

Bruxelles, le 30.8.2016  
COM(2016) 549 final

2016/0263 (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 70<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin et de la 97<sup>e</sup> 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**

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. INTRODUCTION

La présente proposition de la Commission vise à arrêter la position de l'Union lors de la 70<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (OMI) (MEPC 70) et de la 97<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'OMI (MSC 97) en ce qui concerne les amendements présentés séparément sous les titres suivants.

#### 1.1 Amendements au chapitre 4 de l'annexe VI de la convention MARPOL

Au terme de trois années de débats lors des sessions du MEPC et entre celles-ci, la MEPC 69 a approuvé le projet d'amendements au chapitre 4 de l'annexe VI de la convention MARPOL concernant un système de collecte des données relatives à la consommation de combustible. Ces amendements prévoient la création d'un système mondial obligatoire de collecte de données, dont les principales caractéristiques sont les suivantes.

- Parmi les données devant être collectées et communiquées annuellement par les navires concernés par l'amendement ( $\geq 5000$  GT) figurent: la distance parcourue, les heures de service et, pour les navires de charge, la capacité de transport de marchandises. Des lignes directrices concernant les méthodes de collecte seront publiées par l'OMI.
- Des données agrégées à transmettre à l'Administration du pavillon ou à un organisme agréé (OA) autorisé par celle-ci. Des lignes directrices concernant la procédure de transmission des données seront publiées par l'OMI.
- Après réception et vérification des données transmises, les Administrations du pavillon (ou les OA autorisés) délivreront une déclaration de conformité au navire, qui devra être conservée à bord et est soumise au contrôle par l'État du port.
- Lorsqu'un changement de propriété intervient au cours d'une année civile, les responsabilités en matière de transmission des données sont partagées entre l'ancien propriétaire et le nouveau; en cas de changement de pavillon, l'ancienne Administration et la nouvelle délivreront des déclarations de conformité pour les périodes correspondant aux Administrations respectives.
- La vérification des données transmises par les Administrations du pavillon doit être effectuée conformément à des lignes directrices harmonisées que doit élaborer l'OMI.
- Les Administrations du pavillon (ou les OA autorisés) versent les données transmises dans la base de données de la consommation de combustible des navires de l'OMI («IMO Ship Fuel Consumption Database») au moyen de formats électroniques standardisés que doit élaborer l'OMI.
- Les données transmises sont anonymisées selon une méthode devant être définie dans les lignes directrices de l'OMI.
- L'accès aux données anonymisées est accordé aux parties à l'annexe VI de la convention MARPOL.

- Des procédures permettant de confirmer la conformité des navires battant pavillon d'États non parties à l'annexe VI de la convention MARPOL doivent être établies dans une lettre circulaire élaborée par l'OMI.

Ces amendements figurent à l'annexe 7 du document MEPC 69/21/add.1. Le paragraphe 6.20 du rapport de la MEPC 69 (MEPC 69/21) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MEPC 70.

## **1.2 Amendements aux règles SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 et II-1/35**

Lors de ses 95<sup>e</sup> et 96<sup>e</sup> 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, qui ont été regroupés comme suit:

- règle II-1/1 (application) concernant le champ d'application et les dispositions relatives à la modification de la structure des dates d'application;
- règle II-1/2 (définitions) concernant l'alignement de certaines définitions sur d'autres instruments de l'OMI;
- règles II-1/5 et 5-1 (stabilité à l'état intact et renseignements sur la stabilité à fournir au capitaine) concernant l'introduction de dispositions spécifiques pour le calcul de la stabilité à l'état intact, une clarification de la définition du poids et les renseignements complémentaires à fournir au capitaine;
- règle II-1/6 (indice de compartimentage requis *R*) concernant la capacité de survie des navires à passagers;
- règle II-1/7 (indice de compartimentage obtenu *A*) concernant la révision de la formule utilisée pour calculer l'indice de compartimentage obtenu afin de mieux tenir compte d'effets tels que l'accumulation d'eau sur le pont;
- règle II-1/8 (prescriptions spéciales relatives à la stabilité des navires à passagers) concernant la clarification des conditions de chargement sur lesquelles est fondé le calcul de l'indice de compartimentage obtenu en fonction du nombre de personnes à bord;
- règle II-1/9 (doubles fonds des navires à passagers et des navires de charge autres que les navires-citernes) concernant l'introduction de prescriptions relatives à la taille du double fond des navires à passagers et des navires de charge de petite taille;
- règle II-1/10 (construction des cloisons étanches à l'eau) concernant la clarification du champ d'application pour les navires à passagers à pont de cloisonnement et les navires de charge à pont de franc-bord;
- règle II-1/12 (cloisons de coqueron et de la tranche des machines, tunnels des lignes d'arbre, etc.) concernant la clarification du champ d'application pour les navires à passagers à pont de cloisonnement et les navires de charge à pont de franc-bord;
- règle II-1/13 (ouvertures au-dessous du pont de cloisonnement dans les cloisons étanches à l'eau des navires à passagers) concernant la définition des espaces réservés aux machines;
- règle II-1/15 (ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous du pont de cloisonnement des navires à passagers et au-dessous du pont de franc-bord des navires de charge) concernant la clarification des espaces auxquels ladite règle

s'applique et du champ d'application pour les navires à passagers à pont de cloisonnement et les navires de charge à pont de franc-bord;

- règles II-1/16 et 16-1 (construction et épreuves initiales des portes étanches à l'eau) concernant la limitation du champ d'application aux portes étanches à l'eau et le champ d'application aux navires à passagers et aux navires rouliers;

- règle II-1/20 (chargement des navires à passagers) concernant l'élargissement du champ d'application à tous les navires en introduisant la notion de renseignements de stabilité approuvés;

- règle II-1/21 (manœuvres et inspections périodiques des portes étanches à l'eau, etc., à bord des navires à passagers) concernant l'harmonisation linguistique de certaines définitions;

- règles II-1/22 et II-1/22-1 (informations relatives à la lutte contre les avaries, prévention et maîtrise de l'embarquement d'eau) concernant des remaniements de texte et les amendements en résultant;

- règle II-1/35-1 (installations d'assèchement) concernant la clarification des espaces auxquels s'appliquent certaines définitions de volumes en rapport avec le calcul des installations d'assèchement et les amendements corrélatifs.

Présentant un intérêt spécifique pour l'UE, les amendements aux règles 6, 7, 8 et 9 du chapitre II-1 de la Convention SOLAS concernent des prescriptions relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie visant à améliorer la capacité de survie des navires à passagers en cas d'avarie, que doivent élaborer les concepteurs pour les nouveaux navires, sans qu'il soit nécessaire de modifier le modèle commercial sous-jacent des opérateurs. Les modifications de conception possibles ont fait l'objet d'analyses coûts-avantages qui ont donné lieu à des recommandations concernant l'amélioration du niveau de sécurité actuellement requis.

Lorsque la formule pour l'indice de compartimentage  $R$ , telle que convenue lors de la troisième session du sous-comité de la conception et de la construction du navire de l'OMI (SDC 3) et contenue dans la règle 6 du chapitre II-1 de la Convention SOLAS, est appliquée, la capacité de survie des navires à passagers après un accident majeur, tel une collision ou un naufrage, est sensiblement améliorée et le risque exprimé en nombre de vies humaines potentiellement perdues est réduit de manière significative.

Lors de la SDC 3 et de la MSC 96, certains membres de l'OMI non membres de l'UE ont exprimés leurs préoccupations quant au fait que la formule de compromis pour l'indice de compartimentage requis  $R$  pour les navires de petite taille (< 400 passagers) n'a pas été vérifiée sur la base d'une évaluation formelle de la sécurité. Ces membres de l'OMI estiment que la formule a rendu possible l'introduction de prescriptions ne pouvant pas être mises en œuvre d'une manière efficace au regard des coûts pour les navires existants. Il a été avancé qu'une nouvelle évaluation technique était nécessaire pour les navires de plus petite taille. Cette question étant susceptible de revenir sur la table lors de la MSC 97, il convient d'en tenir compte lors de l'élaboration de la position à adopter par l'Union sur ce point lors de la MSC 97.

Ces amendements figurent à l'annexe 1 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016. Le paragraphe 11.4 du rapport de la MSC 96 (MSC 96/25) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 97.

### **1.3 Amendements à la règle SOLAS II-1/1.2, nouvelle règle SOLAS II-1/19-1, et amendements aux règles SOLAS III/1.4, III/30 et III/37**

Les amendements à la règle SOLAS II-1/1.2, la nouvelle règle SOLAS II-1/19-1 et les amendements connexes aux règles SOLAS III/1.4, III/30 et III/37 concernant les exercices de lutte contre les avaries s'inscrivent dans le cadre d'une approche globale visant à améliorer la capacité de survie après un envahissement, en liaison avec l'ensemble des amendements à la règle SOLAS II-1 exposés au point 1.2 ci-dessus, et sont proposés dans le but d'améliorer la sécurité sur les navires à passagers neufs et existants.

Les amendements à la règle SOLAS II-1/1.2, la nouvelle règle SOLAS II-1/19-1 et les amendements aux règles SOLAS III/1.4, III/30 et III/37 intègrent les prescriptions relatives aux exercices de lutte contre les avaries pour les navires à passagers, y compris la fréquence, la participation des membres d'équipage chargés de la lutte contre les avaries et les éléments requis de chaque exercice ainsi que l'activation d'un soutien à terre.

Les amendements à la règle SOLAS II-1/1.2 et la nouvelle règle SOLAS II-1/19-1 figurent à l'annexe 16 du document MSC 96/25/add.1. Le paragraphe 11.17 du rapport de la MSC 96 (MSC 96/25) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 97.

Les amendements aux règles SOLAS III/1.4, III/30 et III/37 figurent à l'annexe 1 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016. Le paragraphe 11.19 du rapport de la MSC 96 (MSC 96/25) indique que ces amendements seront adoptés lors de la MSC 97.

### **1.4 Amendements aux règles SOLAS II-2/1 et II-2/10**

Les amendements aux règles SOLAS II-2/1 et II-2/10 visent à ne plus rendre obligatoire la présence d'extincteurs à mousse ayant une capacité d'au moins 135 l dans les chaufferies pourvues de dispositifs fixes d'extinction de l'incendie à usage local. Les amendements s'appliqueront aux navires neufs et aux navires existants.

Les amendements aux règles SOLAS II-2/1 et II-2/10 figurent à l'annexe 1 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016. Le paragraphe 8.2 du rapport de la MSC 96 (MSC 96/25) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 97.

### **1.5 Amendements à la règle SOLAS II-1/3-12**

Le Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires a été adopté en 2012 [par la résolution MSC.337(91)] en même temps que les amendements correspondants à la Convention SOLAS, conférant audit Recueil un caractère obligatoire en vertu de la règle II-1/3-12 avec entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2014. Une analyse ultérieure a cependant montré que ladite règle SOLAS II-1/3-12 ne s'appliquerait pas à certains navires. Les navires dont le contrat de construction est passé avant le 1<sup>er</sup> juillet 2014 et dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1<sup>er</sup> janvier 2015 ou après cette date et dont la livraison ne s'effectue pas avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018 ne relèvent pas des paragraphes 1 ou 2 de la règle II-1/3-12. Les amendements à la règle II-1/3-12 comblent cette lacune dans la règle actuelle.

Ces amendements figurent à l'annexe 1 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016. Le paragraphe 20.10 du rapport de la MSC 96 (MSC 96/25) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 97.

#### **1.6 Amendements à la Convention et au Code STCW concernant la formation spécifique des membres d'équipage des navires à passagers et amendements aux parties A et B du Code STCW**

Lors de sa 91<sup>e</sup> session, le comité de la sécurité maritime a tout d'abord examiné les propositions visant à modifier les prescriptions existantes de la Convention et du Code STCW relatives aux navires à passagers en vue de répondre aux nouveaux défis posés par l'augmentation de la taille des navires à passagers modernes et le nombre important de passagers à bord, notamment en ce qui concerne les navires de croisière.

Les amendements aux règles I/14 et V/2 de la Convention STCW et à la section A-V/2 du Code STCW afin d'améliorer la sécurité des navires (rouliers et non-rouliers) à passagers ont été activement promus par l'UE, notamment après l'accident du Costa Concordia survenu en janvier 2012.

Les amendements prévoient quatre niveaux distincts de formation et de familiarisation: familiarisation d'urgence avec le navire à passagers, formation à la gestion des foules sur un navire à passagers, formation à la gestion des situations de crise et au comportement humain sur un navire à passagers, et formation des membres d'équipage des navires rouliers à passagers.

Ces amendements figurent à l'annexe [ ] du document MSC 96/25/add.1. Le paragraphe 12.6 du rapport de la MSC 96 (MSC 96/25) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 97.

#### **1.7 Amendements au chapitre 13 du Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie**

Conformément au Recueil FSS (Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie), chapitre 13, point 2.1.2.2.1 concernant la répartition des personnes, «[l]es dimensions des moyens d'évacuation doivent être calculées en fonction du nombre total de personnes susceptibles d'emprunter l'escalier et de passer par les portes, les coursives et les paliers [...] pour s'échapper. Les calculs doivent être effectués séparément pour les deux cas d'occupation des locaux spécifiés [...]». Le texte existant ayant été considéré comme susceptible d'induire le lecteur en erreur en ce qui concerne la référence aux membres d'équipage répartis dans des espaces publics à bord d'un navire, des amendements y sont apportés.

Ces amendements figurent à l'annexe 2 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016. Le paragraphe 11.15 du rapport de la MSC 96 (MSC 96/25) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 97.

#### **1.8 Amendements au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections (PRI)**

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.

Les amendements au recueil de règles applicables au PRI visent à l'aligner sur les mises à jour de la série Z10 des exigences unifiées de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS). La série Z10 des exigences unifiées de l'IACS concerne les exigences relatives à l'inspection et à la certification. Les exigences unifiées constituent des résolutions de l'IACS sur des questions qui sont directement liées aux prescriptions d'une règle spécifique et aux pratiques des sociétés de classification, ou qui sont couvertes par celles-ci, et déterminent la philosophie générale sur laquelle reposent les règles et les pratiques des sociétés de classification.

Ces amendements figurent à l'annexe 4 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016. Le paragraphe 11.21 du rapport de la MSC 96 (MSC 96/25) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 97.

## **2. ADOPTION DES AMENDEMENTS PROPOSÉS PAR L'OMI**

### **2.1 Adoption des amendements**

Les amendements exposés aux points 1.1 à 1.8 ci-dessus ont été approuvés lors de la 69<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin, qui s'est tenue du 18 au 22 avril 2016, et des 95<sup>e</sup> et 96<sup>e</sup> sessions du comité sur la sécurité maritime, qui se sont tenues respectivement du 3 au 12 juin 2015 et du 11 au 20 mai 2016. Ils doivent être soumis pour adoption à la 70<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin, qui se tiendra du 24 au 28 octobre 2016, et à la 97<sup>e</sup> session du comité sur la sécurité maritime, qui se tiendra du 21 au 25 novembre 2016.

### **2.2 Acceptation**

Une fois approuvés et adoptés par les deux comités, les amendements exposés aux points 1.1 à 1.8 ci-dessus seront communiqués pour acceptation aux parties contractantes respectives.

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

### **3.1 Amendements au chapitre 4 de l'annexe VI de la convention MARPOL**

Le 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 dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE établit un système de l'UE de surveillance, de déclaration et de vérification (système MRV) des émissions de CO<sub>2</sub> et de l'efficacité énergétique du transport maritime.

Le règlement de l'UE instaurant un système MRV s'appliquera, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, à tous les grands navires (d'une jauge brute supérieure à 5 000 tonnes) à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci, indépendamment du lieu où ils sont immatriculés. Il prévoit la possibilité de choisir parmi quatre méthodes de surveillance, à commencer par des méthodes très simples basées sur des données déjà disponibles à bord des navires. Les données devront être vérifiées de manière indépendante puis transmises chaque année et sous une forme agrégée à la Commission. La Commission rendra publiques les données agrégées annuelles et vérifiées, par navire, et mentionnera les paramètres d'efficacité énergétique et les émissions de CO<sub>2</sub>.

L'article 22, paragraphe 3, du règlement contient une clause de réexamen en cas d'accord international dans ce domaine. L'adoption des amendements au chapitre 4 de l'annexe VI de la convention MARPOL déclencherait la procédure de réexamen en vertu de l'article 22, paragraphe 3, qui pourrait donner lieu à une proposition de modification du règlement afin de garantir la cohérence avec le système mondial de collecte de données ayant fait l'objet d'un accord au sein de l'OMI.

Par conséquent, les amendements au chapitre 4 de l'annexe VI de la convention MARPOL auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application du règlement (UE) 2015/757.

### **3.2 Amendements aux règles SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 et II-1/35**

La règle SOLAS II-1 porte sur la construction - structure, le compartimentage et la stabilité, les machines et les installations électriques. Les amendements aux règles SOLAS II-1 à adopter lors de la MSC 97 couvrent à la fois les navires à passagers et les navires de charge, 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 passager dispose que les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

Par conséquent, les amendements aux règles SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 et II-1/35 auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE.

### **3.3 Amendements à la règle SOLAS II-1/1.2, nouvelle règle SOLAS II-1/19-1, et amendements aux règles SOLAS III/1.4, III/30 et III/37**

La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) a été intégrée dans le droit de l'Union au moyen de la directive 2008/106/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer.

La règle V/2 de la Convention STCW contient les prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers.

En particulier, en vertu du tableau A-V/2 de la section A-V/2 du Code STCW relatif à la norme de compétence minimale spécifiée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain, qui complète la règle V/2, les gens de mer devraient pouvoir, entre autres, organiser des exercices réalistes. En outre, le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM), rendu obligatoire en vertu des dispositions du chapitre IX de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), a été intégré dans le droit de l'Union au moyen du règlement (CE) n° 336/2006. En particulier, concernant la préparation aux situations d'urgence, le code ISM dispose que la compagnie doit mettre au point des programmes d'exercices préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence.

Par conséquent, les amendements à la règle SOLAS II-1/1.2, la nouvelle règle II-1/19-1 et les amendements aux règles SOLAS III/1.4, III/30 et III/37 concernant les exercices relatifs à la stabilité après avarie auraient des répercussions sur la



législation de l'UE via l'application de la directive 2008/106/CE et du règlement (CE) n° 336/2006.

### **3.4 Amendements aux règles SOLAS II-2/1 et II-2/10**

L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE 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, les règles SOLAS II-2/1 et II-2/10 sont applicables aux navires neufs des classes B, C et D et aux navires existants de la classe B conformément à l'annexe I, chapitre II-2, partie A, point 6 «Dispositions spéciales dans les locaux de machines» (règle 7 de la directive 2009/45/CE), qui dispose que les locaux de machines et les chaufferies devraient être pourvus d'extincteurs portatifs.

Par conséquent, les amendements aux règles SOLAS II-2/1 et II-2/10 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.

### **3.5 Amendements à la règle SOLAS II-1/3-12**

L'article 3 de la directive 2003/10/CE concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit) fixe des prescriptions minimales en matière de protection des travailleurs et les valeurs limites d'exposition et les valeurs d'exposition déclenchant l'action. En outre, en tant que législation dérivée pertinente, l'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE rend les dispositions de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, applicables aux navires neufs de la classe A, et l'annexe I, partie C, règle 18, de ladite directive établit des mesures visant à réduire le bruit dans les locaux de machines pour les navires neufs des classes B, C et D.

Par conséquent, les amendements à la règle SOLAS II-1/3-12 auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2003/10/CE et de la directive 2009/45/CE.

### **3.6 Amendements à la Convention internationale et au Code sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention et Code STCW) concernant la formation spécifique des membres d'équipage des navires à passagers et amendements aux parties A et B du Code STCW**

La directive 2008/106/CE, et notamment son annexe I, chapitre V, règle V/2, contient les prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers.

Par conséquent, les amendements à la Convention et au Code STCW concernant la formation spécifique des membres d'équipage des navires à passagers auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2008/106/CE.

### **3.7 Projet d'amendement au chapitre 13 du Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie concernant la clarification de la répartition des membres d'équipage dans les espaces publics**

L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE 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, de l'annexe I de la directive 2009/45/CE, le Recueil de règles applicables aux 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 1<sup>er</sup> janvier 2003 ou après cette date.

Par conséquent, les amendements au chapitre 13 du Recueil de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE.

### **3.8 Amendements au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections (PRI)**

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 97, qui apporteraient des modifications au recueil de règles applicables au PRI, auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application du règlement (UE) n° 530/2012.

### **3.7 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 MEPC 70 et de la MSC 97 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 1.8 ci-dessus, qui doivent être adoptés lors de la 70<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin et de la 97<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime.

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 70<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin et de la 97<sup>e</sup> 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**

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 69<sup>e</sup> session, le comité de protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI a approuvé la création d'un système obligatoire de collecte de données relatives à la consommation de combustible et les amendements nécessaires au chapitre 4 de l'annexe VI de la convention MARPOL. Ces amendements devraient être adoptés lors de la 70<sup>e</sup> session du MEPC, qui se tiendra en octobre 2016.
- (3) Lors de ses 95<sup>e</sup> et 96<sup>e</sup> sessions, le comité de la sécurité maritime (MSC) de l'OMI a approuvé les amendements 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 de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie et au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections. Ces amendements devraient être adoptés lors de la 97<sup>e</sup> session de la MSC, qui se tiendra en novembre 2016.
- (4) Les amendements au chapitre 4 de l'annexe VI de la Convention MARPOL permettront la création d'un système mondial obligatoire de collecte de données pour les données devant être collectées et communiquées annuellement par certains navires, le processus de vérification des données transmises, l'établissement de déclarations de conformité, les situations concernant un changement de propriété, la transmission des données à l'OMI, l'anonymisation des données et l'accès à ces dernières, ainsi que les procédures permettant de confirmer la conformité des navires battant pavillon d'États non parties à l'annexe VI de la convention MARPOL. Le règlement (UE) 2015/757 du

Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> établit un système de l'UE pour la surveillance, la déclaration et la vérification (système MRV) des émissions de CO<sub>2</sub> et de l'efficacité énergétique du transport maritime. Il s'appliquera, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018, à tous les navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 tonnes à destination ou au départ de ports relevant de la juridiction d'un État membre, ou se trouvant à l'intérieur de ceux-ci, indépendamment du lieu où ils sont immatriculés.

- (5) L'article 22 du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil contient une clause de réexamen en cas d'accord international dans ce domaine. L'adoption des amendements au chapitre 4 de l'annexe VI de la convention MARPOL déclenchera cette procédure de réexamen, qui pourrait donner lieu à une proposition de modification du règlement afin de garantir l'alignement, dans la mesure nécessaire, sur le système mondial de collecte de données ayant fait l'objet d'un accord au sein de l'OMI.
- (6) Les amendements aux règles SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, 19, 21, 22 et 35 introduiront des remaniements de texte et des amendements en résultant, ainsi que des modifications concernant les prescriptions relatives au compartimentage et à la stabilité après avarie afin d'améliorer la capacité de survie des navires à passagers en cas d'avarie. L'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup> dispose que les navires à passagers neufs de la classe A satisfont intégralement aux prescriptions de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.
- (7) Les amendements à la règle SOLAS II-1/1.2, la nouvelle règle SOLAS II-1/19-1 et les amendements aux règles SOLAS III/1.4, III/30 et III/37 concernant les exercices de lutte contre les avaries s'inscrivent dans le cadre d'une approche globale visant à améliorer la capacité de survie après un envahissement et sont proposés dans le but d'améliorer la sécurité sur les navires à passagers neufs et existants. La directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>3</sup>, et notamment son annexe I, chapitre V, règle V/2, contient les prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers. La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), qui a été intégrée dans le droit de l'Union au moyen de la directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil, contient les prescriptions relatives à la formation sur la stabilité des navires dans les tableaux de compétences pertinents du Code STCW.
- (8) Les amendements aux règles SOLAS II-2/1 et II-2/10 visent à ne plus rendre obligatoire la présence d'extincteurs à mousse ayant une capacité d'au moins 135 l dans les chaufferies pourvues de dispositifs fixes d'extinction de l'incendie à usage local. 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

---

<sup>1</sup> 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 dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (JO L 323 du 3.12.2008, p. 33).

satisfont intégralement aux prescriptions de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée. En outre, les règles SOLAS II-2/1 et II-2/10 sont applicables aux navires neufs des classes B, C et D et aux navires existants de la classe B conformément à l'annexe I, chapitre II-2, partie A, point 6 «Dispositions spéciales dans les locaux de machines» (règle 7) de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil, qui dispose que les locaux de machines et les chaufferies devraient être pourvus d'extincteurs portatifs.

- (9) Les amendements à la règle SOLAS II-1/3-12 combleront une lacune dans la règle actuelle concernant l'application du Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires pour les navires dont le contrat de construction est passé avant le 1<sup>er</sup> juillet 2014 et dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1<sup>er</sup> janvier 2015 ou après cette date et dont la livraison ne s'effectue pas avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018. L'article 3 de la directive 2003/10/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>4</sup> fixe des prescriptions minimales en matière de protection des travailleurs et les valeurs limites d'exposition et les valeurs d'exposition déclenchant l'action. En outre, en tant que législation dérivée pertinente, l'article 6, paragraphe 2, point a) i), de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil rend les dispositions de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, applicables aux navires neufs de la classe A, et l'annexe I, partie C, règle 18, de ladite directive établit des mesures visant à réduire le bruit dans les locaux de machines pour les navires neufs des classes B, C et D.
- (10) Les amendements à la Convention et au Code STCW concernant la formation spécifique des membres d'équipage des navires à passagers et les amendements aux parties A et B du Code STCW visent à répondre aux nouveaux défis posés par l'augmentation de la taille des navires à passagers modernes et le nombre important de passagers à bord; ils prévoient quatre niveaux distincts de formation et de familiarisation: familiarisation d'urgence avec le navire à passagers, formation à la gestion des foules sur un navire à passagers, formation à la gestion des situations de crise et au comportement humain sur un navire à passagers, et formation des membres d'équipage des navires rouliers à passagers. La directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil, et notamment son annexe I, chapitre V, règle V/2, contient les prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers.
- (11) Les amendements au chapitre 13 du Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie préciseront que les calculs des dimensions des moyens d'évacuation, effectués en fonction du nombre total de personnes susceptibles d'emprunter l'escalier et de passer par les portes, les coursives et les paliers pour s'échapper, doivent être effectués séparément pour les deux cas d'occupation des locaux spécifiés. 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. En outre, en vertu du chapitre II-2, partie A, de l'annexe I de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil, le Recueil de règles applicables aux 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 1<sup>er</sup> janvier 2003 ou après cette date.

---

<sup>4</sup> Directive 2003/10/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 février 2003 concernant les prescriptions minimales de sécurité et de santé relatives à l'exposition des travailleurs aux risques dus aux agents physiques (bruit) (JO L 42 du 15.2.2003, p. 38).

- (12) Les amendements au recueil 2011 de règles applicables au PRI visent à l'aligner sur les mises à jour de la série Z10 des exigences unifiées de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), qui concerne les exigences relatives à l'inspection et à la certification. Les articles 5 et 6 du règlement (UE) n° 530/2012 du Parlement européen et du Conseil<sup>5</sup> rendent obligatoire l'application du système d'évaluation de l'état du navire (Condition Assessment Scheme - CAS) de l'OMI aux 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 l'ESP en tant qu'outil pour atteindre son objectif, il convient que toute modification apportée aux inspections relevant de l'ESP soit automatiquement applicable au moyen du règlement (UE) n° 530/2012.
- (13) 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*

En vue d'améliorer les prescriptions actuelles de la convention MARPOL concernant la protection de l'environnement, la position de l'Union au sein de la 70<sup>e</sup> session du comité de la protection du milieu marin de l'OMI est favorable à l'adoption des amendements au chapitre 4 de l'annexe VI de la convention MARPOL, tels qu'ils figurent à l'annexe 7 du document MEPC 69/21/add.1 de l'OMI.

*Article 2*

La position de l'Union au sein de la 97<sup>e</sup> session du comité de la sécurité maritime de l'OMI est favorable à l'adoption:

- (a) des amendements aux règles SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 et II-1/35, tels qu'ils figurent à l'annexe 1 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016;
- (b) des amendements à la règle SOLAS II-1/1.2, de la nouvelle règle SOLAS II-1/19-1 et des amendements aux règles SOLAS III/1.4, III/30 et III/37, tels qu'ils figurent à l'annexe 1 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016;
- (c) des amendements aux règles SOLAS II-2/1 et II-2/10, tels qu'ils figurent à l'annexe 1 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016;
- (d) des amendements à la règle SOLAS II-1/3-12, tels qu'ils figurent à l'annexe 1 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016;
- (e) des amendements à la Convention et au Code STCW concernant la formation spécifique des membres d'équipage des navires à passagers et les amendements aux parties A et B du Code STCW, tels qu'ils figurent à l'annexe [ ] du document MSC 96/25/add.1 de l'OMI;

---

<sup>5</sup> 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).

- (f) des amendements au chapitre 13 du Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie, tels qu'ils figurent à l'annexe 2 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016;
- (g) des amendements au recueil 2011 de règles applicables au programme renforcé d'inspections, tels qu'ils figurent à l'annexe 4 de la circulaire de l'OMI n° 3644 du 20 mai 2016.

#### *Article 3*

1. La position de l'Union, telle qu'elle est exposée aux articles 1<sup>er</sup> 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 aux positions exposées aux articles 1<sup>er</sup> et 2 peut faire l'objet d'un accord sans qu'il soit nécessaire de modifier lesdites positions, et toute modification à la position exposée à l'article 2, point a), concernant les amendements à la règle SOLAS II-1/6 peut faire l'objet d'un accord dans le but d'améliorer les niveaux de sécurité actuels.

#### *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<sup>er</sup> et 2.

#### *Article 5*

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil  
Le président*