

Bruxelles, le 20.2.2024  
COM(2024) 74 final

2024/0040 (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 81<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin et lors de la 108<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime en ce qui concerne l'adoption d'amendements à apporter à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL), à la convention internationale pour la gestion des eaux de ballast, à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF), au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011), au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA), au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW)**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### **1. OBJET DE LA PROPOSITION**

La présente proposition concerne une décision établissant la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 81<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin (MEPC 81) de l'Organisation maritime internationale, qui aura lieu du 18 au 22 mars 2024, et lors de la 108<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime (MSC 108) de l'Organisation maritime internationale, qui se tiendra du 15 au 24 mai 2024.

Au cours de la MEPC 81, il est envisagé d'adopter des amendements portant sur:

- (1) l'article V du protocole I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL);
- (2) l'annexe VI de la convention MARPOL; et
- (3) la convention sur la gestion des eaux de ballast.

Au cours de la MSC 108, il est envisagé d'adopter des amendements portant sur:

- (4) les chapitres II-1, II-2 et V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS);
- (5) le recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF);
- (6) le recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011);
- (7) le recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA);
- (8) le recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS); et
- (9) la section A-VI/1 du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW).

### **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. L'Union n'est pas partie à la convention.

Tous les États membres sont parties à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL), 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 de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), qui est entrée en vigueur le 25 mai 1980. L'Union n'est pas partie à la convention SOLAS.

## **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 en 1974 entre l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI) et la Commission des Communautés européennes.

Le comité de la sécurité maritime (MSC) 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 (MEPC) 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 protection du milieu marin de l'OMI**

Les 18 et 22 mars 2024, lors de sa 81<sup>e</sup> session, le comité de la protection du milieu marin doit adopter des amendements portant sur: l'article V du protocole I de la convention MARPOL, l'annexe VI de la convention MARPOL et la convention sur la gestion des eaux de ballast.

L'objectif des amendements qu'il est envisagé d'apporter à l'article V du protocole I de la convention MARPOL est de réviser les procédures de signalement à effectuer en cas de perte de conteneurs afin d'éviter les doubles déclarations.

L'objectif des amendements qu'il est envisagé d'apporter à l'annexe VI de la convention MARPOL concernant les combustibles à faible point d'éclair et d'autres questions liées au fuel-oil est de régler la question soulevée par l'exigence de procéder à des essais et de faire figurer sur la note de livraison de soutes (BDN) des informations concernant le point d'éclair pour les combustibles à faible point d'éclair, exigence qui était incompatible avec les récents amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS, adoptés lors de la MSC 106. En ce qui concerne les amendements relatifs à l'accessibilité des données figurant dans la base de données de l'OMI portant sur la consommation de fuel-oil des navires (système DCS - Data Collection System - de l'OMI) ainsi qu'à l'inclusion de données concernant les transports effectués et au renforcement du niveau de granularité des informations recueillies dans le DCS de l'OMI, l'objectif est d'optimiser l'utilisation du DCS au profit de l'élaboration des politiques de décarbonation du transport maritime.

L'objectif des amendements qu'il est envisagé d'apporter à la convention sur la gestion des eaux de ballast est d'encourager le recours aux registres électroniques dans le cadre de cette convention.

#### **2.4. Les projets d'actes du comité de la sécurité maritime de l'OMI**

Lors de sa 108<sup>e</sup> session, qui se tiendra du 15 au 24 mai 2024, le comité de la sécurité maritime doit adopter des amendements portant sur: les chapitres II-1, II-2 et V de la convention SOLAS, le recueil IGF, le recueil ESP de 2011, le recueil LSA, le recueil FSS et la section A-VI/1 du code STCW.

Les amendements qu'il est envisagé d'apporter aux chapitres II-1, II-2 et V de la convention SOLAS de 1974 visent respectivement à garantir la sécurité du remorquage des navires, à renforcer la protection des navires à passagers contre les incendies, y compris celle des navires rouliers à passagers, et à simplifier le traitement des signalements effectués en cas de perte de conteneurs.

Les amendements qu'il est envisagé d'apporter au recueil IGF visent à renforcer la sécurité des navires alimentés au gaz naturel, y compris celle des navires à passagers.

Les amendements qu'il est envisagé d'apporter au recueil ESP de 2011 visent à clarifier les procédures d'agrément et de certification des entreprises chargées de mesurer l'épaisseur de la structure des coques.

L'objectif des amendements qu'il est envisagé d'apporter au recueil LSA est de favoriser la sécurité maritime en modifiant la vitesse de largage des embarcations de sauvetage et des canots de secours pour les navires à passagers, en garantissant un niveau approprié d'efficacité dans l'eau des brassières de sauvetage pour assurer la sécurité des gens de mer et en renforçant les normes de sécurité applicables aux systèmes de largage à poulie simple avec crochet équipés de mousquetons à ouverture sous charge.

L'objectif des amendements qu'il est envisagé d'apporter au recueil FSS est de renforcer la protection des navires à passagers contre les incendies, et en particulier celle des navires rouliers à passagers.

L'objectif des amendements qu'il est envisagé d'apporter à la section A-VI/1 du code STCW est de garantir aux gens de mer un lieu de travail sûr.

### **3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION LORS DE LA 81<sup>E</sup> SESSION DU COMITE DE LA PROTECTION DU MILIEU MARIN**

#### **3.1. Amendements à l'article V du protocole I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL)**

Lors de la MSC 103, il avait été convenu d'inscrire au programme bisannuel suivant du comité la rédaction d'un document portant sur l'élaboration de mesures concernant la détection et le signalement obligatoire des conteneurs perdus en mer susceptibles de faciliter la localisation, le suivi et la récupération de ces conteneurs, deux sessions devant être organisées pour en achever la rédaction, et le sous-comité chargé du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC) étant désigné en tant qu'organe de coordination.

Lors de la CCC 8, il a été convenu d'instaurer un groupe de travail consacré à l'élaboration de mesures concernant la détection et le signalement obligatoire des conteneurs perdus en mer et ce groupe a été chargé, en prenant en considération les observations formulées et les décisions prises en plénière, de rédiger, entre autres, des projets d'amendements à apporter à l'article V du protocole I de la convention MARPOL, sur la base d'une demande déposée auprès de l'UE (CCC 8/11/1).

Après avoir examiné le rapport du groupe de travail, les parties à la CCC 8 ont marqué leur accord sur les projets d'amendements relatifs à l'article V du protocole I de la convention MARPOL, en vue de leur adoption simultanée par le MEPC.

La position de l'Union était de soutenir activement ces amendements étant donné qu'ils avaient fait l'objet d'une demande adressée à l'UE [CC 8/11/1 (Australie et al.)].

Lors de la MEPC 80, le comité a approuvé, en vue de leur adoption lors de la MEPC 81, les projets d'amendements relatifs à l'article V du protocole I de la convention MARPOL, après avoir noté que les parties à la MSC 107 avaient approuvé les projets d'amendements correspondants portant sur le chapitre V de la convention SOLAS.

La position de l'Union était de soutenir activement les projets d'amendements sous réserve de l'approbation, lors de la MSC 107, des projets d'amendements correspondants portant sur le chapitre V de la convention SOLAS.

Compte tenu de l'importance de mettre en place un système unique de signalement pour déclarer la perte de conteneurs afin d'empêcher la redondance des exigences en la matière et d'éviter toute confusion, celles-ci comportant le risque que certains conteneurs perdus en mer ne soient pas signalés, il convient donc que l'Union soutienne ces amendements.

#### **3.2. Amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL**

*Considérations relatives aux amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL concernant les combustibles à faible point d'éclair et d'autres questions liées au fuel-oil*

Lors de la MEPC 79, après avoir adopté, par la résolution MEPC.362(79), des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL visant à ajouter le point d'éclair aux informations à faire figurer sur la note de livraison de soutes (BDN), le comité a invité les États membres et les organisations internationales intéressés à présenter leurs propositions lors de la MEPC 80, en faisant spécifiquement référence à l'instauration d'une exemption pour les combustibles à faible point d'éclair dans la règle 18.4 de l'annexe VI de la convention MARPOL, afin de régler la question soulevée par le texte en vigueur (règle 3.7) (MEPC 79/15, paragraphe 3.37).

Lors de la MEPC 80, après avoir pris en considération le rapport du groupe de travail consacré à la pollution atmosphérique et à l'efficacité énergétique, le comité a approuvé les

projets d'amendements relatifs aux règles 2, 14 et 18 ainsi qu'à l'appendice I de l'annexe VI de la convention MARPOL, en vue de leur adoption lors de la MEPC 81.

La position de l'Union était de confier l'examen de ces amendements au groupe de travail consacré à la pollution atmosphérique afin qu'il puisse les analyser en détail.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements afin de régler la question soulevée par l'exigence de procéder à des essais et de faire figurer sur le BDN des informations concernant le point d'éclair pour les combustibles à faible point d'éclair, exigence qui était incompatible avec les récents amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS, adoptés lors de la MSC 106.

*Considérations relatives aux amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL concernant l'accessibilité des données figurant dans la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI), l'inclusion de données concernant les transports effectués et le renforcement du niveau de granularité des informations recueillies dans le DCS de l'OMI*

Lors de sa soixante-dix-huitième session, le MEPC a approuvé un axe de travail spécifique sur la révision du système de l'OMI consacré à la collecte des données relatives à la consommation de fuel-oil des navires, invitant les États membres et les organisations internationales intéressés à présenter des propositions concrètes lors d'une prochaine session du groupe ISWG-GHG (document MEPC 78/17, paragraphe 7.120).

Ensuite, lors de sa 13<sup>e</sup> session, le groupe de travail intersessions sur la réduction des GES (ISWG-GHG) a examiné une proposition présentée dans le document ISWG-GHG 13/7 (Autriche et al.) visant à modifier le système de collecte de données de l'OMI, et s'est penché sur la possibilité d'apporter des amendements au module de déclaration GISIS de l'OMI à l'avenir, en y incluant des paramètres de déclaration supplémentaires et en améliorant la transparence.

Lors de la MEPC 79, le comité a pris acte du fait que la proposition visant à inclure des données concernant les transports effectués, le recours éventuel à des technologies innovantes et le renforcement du niveau de granularité des données déclarées avaient remporté une large adhésion et que, par conséquent, le groupe ISWG-GHG 14 avait été chargé de poursuivre l'examen des projets d'amendements relatifs à l'appendice IX de l'annexe VI de la convention MARPOL, en s'appuyant sur l'annexe 1 du document ISWG-GHG 13/7, et les copromoteurs du document ISWG-GHG 13/7 avaient été invités à consulter les délégations ayant exprimé des préoccupations en vue de rédiger une éventuelle proposition révisée.

Le groupe ISWG-GHG 14 a pris note des différentes observations formulées et invité les parties à la MEPC 80:

1. à prendre acte du fait que l'inclusion de données concernant les transports effectués et le renforcement du niveau de granularité des données déclarées dans la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires bénéficiait d'un large soutien au sein du groupe;
2. à prendre acte du fait que des préoccupations avaient été exprimées sur diverses questions telles que l'immaturation et le calendrier des amendements proposés, la tendance à compliquer excessivement le mécanisme CII, l'accessibilité des données et la transparence, et que le groupe n'était pas en mesure de tirer des conclusions sur ces questions; et
3. à transmettre les propositions figurant dans les documents ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1 et ISWG-GHG 14/4/2 ainsi que l'ensemble des propositions

d'amendements figurant à l'annexe 3 du document MEPC 80/WP.6, au groupe de travail consacré à la pollution atmosphérique et à l'efficacité énergétique devant être mis en place au cours de la MEPC 80, en vue d'un examen plus approfondi avant leur achèvement, en prenant en considération les observations formulées lors de cette session.

Le groupe a noté que cette question ne serait pas réexaminée lors de la ISWG-GHG 15 et que tout autre document à ce sujet devrait être présenté lors de la MEPC 80.

Au cours de la MEPC 80, le groupe de travail consacré à la pollution atmosphérique et à l'efficacité énergétique a été instauré afin d'examiner plusieurs sujets, y compris des propositions d'amendements relatives à l'annexe VI de la convention MARPOL concernant la révision du DCS de l'OMI relatif à la consommation de fuel-oil des navires, en s'appuyant sur l'annexe 3 du document MEPC 80/WP.6, en vue du parachèvement, lors de cette session, des projets d'amendements relatifs à l'annexe VI de la convention MARPOL.

Lors de la MEPC 80, le comité a approuvé les projets d'amendements relatifs à l'annexe VI de la convention MARPOL, en vue de leur adoption lors de la MEPC 81.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils permettent d'optimiser l'utilisation du DCS au profit de l'élaboration des politiques de décarbonation du transport maritime et constituent un compromis entre l'octroi d'un accès plus large aux données figurant dans le DCS de l'OMI et le contrôle de ces données par le secrétariat de l'OMI. D'une part, les sociétés de conseil en analyse et les organismes de recherche se voient accorder l'accès aux données du DCS sous réserve de l'approbation du secrétariat de l'OMI et, d'autre part, ces amendements offrent à tout armateur la possibilité de divulguer au grand public, sur une base volontaire, les données du DCS relatives à ses navires.

### **3.3. Amendements à la convention sur la gestion des eaux de ballast**

Au cours de la MEPC 80, le groupe consacré à l'examen des questions relatives aux eaux de ballast a été instauré. Il a été chargé, entre autres, d'examiner les orientations proposées pour la tenue de registres électroniques dans le cadre de la convention sur la gestion des eaux de ballast (convention BWB) figurant à l'annexe du document MEPC 79/4/10, de conseiller le comité en conséquence et, en fonction des résultats de l'examen des orientations proposées pour la tenue de registres électroniques dans le cadre de la convention BWB, d'examiner les propositions d'amendements à apporter à la convention BWB figurant dans le document MEPC 79/4/9, et de conseiller le comité en conséquence.

Le groupe de travail a parachevé le projet d'orientations relatives à la tenue de registres électroniques dans le cadre de la convention BWB et a invité les parties à la MEPC 80 à adopter le projet de résolution du MEPC sur les orientations relatives à la tenue de registres électroniques dans le cadre de la convention BWB. Parallèlement à l'achèvement du projet d'orientations, le groupe s'est également penché sur certaines questions posées par les amendements qu'il est dès lors proposé d'apporter aux règles A-1 et B-2 de la convention, concernant les registres électroniques existants susceptibles de ne pas être conformes aux orientations, et concernant la vérification, par le capitaine, des données saisies.

Par la suite, lors de la MEPC 80, le comité a examiné et approuvé les projets d'amendements relatifs aux règles A-1 et B-2 de la convention BWB concernant la tenue de registres électroniques dans le cadre de la convention, en vue de leur adoption lors de la MEPC 81.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils constituent un pas de plus vers la numérisation en imposant la tenue de registres électroniques dans le cadre de la convention BWB.

#### **4. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION LORS DE LA 108<sup>E</sup> SESSION DU COMITE DE LA SECURITE MARITIME**

##### **4.1. Amendements aux chapitres II -1, II-2 et V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS)**

###### *Considérations relatives aux amendements au chapitre II-1 de la convention SOLAS de 1974*

Lors de la MSC 103, il a été convenu de confier au sous-comité chargé de la conception et de la construction des navires (SDC) la rédaction d'un nouveau document portant sur l'élaboration d'amendements à apporter à la règle II-1/3-4 de la convention SOLAS en vue de l'application des prescriptions relatives aux équipements de remorquage d'urgence prévues pour les pétroliers à d'autres types de navires, l'échéance étant fixée à 2023.

Lors de la SDC 8, l'Union, en collaboration avec l'Australie, le Canada, le Maroc, la Nouvelle-Zélande et le Vanuatu, a présenté, à l'appui de ce point de l'ordre du jour, le document SDC 8/12/1 proposant d'étendre le champ d'application du paragraphe 1 de la règle II-1/3-4 de la convention SOLAS (qui ne s'applique actuellement qu'aux pétroliers présentant un port en lourd minimal de 20 000 tonnes) à tous les navires neufs autres que les pétroliers présentant une jauge brute égale ou supérieure à 20 000. D'autre part, la Chine (SDC 8/12) a proposé d'apporter un amendement à la règle II-1/3-4 de la convention SOLAS applicable aux navires, autres que les pétroliers, d'une jauge brute supérieure à 150 000.

Le président a souligné que les deux propositions relatives à ce point de l'ordre du jour étaient trop éloignées. Par conséquent, compte tenu du manque de temps, la meilleure solution serait de reporter la discussion à la SDC 9.

Les parties à la SDC 9 ont instauré le groupe d'experts consacré à l'application des prescriptions relatives aux équipements de remorquage d'urgence prévues pour les pétroliers à d'autres types de navires et l'ont chargé, en prenant en considération les observations formulées et les décisions prises en plénière, de parachever les projets d'amendements relatifs à la règle II-1/3-4 de la convention SOLAS, en s'appuyant sur le document SDC 8/12/1. Après discussion et compte tenu du fait qu'une large majorité des intervenants ont exprimé leur soutien en faveur de la proposition figurant dans le document SDC 8/12/1, le sous-comité a approuvé, pour la jauge brute des navires neufs devant être équipés de dispositifs de remorquage d'urgence, une valeur seuil égale ou supérieure à 20 000. Le sous-comité a invité les parties à la MSC 107 à approuver les projets d'amendements relatifs à la règle II-1/3-4 de la convention SOLAS en vue de leur adoption ultérieure (SDC 9/16, annexe 9).

La position de l'Union était de soutenir les amendements proposés par l'Union concernant la règle II-1/3-4 de la convention SOLAS afin d'étendre le champ d'application du paragraphe 1 de la règle II-1/3-4 de la convention SOLAS (qui ne s'applique actuellement qu'aux pétroliers présentant un port en lourd minimal de 20 000 tonnes) à tous les navires neufs autres que les pétroliers présentant une jauge brute égale ou supérieure à 20 000.

Lors de la MSC 107, le comité a approuvé les projets d'amendements relatifs à la règle II-1/3-4 de la convention SOLAS concernant les nouvelles prescriptions //prévoyant que tous les navires neufs autres que les pétroliers d'une jauge brute minimale de 20 000 devront être// équipés de dispositifs de remorquage d'urgence, en vue de leur adoption lors de la MSC 108.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements afin d'accroître sensiblement la sécurité et de faire en sorte que tous les navires neufs autres que les pétroliers, en particulier les navires à passagers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000, puissent être remorqués en toute sécurité en cas d'urgence.



*Considérations relatives aux amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS de 1974 concernant la protection des navires contre les incendies, en particulier celle des navires à passagers, et plus particulièrement concernant les règles exposées ci-dessous*

*Prévention de l'incendie et de l'explosion — Règle 4*

Les projets d'amendements relatifs au chapitre II-2 de la convention SOLAS concernant les fournisseurs de fuel-oil qui n'ont pas respecté les prescriptions en matière de point d'éclair, les mesures prises contre les fournisseurs de fuel-oil qui s'avèrent avoir livré un combustible non conforme aux prescriptions minimales en matière de point d'éclair, et la documentation relative au point d'éclair du lot de combustible proprement dit au moment du soutage, ont été approuvés lors de la MSC 105 et adoptés lors de la MSC 106.

Lors de la MSC 105, le comité a également approuvé le plan d'action actualisé et la mise en place du groupe de correspondance sur l'élaboration de nouvelles mesures visant à renforcer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation du fuel-oil, chargé de faire rapport à la MSC 107, pour que soit poursuivie l'élaboration d'un projet de lignes directrices destinées aux navires afin de remédier aux situations dans lesquelles les résultats indicatifs obtenus lors des essais portent à croire que le fuel-oil fourni pourrait ne pas être conforme aux exigences en matière de point d'éclair.

Le groupe de correspondance est convenu de poursuivre l'élaboration d'une disposition générale de la convention SOLAS selon laquelle le fuel-oil ne doit pas compromettre la sécurité du navire, à l'instar de la règle 18.3.1.1.3 de l'annexe VI de la convention MARPOL, sur la base de l'annexe 3 du document MSC 107/6. Le groupe a également discuté des préoccupations exprimées en plénière concernant la mention «nocif pour le personnel». Ayant constaté que l'expression «nocif pour le personnel» était utilisée dans l'annexe VI de la convention MARPOL, le groupe est convenu de reprendre les mêmes termes dans les projets d'amendements à la convention SOLAS. Enfin, le groupe a accepté le projet de nouvelle règle SOLAS II-2/4.2.1.9, tel qu'il figure à l'annexe 3 du document MSC 107/WP.10, en vue de son approbation par le comité et de son adoption ultérieure.

Lors de la MSC 107, le comité a approuvé les projets d'amendements relatifs à la règle II-2/4 de la convention SOLAS concernant les paramètres applicables au fuel-oil autres que le point d'éclair, en vue de leur adoption lors de la MSC 108.

Lors de la MSC 107, la position de l'Union était de poursuivre l'examen de ces travaux au sein d'un groupe de travail, étant donné que le groupe de correspondance ne les avait pas achevés.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils permettront de renforcer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation du fuel-oil, en particulier celle des navires à passagers.

*Extinction des incendies et prescriptions particulières — Règles 7, 9, 20 et 23*

Lors de la MSC 97, le comité a approuvé le nouveau document proposé par l'UE en ce qui concerne les incendies sur les ponts rouliers des navires à passagers, sur la base d'une étude relative aux accidents survenant à bord des navires rouliers à passagers recensant 14 domaines potentiels d'intervention en vue de l'amélioration et de la modification des instruments.

Les parties à la 6<sup>e</sup> session du sous-comité consacré aux systèmes et aux équipements des navires (SSE) sont parvenues à parachever le projet de lignes directrices provisoires, dans lequel figuraient plusieurs propositions découlant directement des deux études FIRESAFE. En outre, les parties à la SSE 6 ont bien progressé dans l'élaboration des projets d'amendements

à apporter aux directives révisées pour l'entretien et l'inspection des systèmes et des dispositifs de protection contre l'incendie (circulaire MSC.1/Circ.1432).

Les parties à la SSE 8 ont poursuivi l'élaboration des projets d'amendements relatifs au chapitre II-2 de la convention SOLAS et au recueil FSS pour les navires rouliers à passagers neufs et existants et ont réinstauré le groupe de correspondance sur la protection contre l'incendie afin qu'il poursuive les travaux intersessions, conformément au mandat prévu au paragraphe 6.26 du document SSE 8/20. Elles ont en outre chargé ce groupe de présenter un rapport lors de cette session.

Les parties à la SSE 9 ont approuvé les projets d'amendements relatifs au chapitre II-2 de la convention SOLAS concernant la protection des navires rouliers à passagers contre les incendies, tels qu'ils figurent à l'annexe 5 du document SSE 9/20, en vue de leur approbation lors de la MSC 107 et de leur adoption ultérieure lors de la MSC 108.

Les parties à la SSE 9 ont également pris acte du fait que le groupe avait envisagé la possibilité de détecter les incendies au sein des postes de sécurité et des locaux de service à distance sur les navires de charge et sont convenues de remplacer l'expression «poste de sécurité central gardé en permanence», telle que proposée dans le rapport du groupe de correspondance (SSE 9/6), par l'expression «tous les postes de sécurité et toutes les salles de contrôle des cargaisons». Par la suite, le sous-comité a approuvé les projets d'amendements relatifs à la règle II-2/7.5.5 de la convention SOLAS, tels qu'ils figurent à l'annexe 5 du document SSE 9/20, en vue de leur approbation lors de la MSC 107 et de leur adoption lors de la MSC 108.

Lors de la SSE 9, la position de l'Union était de soutenir de manière générale le rapport du groupe de correspondance sur la protection contre l'incendie (SSE 9/6) et de proposer que ce document ainsi que le document SSE 9/6/1 (Japon) soient soumis au groupe de travail sur la protection contre l'incendie pour un examen plus approfondi en vue de l'achèvement des amendements relatifs au chapitre II-2 de la convention SOLAS et au recueil FSS lors de cette session.

Lors de la MSC 107, le comité a approuvé les projets d'amendements relatifs au chapitre II-2 de la convention SOLAS concernant la protection des navires rouliers à passagers contre les incendies, tels qu'ils figurent au paragraphe 14.16.2 du rapport de la MSC 107 (MSC 107/20) et à l'annexe 33 du document MSC 107/20/Add. 1, en vue de leur adoption lors de la MSC 108.

Lors de la MSC 107, la position de l'Union était de soutenir le projet d'amendement relatif au chapitre II-2 de la convention SOLAS, tout en prenant en considération les amendements proposés par le Japon (MSC 107/14/4).

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, qui seront très bénéfiques à la sauvegarde de la vie humaine en mer, car ils amélioreront les normes de sécurité pour la protection des navires à passagers contre les incendies, et en particulier celle des navires rouliers à passagers.

*Considérations relatives aux amendements au chapitre V de la convention SOLAS de 1974 concernant la sécurité de la navigation — Règles 31 et 32*

Lors de la MSC 103, il avait été convenu d'inscrire au programme bisannuel suivant du comité la rédaction d'un document portant sur l'élaboration de mesures concernant la détection et le signalement obligatoire des conteneurs perdus en mer susceptibles de faciliter la localisation, le suivi et la récupération de ces conteneurs, deux sessions devant être organisées pour en achever la rédaction, et le sous-comité chargé du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC) étant désigné en tant qu'organe de coordination.

Lors de la CCC 8, il a été convenu d’instaurer un groupe de travail consacré à l’élaboration de mesures concernant la détection et le signalement obligatoire des conteneurs perdus en mer et ce groupe a été chargé, en prenant en considération les observations formulées et les décisions prises en plénière, de rédiger, entre autres, des projets d’amendements à apporter au chapitre V de la convention SOLAS, sur la base d’une demande déposée auprès de l’UE (CCC 8/11/1).

Les parties à la CCC 8 ont parachevé et accepté les projets d’amendements relatifs au chapitre V de la convention SOLAS, tels qu’ils figurent à l’annexe 7 du document CCC 8/18, en vue de leur approbation lors de la MSC 107 et de leur adoption ultérieure. Le sous-comité a également approuvé l’avis du groupe de travail selon lequel les projets d’amendements devraient entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2026, à condition que les amendements aient été adoptés avant le 1<sup>er</sup> juillet 2024 conformément au cycle intermédiaire d’amendements convenu à cet effet lors de la MSC 104 (CCC 8/WP.5, paragraphe 18).

Lors de la CCC 8, la position de l’Union était de soutenir activement la proposition figurant dans le document CCC 8/11/1 (Australie et al.) et de proposer qu’elle fasse l’objet, avec les documents CCC 8/INF.7 (Pays-Bas) et CCC 8/INF.9 (France), d’une discussion technique au sein du groupe de travail consacré à l’élaboration de mesures concernant la détection et le signalement obligatoire des conteneurs perdus en mer.

Lors de la MSC 107, le comité a approuvé les projets d’amendements relatifs au chapitre V de la convention SOLAS en ce qui concerne le signalement des conteneurs perdus, en vue de leur adoption lors de la MSC 108.

Il convient que l’Union soutienne ces amendements, car ils simplifieront le traitement des signalements effectués en cas de perte de conteneurs afin de se conformer aux obligations réglementaires, obligeront l’État du pavillon à déclarer ces pertes à l’OMI, renforceront la sécurité de la navigation et préviendront la pollution.

#### **4.2. Amendements au recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d’autres combustibles à faible point d’éclair (recueil IGF)**

Lors de la CCC 8, il a été convenu d’instaurer le groupe de travail consacré aux amendements à apporter au recueil IGF et à la révision du recueil international de règles relatives à la construction et à l’équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (recueil IGC) et ce groupe a été chargé, en prenant en considération les observations formulées et les décisions prises en plénière, d’achever plusieurs projets d’amendements relatifs au recueil IGF.

Les parties à la CCC 8 ont accepté les projets d’amendements relatifs au recueil IGF, tels qu’ils figurent à l’annexe 3 du document CCC 8/18, en vue de leur approbation lors de la MSC 107 et de leur adoption ultérieure. Dans ce contexte, le sous-comité a approuvé la recommandation du groupe de travail proposant de publier une circulaire du MSC sur la mise en œuvre rapide des projets d’amendements relatifs aux paragraphes 4.2.2 et 8.4.1 à 8.4.3 du recueil IGF, sous réserve de leur adoption lors de la MSC 108 (CCC 8/WP.4, paragraphe 14).

Lors de la CCC 8, la position de l’Union était de soutenir la mise en place d’un groupe de travail chargé de parachever les amendements au recueil IGF, tels qu’ils figurent dans le rapport du groupe de correspondance (CCC 8/3), et d’examiner les documents CCC 8/3/1-3 (SIGC) et CCC 8/3/4 (République de Corée), ainsi que la création d’un groupe de travail chargé d’élaborer des dispositions en matière de sécurité pour les nouveaux carburants alternatifs, afin d’achever, en particulier, le projet de lignes directrices provisoires destinées

aux navires alimentés au GPL et de poursuivre l'élaboration du projet de lignes directrices provisoires destinées aux navires alimentés à l'hydrogène.

Lors de la MSC 107, le comité a approuvé les projets d'amendements relatifs au recueil IGF, en vue de leur adoption lors de la MSC 108, parallèlement à une circulaire du MSC sur la mise en œuvre rapide des projets d'amendements relatifs aux paragraphes 4.2.2 et 8.4.1 à 8.4.3 du recueil IGF.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils renforceront la sécurité des navires alimentés aux gaz naturels, y compris celle des navires à passagers.

#### **4.3. Amendements au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011)**

Lors de la MSC 106, le comité avait adopté des amendements relatifs aux parties A et B des annexes A et B du recueil ESP de 2011, rédigés lors de la SDC 8 conformément à la procédure de mise à jour régulière du recueil approuvée lors de la MSC 92, qui exempte le recueil ESP de 2011 de l'obligation d'être mis à jour tous les quatre ans, applicable pour l'entrée en vigueur des amendements apportés à la convention SOLAS (MSC 92/26, paragraphe 13.31). Ces amendements devraient être réputés acceptés au 1<sup>er</sup> janvier 2024 et entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2024.

Les parties à la SDC 9 ont examiné le document SDC 9/6 (Chine), dans lequel il est proposé de modifier les procédures d'agrément et de certification des entreprises chargées de mesurer l'épaisseur de la structure des coques de manière à permettre aux administrations d'exercer le droit de procéder à l'audit de ces entreprises. Après examen, le sous-comité a accepté un projet de résolution du MSC portant sur des amendements à apporter au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011), tel qu'il figure à l'annexe 3 du document SDC 9/16, en vue de son approbation lors de la MSC 107 et de son adoption ultérieure.

La position de l'Union lors de la SDC 9 était de soutenir cette proposition.

Lors de la MSC 107, le comité a approuvé les projets d'amendements relatifs au recueil ESP de 2011 en vue de leur adoption lors de la MSC 108.

La position de l'Union lors de la MSC 107 était de soutenir cette proposition.

Par conséquent, il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils clarifieront les procédures d'agrément et de certification des entreprises chargées de mesurer l'épaisseur de la structure des coques figurant dans les annexes des amendements de 2019 relatifs au recueil ESP de 2011, en faisant référence à l'administration plutôt qu'à un organisme reconnu par l'administration.

#### **4.4. Amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA)**

*Considérations relatives aux amendements concernant la vitesse minimale et maximale de largage des embarcations de sauvetage et des canots de secours (paragraphes 6.1.2.8 et 6.1.2.10 du recueil LSA)*

Lors de la MSC 99, le comité a examiné le document MSC 99/20/2 (Japon) et est convenu d'inscrire à son programme bisannuel suivant la rédaction d'un document portant sur l'élaboration d'amendements à apporter au recueil LSA visant à modifier la vitesse de largage des embarcations de sauvetage et des canots de secours pour les navires de charge, deux

sessions devant être organisées pour en achever la rédaction, et le sous-comité SSE étant désigné en tant qu'organe de coordination (MSC 99/22, paragraphes 20.14 à 20.18). Le comité est également convenu que les amendements à élaborer devraient s'appliquer à tous les navires de charge auxquels s'applique le chapitre III de la convention SOLAS ainsi qu'à tous les engins de mise à l'eau équipés de poulies et de treuils; et que l'instrument à modifier était le recueil LSA, paragraphe 6.1.2.8.

Les parties à la SSE 9, après avoir rappelé que le document se limitait à des amendements portant uniquement sur les navires de charge, ont pris acte de la conclusion du groupe de travail consacré au recueil LSA selon laquelle le projet de révision des prescriptions relatives à la vitesse minimale de largage des embarcations de sauvetage et des canots de secours serait sans effet sur les navires à passagers, pour lesquels la règle III/24 de la convention prévoyait déjà une hauteur maximale applicable aux bossoirs. Par conséquent, le sous-comité a invité les parties à la MSC 107 à étendre l'application des projets d'amendements susmentionnés relatifs au chapitre VI du recueil LSA pour les paragraphes 6.1.2.8 et 6.1.2.10 révisés aux navires à passagers, de sorte que la vitesse maximale de largage s'applique également à ces navires, notant que le groupe avait rédigé les projets d'amendements de manière à ce qu'ils s'appliquent tant aux navires de charge qu'aux navires à passagers.

Par la suite, le sous-comité a accepté un projet de résolution du MSC portant sur des amendements relatifs au recueil LSA concernant la vitesse minimale et maximale de largage des embarcations de sauvetage et des canots de secours, ainsi que la feuille de contrôle/suivi et le format des registres, tel qu'il figure à l'annexe 4 du document SSE 9/20, en vue de son approbation lors de la MSC 107 et de son adoption ultérieure lors de la MSC 108.

Lors de la MSC 107, il a été convenu de modifier les projets d'amendements relatifs au paragraphe 6.1.2.10 du recueil LSA tels que suggérés dans le document MSC 107/14/5, et les projets d'amendements relatifs au recueil LSA (paragraphes 6.1.2.8 et 6.1.2.10) ont été approuvés en vue de leur adoption lors de la MSC 108.

La position de l'Union lors de la MSC 107 était de soutenir cette décision, car elle renforcerait la sécurité des navires à passagers.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils favorisent la sécurité maritime en modifiant la vitesse de largage des embarcations de sauvetage et des canots de secours pour les navires à passagers.

*Considérations relatives aux amendements concernant l'efficacité dans l'eau des brassières de sauvetage (paragraphe 2.2.1.6.2 du recueil LSA)*

Lors de la MSC 101, le comité avait inscrit à son programme bisannuel suivant la rédaction d'un document portant sur l'élaboration d'amendements à apporter au recueil LSA et à la résolution MSC.81(70) visant à améliorer l'efficacité dans l'eau des brassières de sauvetage SOLAS, afin d'améliorer l'efficacité dans l'eau des brassières de sauvetage et d'atténuer ainsi les risques liés à l'immersion des gens de mer dans l'eau, deux sessions devant être organisées pour en achever la rédaction, et le sous-comité étant désigné en tant qu'organe de coordination.

Les parties à la SSE 9 ont accepté les projets d'amendements relatifs au chapitre II du recueil LSA, tels qu'ils figurent à l'annexe 4 du document SSE 9/20, en vue de leur approbation lors de la MSC 107 et de leur adoption ultérieure lors de la MSC 108.

La position de l'Union lors de la SSE 9 était de soutenir l'idée de soumettre au groupe de travail consacré au recueil LSA les passages concernés du document SSE 9/3 (les annexes 2 et 3 du rapport du groupe de correspondance consacré au recueil LSA) ainsi que les documents

présentés à l'appui de ce point de l'ordre du jour, pour qu'il les analyse en détail avant leur achèvement lors de cette session.

Lors de la MSC 107, le comité a approuvé les projets d'amendements relatifs au chapitre II du recueil LSA concernant l'efficacité dans l'eau des brassières de sauvetage, en vue de leur adoption lors de la MSC 108.

La position de l'Union était de soutenir l'idée de soumettre au groupe de travail consacré au recueil LSA les passages concernés du document SSE 9/3 (les annexes 2 et 3 du rapport du groupe de correspondance consacré au recueil LSA) ainsi que les documents présentés à l'appui de ce point de l'ordre du jour, pour qu'il les analyse en détail avant leur achèvement lors de cette session.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils favorisent la sécurité maritime en garantissant un niveau approprié d'efficacité dans l'eau des brassières de sauvetage pour assurer la sécurité des gens de mer.

*Considérations relatives aux amendements concernant les systèmes de largage à poulie simple avec crochet pour affaler les canots de sauvetage (paragraphe 4.4.7.6.8 et 4.4.7.6.17 du recueil LSA)*

Lors de la MSC 99, le comité a examiné le document MSC 99/20/2 (Japon) et est convenu d'inscrire à son programme bisannuel suivant la rédaction d'un document portant sur l'élaboration d'amendements à apporter au recueil LSA visant à modifier la vitesse de largage des embarcations de sauvetage et des canots de secours pour les navires de charge, deux sessions devant être organisées pour en achever la rédaction, et le sous-comité SSE étant désigné en tant qu'organe de coordination (MSC 99/22, paragraphes 20.14 à 20.18).

Les parties à la SSE 7 ont examiné les projets d'amendements relatifs au paragraphe 4.4.7.6.17 du recueil LSA concernant les systèmes de largage à poulie simple avec crochet équipés de mécanismes ouvrables sous tension et ont marqué leur accord de principe sur ces projets d'amendements (document SSE 7/WP.3, annexe 5).

Lors de la MSC 106, le comité a examiné le document MSC 106/11/1 (Bahamas et al.), dans lequel est exposée une conséquence imprévue de la suppression proposée du paragraphe 4.4.7.6.8 concernant les crochets de largage à vide, et est convenu que ce point devrait faire l'objet d'un examen plus approfondi lors de la SSE 9. En outre, le comité a redéfini le champ d'application du document pour ajouter d'autres alinéas au paragraphe 4.4.7.6 du recueil LSA afin d'apporter la clarté nécessaire à une application cohérente des exigences et renommer ce paragraphe «amendements au recueil LSA concernant les systèmes de largage à poulie simple avec crochet équipés de mécanismes ouvrables sous tension».

Les parties à la SSE 9 ont accepté les projets d'amendements relatifs aux paragraphes 4.4.7.6.8 et 4.4.7.6.17 du chapitre IV du recueil LSA (déjà approuvés lors de la SSE 7) concernant les systèmes de largage à poulie simple avec crochet, tels qu'ils figurent à l'annexe 4 du document SSE 9/20, en vue de leur approbation lors de la MSC 107 et de leur adoption ultérieure lors de la MSC 108. À cet égard, le sous-comité est convenu que les crochets solides munis d'un système de protection à ressort installé sur leur bec se réamorçant automatiquement devaient être réputés satisfaire aux prescriptions prévues au point 4.4.7.6.8 du recueil LSA, tel que modifié.

La position de l'Union lors de la SSE 9 était de poursuivre l'examen des documents concernés au sein du groupe de travail.

Lors de la MSC 107, le comité a approuvé les projets d'amendements relatifs aux paragraphes 4.4.7.6.8 et 4.4.7.6.17 du recueil LSA concernant les systèmes de largage à poulie simple avec crochet, en vue de leur adoption lors de la MSC 108.

La position de l'Union était de soutenir ces amendements.

Il convient que l'Union soutienne les amendements relatifs au recueil LSA, car ils favorisent la sécurité maritime en renforçant les normes de sécurité applicables aux systèmes de largage à poulie simple avec crochet équipés de mousquetons à ouverture sous charge en supprimant les exemptions prévues au paragraphe 4.4.7.6.17.

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

Lors de la MSC 97, le comité a approuvé le nouveau document proposé par l'UE en ce qui concerne les incendies sur les ponts rouliers des navires à passagers, sur la base d'une étude relative aux accidents survenant à bord des navires rouliers à passagers recensant 14 domaines potentiels d'intervention en vue de l'amélioration et de la modification des instruments.

Les parties à la SSE 6 sont parvenues à achever le projet de lignes directrices provisoires, dans lequel figuraient plusieurs propositions découlant directement des deux études FIRESAFE. En outre, les parties à la SSE 6 ont bien progressé dans l'élaboration des projets d'amendements à apporter aux directives révisées pour l'entretien et l'inspection des systèmes et des dispositifs de protection contre l'incendie (circulaire MSC.1/Circ.1432). Enfin, lors de la MSC 101, le comité a approuvé ces lignes directrices provisoires.

Les parties à la SSE 7 ont donné leur accord de principe sur les projets d'amendements relatifs au recueil FSS, chapitres 7 et 9, en gardant à l'esprit que le groupe «correspondance» examinerait plus avant la question des exigences supplémentaires applicables au système linéaire de détection thermique dans le recueil FSS.

Les parties à la SSE 8 ont poursuivi l'élaboration des projets d'amendements à apporter au chapitre II-2 de la convention SOLAS et au recueil FSS pour les navires rouliers à passagers neufs et existants et ont réinstauré le groupe de correspondance sur la protection contre l'incendie afin qu'il poursuive les travaux intersessions, conformément au mandat prévu au paragraphe 6.26 du document SSE 8/20. Elles ont en outre chargé ce groupe de présenter un rapport lors de cette session.

Les parties à la SSE 9 ont accepté les projets d'amendements relatifs au recueil FSS, tels qu'ils figurent à l'annexe 6 du document SSE 9/20, en vue de leur approbation lors de la MSC 107 et de leur adoption ultérieure lors de la MSC 108, parallèlement à l'adoption des projets d'amendements correspondants relatifs à la convention SOLAS.

Lors de la SSE 9, la position de l'Union était de soutenir de manière générale le rapport du groupe de correspondance sur la protection contre l'incendie (SSE 9/6) et de proposer que ce document ainsi que le document SSE 9/6/1 (Japon) soient soumis au groupe de travail sur la protection contre l'incendie pour un examen plus approfondi en vue de l'achèvement des amendements relatifs au chapitre II-2 de la convention SOLAS et au recueil FSS lors de cette session.

Lors de la MSC 107, le comité a approuvé les projets d'amendements à apporter au recueil FSS concernant la protection des navires rouliers à passagers contre les incendies, en vue de leur adoption lors de la MSC 108, parallèlement aux projets d'amendements correspondants relatifs à la convention SOLAS.

La position de l'Union était de soutenir ces amendements.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, qui seront très bénéfiques à la sauvegarde de la vie humaine en mer, car ils renforceront la protection des navires à passagers contre les incendies, et en particulier celle des navires rouliers à passagers.

#### **4.6. Amendements au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW)**

Lors de la MSC 105, le comité a confirmé que le groupe de travail tripartite mixte instauré par l'OIT et l'OMI devrait envisager l'élaboration de dispositions en matière de formation sur l'intimidation et le harcèlement dans le secteur maritime, y compris les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel, dans le cadre de son nouveau mandat (MSC 105/20, paragraphe 16.14.1), et a chargé le sous-comité de l'élément humain, de la formation et de la veille (HTW) d'élaborer et d'achever, en priorité, des dispositions à intégrer au code STCW en matière de formation sur l'intimidation et le harcèlement dans le secteur maritime, y compris les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel, dans le cadre de la rédaction du nouveau document portant sur l'examen global de la convention et du code STCW de 1978, en prenant en considération les travaux à mener en coordination avec le groupe de travail tripartite mixte.

Les parties à la HTW 9 ont accepté les projets d'amendements relatifs au tableau A-VI/1-4 du code STCW visant à prévenir l'intimidation et le harcèlement, y compris les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel, et à y réagir, tels qu'ils figurent à l'annexe 7 du document HTW 9/15, en vue de leur approbation lors de la MSC 107 et de leur adoption lors de la MSC 108. Le sous-comité est également convenu que les projets d'amendements devraient être examinés par le groupe de travail tripartite mixte et renvoyés au sous-comité HTW pour un examen final lors de sa 10<sup>e</sup> session, avant d'être adoptés par le comité.

Lors de la HTW 9, la position de l'Union était de soutenir les documents HTW 9/7/1 (États-Unis) et HTW 9/7/8 (Bahamas et al.) sur le fond, en prenant en considération le document HTW 9/7/5 (République de Corée), et de confirmer l'importance de traiter la question du harcèlement et du bien-être psychologique, tout en indiquant que, conformément à l'avis exprimé par le comité lors de la MSC 105, ces trois documents devraient être examinés en priorité au sein du groupe de travail avant d'en envisager le réexamen général.

Lors de la MSC 107, le comité a approuvé les projets d'amendements relatifs au tableau A-VI/1-4 du code STCW visant à prévenir l'intimidation et le harcèlement, y compris les agressions sexuelles et le harcèlement sexuel, et à y réagir, en vue de leur adoption lors de la MSC 108. À cet égard, le comité a pris acte de l'accord intervenu lors de la HTW 9 pour renvoyer également les projets d'amendements susmentionnés au groupe de travail tripartite mixte de l'OIT et de l'OMI chargé de recenser les questions relatives aux gens de mer et à l'élément humain et d'y répondre, pour qu'il les examine lors sa deuxième réunion et fournisse un avis aux parties à la MSC 108, avant leur adoption lors de cette session.

La position de l'Union était de soutenir ces projets d'amendements.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements car ils garantiront aux gens de mer un lieu de travail sûr grâce à l'ajout à la section A-VI/1, intitulée «Prescriptions minimales obligatoires pour la formation de familiarisation en matière de sécurité et pour la formation et l'enseignement de base pour tous les gens de mer», d'une nouvelle compétence consistant à «contribuer à la prévention et à l'intervention en cas d'intimidation et de harcèlement, y compris en cas d'agression sexuelle et de harcèlement sexuel».



## **5. LEGISLATION ET COMPETENCE DE L'UE EN LA MATIERE**

### **5.1. Amendements à l'article V du protocole I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL)**

La directive 2002/59/CE, telle que modifiée, met en place un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information<sup>1</sup>. L'article 17 impose aux États membres de prendre toutes les mesures appropriées pour veiller à ce que le capitaine d'un navire naviguant dans leur zone de recherche et de sauvetage, leur zone économique exclusive ou une zone équivalente signale immédiatement au centre côtier géographiquement compétent «[...] *d) toute nappe de produits polluants, et tout conteneur ou colis dérivant observé en mer*». L'objectif est d'avertir les autorités compétentes (les États côtiers concernés), afin que des mesures puissent être prises en temps utile. Il existe donc déjà, au niveau de l'UE, un système obligatoire (SafeSeaNet) pour signaler les conteneurs perdus. Ce système de signalement des incidents est une pratique établie depuis 2012.

En outre, selon les termes de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes<sup>2</sup>, les organismes des États membres chargés des enquêtes sur les accidents maritimes sont informés sans délai par les autorités compétentes ou par les parties concernées de la survenance de tous les accidents et incidents relevant de cette directive. Cette exigence est applicable à la perte de conteneurs en mer.

Dès lors, les amendements à l'article V du protocole I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) ont vocation à influencer de manière déterminante les exigences applicables au titre des directives 2002/59/CE et 2009/18/CE.

### **5.2. Amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL**

La directive (UE) 2016/802 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides<sup>3</sup> traduit les exigences en matière de soufre présent dans les combustibles et les modalités d'application prévues dans la version révisée de l'annexe VI de la convention MARPOL.

En outre, le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime<sup>4</sup> (règlement MRV de l'UE) établit le cadre juridique pour la mise en place d'un système européen de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre. Ce règlement vise à fournir des données fiables et vérifiables sur les émissions de GES ainsi que des indicateurs d'efficacité énergétique, à informer les décideurs politiques et à stimuler l'adoption par le marché de technologies et de comportements économes en énergie. Pour ce faire, il vise à supprimer les entraves commerciales telles que le manque d'informations. Il est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Le règlement (UE) 2021/1119 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique (loi de l'UE sur le climat)<sup>5</sup> fixe un objectif contraignant au niveau de l'Union en matière de climat consistant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre (émissions résiduelles après déduction des absorptions) d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux

---

<sup>1</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

<sup>2</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 114.

<sup>3</sup> JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.

<sup>4</sup> JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.

<sup>5</sup> JO L 243 du 9.7.2021, p. 1.

niveaux enregistrés en 1990. Il prévoit en outre d'atteindre la neutralité climatique à l'horizon 2050 et fixe un objectif ambitieux consistant à obtenir un solde négatif d'émissions nettes après cette date.

Sur la base des propositions formulées par la Commission dans le paquet «*Ajustement à l'objectif 55*» en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les législateurs de l'Union ont adopté les actes juridiques suivants, visant spécifiquement les émissions de gaz à effet de serre imputables au secteur du transport maritime:

- la directive (UE) 2023/959<sup>6</sup> modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union<sup>7</sup> et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union<sup>8</sup>, afin d'étendre le système d'échange de quotas d'émission de l'UE au secteur du transport maritime à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 (ainsi que les modifications nécessaires apportées au règlement MRV de l'UE<sup>9</sup> afin de réviser les règles en matière de surveillance et de déclaration, y compris par la révision des actes d'exécution et des actes délégués pertinents);
- le règlement (UE) 2023/1805, qui porte sur l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur maritime<sup>10</sup> (règlement FuelEU Maritime) et impose aux navires faisant escale dans les ports de l'UE d'utiliser ces carburants à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

Le respect des nouvelles obligations découlant de l'extension du système d'échange de quotas d'émission de l'UE au transport maritime et du règlement FuelEU Maritime s'appuiera sur le système de surveillance, de déclaration et de vérification établi par le règlement MRV de l'UE.

Ces actes de l'UE sont à leur tour étroitement liés aux mesures de l'OMI relatives aux gaz à effet de serre, telles que le système de collecte de données de l'OMI, l'indice d'efficacité énergétique des navires (EEXI) et l'indicateur d'intensité de carbone (CII), qui ont pour objectif de recueillir et de publier pour chacun des navires des informations sur leur efficacité énergétique technique et opérationnelle.

Toute mesure de l'OMI en matière de gaz à effet de serre qui nécessitera la surveillance, la vérification et la déclaration des émissions de gaz à effet de serre imputables au transport maritime pourra avoir une incidence sur le règlement MRV de l'UE ainsi que sur la directive établissant le système d'échange de quotas d'émission de l'UE et sur le règlement FuelEU Maritime.

Dès lors, les amendements apportés à l'annexe VI de la convention MARPOL ont vocation à influencer de manière déterminante les exigences applicables au titre de la directive (UE)

---

<sup>6</sup> JO L 130 du 16.5.2023, p. 134.

<sup>7</sup> JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

<sup>8</sup> JO L 264 du 9.10.2015, p. 1.

<sup>9</sup> Règlement (UE) 2023/957 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant le règlement (UE) 2015/757 afin de prévoir l'inclusion des activités de transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne et la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions d'autres gaz à effet de serre et des émissions d'autres types de navires (JO L 130 du 16.5.2023, p. 105).

<sup>10</sup> JO L 234 du 22.9.2023, p. 48.

2016/802, du règlement (UE) 2015/757, de la directive 2003/87/CE, de la décision (UE) 2015/1814 et du règlement (UE) 2023/1805.

### **5.3. Amendements à la convention sur la gestion des eaux de ballast**

La directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port<sup>11</sup> vise à garantir que les navires respectent les règles européennes et internationales en matière de sécurité maritime et d'environnement et établit des critères communs pour l'inspection des navires.

À la suite d'une proposition de révision de la directive formulée par la Commission, la convention sur la gestion des eaux de ballast sera ajoutée à la liste des conventions (article 2, point 1) dont les agents chargés du contrôle par l'État du port doivent vérifier l'applicabilité aux navires battant pavillon étranger lors de leur inspection (article 13). Selon la jurisprudence<sup>12</sup> de la Cour, le risque d'influence sur le contenu du droit concerne non seulement l'état actuel du droit, mais également son évolution prévisible.

Dès lors, les amendements apportés à la convention sur la gestion des eaux de ballast ont vocation à influencer de manière déterminante les exigences applicables au titre de la directive 2009/16/CE.

### **5.4. Amendements aux chapitres II -1, II-2 et V de la convention internationale de 1974 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<sup>13</sup> prévoit l'application de la convention SOLAS aux navires à passagers de classe A, tandis que l'annexe I, chapitre II-2, «Prévention, détection, extinction de l'incendie», énonce des exigences diverses et détaillées pour les navires à passagers des classes B, C et D lorsqu'ils effectuent des voyages nationaux.

En outre, l'annexe I reprend les règles II-1/A-1/5 (section 1) et II-1/A-1/3-4 (section 2), qui précisent que les navires de classe B doivent disposer d'une procédure de remorquage d'urgence spécifique au navire concerné. Cette procédure doit se trouver à bord du navire afin de pouvoir être appliquée dans les situations d'urgence et elle doit tenir compte des dispositifs existants et du matériel disponible à bord du navire. Ces règles font également référence aux «Directives à l'intention des propriétaires/exploitants sur l'élaboration de procédures de remorquage d'urgence» (circulaire MSC.1/Circ.1255).

La directive 2002/59/CE, telle que modifiée, impose aux États membres de prendre toutes les mesures appropriées pour veiller à ce que le capitaine d'un navire naviguant dans leur zone de recherche et de sauvetage, leur zone économique exclusive ou une zone équivalente signale immédiatement au centre côtier géographiquement compétent «[...] d) toute nappe de produits polluants, et tout conteneur ou colis dérivant observé en mer». L'objectif est d'avertir les autorités compétentes (les États côtiers concernés), afin que des mesures puissent être prises en temps utile. Il existe donc déjà, au niveau de l'UE, un système obligatoire (SafeSeaNet) pour signaler les conteneurs perdus. Ce système de signalement des incidents est une pratique établie depuis 2012.

En outre, selon les termes de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, les organismes des États membres chargés des enquêtes sur les accidents maritimes sont informés sans délai par les autorités compétentes ou par les parties concernées de la survenance de tous

---

<sup>11</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

<sup>12</sup> Avis 1/03 de la Cour du 7 février 2006, convention de Lugano, point 126.

<sup>13</sup> JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

les accidents et incidents relevant de cette directive. Cette exigence est applicable à la perte de conteneurs en mer.

Dès lors, les amendements aux chapitres II-1, II-2 et V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) ont vocation à influencer de manière déterminante les exigences applicables au titre des directives 2009/45/CE, 2002/59/CE et 2009/18/CE.

#### **5.5. Amendements au recueil international des 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 effectuant des voyages nationaux, impose l'application de la convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de la classe A. L'application des règles du recueil IGF étant obligatoire au titre de la convention SOLAS, ces règles s'appliquent également aux navires à passagers au titre de cette directive.

En outre, deux règles relatives aux navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair sont reprises à l'annexe I de la directive 2009/45/CE:

- la règle II-1/G/1, applicable aux nouveaux navires des classes B, C et D [et aux navires existants de classe B], selon laquelle «les navires, indépendamment de leur date de construction, convertis en vue d'utiliser ou qui s'engagent à utiliser un combustible gazeux ou liquide ayant un point d'éclair inférieur à celui autorisé en vertu de la règle II-2/A/10, point 1.1, doivent satisfaire aux prescriptions du recueil IGF, tel que défini dans la règle SOLAS II-1/2.28»; et
- la règle II-1/G/57, applicable aux navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair, selon laquelle «tout navire utilisant des combustibles gazeux ou liquides dont le point d'éclair est inférieur à celui qui est autorisé par la règle II-2/4.2.1.1 doit satisfaire aux prescriptions du recueil IGF, telles que définies par la règle II-1/2.28 de la convention SOLAS».

Dès lors, les amendements au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF) ont vocation à influencer de manière déterminante l'application de la directive 2009/45/CE.

#### **5.6. Amendements au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011)**

Le règlement (UE) n° 530/2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque<sup>14</sup> rend 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 (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.

---

<sup>14</sup> JO L 172 du 30.6.2012, p. 3.

Dès lors, les amendements au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011) ont vocation à influencer de manière déterminante l'application du règlement (UE) n° 530/2012.

#### **5.7. Amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA)**

La directive 2014/90/UE relative aux équipements marins<sup>15</sup> garantit la libre circulation de ces équipements au sein de l'Union grâce à l'application uniforme des instruments internationaux applicables relatifs aux équipements marins destinés à être mis à bord des navires de l'Union. À cet égard, le règlement d'exécution (UE) 2023/1667, qui inclut les engins de sauvetage et les brassières de sauvetage et renvoie au recueil LSA et à la résolution MSC.81(70), a été adopté.

En outre, l'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE relative aux navires à passagers effectuant des voyages nationaux impose aux navires à passagers de classe A de satisfaire aux prescriptions de la convention SOLAS. De plus, aux termes de cette directive, les navires des classes B, C et D sont tenus de respecter les principales dispositions du recueil LSA et du chapitre III de la convention SOLAS.

Dès lors, les amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA) ont vocation à influencer de manière déterminante l'application des directives 2014/90/UE et 2009/45/CE.

#### **5.8. 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 prévoit l'application de la convention SOLAS, telle que modifiée, ainsi que du recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS), aux navires à passagers de classe A, tandis que l'annexe I, chapitre II-2, «Prévention, détection, extinction de l'incendie», énonce des exigences diverses et détaillées pour les navires à passagers des classes B, C et D lorsqu'ils effectuent des voyages nationaux.

Dès lors, les amendements au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS) ont vocation à influencer de manière déterminante l'application de la directive 2009/45/CE.

#### **5.9. Amendements au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW)**

La directive (UE) 2022/993 intègre la convention STCW dans le droit de l'Union. Les exigences en matière de formation des gens de mer et de délivrance de brevets à ces derniers sont régies par le droit de l'Union établi dans la directive (UE) 2022/993. L'article 3 de cette directive oblige les États membres à prendre les mesures nécessaires pour que les gens de mer servant à bord des navires reçoivent une formation qui soit au moins conforme aux prescriptions de la convention STCW, telles qu'elles sont énoncées à l'annexe I de la directive, comprenant, le cas échéant, les dispositions applicables du code STCW (article 1<sup>er</sup>, paragraphe 21, de la directive).

---

<sup>15</sup> JO L 257 du 28.8.2014, p. 146.

Dès lors, les amendements au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW) ont vocation à influencer de manière déterminante l'application de la directive (UE) 2022/993.

## **5.10. Compétence de l'UE**

L'objet des actes envisagés concerne un domaine pour lequel l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en vertu de l'article 3, paragraphe 2, dernier membre de phrase, du TFUE, étant donné que les actes envisagés sont susceptibles d'«affecter des règles communes ou d'en altérer la portée».

## **6. BASE JURIDIQUE**

### **6.1. Base juridique procédurale**

#### *6.1.1. 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'accord<sup>16</sup>.

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes ayant des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des 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*»<sup>17</sup>.

#### *6.1.2. Application au cas d'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: 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 de l'Union, notamment celui des actes énumérés ci-après.

- La directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, car elle impose aux États membres de prendre toutes les mesures appropriées pour veiller à ce que le capitaine d'un navire naviguant dans leur zone de recherche et de sauvetage, leur zone économique exclusive ou une zone équivalente signale immédiatement au centre côtier géographiquement compétent «*[...] d) toute nappe de produits polluants, et tout conteneur ou colis dérivant observé en mer*». L'objectif est d'avertir les autorités compétentes (les États côtiers concernés), afin que des mesures puissent être prises en temps utile. Il existe donc déjà, au niveau de l'UE, un système obligatoire (SafeSeaNet) pour signaler les conteneurs perdus.

<sup>16</sup> Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

<sup>17</sup> Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

- La directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes, car elle exige que les organismes des États membres chargés des enquêtes sur les accidents maritimes soient informés sans délai par les autorités compétentes ou par les parties concernées de la survenance de tous les accidents et incidents relevant de son champ d'application. Cette exigence est applicable à la perte de conteneurs en mer.
- La directive (UE) 2016/802 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides, car elle traduit les exigences en matière de soufre présent dans les combustibles et les modalités d'application prévues dans la version révisée de l'annexe VI de la convention MARPOL.
- Le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime (règlement MRV de l'UE), car il établit le cadre juridique pour la mise en place d'un système européen de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de gaz à effet de serre. Le respect des nouvelles obligations découlant de l'extension du système d'échange de quotas d'émission de l'UE au transport maritime et du règlement FuelEU Maritime s'appuiera sur le système de surveillance, de déclaration et de vérification établi par le règlement MRV de l'UE.
- La directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union, telles que modifiées l'une et l'autre par la directive (UE) 2023/959, qui a étendu le système d'échange de quotas d'émission de l'UE au secteur du transport maritime, car elles sont étroitement liées aux mesures de l'OMI relatives aux gaz à effet de serre, telles que le système de collecte de données de l'OMI, l'indice d'efficacité énergétique des navires (EEXI) et l'indicateur d'intensité de carbone (CII), qui ont pour objectif de recueillir et de publier pour chacun des navires des informations sur leur efficacité énergétique technique et opérationnelle.
- Le règlement (UE) 2023/1805 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime, car il est étroitement lié aux mesures de l'OMI relatives aux gaz à effet de serre, telles que le système de collecte de données de l'OMI, l'indice d'efficacité énergétique des navires (EEXI) et l'indicateur d'intensité de carbone (CII), qui ont pour objectif de recueillir et de publier pour chacun des navires des informations sur leur efficacité énergétique technique et opérationnelle.
- La directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port, car, à la suite d'une proposition de la Commission, la convention sur la gestion des eaux de ballast sera ajoutée à la liste des conventions (article 2, point 1) dont les agents chargés du contrôle par l'État du port doivent vérifier l'applicabilité aux navires battant pavillon étranger lors de leur inspection (article 13). Selon la jurisprudence de la Cour, le risque d'influence sur le contenu du droit concerne non seulement l'état actuel du droit, mais également son évolution prévisible.
- La directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, car l'article 6, paragraphe 2, point a) i) prévoit l'application de la convention SOLAS, ainsi que du recueil FSS, aux navires à passagers de classe A, tandis que l'annexe I, chapitre II-2, «Prévention, détection, extinction de l'incendie», énonce des exigences diverses et détaillées pour les navires à passagers des classes B, C et D lorsqu'ils effectuent des voyages nationaux. En outre, l'application

des règles du recueil IGF étant obligatoire au titre de la convention SOLAS, ces règles s'appliquent également aux navires à passagers au titre de cette directive. Les navires des classes B, C et D sont également tenus de respecter les principales dispositions du recueil LSA et du chapitre III de la convention SOLAS.

- Le règlement (UE) n° 530/2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, car il impose 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, tout amendement apporté aux inspections de l'ESP, tel 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.
- La directive 2014/90/UE relative aux équipements marins, car les normes relatives aux brassières et aux équipements de sauvetage ainsi que la résolution MSC.81(70) figurent en annexe du règlement d'exécution (UE) 2023/1667 de la Commission.
- La directive (UE) 2022/993 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, car elle intègre la convention STCW dans le droit de l'Union, ainsi que le code STCW.

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.

## **6.2. Base juridique matérielle**

### *6.2.1. 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 de ces composantes est la principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, alors 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.

### *6.2.2. Application au cas d'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.

## **6.3. 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 81<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin et lors de la 108<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime en ce qui concerne l'adoption d'amendements à apporter à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL), à la convention internationale pour la gestion des eaux de ballast, à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF), au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011), au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA), au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW)**

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 (ci-après l'«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) 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.
- (4) 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.
- (5) Lors de sa 81<sup>e</sup> session, qui se tiendra du 18 au 22 mars 2024, le comité de la protection du milieu marin de l'OMI doit adopter des amendements relatifs à l'article V du protocole I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les

navires (convention MARPOL), à l'annexe VI de la convention MARPOL concernant les combustibles à faible point d'éclair et d'autres questions liées au fuel-oil, l'accessibilité des données figurant dans la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI), l'inclusion de données concernant les transports effectués et le renforcement du niveau de granularité des informations recueillies dans le DCS de l'OMI, ainsi qu'à la convention sur la gestion des eaux de ballast.

- (6) Lors de sa 108<sup>e</sup> session, qui se tiendra du 15 au 24 mai 2024, le comité de la sécurité maritime de l'OMI doit adopter des amendements relatifs aux chapitres II-1, II-2 et V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF), au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011), au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA), au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS) et à la section A-VI/1 du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW).
- (7) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 81<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin de l'OMI, étant donné que les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, notamment celui de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information<sup>1</sup>, de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes<sup>2</sup>, de la directive (UE) 2016/802 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides<sup>3</sup>, du règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime<sup>4</sup>, de la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union<sup>5</sup>, de la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union<sup>6</sup>, du règlement (UE) 2023/1805 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime<sup>7</sup> et de la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port<sup>8</sup>.
- (8) Par conséquent, compte tenu de l'importance de mettre en place un système unique de signalement pour déclarer la perte de conteneurs afin d'empêcher la redondance des exigences en la matière et d'éviter toute confusion, celles-ci comportant le risque que certains conteneurs perdus en mer ne soient pas signalés, il convient que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter à l'article V du protocole I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL).

---

<sup>1</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

<sup>2</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 114.

<sup>3</sup> JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.

<sup>4</sup> JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.

<sup>5</sup> JO L 275 du 25.10.2003, p. 32.

<sup>6</sup> JO L 264 du 9.10.2015, p. 1.

<sup>7</sup> JO L 234 du 22.9.2023, p. 48.

<sup>8</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

- (9) Il convient que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter à l'annexe VI de la convention MARPOL concernant les combustibles à faible point d'éclair et d'autres questions liées au fuel-oil, car ils permettront de régler la question soulevée par l'exigence de procéder à des essais et de faire figurer sur la note de livraison de soutes (BDN) des informations concernant le point d'éclair pour les combustibles à faible point d'éclair, exigence qui était incompatible avec les récents amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS, adoptés lors de la MSC 106. Il convient également que l'Union soutienne les amendements relatifs à l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne l'accessibilité des données figurant dans la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI), l'inclusion de données concernant les transports effectués et le renforcement du niveau de granularité des informations recueillies dans le DCS de l'OMI, car ils optimisent l'utilisation de ces données au profit de l'élaboration des politiques de décarbonation du transport maritime et offrent un compromis entre accès plus large aux données du DCS de l'OMI et contrôle de ces données par le secrétariat de l'OMI. D'une part, les sociétés de conseil en analyse et les organismes de recherche se voient accorder l'accès aux données du DCS sous réserve de l'approbation du secrétariat de l'OMI et, d'autre part, ces amendements offrent à tout armateur la possibilité de divulguer au grand public, sur une base volontaire, les données du DCS relatives à ses navires.
- (10) Il convient que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter à la convention sur la gestion des eaux de ballast, car ils accroîtront le recours à la numérisation pour la tenue des registres électroniques dans le cadre de la convention.
- (11) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 108<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'OMI, étant donné que les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, notamment celui de la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers<sup>9</sup>, de la directive 2002/59/CE relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information<sup>10</sup>, de la directive 2009/18/CE établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes<sup>11</sup>, du règlement (UE) n° 530/2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque<sup>12</sup>, de la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins<sup>13</sup> et de la directive (UE) 2022/993 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer<sup>14</sup>.
- (12) Par conséquent, il convient que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter aux chapitres II-1, II-2 et V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), car ils renforceront considérablement la sécurité en veillant à ce que tous les navires neufs autres que les navires-citernes, y compris les navires à passagers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 disposent d'équipements appropriés pour le remorquage en cas d'urgence, ainsi qu'en renforçant de façon générale les normes de sécurité contre

---

<sup>9</sup> JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

<sup>10</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 10.

<sup>11</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 114.

<sup>12</sup> JO L 172 du 30.6.2012, p. 3.

<sup>13</sup> JO L 257 du 28.8.2014, p. 146.

<sup>14</sup> JO L 169 du 27.6.2022, p. 45.

l'incendie des navires à passagers, y compris les navires rouliers à passagers, et la sécurité de l'utilisation du combustible liquide dans les navires à passagers. En outre, ces amendements simplifieront le traitement des signalements effectués en cas de perte de conteneurs afin de se conformer aux obligations réglementaires, obligeront l'État du pavillon à déclarer ces pertes à l'OMI, renforceront la sécurité de la navigation et préviendront la pollution.

- (13) Il convient que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter au recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF), car ils renforceront la sécurité des navires alimentés au gaz naturel, y compris celle des navires à passagers.
- (14) Il convient que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections lors des visites des vraquiers et des pétroliers adopté en 2011 (recueil ESP de 2011), car ils modifieront les procédures d'agrément et de certification des entreprises chargées de mesurer l'épaisseur de la structure des coques figurant dans les annexes des amendements de 2019 relatifs au recueil ESP de 2011, en faisant référence à l'administration plutôt qu'à un organisme reconnu par l'administration. La procédure pourra ainsi être clarifiée.
- (15) Il convient que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA), car ils favorisent la sécurité maritime en modifiant la vitesse de largage des embarcations de sauvetage et des canots de secours pour les navires à passagers, en garantissant un niveau approprié d'efficacité dans l'eau des brassières de sauvetage pour assurer la sécurité des gens de mer et en renforçant les normes de sécurité applicables aux systèmes de largage à poulie simple avec crochet équipés de mousquetons à ouverture sous charge par la suppression des exemptions prévues au paragraphe 4.4.7.6.17.
- (16) Il convient que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter au recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS), qui seront très bénéfiques à la sauvegarde de la vie humaine en mer, car ils renforceront la protection des navires à passagers contre les incendies, et en particulier celle des navires rouliers à passagers.
- (17) Il convient que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter à la section A-VI/1 du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW), car ils garantiront aux gens de mer un lieu de travail sûr grâce à l'ajout à la section A-VI/1, intitulée «Prescriptions minimales obligatoires pour la formation de familiarisation en matière de sécurité et pour la formation et l'enseignement de base pour tous les gens de mer», d'une nouvelle compétence consistant à «contribuer à la prévention et à l'intervention en cas d'intimidation et de harcèlement, y compris en cas d'agression sexuelle et de harcèlement sexuel».
- (18) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OMI et par la Commission, agissant conjointement,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 81<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale («OMI») consiste à approuver l'adoption des amendements portant sur:

- (a) l'article V du protocole I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL), tels qu'ils figurent à l'annexe du document MEPC 81/3/1 de l'OMI;
- (b) l'annexe VI de la convention MARPOL concernant les combustibles à faible point d'éclair et d'autres questions liées au fuel-oil, l'accessibilité des données figurant dans la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (DCS de l'OMI), l'inclusion de données concernant les transports effectués et le renforcement du niveau de granularité des informations recueillies dans le DCS de l'OMI, tels qu'ils figurent à l'annexe du document MEPC 81/3/2 de l'OMI; et
- (c) la convention sur la gestion des eaux de ballast, tels qu'ils figurent à l'annexe du document MEPC 81/3 de l'OMI.

#### *Article 2*

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 108<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) consiste à approuver l'adoption des amendements portant sur:

- (a) les chapitres II-1, II-2 et V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), tels qu'ils figurent aux annexes 1 et 2 du document MSC 108/3 de l'OMI;
- (b) le recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF), tels qu'ils figurent à l'annexe 3 du document MSC 108/3 de l'OMI;
- (c) le recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers (recueil ESP de 2011), tels qu'ils figurent à l'annexe 5 du document MSC 108/3 de l'OMI;
- (d) le recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA), tels qu'ils figurent à l'annexe 6 du document MSC 108/3 de l'OMI;
- (e) le recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS), tels qu'ils figurent à l'annexe 7 du document MSC 108/3 de l'OMI; et
- (f) la section A-VI/1 du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW), tels qu'ils figurent à l'annexe du document MSC 108/3/2 de l'OMI.

#### *Article 3*

1. La position visée à l'article 1<sup>er</sup> est exprimée par la Commission et par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la protection du milieu marin de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.
2. La position visée à l'article 2 est exprimée par la Commission et par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la sécurité maritime de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

#### *Article 4*

La Commission et les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
Le président*