

# COM(2022) 88 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021/2022

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 09 mars 2022

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 09 mars 2022

## TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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 105e session du comité de la sécurité maritime et de la 46e session du comité de la simplification des formalités, en ce qui concerne l'adoption, d'une part, d'une résolution concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77), et, d'autre part, de modifications de la convention visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL)

E 16553



Bruxelles, le 7 mars 2022  
(OR. en)

6957/22

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2022/0062(NLE)**

---

---

**MAR 41  
OMI 26  
TELECOM 87**

## **PROPOSITION**

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	7 mars 2022
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2022) 88 final
Objet:	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 105 <sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime et de la 46 <sup>e</sup> session du comité de la simplification des formalités, en ce qui concerne l'adoption, d'une part, d'une résolution concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77), et, d'autre part, de modifications de la convention visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL)

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2022) 88 final.

---

p.j.: COM(2022) 88 final



Bruxelles, le 7.3.2022  
COM(2022) 88 final

2022/0062 (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 105<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime et de la 46<sup>e</sup> session du comité de la simplification des formalités, en ce qui concerne l'adoption, d'une part, d'une résolution concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77), et, d'autre part, de modifications de la convention visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL)**

## **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 105<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (MSC 105), qui aura lieu du 20 au 29 avril 2022, et lors de la 46<sup>e</sup> session du comité de la simplification des formalités de l'Organisation maritime internationale (FAL 46), qui se tiendra du 9 au 13 mai 2022.

Au cours de la MSC 104, il a été prévu d'adopter, lors de la MSC 105, une résolution du comité de la sécurité maritime concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77).

Au cours de la FAL 45, il a été prévu d'adopter, lors de la FAL 46, des modifications de la convention visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL).

### **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 visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL), adoptée le 9 avril 1965, qui est entrée en vigueur le 5 mars 1967. L'Union n'est pas partie à la convention FAL.

#### **2.2. L'Organisation maritime internationale**

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

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

Le comité de la sécurité maritime de l'OMI se compose de tous les membres de l'OMI et se réunit au moins une fois par an. Il examine toutes les questions qui relèvent de la compétence

de l'Organisation, telles que les aides à la navigation maritime, la construction et l'équipement des navires, les questions d'équipage dans la mesure où elles intéressent la sécurité, les règlements destinés à prévenir les abordages, la manipulation des cargaisons dangereuses, la réglementation de la sécurité en mer, les renseignements hydrographiques, les journaux de bord et les documents intéressant la navigation maritime, les enquêtes sur les accidents en mer, le sauvetage des biens et des personnes ainsi que toutes autres questions ayant un rapport direct avec la sécurité maritime.

Le comité de la simplification des formalités de l'OMI se compose de tous les membres de l'OMI et se réunit au moins une fois par an. Il traite de questions en lien avec la facilitation du trafic maritime international, comme l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires, des personnes et des marchandises. Le comité traite également du commerce électronique, y compris le système du guichet unique, et vise à garantir un bon équilibre entre le respect des règles en vigueur et la facilitation du commerce maritime international.

Tant le comité de la sécurité maritime que le comité de la simplification des formalités 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 simplification des formalités et de leurs organes subsidiaires sont adoptées à la majorité de leurs membres.

### **2.3. Le projet d'acte du comité de la sécurité maritime de l'OMI**

Du 20 au 29 avril 2022, au cours de la MSC 105, il est prévu d'adopter un projet de résolution du comité de la sécurité maritime concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77).

L'objectif du projet de résolution est d'améliorer les normes de performance en place, résultant de la résolution MSC.149(77), qui s'appliquent aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage.

### **2.4. Le projet d'acte du comité de la simplification des formalités de l'OMI**

Du 9 au 13 mai 2022, au cours de la FAL 46, l'adoption de modifications de la convention FAL est prévue. L'objectif des modifications prévues est de réexaminer et mettre à jour l'annexe de la convention FAL, afin de la rapprocher des exigences du règlement (UE) 2019/1239 et des règles d'exploitation convenues pour la mise en œuvre de ce dernier, notamment en rendant obligatoire la transmission électronique par l'intermédiaire d'un guichet unique, en évitant la répétition des éléments de données, en empêchant l'utilisation de formulaires papier pour la transmission des renseignements et en levant l'obligation de signature manuelle.

### **3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION**

#### **3.1. Résolution du comité de la sécurité maritime concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77)**

Lors de la 8<sup>e</sup> session du sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (NCSR 8), qui s'est tenue de manière virtuelle du 19 au 23 avril 2021, le sous-comité a approuvé un projet de résolution du comité de la sécurité maritime concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77), en vue de son approbation lors de la MSC 104 et de son adoption ultérieure lors de la MSC 105.

Au cours de la MSC 104, les projets de modifications ont été approuvés, le paragraphe 12.8.2.9 du rapport de la MSC 104 (MSC 104/18) indiquant qu'il est prévu d'adopter ces modifications lors de la MSC 105.

Au cours de la NCSR 8, la position de l'Union a consisté à soutenir les propositions du Comité international radio-maritime (CIRM) (NCSR 8/6/2) et du Japon (NCSR 8/6/4), tendant à la modification de la résolution MSC.149(77) concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage afin de tenir compte de l'interprétation unifiée convenue lors de la NCSR 7, et à proposer que le document NCSR 8/6/4 (Japon) serve de base à la modification de la résolution.

L'Union devrait soutenir ces modifications car elles amélioreront les normes de performance en place, résultant de la résolution MSC.149(77), qui s'appliquent aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, en vue de la modernisation du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), et intégreront l'interprétation unifiée concernant les dates de validité des batteries pour les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage.

#### **3.2. Modifications de la convention visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL)**

Lors de sa 42<sup>e</sup> session, le comité de la simplification des formalités a approuvé une nouvelle priorité, intitulée «Réexamen et mise à jour de l'annexe de la convention FAL», dans le but de renforcer les dispositions relatives à la transmission électronique des renseignements, afin d'obliger clairement les pouvoirs publics à mettre en place un guichet unique, d'introduire le principe de la déclaration unique, de rendre obligatoire l'utilisation du répertoire de l'OMI sur la simplification des formalités et le commerce électronique pour garantir l'harmonisation des définitions des données, de clarifier les fonctions des formulaires FAL dans le cadre de la transmission électronique et de lever l'obligation de signature manuelle. Cette nouvelle priorité a été inscrite au programme biennal 2018-2019 du comité de la simplification des formalités et à l'ordre du jour provisoire de la FAL 43, avec une date de réalisation prévue en 2021. À cet égard, au cours de la FAL 42, il a été décidé de créer un groupe de travail par correspondance qui serait responsable, sous la coordination de la France, du réexamen et de la mise à jour de l'annexe de la convention FAL, et de charger cet État membre d'entamer le réexamen de l'annexe de la convention FAL et des projets de modifications en vue d'un examen approfondi lors de la FAL 43.

Au cours de la FAL 43, les travaux du groupe de travail par correspondance ont été approuvés et les décisions suivantes ont notamment été prises:

- la pratique recommandée relative à la mise en place d'un guichet unique devrait devenir une norme;
- la définition de guichet unique devrait être générique;
- le répertoire de l'OMI ne devrait pas faire partie de l'annexe de la convention FAL, mais devrait seulement y faire l'objet d'une référence;
- l'obligation de visa (le cas échéant) pour les descentes à terre ne devrait pas être incluse dans la liste de l'équipage;
- la création de comités nationaux de simplification des formalités devrait rester une pratique recommandée;
- il convient de poursuivre les discussions sur la question de savoir si les éléments de données mentionnés dans l'annexe de la convention FAL devraient continuer d'être énumérés par formalité ou s'il y a lieu d'inclure une liste globale dans un appendice.

Le comité a également approuvé la reconstitution du groupe de travail par correspondance sur le réexamen et la mise à jour de l'annexe de la convention FAL, sous la coordination de la France.

Au cours de la FAL 44, l'inclusion d'une liste type consolidée de données à l'appendice de l'annexe de la convention FAL a été approuvée, et il a été convenu de fusionner en une seule norme les normes existantes relatives aux exigences en matière d'authentification applicables à chacune des déclarations énumérées à l'annexe de la convention FAL. En outre, le comité a approuvé la reconstitution du groupe de travail par correspondance sur le réexamen et la mise à jour de l'annexe de la convention FAL, sous la coordination de la France, et a convenu de reporter à 2023 la date de réalisation prévue.

Au cours de la FAL 45, les projets de modifications de l'annexe de la convention FAL ont été approuvés, le paragraphe 4.17 du rapport du comité de la simplification des formalités (FAL 45/22) indiquant qu'il est prévu d'adopter ces modifications lors de la FAL 46.

Au cours de la FAL 42, la position de l'Union a consisté à soutenir la proposition de la Turquie (FAL 42/14), tendant à l'établissement d'une nouvelle priorité, intitulée «Réexamen et mise à jour de l'annexe de la convention FAL». En outre, les décisions prises lors de la FAL 43, de la FAL 44 et de la FAL 45 étaient conformes aux positions de l'Union.

Par conséquent, l'Union devrait soutenir ces modifications, car elles rapprocheront l'annexe de la convention FAL des exigences du règlement (UE) 2019/1239 et déboucheront sur l'adoption des règles d'exploitation convenues pour la mise en œuvre de ce dernier, notamment pour rendre obligatoire la transmission électronique par l'intermédiaire d'un guichet unique, éviter la répétition des éléments de données, éviter l'utilisation de formulaires papier pour la transmission des renseignements et lever l'obligation de signature manuelle.

### **3.3. Législation et compétence de l'UE en la matière**

#### *3.3.1. Résolution du comité de la sécurité maritime concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77)*

Les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage sont couverts par la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins, étant donné qu'ils font l'objet de l'article 5.17 du règlement d'exécution (UE) 2021/1158 de la Commission du 22 juin 2021 relatif aux exigences de conception, de construction et de

performance et aux normes d'essai applicables aux équipements marins et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2020/1170<sup>1</sup>. Le règlement d'exécution (UE) 2021/1158 fait référence à la résolution MSC.149(77) de l'OMI relative à l'adoption de normes de performance révisées pour les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage.

Par conséquent, les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage qui doivent être adoptées lors de la MSC 105 auront une incidence sur les exigences applicables en vertu de la directive 2014/90/UE.

### 3.3.2. *Modifications de la convention visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL)*

La directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE<sup>2</sup> (directive sur les formalités déclaratives) a pour objet de simplifier et d'harmoniser les procédures administratives appliquées aux transports maritimes par la généralisation de la transmission électronique des renseignements et la rationalisation des formalités déclaratives. L'article 7 de cette directive impose aux États membres de l'Union d'accepter que les formalités déclaratives soient accomplies au moyen des formulaires FAL. Aux fins de cette directive, les «formulaires FAL» désignent «*les formulaires normalisés prévus dans la convention FAL*» [article 2, point c)]. En outre, la partie B de l'annexe de la directive 2010/65/UE dresse la liste des formulaires FAL.

En 2019, l'Union a adopté le règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE<sup>3</sup> (règlement EMSWe). Ce règlement est entré en vigueur mais ne sera applicable qu'à partir du 15 août 2025. Dans ce nouveau cadre, des mesures importantes sont prises pour réduire davantage encore les charges administratives et renforcer l'efficacité et l'attractivité du transport maritime. Ce règlement prévoit la création d'un système de guichet unique maritime européen (EMSWe) doté d'un ensemble de données commun et d'interfaces de déclaration harmonisées, ainsi que l'application du principe de la déclaration unique. Aux fins de ce règlement, l'«ensemble de données de l'EMSWe» désigne «*la liste complète des éléments de données découlant des obligations de déclaration*» (article 2, paragraphe 8). L'annexe de ce règlement énumère les obligations de déclaration et inclut, dans sa partie B, tous les formulaires FAL. En outre, l'article 3, paragraphe 3, troisième alinéa, de ce règlement prévoit que «*[l]orsqu'elle détermine si des éléments de données doivent être inclus dans l'ensemble de données de l'EMSWe, la Commission tient compte des questions de sécurité ainsi que des principes de la convention FAL, à savoir le principe qui consiste à n'exiger que la communication des informations essentielles et limiter au minimum le nombre d'éléments*».

Par conséquent, les modifications de l'annexe de la convention FAL qui doivent être adoptées lors de la FAL 46 auront une incidence sur l'application des règles susmentionnées de la directive 2010/65/UE et, à compter de la date à laquelle il sera applicable, du règlement (UE) 2019/1239.

---

<sup>1</sup> JO L 254 du 16.7.2021, p. 1.

<sup>2</sup> JO L 283 du 29.10.2010, p. 1.

<sup>3</sup> JO L 198 du 25.7.2019, p. 64.

### 3.3.3. Compétence de l'UE

La résolution du comité de la sécurité maritime concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77), aurait une incidence sur le droit de l'Union, en particulier sur l'application de la directive 2014/90/UE.

Les modifications de l'annexe de la convention FAL auraient une incidence sur le droit de l'Union, en particulier sur l'application de la directive 2010/65/UE et, à compter de la date à laquelle il sera applicable, du règlement (UE) 2019/1239.

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

## 4. BASE JURIDIQUE

### 4.1. Base juridique procédurale

#### 4.1.1. Principes

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

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord<sup>4</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>5</sup>.

#### 4.1.2. Application au cas d'espèce

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

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

- la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil. En effet, les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage sont couverts par la directive 2014/90/UE relative aux équipements marins, étant donné qu'ils font l'objet de l'article 5.17 du règlement d'exécution (UE) 2021/1158 de la Commission du 22 juin 2021 relatif aux exigences

<sup>4</sup> Arrêt dans l'affaire C-399/12, Allemagne/Conseil, EU:C:2014:2258, point 64.

<sup>5</sup> Arrêt dans l'affaire C-399/12, Allemagne/Conseil, EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

de conception, de construction et de performance et aux normes d'essai applicables aux équipements marins et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2020/1170;

- la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE et, à compter de la date à laquelle il sera applicable, le règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (règlement EMSWe). En effet, l'article 7 de cette directive impose aux États membres de l'Union d'accepter que les formalités déclaratives soient accomplies au moyen des formulaires FAL, et l'article 3 du règlement (UE) 2019/1239 prévoit que «[l]orsqu'elle détermine si des éléments de données doivent être inclus dans l'ensemble de données de l'EMSWe, la Commission tient compte des questions de sécurité ainsi que des principes de la convention FAL, à savoir le principe qui consiste à n'exiger que la communication des informations essentielles et limiter au minimum le nombre d'éléments».

Par conséquent, l'adoption de

- la résolution du comité de la sécurité maritime concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77), et des modifications de
- l'annexe de la convention visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL)

aurait une incidence sur le droit de l'Union, en particulier sur la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil; sur la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE; et, à compter de la date à laquelle il sera applicable, sur le règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (règlement EMSWe).

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

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

## **4.2. Base juridique matérielle**

### *4.2.1. Principes*

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé à propos duquel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou 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.

#### 4.2.2. *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.

#### **4.3. Conclusion**

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

Proposition de

## DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale, lors de la 105<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime et de la 46<sup>e</sup> session du comité de la simplification des formalités, en ce qui concerne l'adoption, d'une part, d'une résolution concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77), et, d'autre part, de modifications de la convention visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL)**

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 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.
- (4) En vertu de l'article 48, point a), de la convention portant création de l'OMI, le comité de la simplification des formalités peut adopter des modifications de la convention visant à faciliter le trafic maritime international (ci-après la «convention FAL») <sup>1</sup>. Tous les États membres sont parties à la convention FAL. L'Union n'est pas partie à ladite convention.
- (5) Lors de sa 105<sup>e</sup> session, qui se tiendra du 20 au 29 avril 2022, le comité de la sécurité maritime doit approuver une résolution concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77).

---

<sup>1</sup> La convention FAL est entrée en vigueur le 5 mars 1967.

- (6) Lors de sa 46<sup>e</sup> session, qui se tiendra du 9 au 13 mai 2022, le comité de la simplification des formalités doit adopter des modifications de l'annexe de la convention FAL.
- (7) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 105<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime, étant donné que le projet de résolution du comité de la sécurité maritime concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77), aura vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 relative aux équipements marins et abrogeant la directive 96/98/CE du Conseil<sup>2</sup>.
- (8) L'adoption de la résolution du comité de la sécurité maritime concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77), améliorerait les normes de performance en place qui s'appliquent aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage. L'Union devrait dès lors soutenir cette résolution, étant donné qu'elle est destinée à permettre la modernisation du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et l'intégration de l'interprétation unifiée concernant les dates de validité des batteries pour les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage.
- (9) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 46<sup>e</sup> session du comité de la simplification des formalités, étant donné que les projets de modifications de l'annexe de la convention FAL auront vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE<sup>3</sup> et, à compter de la date à laquelle il sera applicable, le règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (règlement EMSWe)<sup>4</sup>.
- (10) Les modifications de l'annexe de la convention FAL rapprocheront cette annexe des exigences du règlement (UE) 2019/1239 et des règles d'exploitation convenues pour la mise en œuvre de ce dernier, notamment en rendant obligatoire la transmission électronique par l'intermédiaire d'un guichet unique, en évitant la répétition des éléments de données, en empêchant l'utilisation de formulaires papier pour la transmission des renseignements et en levant l'obligation de signature manuelle.
- (11) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la sécurité maritime et du comité de la simplification des formalités de l'OMI, agissant conjointement,

---

<sup>2</sup> JO L 257 du 28.8.2014, p. 146.

<sup>3</sup> JO L 283 du 29.10.2010, p. 1.

<sup>4</sup> JO L 198 du 25.7.2019, p. 64.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 105<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (ci-après l'«OMI»), consiste à approuver l'adoption de la résolution du comité de la sécurité maritime concernant les normes de performance applicables aux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques (VHF) des engins de sauvetage, révisant la résolution MSC.149(77).

*Article 2*

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 46<sup>e</sup> session du comité de la simplification des formalités de l'OMI, consiste à approuver l'adoption des modifications de l'annexe de la convention visant à faciliter le trafic maritime international (ci-après la «convention FAL»).

*Article 3*

1. La position visée à l'article 1<sup>er</sup> est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la sécurité maritime de l'OMI, agissant conjointement.
2. La position visée à l'article 2 est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la simplification des formalités de l'OMI, agissant conjointement.

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
Le président*