Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/990

26.3.2024

DÉCISION (UE) 2024/990 DU CONSEIL

du 20 mars 2024

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation maritime internationale lors de la 81e session du comité de la protection du milieu marin et lors de la 108e session du comité de la sécurité maritime sur l'adoption d'amendements à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 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), au recueil international sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, 2011 (recueil ESP de 2011), au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA), au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS) et au code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW)

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 la santé humaine et à améliorer la sécurité en mer.

(2) Lors de sa 81e session, qui se tiendra du 18 mars au 22 mars 2024 (ci-après dénommée «MEPC 81»), le comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (OMI) devrait adopter des amendements à l'article V du protocole I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) et à l'annexe VI de la convention MARPOL concernant les combustibles à faible point d'éclair et d'autres questions liées au fuel-oil, l'accessibilité des données figurant dans 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 l'inclusion de données relatives aux transports effectués et au renforcement du niveau de granularité dans le système de collecte de données de l'OMI.

(3) Lors de sa 108e session, qui se tiendra du 15 mai au 24 mai 2024 (ci-après dénommée «MSC 108»), le comité de la sécurité maritime de l'OMI devrait adopter des amendements aux chapitres II-1, II-2 et V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), 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), au recueil international sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, 2011 (recueil ESP de 2011), au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA), au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS) et à la section A-VI/1 du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW).

(4) Il convient d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la MEPC 81, étant donné que les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, notamment les règlements (UE) 2015/757 ([1]) et (UE) 2023/1805 ([2]) du Parlement européen et du Conseil, les directives 2002/59/CE ([3]), 2003/87/CE ([4]), 2009/16/CE ([5]), 2009/18/CE ([6]) et (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil ([7]) et la décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil ([8]).

(5) Il convient que l'Union soutienne les amendements à l'article V du protocole I de la convention MARPOL car il importe de mettre en place un système unique de signalement pour déclarer la perte de conteneurs afin d'empêcher la redondance des exigences en la matière et d'éviter toute confusion, ce qui aide à réduire la probabilité que la perte de conteneurs ne soit pas signalée.

(6) Il convient que l'Union soutienne les amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL concernant les combustibles à faible point d'éclair et d'autres questions liées au fuel-oil, car ces amendements permettront de régler la question soulevée par l'exigence de procéder à des essais et de faire figurer sur la note de livraison de soutes des informations concernant le point d'éclair pour les combustibles à faible point d'éclair, exigence qui était incompatible avec les récents amendements au chapitre II-2 de la convention SOLAS, adoptés lors de la 106e session du comité de la sécurité maritime. Il convient également que l'Union soutienne les amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL en ce qui concerne l'accessibilité des données figurant dans le système de collecte de données de l'OMI, l'inclusion de données relatives aux transports effectués et au renforcement du niveau de granularité dans le système de collecte de données de l'OMI, car ces amendements optimisent l'utilisation du système de collecte de données de l'OMI au profit de l'élaboration des politiques de décarbonation du transport maritime et offrent un compromis entre accès plus large aux données système de collecte de données de l'OMI et contrôle de ces données par le secrétariat de l'OMI. D'une part, les sociétés de conseil en analyse et les organismes de recherche se verront accorder l'accès aux données du système de collecte de données de l'OMI sous réserve de l'approbation du secrétariat de l'OMI et, d'autre part, ces amendements offrent à tout armateur la possibilité de divulguer au grand public, sur une base volontaire, les données du système de collecte de données de l'OMI relatives à ses navires.

(7) Il convient d'arrêter la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la MSC 108, étant donné que les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, notamment le règlement (UE) no 530/2012 du Parlement européen et du Conseil ([9]) et les directives 2002/59/CE, 2009/18/CE, 2009/45/CE ([10]), 2014/90/UE ([11]) et (UE) 2022/993 ([12]) du Parlement européen et du Conseil.

([1]) 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).

([2]) 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).

([3]) 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).

([4]) Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans l'Union et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

([5]) Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (JO L 131 du 28.5.2009, p. 57).

([6]) Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 131 du 28.5.2009, p. 114).

([7]) 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).

([8]) Décision (UE) 2015/1814 du Parlement européen et du Conseil du 6 octobre 2015 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 et modifiant la directive 2003/87/CE (JO L 264 du 9.10.2015, p. 1).

([9]) Règlement (UE) no 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).

([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).

([11]) 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).

([12]) Directive (UE) 2022/993 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2022 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 169 du 27.6.2022, p. 45).

(8) Il convient que l'Union soutienne les amendements aux chapitres II-1, II-2 et V de la convention SOLAS, car ces amendements renforceront considérablement la sécurité en veillant à ce que tous les navires neufs autres que les navires-citernes, y compris les navires à passagers, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 disposent d'équipements appropriés pour le remorquage en cas d'urgence, ainsi qu'en renforçant de façon générale les normes de sécurité contre l'incendie des navires à passagers, y compris les navires rouliers à passagers, et la sécurité de l'utilisation du combustible liquide dans les navires à passagers. Ces amendements simplifieront également le traitement des signalements effectués en cas de perte de conteneurs afin de se conformer aux obligations réglementaires, exigeront de l'État du pavillon qu'il déclare ces pertes à l'OMI, renforceront la sécurité de la navigation et préviendront la pollution.

(9) Il convient que l'Union soutienne les amendements au recueil IGF, car ils renforceront la sécurité des navires alimentés aux gaz naturels, y compris celle des navires à passagers.

(10) Il convient que l'Union soutienne les amendements au recueil ESP de 2011, car ils modifieront les procédures d'agrément et de certification des entreprises chargées de mesurer l'épaisseur de la structure des coques comme le prévoient les annexes des amendements de 2019 relatifs au recueil ESP de 2011, en faisant référence à l'administration plutôt qu'à un organisme reconnu par l'administration. La procédure pourra ainsi être clarifiée.

(11) Il convient que l'Union soutienne les amendements au recueil LSA, car ils favorisent la sécurité maritime en révisant la vitesse de largage des embarcations de sauvetage et des canots de secours pour les navires à passagers, en garantissant un niveau approprié d'efficacité dans l'eau des brassières de sauvetage pour assurer la sécurité des gens de mer et en renforçant les normes de sécurité applicables aux systèmes de largage à poulie simple avec crochet équipés de mousquetons à ouverture sous charge par la suppression des exemptions prévues au paragraphe 4.4.7.6.17 du recueil LSA.

(12) Il convient que l'Union soutienne les amendements au recueil FSS, qui seront très bénéfiques à la sauvegarde de la vie humaine en mer, car ils renforceront la protection des navires à passagers contre les incendies, en particulier celle des navires rouliers à passagers.

(13) Il convient que l'Union soutienne les amendements à la section A-VI/1 du code STCW, car ils garantiront aux gens de mer un lieu de travail sûr grâce à l'ajout, à la section A-VI/1, intitulée «Prescriptions minimales obligatoires pour la formation de familiarisation en matière de sécurité et pour la formation et l'enseignement de base pour tous les gens de mer», d'une nouvelle compétence consistant à «contribuer à la prévention et à l'intervention en cas d'intimidation et de harcèlement, y compris en cas d'agression sexuelle et de harcèlement sexuel».

(14) L'Union n'est ni membre de l'OMI ni partie aux conventions et recueils concernés. Le Conseil devrait dès lors autoriser les États membres à exprimer la position de l'Union lors de la MEPC 81 et de la MSC 108.

(15) 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 affecter 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 lors de la 81e session du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (OMI) consiste à approuver l'adoption des amendements à:

a) l'article V du protocole I de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL), tels qu'ils figurent à l'annexe du document MEPC 81/3/1 de l'OMI; et

b) l'annexe VI de la convention MARPOL concernant les combustibles à faible point d'éclair et d'autres questions liées au fuel-oil, l'accessibilité des données figurant dans 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 l'inclusion de données relatives aux transports effectués et au renforcement du niveau de granularité dans le système de collecte de données de l'OMI, en ce qui concerne les règles 2, 14, 18 et 27 et les appendices I et IX, tels qu'ils figurent à l'annexe du document MEPC 81/3/2 de l'OMI.

Article 2

La position à prendre au nom de l'Union lors de la 108e session du comité de la sécurité maritime de l'OMI consiste à approuver l'adoption des amendements:

a) aux chapitres II-1, II-2 et V de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), tels qu'ils figurent aux annexes 1 et 2 du document MSC 108/3 de l'OMI;

b) 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), tels qu'ils figurent à l'annexe 3 du document MSC 108/3 de l'OMI;

c) au recueil international sur le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers (recueil ESP de 2011), tels qu'ils figurent à l'annexe 5 du document MSC 108/3 de l'OMI;

d) au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA), tels qu'ils figurent à l'annexe 6 du document MSC 108/3 de l'OMI;

e) au recueil international de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (recueil FSS), tels qu'ils figurent à l'annexe 7 du document MSC 108/3 de l'OMI; et

f) à la section A-VI/1 du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW), tels qu'ils figurent à l'annexe du document MSC 108/3/2 de l'OMI.

Article 3

1. Les positions à prendre au nom de l'Union, telles qu'elles sont exposées aux articles 1er et 2, couvrent les amendements concernés dans la mesure où ces amendements relèvent de la compétence exclusive de l'Union et peuvent affecter les règles communes de l'Union. Elles sont exprimées par les États membres, qui sont tous membres de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

2. Il peut être convenu de modifications mineures des positions énoncées aux articles 1er et 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 visés aux articles 1er et 2, 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 Bruxelles, le 20 mars 2024.

Par le Conseil
La présidente
H. LAHBIB