relatifs à l'application uniforme du plafond de 0,50 % de la teneur en soufre, d'amendements au chapitre II-1 de la convention SOLAS, à savoir à la règle 3-8 de la partie A-1 relative à l'équipement de remorquage et d'amarrage, à la règle 7-2 de la partie B-1 relative au calcul du facteur S_i et aux parties B-2 à B-4 en ce qui concerne l'étanchéité à l'eau, ainsi que d'amendements aux parties A-1 et B-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF).

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 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'Organisation est ouverte à tous les États, et tous les États membres de l'UE sont membres de l'OMI. La Commission européenne a un statut d'observateur au sein de l'OMI depuis 1974, en vertu d'un accord de coopération et de collaboration entre l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (IMCO) et la Commission des Communautés européennes dans les domaines d'intérêt mutuel pour les parties.

Le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI se compose 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.

Le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions que lui assignent la Convention portant création de l'OMI, l'Assemblée ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui 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 protection du milieu marin et de ses organes subsidiaires sont adoptées à la majorité des membres.

Le Comité de la sécurité maritime de l'OMI se compose également 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 sécurité maritime de l'OMI prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions que lui assignent la Convention portant création de l'OMI, l'Assemblée de l'OMI ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui 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'OMI. Les décisions du Comité de la sécurité maritime et de ses organes subsidiaires sont adoptées à la majorité des membres.

2.3. Le projet d'acte du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI

Lors de sa 75^e session (MEPC 75), qui sera organisée du 30 mars au 3 avril 2020, le Comité de la protection du milieu marin devra adopter des amendements à l'annexe VI de la

convention MARPOL. Ces amendements concernent l'application du plafond de 0,50 %, de la teneur en soufre du fuel-oil utilisé par les navires. Les amendements qu'il est envisagé d'apporter à l'annexe VI de la convention MARPOL visent à favoriser l'application uniforme du plafond de 0,50 % de la teneur en soufre.

En 2008, l'OMI a adopté une résolution visant à modifier l'annexe VI de la convention MARPOL et contenant des règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires. L'annexe VI révisée de la convention MARPOL est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2010 et a introduit, entre autres, des plafonds de la teneur en soufre plus stricts pour les combustibles marins dans les zones de contrôle des émissions de SO_x, ainsi que dans les zones maritimes hors des zones de contrôle des émissions de SO_x.

Le contrôle strict du respect de la norme relative au fuel-oil figurant à la règle 14.1.3 de l'annexe VI de la convention MARPOL, qui a pris effet le 1^{er} janvier 2020, sera essentiel pour faciliter une application uniforme et effective du plafond mondial de 0,50 % de la teneur en soufre. Les amendements qu'il est envisagé d'apporter à l'annexe VI de la convention MARPOL visent à assurer la mise en œuvre effective de la règle 14.1.3, en vue de réduire significativement les émissions polluantes de SO_x et de particules dans l'atmosphère provenant des navires mus par un moteur à combustion afin de protéger la santé humaine et le milieu marin.

2.4. Le projet d'acte du Comité de la sécurité maritime de l'OMI

Lors de sa 102^e session (MSC 102), qui sera organisée du 13 au 22 mai 2020, le Comité de la sécurité maritime devra adopter des amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS») et des amendements à la règle 11 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF).

Les amendements qu'il est envisagé d'apporter à la règle 3-8 de la partie A-1 du chapitre II-1 de la convention SOLAS concernent la sécurité des opérations de remorquage et d'amarrage. Les amendements aux parties B, B-1 et B-2 à B-4 du chapitre II-1 de la convention SOLAS visent à assurer la cohérence en ce qui concerne l'étanchéité à l'eau. De manière générale, tous les types de navires ne sont pas équipés des indicateurs en question (gouvernail de direction, hélice, poussée, pas et mode de fonctionnement).

Les amendements qu'il est envisagé d'apporter à la règle 11 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF) visent à renforcer la cohérence du recueil IGF en ce qui concerne les exigences en vigueur relatives aux navires utilisant du gaz naturel comme combustible, en introduisant les amendements nécessaires sur la base de l'expérience obtenue dans l'application du recueil.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL

Au cours de la 71^e session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 71), qui s'est tenue à Londres du 3 au 7 juillet 2017, un nouvel élément relatif à l'«application uniforme de la règle 14.1.3 de l'annexe VI de la convention MARPOL» avait été approuvé en vue de son ajout au programme biennal 2018-2019 du sous-comité «Prévention de la pollution et intervention» et à l'ordre du jour provisoire de la 5^e session de ce sous-comité (PPR 5), avec une échéance de réalisation en 2019.

Organisée à Londres du 5 au 9 février 2018, la PPR 5 a élaboré le projet d'amendements à la règle 14 de l'annexe VI de la convention MARPOL en vue d'une interdiction du transport de fuel-oils non conformes à des fins de combustion pour la propulsion ou le fonctionnement à bord d'un navire. Le projet d'amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL a été approuvé, avec des modifications mineures, lors de la 72^e session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 72), qui s'est déroulée à Londres du 9 au 13 avril 2018.

La réunion intersessions consacrée à l'application uniforme de la règle 14.1.3 de l'annexe VI de la convention MARPOL s'est déroulée à Londres du 9 au 13 juillet 2018. L'Union européenne a présenté le document ISWG-AP 1/3/2, proposant des amendements à la règle 14 et à la règle 18.

Les amendements convenus ont été adoptés par la résolution MEPC.305 (73) de la MEPC 73. Celle-ci a établi que ces amendements sont réputés avoir été acceptés le 1^{er} septembre 2019 et qu'ils entreront en vigueur le 1^{er} mars 2020.

Organisée à Londres du 18 au 22 février 2019, la PPR 6 a élaboré un projet d'amendements à:

- la règle 1 concernant l'application des dispositions;
- la règle 2 concernant les définitions des expressions «teneur en soufre du fuel-oil», «combustible à faible point d'éclair» et «échantillon MARPOL», le prélèvement d'échantillons de fuel-oils en cours d'utilisation et le prélèvement d'échantillons des fuel-oils utilisés à bord;
- la règle 14 concernant le prélèvement et la mise à l'essai d'échantillons de fuel-oils en cours d'utilisation et des fuel-oils utilisés à bord en vue de déterminer leur conformité avec l'annexe VI de la convention MARPOL;
- la règle 18 concernant la procédure de vérification;
- l'appendice I sur «le supplément au certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère» en ce qui concerne le point d'échantillonnage du fuel-oil; et
- l'appendice VI en ce qui concerne la procédure de vérification des échantillons de fuel-oils en vue de déterminer leur conformité avec l'annexe VI de la convention MARPOL.

La PPR 6 a soumis ces amendements à la MEPC 74, qui les a acceptés et les a transmis à la MEPC 75 pour adoption.

Les amendements aux règles 1, 2, 14, 18, 20 et 21 ainsi qu'aux appendices I et VI de l'annexe VI de la convention MARPOL figurent dans le document MEPC 75/3 de l'OMI. Le paragraphe 5.116 du rapport de la MEPC 74 (MEPC 74/18) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MEPC 75.

Compte tenu des dispositions d'exécution renforcées de la directive (UE) 2016/802, il convient que l'Union soutienne ces amendements puisqu'ils reflètent la nécessité d'appliquer, à l'échelle mondiale et d'une manière fiable et non ambiguë, le plafond de 0,50 % de la teneur en soufre pour les combustibles marins. Cela permettra de réduire efficacement les émissions d'oxydes de soufre et donc leurs effets néfastes sur la santé humaine et les écosystèmes, tout en évitant les distorsions de concurrence dans le secteur.

3.2. Amendements au chapitre II-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS»)

3.2.1. Amendements à la règle 3-8 de la partie A-1 du chapitre II-1 de la convention SOLAS relative à l'équipement de remorquage et d'amarrage

La question de la sécurité des opérations d'amarrage a été soulevée par l'UE en tant que nouvel élément non prévu lors de la 95^e session du MSC (document MSC 95/19/2) et approuvée par le MSC. Une proposition du Japon d'ajouter la prise en considération de l'entretien et du renouvellement des lignes d'amarrage endommagées ou détériorées (document MSC 95/19/13) a également été approuvée par le MSC. La question a ensuite été examinée par le sous-comité «Conception et construction du navire» (SDC) tant au sein d'un groupe de travail que d'un groupe de correspondance, et a été coordonnée par le Danemark en coopération avec le Japon. Le projet d'amendements à la convention SOLAS et les lignes directrices et orientations correspondantes ont été finalisés lors de la 6^e session du SDC (SDC 6). La 101^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 101) a ensuite examiné les résultats des travaux du SDC, à savoir:

- les amendements à la règle 3-8 de la partie A-1 du chapitre II-1 de la convention SOLAS;
- les lignes directrices relatives à l'élaboration des dispositions en matière d'amarrage et à la sélection de l'équipement et des installations d'amarrage permettant de garantir la sécurité des opérations d'amarrage;
- les lignes directrices pour l'inspection et l'entretien de l'équipement d'amarrage, y compris les lignes d'amarrage; et
- les orientations révisées sur l'équipement de remorquage et d'amarrage à bord des navires et le projet de circulaire y afférente du MSC (MSC.1/Circ.1175/Rev.1); et
- tous les projets de circulaires y afférentes du MSC.

La MSC 101 a approuvé le projet d'amendements à la convention SOLAS figurant à l'annexe 25 du rapport du MSC (MSC 101/24 Add.1). Les lignes directrices et orientations correspondantes ont été approuvées, dans leur principe, lors de la MSC 101 et seront approuvées, dans leur version définitive, parallèlement à l'adoption du projet d'amendements à la convention SOLAS. Il ressort des paragraphes 12.2-9 du rapport de la MSC 101 (MSC 101/24) qu'il est prévu d'adopter et d'approuver les amendements à la convention SOLAS ainsi que les lignes directrices et orientations correspondantes lors de la MSC 102.

Les amendements à la convention SOLAS et les lignes directrices, orientations et circulaires du MSC y afférentes prévoient une mise à niveau complète des dispositions en vigueur en matière d'amarrage. Ils sont conformes à l'intention de la proposition initiale de l'Union, de sorte que l'Union devrait soutenir l'adoption des amendements à la convention SOLAS et l'approbation des instruments y afférents.

3.2.2. Étanchéité à l'eau – cohérence entre les règles contenues dans les parties B, B-1 et B-2 à B-4 du chapitre II-1 de la convention SOLAS

Lors de sa 96^e session, le MSC a approuvé l'ajout, au programme biennal 2018-2019 du comité, d'un élément relatif à la «révision des parties B-2 à B-4 du chapitre II-1 de la convention SOLAS, afin d'assurer la cohérence avec les parties B et B-1 en ce qui concerne l'étanchéité à l'eau», et a confié au sous-comité «Conception et construction du navire» le rôle d'organe de coordination.

Le projet d'amendements à la convention SOLAS a été finalisé lors de la SDC 6 et a été soumis à la MSC 101. Les amendements aux parties B, B-1 et B-2 à B-4 du chapitre II-1 de la convention SOLAS figurent à l'annexe 25 du document MSC 101/24 Add.1.

En ce qui concerne le calcul du facteur S_i défini à la règle 7-2 de la partie B-1 du chapitre II-1 de la convention SOLAS, le SDC est parvenu à la conclusion que, bien que l'élaboration d'amendements à la règle 7-2.5 de la partie B-1 du chapitre II-1 de la convention SOLAS ne relève pas du champ de l'élément, un amendement à la convention SOLAS constitue le moyen le plus efficace et effectif de remédier aux incohérences intrinsèques de la règle 7-2.5.2.1 de la partie B-1 du chapitre II-1 de la convention SOLAS en ce qui concerne les portes de cloisons au-dessus du pont de cloisonnement qui sont considérées comme étanches dans les calculs de la stabilité après avarie. La SDC 6 a approuvé une demande à la MSC 101 de souscrire à cette approche pour remédier aux incohérences en ce qui concerne l'étanchéité à l'eau entre les différentes parties B du chapitre II-1 de la convention SOLAS. La MSC 101 a accédé à cette demande [paragraphe 12.10 du rapport de la MSC 101 (MSC 101/24)] et les amendements figurent également à l'annexe 25 du document MSC 101/24 Add.1.

Le paragraphe 12.12 du rapport de la MSC 101 (MSC 101/24) indique qu'il est prévu d'adopter les amendements susmentionnés lors de la MSC 102.

Compte tenu du fait que les amendements aux parties B-2 à B-4 du chapitre II-1 de la convention SOLAS permettent d'harmoniser, dans l'ensemble de la partie B, les dispositions relatives à l'étanchéité à l'eau, notamment en ce qui concerne la question essentielle des calculs de la stabilité après avarie, et que l'Union a soutenu leur approbation lors de la MSC 101, l'Union devrait soutenir l'adoption de ces amendements.

3.3. Amendements aux parties A-1 et B-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF)

La 5^e session du Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC 5) a approuvé l'élaboration d'amendements au paragraphe 6.7.1.1 (dispositifs de limitation de pression) et au chapitre 11 (dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de préparation du combustible) de la partie A-1 du recueil IGF, tels qu'ils figurent à l'annexe 2 du rapport du CCC (CCC 5/13), et les a soumis à la MSC 101 pour approbation (paragraphe 3.31 du CCC 5/13). La MSC 101 a ensuite approuvé ce projet d'amendements, tels qu'ils figurent à l'annexe 14 du rapport MSC 101/24 Add.1. Le paragraphe 9.2 du rapport de la MSC 101 (MSC 101/24) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 102.

La CCC 5 a également approuvé un projet d'amendements au paragraphe 16.3.3.5.1 en ce qui concerne les essais de traction pour les matériaux autres que les alliages d'aluminium pour le système de stockage du combustible de la partie B-1 du recueil IGF, tels qu'ils figurent à l'annexe 5 du CCC 5/13, et de les soumettre à la MSC 101 pour approbation (paragraphe 4.14 du CCC 5/13). La MSC 101 a ensuite approuvé ces amendements, tels qu'ils figurent à l'annexe 14 du rapport MSC 101/24 Add.1. Le paragraphe 9.3 du MSC 101/24 indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 102.

L'amendement au paragraphe 6.7.1.1 assure une plus grande clarté quant aux espaces devant être munis d'un dispositif de limitation de pression adapté. L'amendement au chapitre 11, qui vise à installer un dispositif fixe d'extinction de l'incendie dans les locaux de préparation du combustible, assure une plus grande sécurité. L'Union a déjà soutenu l'approbation de ces deux amendements lors de la MSC 101. Par conséquent, il convient que l'Union soutienne l'adoption de ces amendements.

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

3.4.1. Amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL

Les exigences de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne la réduction de la teneur en soufre des combustibles marins en vue de réduire les émissions polluantes de SO_x, sont mises en œuvre dans le droit de l'UE par la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides. Par conséquent, les amendements à adopter lors de la MEPC 75, qui modifient l'annexe VI de la convention MARPOL, auront un effet direct sur les exigences de la directive.

3.4.2. Amendements au chapitre II-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS»)

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 passagers applique la convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de la classe A.

Par conséquent, les amendements à adopter lors de la MSC 102, qui modifient les parties A et B du chapitre II-1, auront un effet direct sur les exigences de la directive.

3.4.3. Amendements aux parties A-1 et B-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF)

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 passagers applique la convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de la classe A. Le recueil IGF est rendu obligatoire pour les navires à passagers par la convention SOLAS.

Par conséquent, les amendements à adopter lors de la MSC 102 auraient un effet direct sur les exigences via l'application de la directive 2009/45/CE.

3.4.4. Compétence de l'UE

Les amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL auraient des répercussions sur le droit de l'UE via l'application de la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides.

Les amendements au chapitre II-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS») auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE.

Les amendements aux parties A-1 et B-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF) auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE.

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'accord¹.

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, mais qui ont *«vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»*².

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 le Comité de la protection du milieu marin et le Comité de la sécurité maritime 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:

- la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides et le règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque. En effet, la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides reflète les exigences en matière de soufre énoncées à l'annexe VI de la convention MARPOL en tant qu'outil pour atteindre son objectif;
- 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.

Par conséquent, les amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL, les amendements à la convention SOLAS et les amendements au recueil IGF auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains

¹ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

² Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

combustibles liquides³ et 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.

L'acte envisagé ne complète ni ne modifie 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 pour lequel 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 de ces composantes est identifiable comme étant 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.

³

Décision d'exécution 2015/253 de la Commission du 16 février 2015 établissant les règles concernant l'échantillonnage et les rapports au titre de la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (JO L 41 du 17.2.2015, p. 55).

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne, lors de la 75^e session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale et lors de la 102^e session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, sur l'adoption d'amendements à l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, d'amendements au chapitre II-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et d'amendements au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair

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) L'action de l'Union dans le secteur du transport maritime devrait viser à protéger le milieu marin et la santé humaine et à améliorer la sécurité en mer.
- (2) La Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI) est entrée en vigueur le 17 mars 1958.
- (3) L'OMI est une institution spécialisée des Nations unies chargée de la sûreté et la sécurité des transports maritimes et de 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.
- (4) Conformément à l'article 38, point a), de la Convention portant création de l'OMI, le Comité de la protection du milieu marin exerce les fonctions conférées ou susceptibles d'être conférées à l'OMI aux termes ou en vertu de conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution par les navires, notamment en ce qui concerne l'adoption et la modification de règles ou d'autres dispositions.
- (5) Conformément à l'article 28, point b), de la Convention portant création de l'OMI, le Comité de la sécurité maritime prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions que lui assignent ladite convention, l'Assemblée de l'OMI ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui être confiées dans le cadre dudit article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'OMI.
- (6) La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires («convention MARPOL») est entrée en vigueur le 2 octobre 1983.
- (7) Conformément à l'article 16, paragraphe 2, point c), de la convention MARPOL, des amendements peuvent être adoptés par l'organisme approprié, dans le cas présent, le Comité de la protection du milieu marin.

- (8) La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS») est entrée en vigueur le 25 mai 1980.
- (9) Conformément à l'article VIII(b)(iii) de la convention SOLAS, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI peut adopter des amendements à la convention SOLAS.
- (10) Le Comité de la protection du milieu marin devra adopter, lors de sa 75^e session organisée du 30 mars au 3 avril 2020 («MEPC 75»), des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL.
- (11) Le Comité de la sécurité maritime devra adopter, lors de sa 102^e session organisée du 13 au 22 mai 2020 («MSC 102»), des amendements au chapitre II-1 de la convention SOLAS et des amendements aux parties A-1 et B-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair («recueil IGF»).
- (12) Il y a lieu d'établir la position à prendre au nom de l'Union lors de la MEPC 75, car les amendements aux règles 1, 2, 14, 18, 20 et 21 ainsi qu'aux appendices I et VI de l'annexe VI de la convention MARPOL seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil^{1,2}.
- (13) Il y a lieu d'établir la position à prendre au nom de l'Union lors de la MSC 102, car les amendements au chapitre II-1 de la convention SOLAS seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil³, et car les amendements au recueil IGF seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.
- (14) Les amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL garantiraient l'application uniforme du plafond de 0,50 % de la teneur en soufre pour les combustibles marins énoncé à la règle 14. L'Union devrait soutenir ces amendements pour concrétiser les bénéfices prévus, sur les plans de la santé et de l'environnement, de la réduction des émissions de dioxyde de soufre provenant des combustibles marins utilisés à bord.
- (15) Les amendements à la partie A-1 du chapitre II-1 de la convention SOLAS permettraient de renforcer la sécurité des opérations d'amarrage des navires. L'Union devrait soutenir ces amendements étant donné qu'ils prévoient une mise à niveau complète des dispositions en vigueur en matière d'amarrage.
- (16) Les amendements aux parties B, B-1 et B-2 à B-4 du chapitre II-1 de la convention SOLAS permettraient de garantir la cohérence des dispositions relatives à l'étanchéité à l'eau des navires. L'Union devrait soutenir ces amendements car ils permettent d'harmoniser, dans l'ensemble de la partie B, les dispositions relatives à l'étanchéité à l'eau, notamment en ce qui concerne la question essentielle des calculs de la stabilité après avarie.

¹ Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58).

² Décision d'exécution 2015/253 de la Commission du 16 février 2015 établissant les règles concernant l'échantillonnage et les rapports au titre de la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (JO L 41 du 17.2.2015, p. 55).

³ 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).

- (17) Les amendements aux parties A-1 et B-1 du recueil IGF prévoient des améliorations en ce qui concerne le stockage du combustible, la protection contre l'incendie et les essais de traction pour le soudage des matériaux métalliques et les examens non destructifs pour le système de stockage du combustible sur la base de l'expérience acquise dans l'application du recueil. L'Union devrait soutenir ces amendements car ils permettent d'assurer une plus grande clarté quant aux espaces devant être munis d'un dispositif de limitation de pression adapté, ainsi qu'une plus grande sécurité dans les locaux de préparation du combustible.
- (18) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du Comité de la protection du milieu marin et du Comité de la sécurité maritime de l'OMI, agissant conjointement,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 7^e session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI consiste à approuver l'adoption des amendements à l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, qui figurent à l'annexe du document MEPC 75/3 de l'OMI.

Article 2

La position à prendre au nom de l'Union à la 102^e session du Comité de la sécurité maritime de l'OMI consiste à approuver:

- (a) l'adoption des amendements au chapitre II-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui figurent à l'annexe 1 du document MSC 102/3 de l'OMI;
- (b) l'adoption des amendements aux parties A-1 et B-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair, qui figurent à l'annexe 2 du document MSC 102/3 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 protection du milieu marin 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 sécurité maritime 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