

# COM(2022) 439 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021/2022

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 08 septembre 2022

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 08 septembre 2022

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

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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 106e session du comité de la sécurité maritime et de la 79e session du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), au recueil international sur le programme renforcé d'inspections lors des visites des vraquiers et des pétroliers 2011 (recueil ESP de 2011) et à l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL)

E 17029





Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 6 septembre 2022  
(OR. en)

12167/22

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2022/0259(NLE)**

---

---

**MAR 159  
OMI 78  
ENV 842**

## PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	6 septembre 2022
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	COM(2022) 439 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 106 <sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime et de la 79 <sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), au recueil international sur le programme renforcé d'inspections lors des visites des vraquiers et des pétroliers 2011 (recueil ESP de 2011) et à l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL)

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2022) 439 final.

---

p.j.: COM(2022) 439 final

Bruxelles, le 6.9.2022  
COM(2022) 439 final

2022/0259 (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 106<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime et de la 79<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), au recueil international sur le programme renforcé d'inspections lors des visites des vraquiers et des pétroliers 2011 (recueil ESP de 2011) et à l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL)**

## 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 106<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (MSC 106), qui aura lieu du 2 au 11 novembre 2022, et lors de la 79<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (MEPC 79), qui se tiendra du 12 au 16 décembre 2022.

Au cours de la MSC 105, il a été envisagé que la MSC 106 adopte des amendements:

- (1) au chapitre II-2 de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS»);
- (2) au recueil international 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers («recueil ESP» 2011).

Au cours de la MEPC 78, il a été envisagé que la MEPC 79 adopte des amendements:

- (1) à l'annexe VI de la convention MARPOL en vue d'intégrer de plus amples informations sur les performances des navires en matière d'intensité de carbone dans le système de collecte de données relatives à la consommation de fuel-oil des navires (DCS) de l'OMI.

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

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

#### **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 intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) et la Commission des Communautés européennes.

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

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

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

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

Au cours de sa session du 2 au 11 novembre 2022, la MSC 106 doit adopter des amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS et au recueil ESP.

Les amendements qu'il est envisagé d'apporter au chapitre II-2 de la convention SOLAS visent la prise en compte des fournisseurs de fuel-oil qui n'ont pas respecté les prescriptions en matière de point d'éclair, des 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 de la documentation relative au point d'éclair du lot de combustible proprement dit au moment du soutage.

Les amendements qu'il est envisagé d'apporter au recueil ESP visent à mettre en œuvre des prescriptions plus strictes pour la visite des citernes à ballast et des espaces vides, destinées à

résoudre les problèmes de sécurité qui ont été constatés lors de l'enquête de sécurité maritime menée par l'État du pavillon sur la perte du MV Stellar Daisy.

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

Du 12 au 16 décembre 2022, la MEPC 79 doit adopter des amendements aux annexes V et VI de la convention MARPOL.

Les amendements qu'il est envisagé d'apporter à l'annexe VI de la convention MARPOL doivent intégrer de plus amples informations sur les performances des navires en matière d'intensité de carbone dans le système de collecte de données relatives à la consommation de fuel-oil des navires (DCS) de l'OMI.

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

#### **3.1. Amendements au chapitre II-2 de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer**

Lors de sa 100<sup>e</sup> session, le comité de la sécurité maritime (MSC) est convenu d'inclure dans son programme bisannuel un document relatif à l'élaboration de nouvelles mesures visant à améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de fuel-oil, à réaliser pour 2021, afin de réexaminer les dispositions existantes en matière de sécurité pour le fuel-oil ainsi que les informations concernant les problèmes que peut poser l'utilisation du fuel-oil pour la sécurité, et d'élaborer de nouvelles mesures pour améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de fuel-oil. Il a également été convenu à la MSC 100 qu'un groupe de travail pourrait être créé lors de la MSC 101 en vue de poursuivre l'élaboration de mesures visant à renforcer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de fuel-oil. Lors de la MSC 100, la position de l'Union consistait à soutenir toute évolution future visant à améliorer la qualité des carburants et à garantir un approvisionnement en carburants orienté vers la qualité compte tenu des éventuels aspects opérationnels liés à la sécurité de leur utilisation.

La MSC 101 a créé le groupe de travail par correspondance sur la sécurité du combustible, sous la coordination de l'Allemagne, dont le mandat consiste notamment à: 1) examiner plus avant l'élaboration de prescriptions obligatoires relatives à la notification des cas confirmés dans lesquels des fournisseurs de fuel-oil n'ont pas respecté les prescriptions de l'OMI relatives au point d'éclair, sans oublier que les fournisseurs en question devraient également recevoir des retours d'informations; 2) examiner plus avant l'élaboration de prescriptions obligatoires exigeant que les gouvernements contractants parties à la Convention SOLAS prennent les mesures voulues contre des fournisseurs de fuel-oil dans les cas confirmés de livraison d'un combustible ne satisfaisant pas aux prescriptions de la règle II-2/4.2.1 de la Convention SOLAS, en tenant compte des prescriptions de la règle 18.9.4 de l'annexe VI de la convention MARPOL; 3) examiner plus avant l'élaboration de prescriptions obligatoires concernant la documentation relative au point d'éclair du lot de combustible proprement dit au moment du soutage, en fournissant une déclaration attestant que le combustible livré est conforme aux prescriptions de la règle II-2/4.2.1 de la Convention SOLAS.

Lors de la MSC 101, la position de l'Union consistait à soutenir les propositions figurant dans les documents soumis et proposait de les examiner plus en détail au sein du groupe de travail sur les mesures visant à améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de combustible.

La MSC 103 a rétabli le groupe de travail par correspondance sur l'élaboration de nouvelles mesures visant à améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de combustible, sous la coordination de l'Allemagne.

Le groupe a été chargé, entre autres:

- (1) de poursuivre l'élaboration, en vue de sa finalisation, du projet d'amendements à la convention SOLAS relatif à la notification des cas confirmés dans lesquels des fournisseurs de fuel-oil n'ont pas respecté les prescriptions de l'OMI relatives au point d'éclair, sans oublier que les fournisseurs en question devraient également recevoir des retours d'informations;
- (2) de poursuivre l'élaboration, en vue de sa finalisation, du projet d'amendements à la convention SOLAS relatif aux 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;
- (3) de poursuivre l'élaboration, en vue de leur finalisation, des prescriptions obligatoires concernant la documentation relative au point d'éclair du lot de combustible proprement dit lors du soutage.

Lors de la MSC 103, la position de l'Union consistait à soutenir le rapport du groupe de travail par correspondance concernant les prescriptions obligatoires.

La MSC 105 a approuvé les amendements envisagés, paragraphe 5.13 du rapport de la MSC 105 (MSC 105/20), en vue de leur adoption lors de la MSC 106.

Lors de la MSC 105, la position de l'Union consistait à soutenir la proposition du groupe de travail par correspondance sur l'élaboration de nouvelles mesures visant à améliorer la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de combustible.

La position de l'Union devrait consister à soutenir ces amendements car ils renforceront la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation de fuel-oil, grâce à la prise en compte des fournisseurs de fuel-oil qui n'ont pas respecté les prescriptions en matière de point d'éclair, des 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 de la documentation relative au point d'éclair du lot de combustible proprement dit au moment du soutage.

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

La MSC 103 avait chargé le sous-comité de la conception et de la construction du navire (session SDC 8) d'examiner les amendements au recueil ESP afin de résoudre les problèmes de sécurité qui avaient été recensés lors de l'enquête de sécurité maritime menée par l'État du pavillon sur la perte du MV Stellar Daisy, dans le cadre de ses travaux continus existants «Amendements au recueil ESP». La MSC 103 a également convenu que le sous-comité SDC devrait examiner en détail les amendements proposés au recueil ESP 2011 afin d'aborder les questions liées aux visites des citernes à ballast et des espaces vides, et que ces amendements devraient entrer en vigueur avec d'autres amendements en cours d'élaboration dans le cadre des travaux existants.

Lors de la MSC 103, la position de l'Union consistait à appuyer l'idée que le sous-comité SDC examinerait les amendements au recueil ESP 2011.

La SDC 8 a approuvé les projets d'amendements au recueil ESP 2011 en vue de leur soumission à la MSC 105 pour approbation. Lors de la SDC 8, la position de l'Union consistait à soutenir les résultats de l'enquête sur le MV Stellar Daisy.

La MSC 105 a approuvé les projets d'amendements au recueil ESP 2011, paragraphe 15.12 du rapport de la MSC 105 (MSC 105/20), en vue de leur adoption lors de la MSC 106.

Lors de la MSC 105, la position de l'Union consistait à soutenir l'approbation des projets d'amendements au recueil ESP 2011 en vue de leur adoption ultérieure.

La position de l'Union devrait consister à soutenir ces amendements, étant donné qu'ils visent à renforcer les prescriptions relatives aux inspections des espaces vides et des citernes de ballast.

### **3.3. Amendements à l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)**

L'Union avait suggéré au MEPC 77 d'intégrer, dans le système de collecte de données (DCS) de l'OMI, des informations sur les valeurs requises et atteintes en ce qui concerne l'indice d'efficacité énergétique (EEXI) et l'indice d'intensité de carbone (CII) des navires. Elle a également suggéré d'éventuels amendements à l'appendice IX de l'annexe VI de la convention MARPOL et un projet de mandat pour un axe de travail concernant la modification du système de collecte de données de l'OMI.

Le MEPC 77 a chargé le groupe de travail intersessions sur la réduction des émissions de GES (ISWG-GHG 11) d'examiner plus avant, entre autres, les propositions d'amendements éventuels à l'appendice IX de l'annexe VI de la convention MARPOL.

Lors de la MEPC 77, la position de l'Union consistait à soutenir les amendements qu'il était suggéré d'apporter à l'appendice IX de l'annexe VI de la convention MARPOL.

L'ISWG-GHG 11 avait finalisé les projets d'amendements à l'appendice IX de l'annexe VI de la convention MARPOL afin d'intégrer davantage d'informations sur les performances des navires en matière d'intensité de carbone, en vue de leur approbation lors de la MEPC 78.

La MEPC 78 a approuvé les projets d'amendements à l'appendice IX de l'annexe VI de la convention MARPOL afin d'intégrer davantage d'informations sur les performances des navires en matière d'intensité de carbone dans le système de collecte de données relatives à la consommation de fuel-oil des navires de l'OMI, point 7.119 du rapport MEPC 78 (MEPC 78/17), en vue de leur adoption lors de la MEPC 79.

Lors de la MEPC 78 et de l'ISWG-GHG 11, la position de l'Union consistait à soutenir les projets d'amendements à l'appendice IX de l'annexe VI de la convention MARPOL.

La position de l'Union devrait consister à soutenir ces amendements étant donné que les informations relatives à l'intensité en carbone des navires fourniraient des renseignements essentiels concernant les performances de la flotte mondiale en matière d'efficacité énergétique et d'intensité de carbone et devraient donc être communiquées au DCS de l'OMI.

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

#### *3.4.1. Amendements au chapitre II-2 de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer*

La directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers<sup>1</sup>, en son article 6, paragraphe 2, point a) i), applique la convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de la classe A.

Les amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS qui doivent être adoptés lors de la MSC 106 auront dès lors des répercussions sur les prescriptions applicables en vertu de la directive 2009/45/CE.

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

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>2</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, ou ESP, précise comment procéder à cette inspection poussée. Étant donné que le CAS se fonde sur l'ESP en tant qu'outil pour atteindre son objectif, toute modification apportée aux inspections de l'ESP, telle que les amendements actuels visant à concentrer les visites uniquement sur les zones suspectes en ce qui concerne la mesure d'épaisseur lors de la première visite de renouvellement des pétroliers à double coque, sera automatiquement applicable via le règlement (UE) n° 530/2012.

Les amendements au recueil ESP 2011 qui doivent être adoptés lors de la MSC 106 auront dès lors des répercussions sur les prescriptions applicables en vertu du règlement (UE) n° 530/2012.

#### *3.4.3. Amendements à l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (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 et modifiant la directive 2009/16/CE<sup>3</sup> (règlement MRV) établit le cadre juridique pour un système de l'UE de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de CO<sub>2</sub> et de l'efficacité énergétique du transport maritime. Le règlement vise à fournir des données fiables et vérifiables sur les émissions de CO<sub>2</sub>, 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.

Des règlements délégués de la Commission relatifs aux activités de vérification et à l'accréditation des vérificateurs ainsi qu'à l'amélioration des méthodes de surveillance ont été adoptés le 22 septembre 2016<sup>4</sup>. Le 4 novembre 2016, la Commission a adopté deux

---

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

<sup>2</sup> JO L 172 du 30.6.2012, p. 3.

<sup>3</sup> JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.

<sup>4</sup> Règlement délégué (UE) 2016/2071 de la Commission du 22 septembre 2016 modifiant le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les méthodes de surveillance des émissions de dioxyde de carbone et les règles de surveillance des autres informations utiles (JO L 320 du 26.11.2016, p. 1) et règlement délégué (UE) 2016/2072 de la Commission du 22 septembre 2016 relatif aux activités de vérification et d'accréditation des vérificateurs au titre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et

règlements d'exécution supplémentaires relatifs aux paramètres et aux modèles concernant les cargaisons<sup>5</sup>.

L'indice d'efficacité énergétique (EEXI) et l'indice d'intensité de carbone (CII) des navires, qui doivent être intégrés dans le système de collecte de données de l'OMI, sont liés au règlement MRV étant donné que ce règlement de l'UE vise à collecter et à publier des informations sur l'efficacité énergétique technique et opérationnelle des navires pour chacun d'entre eux.

Les amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL qui doivent être adoptés lors de la MEPC 79 auront dès lors des répercussions sur la mise en œuvre du règlement (UE) n° 2015/757.

#### 3.4.4. Compétence de l'UE

Les amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS auraient des répercussions sur le droit de l'Union, en particulier l'application de la directive 2009/45/CE.

Les amendements au recueil ESP 2011 auraient des répercussions sur le droit de l'UE, en particulier l'application du règlement (UE) n° 530/2012.

Les amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL auraient des répercussions sur le droit de l'UE, en particulier l'application du règlement (UE) 2015/757.

L'objet des actes envisagés concerne donc un domaine pour lequel l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en vertu du dernier cas de figure prévu à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE.

## 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>6</sup>.

---

du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime (JO L 320 du 26.11.2016, p. 5).

<sup>5</sup> Règlement d'exécution (UE) 2016/1927 de la Commission du 4 novembre 2016 établissant les modèles des plans de surveillance, des déclarations d'émissions et des documents de conformité au titre du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes (JO L 299 du 5.11.2016, p. 1) et règlement d'exécution (UE) 2016/1928 de la Commission du 4 novembre 2016 sur la détermination de la cargaison transportée par des navires de catégories autres que les navires à passagers, les navires rouliers et les porte-conteneurs, conformément au règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports maritimes (JO L 299 du 5.11.2016, p. 22).

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

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>7</sup>.

#### 4.1.2. 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, 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, notamment:

- la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. En effet, l'article 6, paragraphe 2, point a) i), applique la convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de la classe A,
- 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. Le règlement (UE) n° 530/2012 impose en effet d'appliquer le système d'évaluation de l'état du navire (CAS) de l'OMI aux pétroliers à simple coque de plus de 15 ans. Le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, ou ESP, précise comment procéder à cette inspection poussée. Étant donné que le CAS se fonde sur l'ESP en tant qu'outil pour atteindre son objectif, 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;
- le règlement (UE) 2015/757 (règlement MRV) concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE. Il existe en effet des liens entre le règlement MRV et les valeurs EEXI et CII qui doivent être intégrées dans le système de collecte de données de l'OMI.

En conséquence, l'adoption des amendements:

- au chapitre II-2 de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,
- au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers («recueil ESP»),
- à l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)

a vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'UE suivante, en particulier la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les

---

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

navires à passagers, 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 et le règlement (UE) 2015/757 (règlement MRV) qui établit le cadre juridique pour un système de l'UE de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de CO<sub>2</sub> et de l'efficacité énergétique du transport maritime.

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 106<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime et de la 79<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), au recueil international sur le programme renforcé d'inspections lors des visites des vraquiers et des pétroliers 2011 (recueil ESP de 2011) et à l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL)**

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) Conformément à l'article 38, point a), de la Convention portant création de l'OMI, le Comité de la protection du milieu marin exerce les fonctions conférées ou susceptibles d'être conférées à l'OMI aux termes ou en vertu de conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution par les navires, notamment en ce qui concerne l'adoption et la modification de règles ou d'autres dispositions.
- (5) Lors de sa 106<sup>e</sup> session, qui se tiendra du 4 au 11 novembre 2022, le Comité de la sécurité maritime doit adopter des amendements au chapitre II-2 de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ci-après la «convention SOLAS») et au recueil international sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers (ci-après le «recueil ESP»).
- (6) Lors de sa 79<sup>e</sup> session, qui se tiendra du 12 au 16 décembre 2022, le comité de la protection du milieu marin doit adopter des amendements à l'appendice IX de

l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (ci-après la «convention MARPOL»).

- (7) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 106<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime, étant donné que les amendements qu'il est envisagé d'apporter au chapitre II-2 de la convention SOLAS et au recueil ESP de 2011 auront vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers<sup>1</sup> et 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>2</sup>.
- (8) Les amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS permettront la prise en compte des fournisseurs de fuel-oil qui n'ont pas respecté les prescriptions en matière de point d'éclair, des 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 de la documentation relative au point d'éclair du lot de combustible proprement dit au moment du soutage. L'Union devrait soutenir ces amendements car ils renforceront la sécurité des navires en ce qui concerne l'utilisation du fuel-oil, grâce à la prise en compte des fournisseurs de fuel-oil qui n'ont pas respecté les prescriptions en matière de point d'éclair, des 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 de la documentation relative au point d'éclair du lot de combustible proprement dit au moment du soutage.
- (9) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 79<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin, étant donné que les amendements qu'il est envisagé d'apporter à l'annexe VI de la convention MARPOL auront vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE<sup>3</sup> (règlement MRV).
- (10) Les amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL intégreront de plus amples informations sur les performances des navires en matière d'intensité de carbone dans le système de collecte de données relatives à la consommation de fuel-oil des navires (DCS) de l'OMI. L'Union devrait soutenir ces amendements étant donné que les informations relatives à l'intensité en carbone des navires fourniraient des renseignements essentiels concernant les performances de la flotte mondiale en matière d'efficacité énergétique et d'intensité de carbone et devraient donc être transmises au DCS de l'OMI.
- (11) La position de l'Union doit être exprimée par la Commission, en sa qualité d'observateur au sein de l'OMI, et par les États membres de l'Union qui sont membres du comité de la sécurité maritime et du comité de la protection du milieu marin de l'OMI, agissant conjointement, dans l'intérêt de l'Union,

---

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

<sup>2</sup> JO L 172 du 30.6.2012, p. 3.

<sup>3</sup> JO L 123 du 19.5.2015, p. 55.

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 106<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) consiste à approuver les amendements au chapitre II-2 de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS) tels qu'ils figurent au paragraphe 5.13 du rapport de la MSC 105 (MSC 105/20) et les amendements au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, 2011 (recueil ESP de 2011) tels qu'ils figurent au paragraphe 15.12 du rapport de la MSC 105 (MSC 105/20).

*Article 2*

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 79<sup>e</sup> session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI consiste à approuver l'adoption des amendements à l'appendice IX de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) tels qu'ils figurent au paragraphe 7.119 du rapport de la MEPC 78 (MEPC 78/17).

*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 sécurité maritime de l'OMI, agissant conjointement.
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 protection du milieu marin de l'OMI, agissant conjointement.

*Article 4*

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

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
La présidence*