

COM (2019) 159 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 3 avril 2019

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 3 avril 2019

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 du Comité de la protection du milieu marin et du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, sur l'adoption d'amendements à l'annexe II de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, d'amendements au recueil international 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, d'amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage, d'amendements aux modèles C, E et P de l'appendice de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair

Bruxelles, le 28 mars 2019
(OR. en)

7971/19

**Dossier interinstitutionnel:
2019/0087(NLE)**

**MAR 83
OMI 32**

PROPOSITION

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	28 mars 2019
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2019) 159 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne, au sein du Comité de la protection du milieu marin et du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, sur l'adoption d'amendements à l'annexe II de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, d'amendements au recueil international 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, d'amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage, d'amendements aux modèles C, E et P de l'appendice de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2019) 159 final.

p.j.: COM(2019) 159 final



Bruxelles, le 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne, au sein du Comité de la protection du milieu marin et du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, sur l'adoption d'amendements à l'annexe II de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, d'amendements au recueil international 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, d'amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage, d'amendements aux modèles C, E et P de l'appendice de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 74^e session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (MEPC74), qui aura lieu à Londres du 13 au 17 mai 2019, et lors de la 101^e session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (MSC 101), qui aura lieu à Londres du 5 au 14 juin 2019, en ce qui concerne l'adoption envisagée d'amendements à l'annexe II de la convention MARPOL relatifs aux résidus de cargaison et eaux de nettoyage des citernes qui contiennent des produits flottants persistants ayant une viscosité élevée et/ou un point de fusion élevé, d'amendements au recueil international 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers (recueil ESP), d'amendements au paragraphe 6.1.1.3 du recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA), d'amendements au paragraphe 4.4.8.1 du recueil LSA, d'amendements aux registres des équipements (modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS) et d'amendements aux parties A et A-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF).

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI)

Établie par la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, l'OMI a pour objectif de fournir un forum de coopération entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, et d'encourager l'adoption générale des normes les plus élevées possibles 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; et de traiter les questions administratives et juridiques connexes.

La convention est entrée en vigueur le 17 mars 1958.

Tous les États membres sont parties à la convention.

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

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

Le recueil international 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers («recueil ESP») fixe les exigences applicables à un programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers à simple coque et à double coque et des pétroliers à simple coque et à double coque, conformément aux dispositions de la règle XI-1/2 de la convention SOLAS.

Le recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (recueil LSA) prévoit des exigences internationales applicables aux engins de sauvetage relevant du chapitre III de la

convention SOLAS, comprenant les engins de sauvetage individuels, les signaux visuels, les embarcations et radeaux de sauvetage, les canots de secours, les dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement et les dispositifs d'évacuation en mer, les appareils lance-amarre, ainsi que les systèmes d'alarme générale et les dispositifs de communication avec le public.

Le recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF) a pour vocation de définir une norme internationale pour les navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair. Ce recueil porte sur l'ensemble des domaines justifiant d'un examen spécial en ce qui concerne l'utilisation, comme combustible, de gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair et définit des critères relatifs à la disposition et l'installation de machines à propulsion et auxiliaires, utilisant du gaz naturel comme combustible, dont le niveau d'intégrité sera équivalent en termes de sécurité, de fiabilité et de sûreté de fonctionnement à celui pouvant être atteint par des machines principales et auxiliaires, nouvelles et comparables, fonctionnant au fioul.

2.2. L'Organisation maritime internationale

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

La participation à l'Organisation est ouverte à tous les États, et tous les États membres de l'UE sont membres de l'OMI. La Commission européenne a un statut d'observateur au sein de l'OMI depuis 1974, en vertu d'un accord de coopération et de collaboration entre ce qui était alors l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (IMCO)¹ et la Commission des Communautés européennes dans les domaines d'intérêt mutuel pour les parties.

Le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI se compose de tous les membres de l'OMI et se réunit au moins une fois par an. Il examine les questions environnementales qui relèvent de la compétence de l'OMI dans le domaine de la prévention de la pollution des mers par les navires et de 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 provenant des navires, y compris les polluants atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre. Parmi les autres questions abordées figurent la gestion des eaux de ballast, les systèmes antisalissure, le recyclage des navires, la préparation et la lutte contre la pollution, et l'identification de zones spéciales et des zones maritimes particulièrement sensibles.

Le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions que lui assignent la Convention portant création de l'OMI, l'Assemblée ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui être confiées [dans le cadre de ladite convention] aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'Organisation. Les décisions du Comité de la protection du milieu marin et de ses organes subsidiaires sont adoptées à la majorité des membres.

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

¹ L'organisation a été rebaptisée Organisation maritime internationale (OMI) en 1982.

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

Le Comité de la sécurité maritime de l'OMI prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions que lui assignent la Convention portant création de l'OMI, l'Assemblée de l'OMI ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui être confiées aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'OMI. Les décisions du Comité de la sécurité maritime et de ses organes subsidiaires sont adoptées à la majorité des membres.

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

Du 13 au 17 mai 2019, à l'occasion de sa 74^e session (MEPC 74), le Comité de la protection du milieu marin devra adopter des amendements à l'annexe II de la convention MARPOL relatifs aux résidus de cargaison et eaux de nettoyage des citernes qui contiennent des produits flottants persistants ayant une viscosité élevée et/ou un point de fusion élevé, dans le but de réduire leur incidence sur l'environnement. L'objectif de ces amendements envisagés à l'annexe II de la convention MARPOL est de lutter contre la forte pollution provoquée, par exemple, par le rejet de paraffine dans les États côtiers de la Mer du Nord et de la Mer Baltique au cours des dernières années.

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

Du 5 au 14 juin 2019, lors de sa 101^e session (MSC 101), le Comité de la sécurité maritime devra adopter des amendements au recueil international 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers («recueil ESP»), des amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA), des amendements au paragraphe 4.4.8.1 du recueil LSA, des amendements aux registres des équipements (modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS) et des amendements aux parties A et A-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF).

2.4.1. Les amendements qu'il est envisagé d'apporter au recueil ESP visent à introduire des modifications rédactionnelles consistant à identifier toutes les prescriptions obligatoires et à améliorer le format des tableaux et formulaires. Ils fusionneront en outre ces modifications de forme avec de nouvelles exigences de fond pour tenir compte des récentes mises à jour de la série Z10 des exigences unifiées de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS). La série Z10 des exigences unifiées porte sur les inspections de la coque des pétroliers, vraquiers, chimiquiers, pétroliers à double coque et vraquiers en «double peau». Les exigences unifiées sont des résolutions adoptées par l'IACS sur des questions qui sont directement liées aux prescriptions d'une règle spécifique et aux pratiques des sociétés de classification, ou qui sont couvertes par celles-ci, et déterminent la philosophie générale sur laquelle reposent les règles et les pratiques des sociétés de classification. Sous réserve de ratification par l'instance dirigeante de chaque société membre de l'IACS, les exigences unifiées doivent être incorporées dans les règles et pratiques des sociétés membres, dans l'année qui suit l'approbation par le groupe de politique générale de l'IACS. Les exigences unifiées sont des exigences

minimales. En outre, le langage utilisé dans les projets d'amendements est aligné avec la nomenclature de l'OMI afin d'éviter toute ambiguïté et incohérence.

- 2.4.2. *Les amendements qu'il est envisagé d'apporter au recueil LSA visent à garantir la mise en œuvre uniforme du paragraphe 6.1.1.3 concernant la mise à l'eau manuelle de petits canots de secours ne faisant pas partie des embarcations et radeaux de sauvetage d'un navire.*
- 2.4.3. *Les amendements qu'il est envisagé d'apporter au paragraphe 4.4.8.1 du recueil LSA visent à exempter les embarcations de sauvetage équipées de deux systèmes de propulsion indépendants de la présence à bord de suffisamment d'avirons flottants et leurs éléments connexes (tolets, dames de nage ou tout arrangement équivalent) pour faire route par mer calme. Il avait été observé à l'occasion d'inspections que certaines embarcations de sauvetage équipées de deux systèmes de propulsion indépendants n'avaient été équipées ni de pagaies, ni d'avirons, ni de tout autre arrangement pertinent en vue de l'installation de tels équipements, et il a été conclu que l'exigence pertinente du recueil LSA et du document MSC/Circ.980/Add.1 ne tient pas compte des embarcations de sauvetage conçues avec deux systèmes de propulsion indépendants.*
- 2.4.4. *La MSC 100 a approuvé un projet d'interprétation uniforme indiquant que «Pour une embarcation de sauvetage équipée de deux systèmes de propulsion indépendants, lorsque les arrangements consistent en deux moteurs, transmissions, réservoirs, tuyautages et tout autre dispositif annexe associés, le paragraphe 4.4.8.1 du recueil LSA ne doit pas s'appliquer. Pour tous les autres aspects, l'embarcation de sauvetage doit être entièrement conforme au paragraphe 4.4.8 du recueil LSA.»*

Le paragraphe 4.4.8.1 actuel du recueil LSA est remplacé en vue de son alignement avec le projet d'interprétation uniforme approuvé par la MSC 100.

- 2.4.5. *Les amendements qu'il est envisagé d'apporter aux registres des équipements (modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS) visent à modifier le point 8.1 des modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS, en insérant une note de bas de page indiquant que tous les indicateurs énumérés ne s'appliquent pas à l'ensemble des navires, et peuvent par conséquent être supprimés, le cas échéant. De manière générale, tous les types de navires ne sont pas équipés des indicateurs en question (gouvernail de direction, hélice, poussée, pas et mode de fonctionnement).*
- 2.4.6. *Les amendements qu'il est envisagé d'apporter aux parties A et A-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF) visent à renforcer la cohérence du recueil IGF en ce qui concerne les exigences en vigueur relatives aux navires utilisant du gaz naturel comme combustible, en introduisant les amendements nécessaires sur la base de l'expérience obtenue dans l'application du recueil.*

3. POSITION À PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Amendements des exigences au titre de l'annexe II de la convention MARPOL en matière de rejets pour les eaux de nettoyage des citernes qui contiennent des produits flottants persistants ayant une viscosité élevée

Lors de la 68^e session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 68), qui s'est tenue à Londres du 11 au 15 mai 2015, un nouvel élément relatif à la «révision des exigences au

titre de l'annexe II de la convention MARPOL ayant une incidence sur les résidus de cargaison et les eaux de nettoyage des citernes qui contiennent des produits à viscosité élevée, les produits flottants et persistants qui se solidifient, et les définitions correspondantes et la préparation d'amendements» avait été approuvé en vue de son ajout au programme biennal du sous-comité «Prévention de la pollution et intervention», avec une échéance de réalisation en 2018.

Les projets d'amendements à l'annexe II de la convention MARPOL ont été achevés lors de la 5^e session du sous-comité «Prévention de la pollution et intervention» (PPR 5), qui s'est tenue à Londres du 5 au 9 février 2018. Ces projets d'amendements ont été approuvés lors de la 73^e session du Comité de la protection du milieu marin (MEPC 73), qui s'est déroulée à Londres du 22 au 26 octobre 2018, en vue de leur adoption lors de la session suivante (MEPC 74).

Les projets d'amendements à l'annexe II de la convention MARPOL figurent à l'annexe 13 du document MEPC 73/19 de l'OMI. Le paragraphe 11.12 du rapport de la MEPC 73 (MEPC 73/19) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MEPC 74.

3.2. Amendements au recueil international 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers («recueil ESP»)

La 5^e session du sous-comité «Conception et construction du navire» (SDC 5), qui s'est tenue à Londres du 22 au 26 janvier 2018, a rappelé que la session précédente (SDC 4), organisée à Londres du 13 au 17 février 2017, avait autorisé l'Association internationale des sociétés de classification (IACS) et le secrétariat à analyser le recueil ESP, afin de proposer des modifications rédactionnelles de manière à répertorier toutes les prescriptions obligatoires et à améliorer le format des tableaux et formulaires, et à présenter un rapport sur les progrès réalisés, qui serait examiné lors de la SDC 5.

La SDC 5 a convenu que toutes les dispositions de fond qui figurent actuellement dans les notes de bas de page du recueil ESP devraient être incluses dans le corps du nouveau texte consolidé. Elle a également convenu d'améliorer le format des tableaux et formulaires figurant dans le recueil ESP. Enfin, elle a convenu de fusionner les modifications rédactionnelles avec de nouveaux amendements de fond au recueil ESP, proposés par l'IACS pour tenir compte des récentes mises à jour de la série Z10 de ses exigences unifiées.

La SDC 5 a approuvé la proposition de soumettre pour approbation les projets d'amendements au recueil ESP lors de la 99^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 99), tenue à Londres du 16 au 25 mai 2018, en vue de leur adoption ultérieure lors de la 100^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 100) et de leur entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2020.

La MSC 99 a examiné les projets d'amendements au recueil ESP préparés par la SDC 5 conformément à la procédure de mise à jour régulière du recueil, et a approuvé les projets d'amendements au recueil ESP, en vue de leur adoption lors de la MSC 100.

La MSC 100, qui s'est tenue à Londres du 3 au 7 décembre 2018, a examiné les projets d'amendements, ainsi que les modifications proposées, et a observé que le langage utilisé dans les projets d'amendements n'était pas conforme à la nomenclature de l'OMI, à savoir, l'utilisation en langue anglaise des formules «is to/are to» à la place de «shall», qui pourrait nuire à l'élaboration future des règles de l'OMI du fait de l'ambiguïté et de l'incohérence que ces formules pourraient susciter. Il a en outre été observé que les projets d'amendements au recueil ESP devraient tenir compte du projet de version consolidée du recueil ESP en cours d'élaboration par le sous-comité «Conception et construction du navire».

Suite aux discussions, la MSC 100 a décidé de suspendre l'adoption des projets d'amendements au recueil ESP afin de préparer un ensemble révisé de projets d'amendements au recueil ESP employant les formules «shall/should» au lieu de «is to/are to», selon le cas, pour présentation à la MSC 101 en vue de leur adoption.

Cet élément figurait dans la décision 2018/1601 du Conseil². Conformément à l'article 3, paragraphe 3, de ladite décision du Conseil, il peut être convenu de modifications mineures des positions à prendre au nom de l'Union concernant les amendements en question au recueil ESP sans autre décision du Conseil. Toutefois, les modifications des amendements au recueil ESP ne pouvant pas être considérées comme mineures, cet élément figure à nouveau dans la présente proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 101^e session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale.

Le projet de résolution MSC concernant les amendements au recueil ESP figure à l'annexe [X] du rapport de la MSC 100 [(MSC 100/XX/Add.X)]. Le paragraphe [10.20] du rapport de la MSC 100 [(MSC 100/XX)] indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 101.

3.3. Amendements au paragraphe 6.1.1.3 du recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA)

Lors de la 96^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 96), qui s'est tenue à Londres du 11 au 20 mai 2016, un nouvel élément relatif à la «mise en œuvre uniforme du paragraphe 6.1.1.3 du recueil LSA» avait été approuvé en vue de son ajout au programme biennal 2016-2017 du sous-comité et à l'ordre du jour provisoire du SSE 4, avec une échéance de réalisation en 2017. Cet élément vise à élaborer des amendements au paragraphe 6.1.1.3 du recueil LSA, afin de faciliter sa mise en œuvre uniforme et, en particulier, d'autoriser l'utilisation de mécanismes à commande manuelle pour la mise à l'eau de canots de secours ne faisant pas partie des embarcations et radeaux de sauvetage du navire.

Les préoccupations relatives aux dangers que les projets d'amendements au recueil LSA feraient naître si la phase de mise à l'eau d'un canot de secours à partir de la position d'arrimage était autorisée sans le nombre de personnes affectées à l'équipage, le canot de secours étant à bord, ainsi que les opinions relatives au champ d'application de l'amendement, ont été discutées lors de la 4^e session du Sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (SSE 4), qui s'est tenue à Londres du 20 au 24 mars 2017, et lors de la 5^e session du Sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (SSE 5), qui s'est tenue à Londres du 12 au 16 mars 2018.

Lors de la 100^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 100), qui s'est tenue à Londres du 3 au 7 décembre 2018, le Comité a approuvé les projets d'amendements au recueil LSA, en vue de leur adoption lors de la MSC 101. Nonobstant cette décision, le Comité a invité le Sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire à tenir compte, lors de sa 6^e session qui aura lieu à Londres du 4 au 8 mars 2019, des préoccupations qui persistent au

² Décision (UE) 2018/1601 du Conseil du 15 octobre 2018 relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne, lors de la 73^e session du Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale et lors de la 100^e session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, sur l'adoption d'amendements à la règle 14 de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vauquiers et des pétroliers, de 2011 (JO L 267 du 25.10.2018, p. 6).

sujet des projets d'amendements, en vue de conseiller la MSC 101 préalablement à l'adoption des amendements.

Les projets d'amendements au paragraphe 6.1.1.3 du recueil LSA figurent à l'annexe [x] du rapport de la MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Le paragraphe [9.6] du rapport de la MSC 100 (MSC 100/xx) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 101.

3.4. Amendements au paragraphe 4.4.8.1 du recueil de règles applicables aux engins de sauvetage

Lors de la cinquième session du Sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (SSE 5), qui s'est tenue à Londres du 12 au 16 mars 2018, l'Union a proposé avec succès une interprétation uniforme (IU) du paragraphe 4.4.8.1 du recueil de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA) et des formulaires «Standardized Life-Saving Appliances Evaluation and Test Report» (MSC/Circ.980/Add.1, section 4.4.1.2). La MSC 100 a approuvé le texte du projet d'IU et a également approuvé d'autres amendements au paragraphe 4.4.8.1 du recueil LSA visant à instaurer de la cohérence entre les exigences du recueil et l'IU.

Les amendements au paragraphe 4.4.8.1 du recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA) figurent à l'annexe [x] du rapport de la MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Le paragraphe [9.23] du rapport de la MSC 100 (MSC 100/xx) indique qu'il est prévu d'adopter les amendements au recueil LSA lors de la MSC 101.

3.5. Amendements aux registres des équipements (modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS)

Lors de la 100^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 100), qui s'est tenue à Londres du 3 au 7 décembre 2018, le Comité a accepté d'examiner les amendements aux registres des équipements (modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS), étant entendu que les corrections/questions mineures peuvent être examinées par les comités sous le point «Divers» à l'ordre du jour. Suite à leur examen, la MSC 100 a approuvé les projets d'amendements proposés en vue de leur adoption lors de la 101^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 101).

Les projets d'amendements aux registres des équipements (modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS) figurent à l'annexe [x] du rapport de la MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Le paragraphe [9.30] du rapport de la MSC 100 (MSC 100/xx) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 101.

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

Lors de la quatrième session du Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs (CCC 4), qui s'est tenue à Londres du 11 au 15 septembre 2017, le Sous-comité a rétabli le groupe de travail sur l'élaboration de dispositions techniques pour la sécurité des navires qui utilisent des combustibles à faible point d'éclair, pour qu'il poursuive le travail relatif aux projets d'amendements au recueil IGF concernant les cellules à combustible et l'élaboration de projets de dispositions techniques pour la sécurité des navires utilisant de l'alcool méthylique/éthylique comme combustible. La CCC 4 a entériné les projets d'amendements aux parties A et A-1 du recueil IGF relatifs aux exigences portant spécifiquement sur le gaz naturel qu'a préparés le groupe de travail, et a invité le Comité de la sécurité maritime à approuver ces amendements lors de sa 99^e session (MSC 99) qui s'est tenue à Londres du 16 au 25 mai 2018, en vue de leur adoption lors de la 100^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 100).

La MSC 99 a examiné les projets d'amendements aux parties A et A-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF) ainsi que d'autres commentaires portant sur les projets d'amendements, dont une suggestion d'inclure une solution alternative de protection contre les fuites de conduites de combustibles liquéfiés en dehors du local des machines. Suite à ses discussions, la MSC 99 a accepté de laisser en suspens l'approbation des projets d'amendements aux parties A et A-1 du recueil IGF, et a demandé au Sous-comité du transport des cargaisons et des conteneurs de réexaminer, à l'occasion de sa cinquième session (CCC 5) qui s'est tenue à Londres du 10 au 14 septembre 2018, les projets d'amendements à la règle 9.5.6 et de communiquer ses conclusions à la MSC 100 de toute urgence.

La CCC 5 a examiné les projets d'amendements à la règle 9.5.6 du recueil IGF, et a convenu qu'aucune nouvelle modification de la règle 9.5.6 n'était nécessaire. La CCC 5 a donc convenu d'inviter la MSC 100, qui s'est tenue à Londres du 3 au 7 décembre 2018, à approuver de toute urgence les projets d'amendements aux parties A et A-1 du recueil IGF, tels que figurant à l'annexe 1 du document CCC 4/12, en vue de leur adoption ultérieure lors de la 101^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 101).

La MSC 100 était du même avis que la CCC 5 sur le fait qu'aucune nouvelle modification de la règle 9.5.6, concernant une solution alternative de protection contre les fuites, n'était nécessaire. Toutefois, les avis étaient partagés quant à la nécessité de compléter le texte pour assurer l'applicabilité des exigences en matière de détection des fuites pour les conduites de combustibles liquéfiés. La MSC 100 a accepté le texte tel que préparé par la CCC 4, et a approuvé les amendements aux parties A et A-1 du recueil IGF, en vue de leur adoption lors de la MSC 101, tout en faisant observer que de nouvelles propositions pourraient toujours être présentées au stade de l'adoption.

Les projets d'amendements aux parties A et A-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF) figurent à l'annexe [x] du rapport de la MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. Le paragraphe [11.5] du rapport de la MSC 100 (MSC 100/xx) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 101.

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

3.7.1. Amendements à l'annexe II de la convention MARPOL

La directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions incorpore dans le droit communautaire les normes internationales relatives à la pollution causée par les navires et fait en sorte que les personnes responsables de rejets illégaux fassent l'objet de sanctions appropriées. Les substances polluantes sont définies dans la directive comme les substances visées aux annexes I et II de la convention MARPOL. En outre, au titre de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison, les États membres sont tenus de s'assurer que des installations de réception portuaires adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port, et les navires sont tenus de déposer leurs déchets, y compris les résidus de cargaison, dans ces installations avant de quitter un port, avec pour objectif ultime de réduire les rejets en mer de déchets d'exploitation des navires. Les eaux de nettoyage de citernes visées à l'annexe II appartiennent à la catégorie des résidus de cargaison au titre de la directive. Au titre de la directive 2000/59/CE, les navires sont également tenus d'informer préalablement le port suivant de tous déchets ou

résidus de cargaison qu'ils souhaitent déposer et de ce qui sera conservé à bord, ainsi que de la capacité de stockage disponible.

Par conséquent, les amendements à adopter lors de la MSC 101, qui modifieraient l'annexe II de la convention MARPOL concernant les résidus de cargaison et eaux de nettoyage des citernes qui contiennent des produits flottants persistants ayant une viscosité élevée et/ou un point de fusion élevé, auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions et celle de la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison.

3.7.2. Amendements au recueil international 2011 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 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque vise à établir un plan d'introduction accélérée pour l'application aux pétroliers à simple coque des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de MARPOL 73/78, telle que définie à l'article 3 dudit règlement, et à interdire le transport, à destination ou au départ de ports des États membres, de produits pétroliers lourds dans des pétroliers à simple coque.

Le règlement (UE) n° 530/2012 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. L'article 5 prévoit que ces pétroliers doivent satisfaire au CAS, lequel est ensuite défini à l'article 6 comme le système d'évaluation de l'état du navire adopté par la résolution MEPC 94(46) du 27 avril 2001, modifiée par la résolution MEPC 99(48) du 11 octobre 2002 et par la résolution MEPC 112(50) du 4 décembre 2003. Le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers précise comment procéder à cette inspection poussée. Le CAS se fondant sur le programme renforcé d'inspections en tant qu'outil pour atteindre son objectif, toute modification apportée aux inspections de ce programme sera directement et automatiquement applicable au moyen du règlement (UE) n° 530/2012.

Par conséquent, les amendements à adopter lors de la MSC 101, qui modifieraient le recueil ESP, auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application du règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque.

3.7.3. Amendements au paragraphe 6.1.1.3 du recueil LSA

Les dispositifs de mise à l'eau et les treuils figurent dans le règlement d'exécution (UE) 2018/773 de la Commission du 15 mai 2018 relatif aux exigences de conception, de construction et de performance et aux normes d'essai relatives aux équipements marins et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2017/306. Ce règlement d'exécution fait référence au recueil LSA et à la résolution MSC.81(70) en lien avec les articles MED/1.21, 1.23, 1.24 et 1.25 en ce qui concerne les dispositifs de mise à l'eau. Ces équipements relèvent donc du champ d'application de 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.

Par conséquent, les amendements à adopter lors de la MSC 101, qui modifieraient le recueil LSA, auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2014/90/UE et du règlement d'exécution (UE) 2018/778.

3.7.4. Amendements au paragraphe 4.4.8.1 du recueil LSA

Les embarcations de sauvetage figurent dans le règlement d'exécution (UE) 2018/773 de la Commission du 15 mai 2018 relatif aux exigences de conception, de construction et de performance et aux normes d'essai relatives aux équipements marins et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2017/306. Ce règlement d'exécution fait référence au recueil LSA et à la résolution MSC/Circ. 980 vis-à-vis de l'article MED/1.7. Ces équipements relèvent donc du champ d'application de 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.

Par conséquent, les amendements à adopter lors de la MSC 101, qui modifieraient le recueil LSA, auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2014/90/UE et du règlement d'exécution (UE) 2018/778.

3.7.5. Amendements aux registres des équipements (modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS)

L'article 6, paragraphe 2, points a) et i), de la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers applique la convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de la classe A.

Par conséquent, les amendements à adopter lors de la MSC 101, qui modifieraient les registres des équipements, auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE.

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

L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers applique la convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de la classe A. Le recueil IGF est rendu obligatoire pour les navires à passagers par la convention SOLAS. En outre, la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs impose aux États membres de veiller à ce que des points de ravitaillement en GNL soient mis en place dans les ports du réseau central de l'UE pour les navires de mer dès la fin 2025. Des cadres stratégiques nationaux ont été définis par les États membres de l'UE pour le développement du marché des carburants alternatifs et de leur infrastructure, avec un accent particulier sur les différentes mesures et initiatives de soutien pour la promotion et le développement de points de ravitaillement en GNL pour les navires de mer.

Par conséquent, les amendements à adopter lors de la MSC 101, qui modifieraient le recueil ESP, auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE et de la directive 2014/94/UE.

3.7.7. Compétence de l'UE

Les amendements à l'annexe II de la convention MARPOL relatifs aux résidus de cargaison et eaux de nettoyage des citernes qui contiennent des produits flottants persistants ayant une viscosité élevée et/ou un point de fusion élevé auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2005/35/CE et de la directive 2000/59/CE.

Les amendements au recueil ESP auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application du règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque.

Les amendements au paragraphe 6.1.1.3 du recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA) auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2014/90/UE et du règlement d'exécution (UE) 2018/778.

Les amendements à l'interprétation uniforme du paragraphe 4.4.8.1 du recueil LSA auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2014/90/UE et du règlement d'exécution (UE) 2018/778.

Les amendements aux registres des équipements (modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS) auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE.

Les amendements aux parties A et A-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF) auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE et de la directive 2014/94/UE.

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.³

La notion d'*«actes ayant des effets juridiques»* englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui sont *«de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation adoptée par le législateur de l'Union»*.⁴

4.1.2. Application en l'espèce

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

Les actes que le Comité de la protection du milieu marin et le Comité de la sécurité maritime de l'OMI sont appelés à adopter sont des actes ayant des effets juridiques. Les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu des actes législatifs suivants de l'Union:

³ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

⁴ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

- La directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions, et la directive 2000/59/CE sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. En effet, les substances polluantes sont définies dans la directive 2005/35/CE comme les substances visées aux annexes I et II de la convention MARPOL. En outre, au titre de la directive 2000/59/CE, les États membres sont tenus de s'assurer que des installations de réception portuaires adéquates sont disponibles pour répondre aux besoins des navires utilisant habituellement le port, avec pour objectif ultime de réduire les rejets en mer de déchets d'exploitation des navires, en améliorant ainsi la protection de l'environnement marin.
- Le règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque. En effet, le règlement (UE) n° 530/2012 impose d'appliquer le système d'évaluation de l'état du navire (CAS) de l'OMI, qui se fonde sur le programme renforcé d'inspections en tant qu'outil pour atteindre son objectif.
- Le règlement d'exécution (UE) 2018/773 de la Commission du 15 mai 2018 relatif aux exigences de conception, de construction et de performance et aux normes d'essai relatives aux équipements marins et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2017/306 et 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, le règlement d'exécution (UE) 2018/773 fait référence au recueil LSA en ce qui concerne les dispositifs de mise à l'eau, et ce type d'équipement relève par conséquent de la directive 2014/90/UE.
- La directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. En effet, la directive 2009/45/CE dispose que les navires à passagers de la classe A doivent satisfaire intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS, telle que modifiée.
- La directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, ainsi que la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. En effet, la directive 2009/45/CE prévoit que les navires à passagers de la classe A doivent satisfaire intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS, telle que modifiée, et que les États membres sont tenus, au titre de la directive 2014/94/UE, de veiller à ce que des points de ravitaillement en GNL soient mis en place dans les ports du réseau central de l'UE pour les navires de mer dès la fin 2025.

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

En conséquence, la base juridique procédurale de 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 relevant de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend en premier lieu de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est adoptée au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux fins ou a deux composantes et si l'une de ces fins ou de ces composantes est identifiable comme 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 fin ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

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

4.3. Conclusion

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

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne, au sein du Comité de la protection du milieu marin et du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, sur l'adoption d'amendements à l'annexe II de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, d'amendements au recueil international 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, d'amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage, d'amendements aux modèles C, E et P de l'appendice de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'action de l'Union dans le secteur du transport maritime devrait viser à protéger le milieu marin et à améliorer la sécurité en mer.
- (2) La Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI) est entrée en vigueur le 17 mars 1958. L'OMI est une institution spécialisée des Nations Unies chargée de la sûreté et la sécurité des transports maritimes et de la prévention de la pollution du milieu marin et de l'atmosphère par les navires.
- (3) En application de 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) En application de 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) La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires («convention MARPOL») est entrée en vigueur le 2 octobre 1983.
- (6) En application de l'article 16, paragraphe 2, point c), de la convention MARPOL, des amendements peuvent être adoptés par l'organisme approprié, dans le cas présent, le Comité de la protection du milieu marin.

- (7) La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS») est entrée en vigueur le 25 mai 1980.
- (8) Conformément à l'article VIII(b)(iii) de la convention SOLAS, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI peut adopter des amendements à la convention SOLAS.
- (9) Le Comité de la protection du milieu marin devra adopter, lors de sa 74^e session organisée du 13 au 17 mai 2019 («MEPC 74»), des amendements à l'annexe II de la convention MARPOL.
- (10) Le Comité de la sécurité maritime, lors de sa 101^e session du 5 au 14 juin 2019 («MSC 101»), devra adopter des amendements au recueil international 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers («recueil ESP»), au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage («recueil LSA»), aux registres des équipements (modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS) et des amendements aux parties A et A-1 du recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair («recueil IGF»).
- (11) Il y a lieu d'établir la position à prendre au nom de l'Union lors de la MEPC 74, car les amendements à l'annexe II de la convention MARPOL seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil⁵ et la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil⁶.
- (12) Il y a lieu d'établir la position à prendre au nom de l'Union lors de la MSC 101, car les amendements au recueil ESP seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir le règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil⁷, car les amendements au recueil LSA seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir le règlement d'exécution (UE) 2018/773 de la Commission⁸ et la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil⁹, car les amendements à la convention SOLAS seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil¹⁰, et car les amendements au recueil IGF seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive 2009/45/CE du Parlement européen

⁵ Directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles (JO L 255 du 30.9.2005, p. 22).

⁶ Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison (JO L 332 du 28.12.2000, p. 81).

⁷ Règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque (JO L 172 du 30.6.2012, p. 3).

⁸ Règlement d'exécution (UE) 2018/773 de la Commission du 15 mai 2018 relatif aux exigences de conception, de construction et de performance et aux normes d'essai relatives aux équipements marins et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2017/306 (JO L 133 du 30.5.2018, p. 1).

⁹ 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 (JO L 257 du 28.8.2014, p. 146).

¹⁰ Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, ainsi que la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil¹¹.

- (13) Les amendements à l'annexe II de la convention MARPOL devraient garantir la réduction des incidences sur l'environnement liées aux résidus de cargaison et eaux de nettoyage des citernes qui contiennent des produits flottants persistants ayant une viscosité élevée et/ou un point de fusion élevé.
- (14) Les amendements au recueil ESP devraient introduire dans le recueil des modifications rédactionnelles consistant à identifier toutes les exigences obligatoires et à améliorer le format des tableaux et formulaires, ainsi qu'à fusionner les modifications rédactionnelles avec de nouvelles exigences de fond pour tenir compte des récentes mises à jour de la série Z10 des exigences unifiées de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS).
- (15) Les amendements au paragraphe 6.1.1.3 du recueil LSA devraient garantir une mise en œuvre uniforme concernant la mise à l'eau manuelle de petits canots de secours ne faisant pas partie des embarcations et radeaux de sauvetage d'un navire.
- (16) Les amendements au paragraphe 4.4.8.1 du recueil LSA devraient garantir l'exemption des embarcations de sauvetage équipées de deux systèmes de propulsion indépendants de la présence à bord de suffisamment d'avirons flottants et leurs éléments connexes pour faire route par mer calme.
- (17) Les amendements au point 8.1. des registres des équipements (modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS) devraient garantir la clarté vis-à-vis du fait que tous les indicateurs énumérés ne s'appliquent pas à l'ensemble des navires, et peuvent par conséquent être supprimés, le cas échéant.
- (18) Les amendements aux parties A et A-1 du recueil IGF devraient garantir la cohérence en ce qui concerne les exigences en vigueur vis-à-vis des navires utilisant du gaz naturel comme combustible, en introduisant les amendements nécessaires sur la base de l'expérience obtenue dans l'application du recueil.
- (19) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du Comité de la protection du milieu marin et du Comité de la sécurité maritime de l'OMI, agissant conjointement, dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 74^e session du Comité de la protection du milieu marin de l'OMI consiste à approuver l'adoption des amendements à l'annexe II de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, relatifs aux exigences en matière de rejets pour les eaux de nettoyage des citernes qui contiennent des produits flottants persistants ayant une viscosité élevée, qui figurent à l'annexe 13 du document MEPC 73/19/add.1 de l'OMI.

¹¹ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

Article 2

La position à prendre au nom de l'Union à la 101^e session du Comité de la sécurité maritime de l'OMI consiste à approuver:

- (a) l'adoption des amendements au recueil international 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers qui figurent à l'annexe [X] du document [MSC 100/XX/Add.X] de l'OMI;
- (b) l'adoption des amendements au paragraphe 6.1.1.3 du recueil LSA qui figurent à l'annexe [X] du document [MSC 100/XX/Add.X] de l'OMI;
- (c) l'adoption des amendements au paragraphe 4.4.8.1 du recueil LSA qui figurent à l'annexe [X] du document [MSC 100/XX/Add.X] de l'OMI;
- (d) l'adoption des amendements au point 8.1. des registres des équipements (modèles C, E et P de l'appendice de la convention SOLAS) qui figurent à l'annexe [X] du document [MSC 100/XX/Add.X] de l'OMI;
- (e) l'adoption des amendements aux parties A et A-1 du recueil IGF qui figurent à l'annexe [X] du document [MSC 100/XX/Add.X] de l'OMI;

Article 3

1. La position à prendre au nom de l'Union, telle qu'elle est exposée à l'article 1^{er}, est exprimée par les États membres, qui sont tous membres de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.
2. La position à prendre au nom de l'Union, telle qu'elle est exposée à l'article 2, est exprimée par les États membres, qui sont tous membres de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.
3. Il peut être convenu de modifications mineures des positions visées aux articles 1^{er} et 2 sans autre décision du Conseil.

Article 4

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*