COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.2.2016
COM(2016) 77 final

2016/0048 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à adopter au nom de l'Union européenne au sein de l'Organisation maritime internationale lors de la 40e session du comité de facilitation, de la 69e session du comité de la protection du milieu marin et de la 96e session du comité de la sécurité maritime, sur l'adoption des amendements à l'annexe IV de la convention MARPOL, aux règles SOLAS II-2/13 et II-2/18, au Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie et au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. INTRODUCTION

La présente proposition de la Commission vise à arrêter la position de l'Union au sein de la 40e session du comité de facilitation (FAL 40) de l'Organisation maritime internationale (OMI), de la 69e session du comité de la protection du milieu marin de l'OMI (MEPC 69) et de la 96e session du comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC 96) en ce qui concerne les six amendements présentés séparément sous les titres suivants.

1.1 Réexamen général de la convention de facilitation

La 39e session du comité de facilitation (FAL 39) a approuvé les amendements à l'annexe de la convention de facilitation (FAL) en vue d'une adoption lors de la FAL 40, à la suite de l'accord conclu lors de la FAL 35 visant à engager une révision complète de la convention afin qu'elle réponde de façon adéquate aux besoins actuels et émergents de l'industrie maritime ainsi qu'à moderniser ses dispositions, en tenant compte de l'évolution de la situation dans le domaine de la transmission d'informations et de données par des moyens électroniques et du concept de guichet unique.

L'obligation de faire figurer le numéro de visa le cas échéant sur les listes de passagers et la question des formalités déclaratives à remplir sous forme électronique présentent un intérêt particulier pour l'UE.

Certaines différences subsistent entre la convention FAL et la législation de l'UE quant à la norme 2.6.1 (concernant les données requises par les autorités publiques à inclure dans la liste d'équipage), la norme 2.23, la norme 3.10, la norme 3.10.2, la norme 3.45 et la pratique recommandée 3.21. Conformément à l'article VIII de la convention FAL, ces différences doivent être notifiées au secrétaire général de l'OMI par les gouvernements contractants.

Ces modifications de la convention de facilitation sont exposées à l'annexe 1 du rapport de la FAL 39 (FAL 39/16). Le paragraphe 4.43 du rapport FAL 39 indique que ces modifications seront adoptées lors de la FAL 40.

1.2 Amendements aux règles 1 et 11 de l'annexe IV à la convention MARPOL concernant les exigences applicables aux zones spéciales

La 68e session du comité de la protection du milieu marin (MEPC 68) a examiné si suffisamment de notifications avaient été reçues sur la disponibilité des installations de réception portuaires, conformément à la règle 13 de l'annexe IV à la convention MARPOL, pour que les dispositions sur les zones spéciales de la mer Baltique puissent prendre effet, ainsi que pour définir la zone pour laquelle les dispositions sur les zones spéciales pourraient prendre effet, compte tenu du fait que seuls huit des neuf pays riverains de la mer Baltique ont transmis une notification.

Il a été convenu que suffisamment de notifications avaient été reçues et que, par conséquent, des dates effectives pouvaient être fixées pour l'entrée en vigueur de la zone spéciale telle que définie dans le document MEPC 68/10/2. Il a été établi que la définition proposée de la zone différait de celle établie dans l'annexe IV à la convention MARPOL et qu'une modification de ladite annexe serait nécessaire pour que la nouvelle définition de la zone spéciale telle qu'établie dans le document MEPC 68/10/2 puisse prendre effet.

Ces amendements à la convention MARPOL, annexe IV, règles 1 et 11, figurent à l'annexe du document MEPC 69/3/3, en vue de leur adoption lors de la MEPC 69, comme indiqué au paragraphe 10.22 du rapport de la MEPC 68 (MEPC 68/21). Les amendements ont été transmis par le secrétariat de l'OMI sous le couvert de la lettre circulaire n° 3591 du 7 octobre 2015, conformément à l'article 16 de la convention MARPOL. Ladite lettre contenait un projet de résolution MEPC en vue de l'adoption de ces amendements.

1.3 Amendements à la règle SOLAS II-2/13

La MSC 95 a approuvé des projets d'amendements à la règle SOLAS II-2/13, qui établiront des exigences en matière d'évaluation des échappées par une analyse de l'évacuation dès les premiers stades de la conception, et qui s'appliqueront aux nouveaux navires rouliers à passagers et autres navires à passagers transportant plus de 36 passagers. L'analyse doit servir à identifier et à supprimer, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, l'encombrement que risque de créer, lors d'un abandon, le mouvement normal des passagers et de l'équipage le long des échappées, y compris la nécessité éventuelle pour l'équipage d'aller dans le sens inverse de celui des passagers. En outre, elle doit servir à prouver que les dispositions prises en matière d'évacuation sont suffisamment souples pour parer au cas où des échappées, postes de rassemblement, postes d'embarquement ou embarcations ou radeaux de sauvetage ne seraient pas utilisables à la suite d'un accident.

Ces modifications figurent à l'annexe 14 du document MSC 95/22/Add.2. Le paragraphe 10.19 du rapport MSC 95 (MSC 95/22) indique que ces amendements seront adoptés lors de la MSC 96.

1.4 Amendements à la règle SOLAS II-2/18 concernant les aires d'atterrissage pour hélicoptère à bord des navires rouliers à passagers, applicables aux navires neufs, en liaison avec un nouveau chapitre 17 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie.

Le chapitre II-2/18 de la convention SOLAS contient les prescriptions applicables aux installations pour hélicoptères. Ces amendements à la convention SOLAS visent à introduire la circulaire MSC.1/Circ.1431 de l'OMI (Lignes directrices pour l'approbation des composants de dispositifs d'extinction de l'incendie pour héliplateformes) à compter du 22 juin 2012 afin de rendre ses dispositions obligatoires. Il est donc nécessaire que le dispositif de diffusion de mousse soit conforme à ces lignes directrices. Ces amendements ont été approuvés lors de la 92e session du comité de la sécurité maritime (MSC 92), en vue de leur adoption lors de sa 93e session (MSC 93).

En ce qui concerne l'adoption prévue lors de la MSC 93, le Conseil a adopté la décision n° 2014/280/UE[1] qui prévoit que l'UE marque son accord à l'adoption des amendements à la règle SOLAS II-2/18.

Toutefois, au stade de l'adoption, la MSC 93 a décidé de renvoyer les projets d'amendements devant la 2e session du sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (SSE 2) de l'OMI en vue d'un examen complémentaire.

[1] Décision 2014/280/UE du Conseil du 8 mai 2014 relative à la position à adopter au nom de l'Union européenne au sein de l'Organisation maritime internationale, lors de la 93e session du comité de la sécurité maritime, sur l'adoption des amendements aux règles SOLAS II-1/29, II-2/3, 2/9.7, 2/13.4, 2/18, III/20, au recueil sur les engins de sauvetage et au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections (JO L 145 du 16.5.2014, p. 40).

À l'issue de la SSE 2, dans le cadre des projets d'amendements à la règle SOLAS II-2/18, la MSC 95 a noté que la SSE 2 avait également rédigé un nouveau chapitre 17 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (Recueil FSS) concernant les appareils de lutte contre l'incendie pour héliplateformes pour approbation, en vue de son adoption par la MSC 96. À la suite de la décision de rédiger un nouveau chapitre 17 du Recueil FSS, la SSE 2 a demandé à la MSC 95 d'envisager les modifications consécutives des projets d'amendements à la règle SOLAS II-2/18, en vue de leur adoption par la MSC 96 plutôt que par la MSC 95, en liaison avec l'adoption du nouveau chapitre 17 du Recueil FSS.

Par conséquent, les modifications des amendements à la règle SOLAS II-2/18 sont reprises dans la présente proposition de décision du Conseil, étant donné qu'elles seront examinées plus en détail lors de la MSC 96, en vue de leur adoption en liaison avec le nouveau chapitre 17 du Recueil FSS.

Ces modifications des amendements à la règle SOLAS II-2/18 figurent à l'annexe 2 du SSE 2/20. Le paragraphe 12.16 du rapport de la MSC 95 (MSC 95/22) indique que ces amendements seront adoptés lors de la MSC 96. Le nouveau chapitre 17 du Recueil FSS figure à l'annexe 18, point 2, du rapport de la MSC 95 (MSC 95/22/Add.2). Le paragraphe 12.15 du rapport MSC 95 (MSC 95/22) indique que le nouveau chapitre sera adopté lors de la MSC 96.

1.5 Révision du chapitre 8 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie concernant les dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée, les systèmes de détection et les systèmes avertisseurs d'incendie

À la suite de défaillances des systèmes d'arrosage automatique dues à des accumulations ou des bouchons de dépôts minéraux, la MSC 95 a approuvé un projet de modification du chapitre 8 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (Recueil FSS) qui prévoit qu'une attention particulière soit accordée à la spécification de la qualité de l'eau fournie par le constructeur du système pour prévenir la corrosion interne et l'encrassement du dispositif.

Les instructions du fabricant pour la mise en service, l'inspection et la maintenance doivent inclure les spécifications relatives à la qualité de l'eau qui sera utilisée tout au long de la durée de vie du système. Cette qualité doit faire l'objet d'une surveillance active à bord.

Ces amendements figurent à l'annexe 18, point 1, du document MSC 95/22/Add.2. Le paragraphe 12.11 du rapport de la MSC 95 (MSC 95/22) indique que ces amendements seront adoptés lors de la MSC 96.

1.6 Amendements au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections

Le système d'évaluation de l'état du navire (CAS) de l'OMI définit le cadre applicable à une inspection poussée des navires de plus de 15 ans. Le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, ou PRI, précise comment procéder à cette inspection poussée. Étant donné que le CAS se fonde sur le PRI pour atteindre son objectif, il y fait référence comme à un outil pour y parvenir. Ces amendements au recueil de règles applicables au PRI concernent l'harmonisation de l'utilisation de termes relatifs aux organismes agréés dans l'ensemble du recueil. Les amendements proposés sont d'ordre rédactionnel. Par conséquent, la MSC 95 a convenu qu'un corrigendum à l'annexe 2 du rapport de la MSC 94 (MSC 94/21) serait rédigé en vue d'intégrer ces modifications au texte de la

résolution MSC.381 (94) sur les amendements au recueil international de règles applicables au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, 2011 (recueil de règles applicables au PRI 2011).

Ces modifications figurent à l'annexe 15 du document MSC 95/22/Add.2. Le paragraphe 10.26 du rapport de la MSC 95 (MSC 95/22) indique que ces amendements seront adoptés lors de la MSC 96.

2. ADOPTION DES AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR L'OMI

2.1 Adoption des amendements

Les amendements exposés aux points 1.1 à 1.6 ci-dessus ont été approuvés lors de la 39e session du comité de facilitation, qui s'est tenue du 22 au 26 septembre 2014, de la 68e session du comité de la protection du milieu marin, qui s'est tenue du 11 au 15 mai 2015, et de la 95e session du comité sur la sécurité maritime, qui s'est tenue du 3 au 12 juin 2015. Ces amendements doivent être soumis pour adoption à la 40e session du comité de facilitation, qui se tiendra du 4 au 8 avril 2016, à la 69e session du comité de la protection du milieu marin, qui se tiendra du 18 au 22 avril 2016, et à la 96e session du comité sur la sécurité maritime, qui se tiendra du 11 au 20 mai 2016.

2.2 Acceptation

Une fois approuvés et adoptés par les trois comités, les amendements figurant aux points 1.1 à 1.6 ci-dessus seront communiqués pour acceptation aux parties contractantes respectives.

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

3.1 Réexamen général de la convention de facilitation

La directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE vise à simplifier et harmoniser les procédures administratives applicables aux transports maritimes en rendant obligatoire la transmission électronique des informations et en rationalisant les formalités déclaratives obligatoires. Les formalités déclaratives mentionnées à l'annexe de la directive sont classées en 3 catégories: A) les actes juridiques de l'Union, B) les formulaires FAL et formalités au titre de la convention FAL et C) les autres formalités requises par la législation nationale. L'utilisation des formulaires FAL dans l'UE est évaluée et les informations requises par les actes juridiques de l'Union et les formulaires FAL sont inventoriées afin de garantir l'utilisation des spécifications du formulaire FAL électronique le cas échéant. L'article 7 de la directive dispose que, après le 1er juin 2015, les États membres acceptent les formulaires FAL uniquement au format électronique aux fins de remplir les formalités déclaratives.

L'obligation d'inclure le numéro de visa, le cas échéant, sur les listes de l'équipage et des passagers résulte de l'annexe VI, point 3.1.2, du règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen) (repris au point A.2 de l'annexe à la directive 2010/65/UE).

Par conséquent, la révision générale de la convention FAL aurait une incidence sur la directive 2010/65/UE et sur le règlement (CE) n° 562/2006.

3.2 Amendements aux règles 1 et 11 de l'annexe IV à la convention MARPOL concernant les exigences applicables aux zones spéciales

La question de l'existence d'installations portuaires adéquates est un domaine relevant de la compétence exclusive de l'UE qui repose sur l'article 4 de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. L'engagement de fournir des installations de réception portuaires conformément à la règle 12bis de la résolution MEPC.200 (62) affecte l'objet de ladite directive. S'ils sont adoptés par l'OMI, les projets d'amendements de l'annexe IV de la convention MARPOL fixant les dates effectives auxquelles une partie de la mer Baltique sera désignée zone spéciale seront de nature contraignante pour l'Union.

3.3 Amendements à la règle SOLAS II-2/13 concernant l'analyse de l'évacuation pour les navires à passagers

La règle SOLAS II-2/13 régit la question des moyens d'évacuation. Les amendements à adopter lors de la MSC 96, qui apporteraient des modifications à la règle SOLAS II-2/13, affecteraient la législation de l'UE par le biais de l'application de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. L'article 6, paragraphe 2, point a) i) dispose que les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée. En outre, la directive 2009/45/CE contient des règles détaillées sur les échappées ménagées à bord des navires rouliers à passagers de classe B, C ou D, conformément à l'annexe I, chapitre II, partie B, point B.6-1.

3.4 Amendements à la règle SOLAS II-2/18 concernant les aires d'atterrissage pour hélicoptère à bord des navires rouliers à passagers, applicables aux navires neufs, en liaison avec un nouveau chapitre 17 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie.

L'Union a adopté, au moyen de l'annexe 1, chapitre II-2, de la directive 2009/45/CE, des exigences relatives aux aires d'atterrissage pour hélicoptère. En particulier, la règle 18, partie B, de ce chapitre, prévoit que «*[l]es navires dotés d'héliplateformes doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 18 de la partie G du chapitre II-2 de la convention SOLAS, dans la version révisée du 1er janvier 2003*». L'article 6, paragraphe 2, point a) i), dispose que les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée. En conséquence, il convient de réviser les exigences prévues dans la directive 2009/45/CE sur les aires d'atterrissage pour hélicoptère à bord des navires rouliers à passagers, dans le cas des navires neufs, si les amendements à la règle SOLAS II-2/18 sont adoptés.

En outre, en vertu du chapitre II- 2, partie A, règle 2, de l'annexe I de la directive 2009/45/CE, le Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie adopté par la résolution MSC.98(73) s'applique aux navires des classes B, C et D construits le 1er janvier 2003 ou après cette date.

Dès lors, les amendements à la convention SOLAS et au nouveau chapitre 17 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie à adopter lors de la MSC 96 pourraient affecter les exigences relatives aux aires d'atterrissage pour

hélicoptère de la directive 2009/45/CE, puisqu'ils encadreront toute révision de ces règles.

3.5 Révision du chapitre 8 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie concernant les dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée, les systèmes de détection et les systèmes avertisseurs d'incendie

Le chapitre II-2, partie A, règle 8, de l'annexe I à la directive 2009/45/CE concernant les dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée, les systèmes de détection et les systèmes avertisseurs d'incendie exige que ces systèmes soient à tout moment en état de fonctionner sans que leur mise en marche ne nécessite une quelconque intervention du personnel. L'article 6, paragraphe 2, point a) i), dispose que les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

En outre, en vertu du chapitre II-2, partie A, règle 8, de l'annexe I de la directive 2009/45/CE, le Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie adopté par la résolution MSC.98(73), tel que modifié, s'applique aux navires des classes B, C et D construits le 1er janvier 2003 ou après cette date.

Par conséquent, les modifications apportées au chapitre 8 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie, pourraient affecter la législation de l'UE par le biais de l'application de la directive 2009/45/CE.

3.6 Amendements au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections

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, définie à l'article 3 du 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.

Ce règlement 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, ou PRI, précise comment procéder à cette inspection poussée. Étant donné que le CAS se fonde sur le PRI en tant qu'outil pour atteindre son objectif, il convient que toute modification apportée aux inspections de ce programme soit directement et automatiquement applicable au moyen du règlement (UE) n° 530/2012. Par conséquent, les amendements à adopter lors de la MSC 96, qui apporteraient des modifications au recueil de règles applicables au PRI, affecteraient la législation de l'UE, par le biais de l'application du règlement (UE) n° 530/2012.

3.7 Synthèse

Vu les liens entre les amendements proposés et la législation de l'UE concernée ci-dessus, la Commission estime que l'adoption des amendements susmentionnés qui devraient être adoptés lors de la FAL 40, de la MEPC 69 et de la MSC 96 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 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 cités aux points 1.1 à 1.6 ci-dessus, qui doivent être adoptés lors de la 40e session du comité de facilitation, de la 69e session du comité de la protection du milieu marin et de la 96e session du comité de la sécurité maritime.

2016/0048 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à adopter au nom de l'Union européenne au sein de l'Organisation maritime internationale lors de la 40e session du comité de facilitation, de la 69e session du comité de la protection du milieu marin et de la 96e session du comité de la sécurité maritime, sur l'adoption des amendements à l'annexe IV de la convention MARPOL, aux règles SOLAS II-2/13 et II-2/18, au Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie et au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections

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) Le comité de facilitation (FAL) de l'Organisation maritime internationale (OMI) a approuvé, lors de sa 39e session, les amendements à la convention de facilitation. Ces amendements devraient être adoptés lors de la 40e session du FAL, qui se tiendra en avril 2016.

(3) Le comité de protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI a convenu, lors de sa 68e session, que, conformément à la règle 12bis de l'annexe IV à la convention MARPOL, suffisamment de notifications avaient été reçues pour désigner une partie de la mer Baltique comme zone spéciale, de sorte que la date effective d'entrée en vigueur de cette désignation prévue à la règle 11.3 de l'annexe IV peut être établie pour ladite zone spéciale. La MEPC 68 est parvenue à la conclusion que les amendements aux règles 1 et 11 de l'annexe IV de la convention MARPOL, seraient nécessaires pour l'entrée en vigueur de cette partie de la zone spéciale et qu'il conviendrait de proposer à cet effet des amendements à l'annexe IV de la convention MARPOL. Ces amendements devraient être adoptés lors de la 69e session du MEPC, qui se tiendra en avril 2016.

(4) Le comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI a approuvé, lors de sa 95e session, les amendements aux règles SOLAS II-2/13 et II-2/18, au Recueil international des règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie (Recueil FSS) et au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections (PRI). Ces amendements devraient être adoptés lors de la 96e session du MSC, qui se tiendra en mai 2016.

(5) La révision générale de la convention FAL modernise ses dispositions, en tenant compte de l'évolution de la situation dans le domaine de la transmission d'informations et de données par des moyens électroniques et du guichet unique. Elle

introduit notamment des mesures présentant de l'intérêt pour l'Union européenne en ce qui concerne l'insertion des numéros de visa dans la liste des passagers, mais pas dans les listes d'équipage, et le droit des autorités de rendre obligatoire le recours à la transmission des formulaires par voie électronique. Les articles 5 et 7 de la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil[2] disposent que les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée ou à la sortie des ports situés dans les États membres ne peuvent être acceptées, après le 1er juin 2015, que sous format électronique via un guichet unique et que, jusqu'à cette date, les États membres acceptent les formulaires FAL sur papier aux fins de remplir les formalités déclaratives. Après le 1er juin 2015, les renseignements requis par un acte juridique de l'Union doivent être fournis sous format électronique. L'obligation d'inclure le numéro de visa le cas échéant dans les listes de l'équipage et des passagers résulte de l'annexe VI, point 3.1.2, du règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil[3]. Ces exigences imposent des obligations plus strictes que les règles pertinentes prévues par la convention FAL et représentent une différence au sens de l'article VIII de ladite convention. Il convient donc que les États membres, en tant que parties contractantes à la convention FAL, notifient cette différence à l'OMI.

(6) Les amendements à l'annexe IV de la convention MARPOL sont destinés à fournir le cadre juridique nécessaire pour mettre en œuvre l'accord obtenu lors de la MEPC 68, selon lequel suffisamment de notifications sur la disponibilité d'installations de réception portuaires ont été reçues pour permettre l'entrée en vigueur des dispositions relatives à la zone spéciale de la mer Baltique, de sorte que des dates effectives d'entrée en vigueur de la désignation de cette partie de la mer Baltique comme zone spéciale peuvent être fixées conformément à ces notifications. L'article 4 de la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil[4] porte sur la disponibilité des installations de réception portuaires, qui est également couverte par la règle 12bis de la résolution MEPC.200(62), dans le but de réduire les rejets de déchets d'exploitation des navires et de résidus de cargaison en mer, et notamment les rejets illicites, effectués par les navires utilisant les ports de l'Union.

(7) Les amendements à la règle SOLAS II-2/13 introduiront des exigences en matière d'évaluation des échappées par une analyse de l'évacuation dès les premiers stades de la conception, qui s'appliqueront aux nouveaux navires rouliers à passagers et autres navires à passagers transportant plus de 36 passagers. L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil[5] dispose que les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974 telle que modifiée. En outre, la directive 2009/45/CE contient des règles détaillées sur les échappées ménagées à bord des navires rouliers à passagers de classe B, C ou D, conformément à l'annexe I, chapitre II, partie B, point B.6-1.

---

2 Directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des États membres et abrogeant la directive 2002/6/CE (JO L 283 du 29.10.2010, p. 1).

3 Règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes (code frontières Schengen) (JO L 105 du 13.4.2006, p. 1).

4 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).

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).

(8) Les amendements à la règle SOLAS II-2/18 concernant les aires d'atterrissage pour hélicoptère à bord des navires rouliers à passagers, applicables aux navires neufs, rendront obligatoires les dispositions de la circulaire MSC.1/Circ.1431 de l'OMI du 31 mai 2012 sur les lignes directrices pour l'approbation de composants de dispositifs d'extinction de l'incendie pour héliplateformes. La règle 18, partie B, chapitre II-2, de l'annexe I à la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil prévoit que les navires dotés d'héliplateformes doivent satisfaire aux prescriptions de la règle SOLAS révisée au 1er janvier 2003, qui devrait désormais être modifiée.

(9) Le chapitre 8 révisé du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie (Recueil FSS) prévoit qu'une attention particulière soit accordée à la spécification de la qualité de l'eau fournie par le constructeur du système pour prévenir la corrosion interne et l'encrassement du dispositif. L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil dispose que les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, qui comprend le Recueil FSS tel qu'il a été rendu obligatoire au titre de la convention SOLAS par la résolution MSC.99(73) de l'OMI. En outre, la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil contient des règles détaillées sur l'extinction d'incendies pour les navires des classes B, C et D, telles qu'elles sont définies dans l'annexe I, chapitre II-2, partie A, points 4.5 et 4.8.

(10) Le nouveau chapitre 17 du Recueil FSS précisera les spécifications des appareils de lutte contre l'incendie à mousse pour la protection des installations pour hélicoptères, comme l'exige le chapitre II-2 de la convention SOLAS. L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil dispose que les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974 telle que modifiée, qui comprend le Recueil FSS tel qu'il a été rendu obligatoire au titre de la convention SOLAS par la résolution MSC.99(73) de l'OMI. En outre, la directive 2009/45/CE contient des règles détaillées sur les exigences spéciales applicables aux installations pour hélicoptères situées à bord des navires de classe B, C et D, conformément à l'annexe I, chapitre II, partie B, paragraphe 18.

(11) Les amendements au recueil 2011 de règles applicables au PRI visent à harmoniser l'utilisation des termes faisant référence à des organismes agréés. Les articles 5 et 6 du règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil[6] rendent obligatoire l'application du système d'évaluation de l'état du navire (Condition Assessment Scheme — CAS) de l'OMI pour les pétroliers à simple coque de plus de 15 ans. Le programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers, ou PRI, précise comment procéder à cette inspection poussée. Étant donné que le CAS se fonde sur le PRI en tant qu'outil pour atteindre son objectif, il convient que toute modification apportée aux inspections de ce programme soit directement et automatiquement applicable au moyen du règlement (UE) n° 530/2012.

(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,

---

[6] 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).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position de l'Union lors de la 40e session du comité de facilitation de l'OMI est favorable à l'adoption des amendements à la convention de facilitation prévus à l'annexe 1 du document FAL 39/16 de l'OMI.

2. Le cas échéant, les États membres procèdent à la notification requise par l'article VIII de la convention FAL au secrétaire général de l'OMI en ce qui concerne les amendements visés au paragraphe 1 le plus tôt possible après l'entrée en vigueur de ces amendements.

Article 2

La position de l'Union lors de la 69e session du comité de la protection du milieu marin de l'OMI est favorable à l'adoption des amendements aux règles 1 et 11 de l'annexe IV de la convention MARPOL, tels que figurant à l'annexe du document MEPC 69/3/3 de l'OMI.

Article 3

La position de l'Union lors de la 96e session du comité de la sécurité maritime de l'OMI est de donner son accord à l'adoption des amendements:

– à la règle SOLAS II-2/13, tels qu'ils figurent à l'annexe 14 du document MSC 95/22/add.2 de l'OMI;

– à la règle SOLAS II-2/18, tels qu'ils figurent à l'annexe 2 du document SSE 2/20 de l'OMI;

– au chapitre 8 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie, tels qu'ils figurent à l'annexe 18, point 1, du document 95/22/add.2. de l'OMI;

– au chapitre 17 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie, tels qu'ils figurent à l'annexe 18, point 2, du document 95/22/add.2. de l'OMI;

– au Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie, tels qu'ils figurent à l'annexe 15 du document 95/22/add.2. de l'OMI.

Article 4

1. La position de l'Union exposée à l'article 1er, paragraphe 1, et aux articles 2 et 3, est exprimée par les États membres qui sont membres de l'OMI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

2. Toute modification formelle ou mineure aux positions exposées aux articles 1er, 2 et 3 peut faire l'objet d'un accord sans qu'il soit nécessaire de modifier lesdites positions.

Article 5

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, 2 et 3.

Article 6

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président