COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.10.2024
COM(2024) 453 final

2024/0250 (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 109e session du Comité de la sécurité maritime, en ce qui concerne l'adoption d'amendements au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires utilisant des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF)

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 109e session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (MSC 109), qui aura lieu du 2 au 6 décembre 2024.

Au cours de la MSC 109, il est prévu d'adopter des amendements au recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF)

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention portant création de l'Organisation maritime internationale

La convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI) établit l'OMI. L'OMI a pour objectif de fournir un forum de coopération dans le domaine de la réglementation et des usages ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale. Elle vise également à encourager l'adoption générale des normes les plus élevées possible en matière de sécurité maritime, d'efficacité de la navigation, de prévention de la pollution marine par les navires et de lutte contre cette pollution, en favorisant des conditions de concurrence équitables. Elle traite également les questions administratives et juridiques connexes.

La convention est entrée en vigueur le 17 mars 1958.

Tous les États membres sont parties à la convention. L'Union n'est pas partie à la convention.

Tous les États membres sont parties à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («convention SOLAS»), qui est entrée en vigueur le 25 mai 1980. L'Union n'est pas partie à la convention SOLAS. Le recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair («recueil IGF») est d'application obligatoire en vertu de 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 n'est ouverte qu'aux États, et tous les États membres de l'UE sont membres de l'OMI. Étant donné que les organisations régionales d'intégration économique ne peuvent pas être membres de l'OMI, l'UE n'en est pas membre. Toutefois, à la suite de la signature de l'accord de coopération et de collaboration conclu en 1974 entre l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI) et la Commission des Communautés européennes, la Commission participe en qualité d'observateur aux travaux de l'OMI et peut donc transmettre des observations à cette organisation en son nom propre.

Le comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI se compose de tous les membres de l'OMI et se réunit au moins une fois par an. Il examine toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation, telles que les aides à la navigation maritime, la construction et l'équipement des navires, les questions d'équipage dans la mesure où elles intéressent la

sécurité, les règlements destinés à prévenir les abordages, la manipulation des cargaisons dangereuses, la réglementation de la sécurité en mer, les renseignements hydrographiques, les journaux de bord et les documents intéressant la navigation maritime, les enquêtes sur les accidents en mer, le sauvetage des biens et des personnes ainsi que toutes autres questions ayant un rapport direct avec la sécurité maritime.

Le comité de la sécurité maritime de l'OMI prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions qui lui sont assignées par 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 sécurité maritime et de ses 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

Lors de sa 109e session, qui se tiendra du 2 au 6 décembre 2024, le comité de la sécurité maritime doit adopter des amendements au recueil IGF.

Les amendements qu'il est envisagé d'apporter au recueil IGF visent à renforcer la sécurité des navires qui utilisent du gaz naturel ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (tels que des combustibles marins), y compris celle des navires à passagers. L'adoption de ces amendements encouragera l'utilisation de combustibles renouvelables et bas carbone, et en particulier de gaz et d'autres combustibles à faible point d'éclair, tels que le méthanol, l'hydrogène et l'ammoniac à émissions de carbone faibles ou nulles. Cela est conforme aux objectifs de décarbonation et de dépollution du paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55» de l'UE.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION LORS DE LA 109E SESSION DU COMITE DE LA SECURITE MARITIME

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

Lors de la 9e session du sous-comité chargé du transport de cargaisons et de conteneurs («CCC 9»), il a été convenu de créer un groupe de travail sur les amendements au recueil IGF et ce groupe a été chargé, en prenant en considération les observations formulées et les décisions prises en plénière, de rédiger un ensemble de projets d'amendements au recueil IGF sur la base des documents soumis à cette session.

Après avoir examiné le rapport du groupe de travail susmentionné, la CCC 9 a pris acte de la discussion du groupe sur les amendements proposés au recueil IGF et de leur finalisation. Les amendements portent sur diverses questions, notamment les puisards des pompes d'aspiration, la décharge des soupapes de sûreté à pression, les locaux de préparation du combustible, la protection structurelle contre l'incendie et les zones dangereuses.

Les parties à la CCC 9 ont accepté les amendements proposés au recueil IGF, tels qu'ils figurent à l'annexe 3 du document CCC 9/14, en vue de leur approbation lors de la MSC 108 et de leur adoption ultérieure.

La position de l'Union au sein de la CCC 9 était de soutenir les amendements au recueil IGF proposés dans le document CCC 9/3/3 (Liberia et al.), de soutenir la mise en place d'un groupe de travail chargé de finaliser les amendements au recueil IGF et d'examiner les documents CCC 9/3/5 (République de Corée, Liberia et INTERTANKO) et CCC 9/3/8 (CESA).

Lors de la MSC 108, le comité a approuvé les projets d'amendements relatifs au recueil IGF en vue de leur adoption lors de la MSC 109. Ces amendements sont diffusés au moyen de la lettre circulaire de l'OMI nº 4879 du 29 mai 2024 figurant à l'annexe 2.

Il convient que l'Union soutienne ces amendements, car ils renforceront la sécurité des navires utilisant du gaz naturel, y compris celle des navires à passagers. Ces amendements garantissent un niveau équivalent de protection du circuit de tuyautage et de l'entrée du réservoir depuis les conduites de décharge de la soupape de sécurité en fonctionnement normal et en cas d'urgence. En outre, le recueil IGF devrait confirmer l'existence de petits puisards dans les citernes de GNL.

4. LEGISLATION ET COMPETENCE DE L'UE EN LA MATIERE

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

L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers effectuant des voyages nationaux, impose l'application de la convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de la classe A. L'application des règles du recueil IGF étant obligatoire au titre de la convention SOLAS, ces règles s'appliquent également aux navires à passagers au titre de cette directive.

En outre, l'annexe I de la directive 2009/45/CE, dans ses sections 1 et 2, contient des règles qui exigent le respect des prescriptions du recueil IGF:

- la règle II-1/G/1, applicable aux nouveaux navires des classes B, C et D [et aux navires existants de classe B], et selon laquelle «[l]es navires, indépendamment de leur date de construction, convertis en vue d'utiliser ou qui s'engagent à utiliser un combustible gazeux ou liquide ayant un point d'éclair inférieur à celui autorisé en vertu de la règle II-2/A/10, point 1.1, doivent satisfaire aux prescriptions du recueil IGF, tel que défini dans la règle SOLAS II-1/2.28»; et
- la règle II-1/G/57, applicable aux navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair, et selon laquelle «[t]out navire utilisant des combustibles gazeux ou liquides dont le point d'éclair est inférieur à celui qui est autorisé par la règle II-2/4.2.1.1 doit satisfaire aux prescriptions du recueil IGF, telles que définies par la règle II-1/2.28 de la convention SOLAS».

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

4.1.2. Compétence de l'UE

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

5. BASE JURIDIQUE

5.1. Base juridique procédurale

5.1.1. 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[1].

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*»[2].

5.1.2. Application au cas d'espèce

Le Comité de la sécurité maritime de l'OMI est une instance créée par une convention, à savoir la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale.

Les actes que ce comité de l'OMI est appelé à adopter sont des actes ayant des effets juridiques. Les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu des actes législatifs de l'Union, et notamment:

– la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. En effet, l'article 6 de ladite directive prévoit que les dispositions des chapitres IV, V et VI de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, doivent s'appliquer aux navires à passagers neufs et existants des classes A, B, C et D [article 6, paragraphe 1, point b)] et que les navires à passagers neufs de la classe A doivent satisfaire intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974 telle que modifiée [article 6, paragraphe 2, point a)i)]. Étant donné que le recueil IGF est un recueil d'application obligatoire en vertu de la convention SOLAS, il est également applicable aux navires à passagers conformément à la directive 2009/45/CE en vertu des références dynamiques à la convention SOLAS. En outre, l'annexe I de la directive 2009/45/CE contient des règles qui exigent de se conformer directement aux prescriptions du recueil IGF.

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.

5.2. Base juridique matérielle

5.2.1. 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.

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

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

5.2.2. Application au cas d'espèce

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

5.3. 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.

2024/0250 (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 109e session du Comité de la sécurité maritime, en ce qui concerne l'adoption d'amendements au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires utilisant des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF)

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) Lors de sa 109e session, qui se tiendra du 2 au 6 décembre 2024, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI doit adopter des amendements au recueil international de règles de sécurité applicables aux navires utilisant des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair («recueil IGF»). Les amendements portent sur diverses questions, notamment les puisards des pompes d'aspiration, la décharge des soupapes de sûreté à pression, les locaux de préparation du combustible, la protection structurelle contre l'incendie et les zones dangereuses.

(5) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 109e session du comité de la sécurité maritime de l'OMI, étant donné que les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir la directive 2009/45/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers[1].

(6) Il convient que l'Union soutienne les amendements qu'il est proposé d'apporter au recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz

[1] JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF), car ils renforceront la sécurité des navires alimentés au gaz naturel, y compris celle des navires à passagers. Ces amendements garantissent un niveau équivalent de protection du circuit de tuyautage et de l'entrée du réservoir depuis les conduites de décharge de la soupape de sécurité en fonctionnement normal et en cas d'urgence. En outre, le recueil IGF devrait confirmer l'existence de petits puisards dans les citernes de GNL. L'adoption de ces amendements encouragera l'utilisation de combustibles renouvelables et bas carbone, et en particulier de gaz et d'autres combustibles à faible point d'éclair, tels que le méthanol, l'hydrogène et l'ammoniac à émissions de carbone faibles ou nulles. Cela est conforme aux objectifs de décarbonation et de dépollution du paquet législatif «Ajustement à l'objectif 55» de l'UE.

(7) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OMI et par la Commission, agissant conjointement,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 109e session du Comité de la sécurité maritime de l'OMI consiste à approuver l'adoption d'amendements au recueil international des règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF), qui figurent à l'annexe 2 de la lettre circulaire nº 4879 de l'OMI du 29 mai 2024.

Article 2

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

Article 3

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président