Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/1029

6.5.2026

DÉCISION (UE) 2026/1029 DU CONSEIL

du 27 avril 2026

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale, lors de sa 84e session, en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), et au sein du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, lors de sa 111e session, en ce qui concerne l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000), au recueil international sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers de 2011 (recueil ESP de 2011), au recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (recueil LSA) et au protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (protocole de 1988 sur les lignes de charge)

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 avoir pour objectif d'améliorer la sécurité maritime et de protéger le milieu marin et la santé humaine.

(2) Lors de sa 84e session (MEPC 84), qui se tiendra du 27 avril au 1er mai 2026, le comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) devrait adopter des amendements à l'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) en ce qui concerne la désignation de l'Atlantique du Nord-Est comme nouvelle zone de contrôle des émissions (règles 13 et 14 et appendice VII), l'accessibilité de la base de données de l'OMI sur la consommation de fuel-oil des navires (système de collecte de données de l'OMI) et la clause de réexamen de la mesure de réduction des gaz à effet de serre (GES) à court terme (règles 20, 25, 27 et 28).

(3) Lors de sa 111e session (MSC 111), qui se tiendra du 13 au 22 mai 2026, le comité de la sécurité maritime (MSC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) devrait adopter des amendements aux chapitres IV et V et à l'appendice (certificats) de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994), au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000), au recueil international sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers de 2011 (recueil ESP de 2011), au recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (recueil LSA) et à l'annexe B du protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (protocole de 1988 sur les lignes de charge).

(4) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la MEPC 84, étant donné que les amendements à la convention MARPOL ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, notamment la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil [1], le règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil [2], la directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil [3] et le règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil [4].

[1] Directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides (JO L 132 du 21.5.2016, p. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj).

[2] Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[3] Directive (UE) 2023/959 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 modifiant la directive 2003/87/CE établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et la décision (UE) 2015/1814 concernant la création et le fonctionnement d'une réserve de stabilité du marché pour le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre de l'Union (JO L 130 du 16.5.2023, p. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

[4] Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(5) Il convient que l'Union soutienne les amendements aux règles 13 et 14 de l'annexe VI de la convention MARPOL et à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL, étant donné que ces amendements contribueront à prévenir, réduire et contrôler les émissions de polluants atmosphériques provenant des navires, ce qui devrait entraîner des avantages connexes pour la santé, l'environnement et l'économie.

(6) Il convient également que l'Union soutienne les amendements à la règle 27 de l'annexe VI de la convention MARPOL, étant donné qu'ils amélioreront encore l'accessibilité du système de collecte de données de l'OMI.

(7) Il convient que l'Union soutienne les amendements aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL, étant donné que ces amendements découlent de l'adoption de la stratégie de l'OMI de 2023 concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des navires et de la finalisation du réexamen des mesures à court terme par l'OMI et permettent de poursuivre le réexamen de ces règles.

(8) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la MSC 111, étant donné que les amendements qu'il est envisagé d'apporter à la convention SOLAS, au recueil HSC de 1994, au recueil HSC de 2000, au recueil ESP de 2011, au recueil LSA et au protocole de 1988 sur les lignes de charge ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, notamment la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil ([5]), la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil ([6]), le règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil ([7]) et la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil ([8]).

(9) Il convient que l'Union soutienne les amendements aux chapitres IV et V et à l'appendice (certificats) de la convention SOLAS, au recueil HSC de 1994 et au recueil HSC de 2000, car il est plus efficace d'utiliser des canaux spécialisés pour les messages spécifiques aux applications du système d'échanges de données VHF (VDES), et étant donné que le VDES dispose de capacités supplémentaires pour l'échange de davantage de données numériques, il pourrait s'adapter à la croissance future de la demande d'utilisation de données numériques dans les radiocommunications maritimes. En outre, l'échange de données numériques présente de nombreux avantages non seulement pour la sécurité maritime et l'appréciation de la situation, mais aussi pour la sécurité, l'efficacité de la navigation, la protection du milieu marin et la réduction de la charge pesant sur les gens de mer. Le VDES améliore considérablement les avantages procurés par le système d'identification automatique (AIS) et est considéré comme un facilitateur de la navigation électronique. La capacité d'échange de messages spécifiques aux applications et d'autres informations entre les navires et les autorités à terre est considérablement améliorée par la mise en œuvre du VDES. Il convient également que l'Union soutienne ces amendements car, en introduisant de nouveaux services mobiles par satellite reconnus, il est nécessaire que les règles de l'OMI énoncent clairement l'obligation de diffuser des renseignements sur la sécurité maritime et des informations liées aux opérations de recherche et de sauvetage par l'intermédiaire de tous les services mobiles par satellite reconnus opérationnels.

(10) Il convient que l'Union soutienne les amendements au recueil ESP de 2011, car les techniques d'inspection à distance offrent une plus grande efficacité et une flexibilité accrue, et renforcent la fiabilité des activités quotidiennes en matière de visite et d'inspection sans compromettre le résultat de ces activités.

(11) Il convient que l'Union soutienne les amendements au recueil LSA, car ils faciliteront la sauvegarde de la vie humaine en mer en renforçant la confiance dans l'utilisation efficace et efficiente des embarcations de sauvetage avec mise à l'eau en chute libre en cas d'abandon du navire.

(12) Il convient que l'Union soutienne les amendements au protocole de 1988 sur les lignes de charge, car l'installation de garde-corps à trois lisses sur la structure de pont peut renforcer efficacement la protection de l'équipage, réduire le risque de chute par-dessus bord et le risque de blessures de l'équipage, et améliorer la sécurité des navires à un coût économique minimal.

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

([6]) Directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj).

(13) L'Union n'est ni membre de l'OMI ni partie contractante à la convention MARPOL, à la convention SOLAS, au recueil HSC de 1994, au recueil HSC de 2000, au recueil ESP de 2011, au recueil LSA ou au protocole de 1988 sur les lignes de charge. Le Conseil devrait dès lors autoriser les États membres à exprimer la position de l'Union lors de la MEPC 84 et de la MSC 111.

(14) Le champ d'application de la présente décision devrait être limité au contenu des amendements proposés, dans la mesure où ils sont de nature à avoir une incidence sur les règles communes de l'Union et relèvent de la compétence exclusive de l'Union. La présente décision ne devrait pas porter atteinte à la répartition des compétences entre l'Union et les États membres,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, au sein du comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI), lors de sa 84e session, consiste à approuver l'adoption:

a) des amendements aux règles 13 et 14 de l'annexe VI de la convention MARPOL et à l'appendice VII de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne la désignation de l'Atlantique du Nord-Est comme nouvelle zone de contrôle des émissions (ZCE); et

b) des amendements aux règles 20, 25, 27 et 28 de l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne l'accessibilité de la base de données de l'OMI relative à la consommation de fuel-oil des navires (système de collecte de données de l'OMI) et la clause de réexamen de la mesure de réduction des GES à court terme,

conformément à l'annexe du document MEPC 84/3 de l'OMI.

Article 2

La position à prendre, au nom de l'Union, au sein du comité de la sécurité maritime (CSM) de l'OMI, lors de sa 111e session, consiste à approuver l'adoption:

a) des amendements aux chapitres IV et V et à l'appendice (certificats) de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS);

b) des amendements au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 (recueil HSC de 1994);

c) des amendements au recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 (recueil HSC de 2000);

d) des amendements au recueil international sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers de 2011 (recueil ESP de 2011);

e) des amendements au recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (recueil LSA); et

f) des amendements à l'annexe B du protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (protocole de 1988 sur les lignes de charge),

conformément à l'annexe des documents MSC 111/3 et MSC 111/3/1 de l'OMI.

Article 3

La position à prendre, au nom de l'Union, telle qu'elle est exposée à l'article 1er, et la position à prendre, au nom de l'Union, telle qu'elle est exposée à l'article 2, couvrent les amendements proposés dans la mesure où ceux-ci relèvent de la compétence exclusive de l'Union et peuvent avoir une incidence sur les règles communes de l'Union. Chaque position est exprimée par les États membres, qui sont tous membres de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

Il peut être convenu de modifications mineures de la position exposée à l'article 1er et de la position exposée à l'article 2 sans autre décision du Conseil.

Article 4

Les États membres sont autorisés à donner leur consentement à être liés, dans l'intérêt de l'Union, par les amendements proposés, dans la mesure où ces amendements relèvent de la compétence exclusive de l'Union.

Article 5

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

Fait à Luxembourg, le 27 avril 2026.

Par le Conseil

La présidente

M. PANAYIOTOU