

COM (2017) 174 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 25 avril 2017

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 25 avril 2017

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 de l'Organisation maritime internationale, lors de la 98e session du comité de la sécurité maritime et de la 71e session du comité de la protection du milieu marin, sur l'adoption des amendements à la règle SOLAS II-1/23, à la règle SOLAS II-2/9.4.1.3, aux recueils de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 et 2000, au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage et à l'appendice V de l'annexe VI de la Convention MARPOL



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 12 avril 2017
(OR. en)

8249/17

Dossier interinstitutionnel:
2017/0080 (NLE)

MAR 77
OMI 22
EU-GNSS 16
ENV 360
CLIMA 95

PROPOSITION

Origine:	Pour le Secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur
Date de réception:	12 avril 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2017) 174 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de l'Organisation maritime internationale, lors de la 98 ^e session du comité de la sécurité maritime et de la 71 ^e session du comité de la protection du milieu marin, sur l'adoption des amendements à la règle SOLAS II-1/23, à la règle SOLAS II-2/9.4.1.3, aux recueils de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 et 2000, au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage et à l'appendice V de l'annexe VI de la Convention MARPOL

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 174 final.

p.j.: COM(2017) 174 final

Bruxelles, le 12.4.2017
COM(2017) 174 final

2017/0080 (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 98^e session du comité de la sécurité maritime et de la 71^e session du comité de la protection du milieu marin, sur l'adoption des amendements à la règle SOLAS II-1/23, à la règle SOLAS II-2/9.4.1.3, aux recueils de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 et 2000, au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage et à l'appendice V de l'annexe VI de la Convention MARPOL

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. INTRODUCTION

La présente proposition de la Commission vise à arrêter la position de l'Union lors de la 98^e session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) (MSC 98) et de la 71^e session du comité de la protection du milieu marin de l'OMI (MEPC 71) en ce qui concerne les amendements présentés séparément sous les titres suivants.

1.1 Amendements à la règle SOLAS II-1/23

Lors de ses 95^e et 96^e sessions (MSC 95 et MSC 96), le comité de la sécurité maritime de l'OMI a approuvé plusieurs projets d'amendements aux règles SOLAS II-1 concernant les prescriptions relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie, qui ont été regroupés et figurent dans la décision (UE) 2016/2077 du Conseil du 17 octobre 2016¹.

Lors de la MSC 97, le comité a décidé de suspendre l'adoption des projets d'amendements au chapitre II-1 de la Convention SOLAS concernant les prescriptions relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie jusqu'à la MSC 98, à l'exception de l'adoption des projets d'amendements à la règle SOLAS II-1/3-12 sur la protection contre le bruit. En ce qui concerne les amendements à la règle II-1/6 concernant la formule pour l'indice de compartimentage requis *R*, il a été décidé lors de la MSC 97 que toute nouvelle modification de la règle II-1-6 ne devait pas abaisser le niveau de sécurité actuel garanti par les dispositions de la Convention SOLAS, conformément à la position de l'Union énoncée à l'article 2, paragraphe 1, point a), et à l'article 2, paragraphe 2, de la décision (UE) 2016/2077 du Conseil.

Nonobstant la décision de différer l'adoption du chapitre II-1 de la Convention SOLAS, le comité a décidé de prendre en considération les documents soumis à la MSC 97 et de finaliser le texte des amendements. Le comité a décidé, d'une manière générale, d'harmoniser le texte des règles II-1/22, 23 et 24 eu égard à l'existence de plusieurs formulations pour exprimer des exigences similaires, ainsi que d'actualiser les références croisées existantes, sans modifier le contenu des amendements approuvés précédemment. Bien que les amendements puissent être considérés comme mineurs, la règle II-1/23 concerne des exigences spéciales applicables aux navires rouliers à passager et ne figurait pas dans la décision (UE) 2016/2077 du Conseil. La règle II-1/24 concerne uniquement les navires de charge.

¹ Décision (UE) 2016/2077 du Conseil du 17 octobre 2016 relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), lors de la 70^e session du Comité de la protection du milieu marin et de la 97^e session du Comité de la sécurité maritime, sur l'adoption des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL, aux règles SOLAS II-1, aux règles SOLAS III/1.4, III/30 et III/37, aux règles SOLAS II-2/1 et II-2/10, à la règle SOLAS II-1/3-12, à la convention et au code STCW, au recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie et au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections, JO L 320 du 26.11.2016, p. 36.

Ces modifications figurent à l'annexe 1 du document MSC 97/WP.5. Le paragraphe 3.17 du rapport de la MSC 97 (MSC 97/22) indique que l'adoption des modifications est prévue lors de la MSC 98, sous réserve des modifications proposées dans les documents MSC 97/3/5 et MSC 97/3/4 ainsi que d'éventuelles améliorations rédactionnelles.

1.2 Amendements à la règle SOLAS II-2/9.4.1.3

Les amendements à la règle SOLAS II-2/9.4.1.3 visent à clarifier les exigences en matière d'intégrité au feu des fenêtres sur les navires à passagers transportant plus de 36 passagers et les navires à usage spécial ayant plus de 60 (mais au maximum 240) personnes à bord. Les navires ne transportant pas plus de 36 passagers devraient présenter le même niveau de sécurité que ceux qui en transportent davantage.

Les amendements à la règle SOLAS II-2/9.4.1.3 figurent à l'annexe 13 du rapport de la MSC 97 (MSC 97/22). Le paragraphe 9.6 du rapport de la MSC 97 indique que ces amendements seront adoptés lors de la MSC 98.

1.3 Amendements aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueils HSC) de 1994 et 2000

Les amendements aux recueils HSC de 1994 et 2000 apportent des précisions quant à l'application des paragraphes 8.10.1.4 à 8.10.1.6 desdits recueils en ce qui concerne la dispense de l'obligation d'emporter des canots de secours sur les engins à grande vitesse d'une longueur respective de moins de 20 m et de 30 m. Pour autant que les exigences visées au paragraphe 8.10.1.6 des deux recueils soient remplies, y compris le nouvel élément, à savoir qu'il doit être possible de retirer de l'eau une personne en détresse dans une position horizontale ou quasi horizontale, un engin à grande vitesse d'une longueur inférieure à 30 m (recueil HSC de 2000) et de 20 m (recueil HSC de 1994) peut être dispensé de l'obligation de porter un canot de secours. Les amendements aux recueils HSC de 1994 et 2000 figurent aux annexes 15 et 16 du rapport de la MSC 97 (MSC 97/22/Add.1). Le paragraphe 8.25 du rapport de la MSC 97 (MSC 97/22) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 98.

1.4 Amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA) et à l'annexe de la résolution MSC.81(70)²

Le recueil LSA prévoit des exigences internationales applicables aux engins de sauvetage relevant du chapitre III de la Convention SOLAS de 1974, 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.

Les amendements aux paragraphes 6.1.1.5 et 6.1.1.6 du recueil LSA et au paragraphe 8.1.1 de la partie 1 de l'annexe de la résolution MSC.81(70) assurent une cohérence avec les essais statiques et leurs charges d'essai que les dispositifs de mise à l'eau, y compris leurs éléments de structure et treuils, doivent pouvoir supporter. La MSC 97 a suivi la position de la troisième session du sous-comité des systèmes et de

² Recommandation révisée sur les essais des engins de sauvetage.

l'équipement du navire (SSE 3) selon laquelle les amendements en question devaient être traités comme des corrections mineures.

Ces amendements figurent à l'annexe 17 du rapport de la MSC 97 (MSC 97/22/Add.1) et à l'annexe 1 du document MSC 98/3/1 de l'OMI. Les paragraphes 8.34 et 8.35 du rapport de la MSC 97 (MSC 97/22) indiquent qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 98.

1. 5 Amendements à l'appendice V de l'annexe VI de la convention MARPOL

L'Union avait soumis à la MEPC 67 (MEPC 67/12/7) une proposition comprenant des amendements à l'appendice V de l'annexe VI de la Convention MARPOL, qui contient le texte type de la note de livraison de soutes. L'amendement aurait permis aux navires qui disposent de méthodes équivalentes à bord [notamment des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (EGCS)], approuvées conformément à la règle 4 de l'annexe VI de la Convention MARPOL, de prendre en soute du fuel-oil présentant une teneur en soufre supérieure à celle prévue dans les règles 14.1 et 14.4 de l'annexe VI de la Convention MARPOL - Renseignements devant figurer dans la note de livraison de soutes.

Compte tenu du nombre croissant de navires équipés de dispositifs EGCS, les amendements proposés par l'Union étaient jugés nécessaires pour concilier le texte type de la note de livraison de soutes avec le fait que les navires peuvent continuer, même après l'entrée en vigueur, à la date du 1^{er} janvier 2015, d'une teneur en soufre maximale de 0,1 % à l'intérieur des zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES), d'utiliser des combustibles présentant une teneur en soufre plus élevée.

La MEPC 67 a reconnu le bien-fondé des amendements mais a considéré que les discussions devaient se poursuivre. C'est ainsi que la proposition soumise par l'UE a été reportée à la deuxième session du sous-comité «prévention de la pollution et intervention» (PPR 2).

Un long débat s'est tenu au sein du groupe de travail concerné de la PPR2, sans qu'un accord soit trouvé sur la forme exacte du texte modifié. À la suite de la PPR 2, l'Union a élaboré une proposition à l'intention de la PPR 3 (PPR 3/10), tenant compte dans la mesure du possible, des avis exprimés lors de la PPR 2. La proposition concernait l'insertion de précisions supplémentaires dans l'appendice V de l'annexe VI de la Convention MARPOL afin de permettre au fournisseur, après notification de l'acheteur, de déclarer dans la note de livraison de soutes que le combustible est destiné à être utilisé par un navire qui satisfait aux exigences en matière de teneur en soufre par un moyen équivalent.

Ces amendements figurent à l'annexe 7 du document MEPC 70/18/Add.1. Le paragraphe 5.9 du rapport de la MEPC 70 (MEPC 70/18) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MEPC 71.

2. ADOPTION DES AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR L'OMI

2.1 Adoption des amendements

Les amendements exposés aux points 1.1 à 1.4 ci-dessus ont été approuvés lors de la 97^e session du comité sur la sécurité maritime, qui s'est tenue du 21 au 25 novembre

2016, et doivent être soumis pour adoption à la 98^e session du comité sur la sécurité maritime, qui se tiendra du 7 au 16 juin 2017. Les amendements exposés au point 1.5 ci-dessus ont été approuvés lors de la 70^e session du comité de la protection du milieu marin, qui s'est tenue du 24 au 28 octobre 2016, et doivent être soumis pour adoption à la 71^e session du comité de la protection du milieu marin, qui se tiendra du 3 au 7 juillet 2017.

2.2 Acceptation

Une fois approuvés et adoptés par les deux comités, les amendements exposés aux points 1.1 à 1.5 ci-dessus seront communiqués pour acceptation aux parties contractantes respectives.

3. LÉGISLATION ET COMPÉTENCE DE L'UE EN LA MATIÈRE

3.1 Amendements à la règle SOLAS II-1/23

La règle SOLAS II-1 porte sur la construction - structure, le compartimentage et la stabilité, les machines et les installations électriques. Les amendements à la règle SOLAS II-1/23 à adopter lors de la MSC 98 concernent les navires à passagers. L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers prévoit que les navires à passagers neufs de la classe A doivent satisfaire intégralement aux prescriptions de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

Par conséquent, les amendements à la règle SOLAS II-1/23 auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE.

3.2 Amendements à la règle SOLAS II-2/9.4.1.3

L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE applique la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, aux navires à passagers de la classe A. Par ailleurs, l'annexe I, chapitre II-2, partie B.10.4, de la directive 2009/45/CE prévoit que, pour les navires à passagers transportant moins de 36 passagers, on doit accorder une attention particulière à l'intégrité au feu des fenêtres qui donnent sur les postes ouverts ou fermés d'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage et à l'intégrité au feu des fenêtres placées en dessous de ces postes de telle sorte que leur défaut de résistance au feu risquerait de compromettre les opérations de mise à l'eau et d'embarquement.

Par conséquent, les amendements à la règle SOLAS II-2/9.4.1.3 auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE.

3.3 Amendements aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueils HSC) de 1994 et 2000

L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE applique la Convention SOLAS, telle que modifiée, aux navires à passagers de la classe A. De plus, l'article 6, paragraphe 4, point a), de ladite directive prévoit que les engins à grande vitesse doivent satisfaire aux prescriptions des règles X/2 et X/3 de la

convention SOLAS, qui portent sur le respect des recueils HSC de 1994 et 2000. De même, le respect du recueil HSC est inscrit à l'article 6, paragraphe 4, points b) et c). L'article 2, point c), de la directive prévoit que les références aux recueils HSC de 1994 et 2000 concernent les recueils dans leur version actualisée. Tout amendement à ces recueils aura, dès lors, une incidence directe sur l'application de la législation de l'UE.

Par conséquent, les amendements aux recueils HSC de 1994 et 2000 concernant les dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE.

3.4 Amendements au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA) et à l'annexe de la résolution MSC.81(70)

Les dispositifs de mise à l'eau et les treuils sont visés par le règlement d'exécution (UE) 2017/306 de la Commission du 6 février 2017 portant indication des exigences de conception, de construction et de performance et des normes d'essai relatives aux équipements marins. Il y est fait référence au recueil LSA et à la résolution MSC.81(70) pour les articles MED/1.21, 1.23, 1.24 et 1.25 concernant les dispositifs de mise à l'eau et pour les articles MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e concernant les treuils. 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 au recueil LSA et à l'annexe de la résolution MSC.81/370 auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2014/90/UE et du règlement d'exécution (UE) 2017/306.

3.5 Amendements à l'appendice V de l'annexe VI de la convention MARPOL

Les exigences de l'annexe VI de la Convention MARPOL en matière de limitation des émissions de SO_x sont transposées dans le droit de l'UE par la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil concernant une réduction de la teneur en soufre de certains combustibles liquides. Selon l'article 6, paragraphe 9, points b) et c), ainsi que l'article 13, paragraphe 2, point a), de ladite directive, la note de livraison de soutes constitue le principal mécanisme utilisé pour déterminer la conformité avec la directive. Des moyens de conformité équivalents, à savoir des méthodes alternatives de réduction des émissions au sens de l'article 2, point o), de la directive 2016/802/UE, peuvent être utilisés à condition que les navires qui ont recours à la méthode de réduction des émissions réalisent en permanence des réductions des émissions de dioxyde de soufre au moins équivalentes à celles qu'ils auraient obtenues en utilisant des combustibles marins répondant aux exigences de la directive.

Par conséquent, les amendements à l'appendice V de l'annexe VI de la convention MARPOL auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive (UE) 2016/802.

3.6 Résumé

Vu les liens entre les amendements proposés et la législation de l'UE concernée telle qu'exposée ci-dessus, la Commission estime que l'adoption des amendements

susmentionnés prévue lors de la MSC 98 et de la MEPC 71 relève de la compétence externe exclusive de l'UE, que l'Union a acquise conformément à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, dans la mesure où l'adoption des modifications des instruments internationaux en question affecte des règles communes ou modifie leur portée.

Conformément à un corpus jurisprudentiel bien établi, même si l'Union n'est pas membre de l'OMI ni une partie contractante aux instruments internationaux concernés, il est interdit aux États membres de prendre des engagements susceptibles d'affecter des règles de l'UE arrêtées pour atteindre les buts des traités, à moins qu'ils ne soient autorisés à le faire par une décision du Conseil, sur proposition de la Commission.

4. CONCLUSION

La Commission propose donc une décision du Conseil relative à la position à adopter au nom de l'Union européenne concernant les amendements exposés aux points 1.1 à 1.5 ci-dessus, qui doivent être adoptés lors de la 98^e session du comité de la sécurité maritime et de la 71^e session du comité de la protection du milieu marin.

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 98^e session du comité de la sécurité maritime et de la 71^e session du comité de la protection du milieu marin, sur l'adoption des amendements à la règle SOLAS II-1/23, à la règle SOLAS II-2/9.4.1.3, aux recueils de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 et 2000, au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage et à l'appendice V de l'annexe VI de la Convention MARPOL

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'action de l'Union européenne dans le secteur du transport maritime devrait viser à améliorer la sécurité en mer et à protéger le milieu marin.
- (2) Lors de sa 97^e session, le comité de la sécurité maritime (MSC) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a approuvé des amendements à la règle II-1/23 et à la règle II-2/9.4.3 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), aux recueils internationaux de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueils HSC) de 1994 et 2000 et au recueil international de règles applicables aux engins de sauvetage (recueil LSA) ainsi qu'à l'annexe de la résolution MSC.81(70). Ces amendements devraient être adoptés lors de la 98^e session du MSC, qui se tiendra en juin 2017 (MSC98).
- (3) Lors de sa 70^e session, le comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI s'est mis d'accord sur des amendements à apporter à l'appendice V de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) afin de permettre aux navires qui satisfont aux exigences par des moyens équivalents de faire en sorte que la note de livraison de soutes déclare que le fuel-oil est fourni conformément à la notification de l'acheteur selon laquelle ce fuel-oil est destiné à être utilisé en combinaison avec un moyen de conformité équivalent. Ces amendements devraient être adoptés lors de la 71^e session du MEPC, qui se tiendra en juillet 2017.
- (4) Lors de ses 95^e et 96^e sessions le MSC de l'OMI a approuvé plusieurs projets d'amendements aux règles SOLAS II-1 relatives au compartimentage et à la stabilité

après avarie, qui ont été regroupés et ont été intégrés dans la décision (UE) 2016/2077 du Conseil du 17 octobre 2016³.

- (5) Lors de sa 97^e session, le MSC de l'OMI a décidé de suspendre l'adoption de la plupart des projets d'amendements au chapitre II-1 de la Convention SOLAS concernant les prescriptions relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie jusqu'à la 98^e session du MSC et, en ce qui concerne les amendements à la règle SOLAS II-1/6 relative à la formule pour l'indice de compartimentage requis, que toute nouvelle modification de la règle II-1-6 ne devait pas abaisser le niveau de sécurité actuel.
- (6) La position de l'Union énoncée à l'article 2, paragraphe 1, point a), et à l'article 2, paragraphe 2, de la décision (UE) 2016/2077 du Conseil reste, dès lors, applicable.
- (7) Lors de sa 97^e session, le MSC de l'OMI a décidé de reporter à la 98^e session du MSC l'adoption des amendements au chapitre II-1 de la Convention SOLAS. Le comité a décidé, d'une manière générale, d'harmoniser le texte des règles II-1/22, 23 et 24 eu égard à l'existence de plusieurs formulations pour exprimer des exigences similaires, ainsi que d'actualiser les références croisées existantes, sans modifier le contenu des amendements approuvés précédemment. La règle II-1/23 concerne des exigences spéciales applicables aux navires rouliers à passager et n'est pas intégrée dans la position définie dans la décision (UE) 2016/2077 du Conseil. La directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil⁴ s'applique aux navires à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse qui effectuent des voyages nationaux. L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de cette directive prévoit que les navires à passagers neufs de la classe A doivent satisfaire intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974 dans sa version modifiée.
- (8) Les amendements à la règle SOLAS II-2/9.4.1.3 visent à clarifier les exigences en matière d'intégrité au feu des fenêtres sur les navires à passagers transportant plus de 36 passagers et les navires à usage spécial ayant plus de 60 (mais au maximum 240) personnes à bord. Les navires ne transportant pas plus de 36 passagers devraient offrir le même niveau de sécurité que ceux qui en transportent davantage. La directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil s'applique aux navires à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse qui effectuent des voyages nationaux. L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de cette directive prévoit que les navires à passagers neufs de la classe A doivent satisfaire intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974 dans sa version modifiée. L'annexe I, chapitre II-2, partie B.10.4, de ladite directive prévoit que, pour les navires à passagers transportant moins de 36 passagers, on doit accorder une attention particulière à l'intégrité au feu

³ Décision (UE) 2016/2077 du Conseil du 17 octobre 2016 relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), lors de la 70^e session du Comité de la protection du milieu marin et de la 97^e session du Comité de la sécurité maritime, sur l'adoption des amendements à l'annexe VI de la convention MARPOL, aux règles SOLAS II-1, aux règles SOLAS III/1.4, III/30 et III/37, aux règles SOLAS II-2/1 et II-2/10, à la règle SOLAS II-1/3-12, à la convention et au code STCW, au recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie et au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections, JO L 320 du 26.11.2016, p. 36.

⁴ 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.

des fenêtres qui donnent sur les postes ouverts ou fermés d'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage et à l'intégrité au feu des fenêtres placées en dessous de ces postes de telle sorte que leur défaut de résistance au feu risquerait de compromettre les opérations de mise à l'eau et d'embarquement.

- (9) Les amendements aux recueils HSC de 1994 et 2000 apportent des précisions quant à l'application des paragraphes 8.10.1.4 à 8.10.1.6 desdits recueils en ce qui concerne la dispense de l'obligation d'emporter des canots de secours sur les engins à grande vitesse d'une longueur respective de moins de 20 m et de 30 m. Pour autant que les exigences visées au paragraphe 8.10.1.6 des deux recueils soient remplies, y compris le nouvel élément, à savoir qu'il doit être possible de retirer de l'eau une personne en détresse dans une position horizontale ou quasi horizontale, un engin à grande vitesse d'une longueur inférieure à 30 m aux fins du recueil HSC de 2000 et de 20 m aux fins du recueil HSC de 1994 peut être dispensé de l'obligation de porter un canot de secours. La directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil s'applique aux navires à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse qui effectuent des voyages nationaux. L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de cette directive prévoit que les navires à passagers neufs de la classe A doivent satisfaire intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974 dans sa version modifiée.
- (10) Le recueil LSA prévoit des exigences internationales applicables aux engins de sauvetage relevant du chapitre III de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée. Les amendements aux paragraphes 6.1.1.5 et 6.1.1.6 du recueil LSA et au paragraphe 8.1.1 de la partie 1 de l'annexe de la résolution MSC.81(70) garantissent la cohérence avec les essais statiques et leurs charges d'essai que les dispositifs de mise à l'eau, y compris leurs éléments de structure et treuils, doivent pouvoir supporter. Ils devraient être traités comme des corrections mineures. Les dispositifs de mise à l'eau et les treuils font partie de la liste des équipements visés par le règlement d'exécution (UE) 2017/306 de la Commission⁵, qui fait référence au recueil LSA et à la résolution MSC.81(70) pour les articles MED/1.21, 1.23, 1.24 et 1.25 concernant les dispositifs de mise à l'eau et pour les articles MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d, 1.41e concernant les treuils. Ils relèvent, dès lors, du champ d'application de la directive 2014/90/UE du Parlement européen et du Conseil⁶.
- (11) Les amendements à l'appendice V de l'annexe VI de la Convention MARPOL concernent l'insertion de précisions supplémentaires afin de permettre aux navires qui satisfont aux exigences en matière de teneur en soufre du combustible à l'intérieur des zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES) en recourant à un moyen équivalent (systèmes d'épuration des gaz d'échappement - EGCS) d'autoriser le fournisseur, sur notification de l'acheteur, de déclarer dans la note de livraison de soutes que le combustible est destiné à être utilisé par un navire qui satisfait aux exigences en matière de teneur en soufre par un moyen équivalent. . Compte tenu du nombre croissant de navires équipés de dispositifs EGCS, les amendements proposés par l'Union sont nécessaires pour concilier le texte type de la note de livraison de soutes avec le fait que les navires peuvent continuer, même après l'entrée en vigueur, à la date du 1^{er} janvier 2015, d'une teneur en soufre maximale de 0,1 % à l'intérieur des ZCES,

⁵ Règlement d'exécution (UE) 2017/306 de la Commission du 6 février 2017 portant indication des exigences de conception, de construction et de performance et des normes d'essai relatives aux équipements marins, JO L 48 du 24.2.2017, p. 1.

⁶ 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 256 du 28.8.2017, p. 146.

d'utiliser des combustibles présentant une teneur en soufre plus élevée. Les exigences de l'annexe VI de la Convention MARPOL en matière de limitation des émissions de SO_x sont transposées dans le droit de l'UE par la directive (UE) 2016/802 du Parlement européen et du Conseil⁷. Selon l'article 6, paragraphe 9, points b) et c), ainsi que l'article 13, paragraphe 2, point a), de ladite directive, la note de livraison de soutes constitue le principal mécanisme utilisé pour déterminer la conformité avec la directive. Des moyens de conformité équivalents, à savoir des méthodes alternatives de réduction des émissions au sens de l'article 2, point o), de la directive 2016/802/UE, peuvent être utilisés à condition que les navires qui ont recours à la méthode de réduction des émissions réalisent en permanence des réductions des émissions de dioxyde de soufre au moins équivalentes à celles qu'ils auraient obtenues en utilisant des combustibles marins répondant aux exigences de la directive.

- (12) L'Union n'est ni membre de l'OMI ni partie aux conventions et recueils concernés. Par conséquent, il convient que le Conseil autorise les États membres à exprimer la position de l'Union et à donner leur consentement à être liés par lesdits amendements,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position de l'Union au sein de la 98^e session du comité de la sécurité maritime de l'OMI est favorable à l'adoption:

- (a) des amendements à la règle SOLAS II-1/23, tels qu'ils figurent à l'annexe 1 du document MSC 97/WP.5 de l'OMI, sous réserve des modifications proposées dans les documents MSC 97/3/5 et MSC 97/3/4 de l'OMI;
- (b) des amendements à la règle SOLAS II-2/9.4.1.3, tels qu'ils figurent à l'annexe 13 du document MSC 97/22 de l'OMI;
- (c) des amendements aux recueils HSC de 1994 et 2000, tels qu'ils figurent aux annexes 15 et 16 du document MSC 97/22/Add.1 de l'OMI;
- (d) des amendements au recueil LSA et à l'annexe de la résolution MSC.81(70), tels qu'ils figurent à l'annexe 17 du document MSC 97/22/Add.1 de l'OMI et à l'annexe 1 du document MSC 98/3/1 de l'OMI.

Article 2

La position de l'Union lors de la 71^e session du comité de la protection du milieu marin de l'OMI est favorable à l'adoption des amendements à l'appendice V de l'annexe VI de la

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 (codification), JO L 132 du 21.5.2016, p. 58.

convention MARPOL, tels que figurant à l'annexe 7 du document MEPC 70/18/Add.1 de l'OMI.

Article 3

1. La position de l'Union, telle qu'elle est exposée aux articles 1^{er} et 2, est exprimée par les États membres qui sont membres de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.
2. Toute modification mineure à la position exposée aux articles 1^{er} et 2 peut faire l'objet d'un accord sans qu'il soit nécessaire de modifier lesdites positions.

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 1^{er} et 2.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président