

Bruxelles, le 12.3.2018
COM(2018) 122 final

2018/0056 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au cours de la 99^e session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale sur l'adoption d'amendements aux règles II-1/1 et II-1/8-1 de la Convention SOLAS, sur l'adoption de directives pertinentes sur le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'envahissement des navires à passagers existants, ainsi que sur l'adoption d'amendements au recueil international pour l'application des méthodes d'essai au feu de 2010

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant la position à prendre au nom de l'Union au sein de la 99^e session du comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale en ce qui concerne l'adoption envisagée d'amendements aux règles II-1/1 et II-1/8-1 de la Convention SOLAS et des directives pertinentes sur le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'invasions des navires à passagers existants, ainsi que d'amendements au recueil international pour l'application des méthodes d'essai au feu de 2010 (Recueil FTP de 2010).

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La Convention de l'Organisation maritime internationale (OMI)

L'OMI, qui a été établie par la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (OMI) (la «convention»), a pour objectif de fournir un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, et d'encourager l'adoption générale des normes les plus élevées en matière de sécurité maritime, d'efficacité de la navigation, de prévention de la pollution marine due aux navires et de lutte contre cette pollution, en favorisant des conditions de concurrence équitables; et de traiter les questions administratives et juridiques connexes.

La convention est entrée en vigueur le 17 mars 1958.

Tous les États membres sont parties à la convention.

Tous les États membres sont parties à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer («SOLAS») de 1974, qui est entrée en vigueur le 25 mai 1980. L'Union n'est pas partie à la Convention SOLAS.

2.2. L'Organisation maritime internationale

L'Organisation maritime internationale (OMI) est l'institution spécialisée des Nations unies chargée de la sûreté et la sécurité des transports maritimes et de la prévention de la pollution marine imputable aux navires. Elle est l'autorité qui établit des normes au niveau mondial pour la sûreté, la sécurité et la performance environnementale de la navigation internationale. Son rôle principal est de créer un cadre réglementaire pour le secteur des transports maritimes qui soit équitable et efficace, et qui puisse être universellement adopté et mis en œuvre.

La participation à l'Organisation est ouverte à tous les États et tous les États membres de l'UE sont membres de l'OMI. La Commission européenne a un statut d'observateur au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) depuis 1974 en vertu d'un accord de coopération et de collaboration entre l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (IMCO)¹ et la Commission des Communautés européennes dans les domaines d'intérêt mutuel pour les parties.

Le Comité de la sécurité maritime de l'OMI se compose de tous les membres de l'OMI et se réunit au moins une fois par an. Il examine toutes les questions qui relèvent de la compétence

¹ Elle a été rebaptisée Organisation maritime internationale (OMI) en 1982.

de l'Organisation, telles que les aides à la navigation maritime, la construction et l'équipement des navires, les questions d'équipage dans la mesure où elles intéressent la sécurité, les règlements destinés à prévenir les abordages, la manipulation des cargaisons dangereuses, la réglementation de la sécurité en mer, les renseignements hydrographiques, les journaux de bord et les documents intéressant la navigation maritime, les enquêtes sur les accidents en mer, le sauvetage des biens et des personnes ainsi que toutes autres questions ayant un rapport direct avec la sécurité maritime.

Le Comité de la sécurité maritime de l'OMI prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions que lui assigne la Convention, l'Assemblée ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui être confiées dans le cadre du présent article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'Organisation. Les décisions du Comité de la sécurité maritime et de ses organes subsidiaires sont adoptées à la majorité des membres.

2.3. L'acte envisagé par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI

Du 16 au 25 mai 2018, au cours de sa 99^e session (MSC 99), le Comité de la sécurité maritime adoptera des amendements aux règles SOLAS II-1/1 et II-1/8-1 et des directives pertinentes sur le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'invasion des navires à passagers existants, ainsi que des amendements au recueil international pour l'application des méthodes d'essai au feu de 2010 (Recueil FTP de 2010).

L'objectif des amendements envisagés aux règles SOLAS II-1/1 et II-1/8-1 est d'étendre l'exigence prévue par la règle SOLAS II-1/8-1.3 concernant le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'invasion des navires à passagers existants.

L'amendement envisagé concernant le Recueil FTP de 2010 a pour objectif d'éliminer la distinction relative aux exigences de protection contre les incendies prévues dans le recueil entre les navires transportant moins de 36 passagers et les navires transportant plus de 36 passagers, afin de clarifier l'application des exigences pour les revêtements des sols exposés prévues à l'annexe 3, tableau 1 du Recueil FTP de 2010 aux navires transportant moins de 36 passagers.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Amendements aux règles II-1/1 et II-1/8-1 de la Convention SOLAS et directives pertinentes sur le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'invasion des navires à passagers existants

Au cours de la 94^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 94), qui s'est tenue à Londres du 17 au 21 novembre 2014, Bahamas et al ont présenté une demande couronnée de succès en vue d'obtenir de nouvelles informations (MSC 94/6/1) concernant les amendements aux règles SOLAS II-1/1 et II-1/8-1.

Ultérieurement, la troisième session du Sous-comité de la conception et de la construction du navire de l'OMI (SDC 3), qui s'est tenue à Londres du 18 au 22 janvier 2016, a noté que le Groupe de travail sur le compartimentage et la stabilité après avarie n'avait pu qu'examiner brièvement la proposition d'étendre aux navires à passagers existants l'exigence contenue dans la règle SOLAS II-1/8-1.3 relative au dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'invasion, qui consiste à fournir au capitaine des informations régulièrement actualisées sur la stabilité résiduelle du navire en cas d'invasion après avarie.

Alors qu'il avait été indiqué au sein du Groupe de travail sur le compartimentage et la stabilité après avarie que les amendements proposés à la règle SOLAS II-1/8-1.3 étaient suffisants pour envisager leur finalisation lors de la 4^e session du Sous-comité de la conception et de la construction du navire de l'OMI (SDC 4), le SDC 3 a noté également qu'il faudrait encore examiner de manière plus approfondie l'application aux navires à passagers existants du projet de Directives révisées sur les renseignements en matière d'exploitation à fournir aux capitaines des navires passagers pour que ces derniers rejoignent le port en toute sécurité avec leurs propres moyens de propulsion ou en remorquage (MSC.1/Circ.1400) et a invité le SDC 4 à soumettre des propositions.

Le SDC 4, qui s'est réuni à Londres du 13 au 17 février 2017, ayant examiné dans quelle mesure la règle SOLAS II-1/8-1.3 devrait être mise en œuvre pour les navires à passagers existants, a fait sien l'avis selon lequel toute limite posée à l'applicabilité des directives actuelles, c'est-à-dire MSC.1/Circ.1400, MSC.1/Circ.1532 et MSC.1/Circ.1229, devrait donner lieu à l'élaboration d'un nouvel ensemble de directives sur les calculateurs électroniques de stabilité et l'appui à terre pour les navires à passagers construits avant le 1^{er} janvier 2014.

Le SDC 4 a approuvé les projets d'amendements aux règles SOLAS II-1/1 et II-1/8-1 concernant le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'invasions des navires à passagers existants (SDC 4/16, annexe 2), mais n'a pas été en mesure de prendre une décision sur la procédure relative à l'entrée en vigueur des amendements proposés, en raison du fait que la complexité des critères applicables aux calculateurs de stabilité dans le nouvel ensemble de directives aurait une incidence sur la date à partir de laquelle les nouvelles règles pourraient être appliquées aux navires à passagers existants.

La 98^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 98), qui s'est tenue à Londres du 7 au 16 juin 2017, a approuvé les projets d'amendements aux règles SOLAS II-1/1 et II-1/8-1 en vue de leur adoption à la MSC 99, à condition que la 5^e session du Sous-comité de la conception et de la construction du navire de l'OMI (SDC 5) confirme la date à partir de laquelle le projet de règle SOLAS II-1/8-1.3 sera appliqué, et qu'elle finalise le projet de directives sur les calculateurs de stabilité et l'appui à terre pour les navires à passagers construits avant le 1^{er} janvier 2014. Le SDC 5, qui s'est tenu à Londres du 22 au 26 janvier 2018, a accepté que les navires à passagers construits avant le 1^{er} janvier 2014 soient conformes aux règles SOLAS II-1/8-1.3.1 au plus tard lors de la première visite de renouvellement cinq ans après la date d'entrée en vigueur. Le SDC 5 a accepté en outre de présenter les directives correspondantes à la MSC 99 en vue de leur approbation.

Les amendements aux règles SOLAS II-1/1 et II-1/8-1 figurent à l'annexe 13 du document MSC 98/23/Add.1 de l'OMI. Le paragraphe 10.9 du rapport de la MSC 98 (MSC 98/23) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 99.

3.2. Amendements au Recueil FTP de 2010

La troisième session du Sous-comité des systèmes et de l'équipement du navire (SSE 3), qui s'est tenue à Londres du 14 au 18 mars 2016, a estimé que les dispositions relatives aux exigences pour les revêtements des sols exposés prévues à l'annexe 3, tableau 1, du Recueil FTP de 2010, qui s'appliquent aux navires à passagers ayant à leur bord plus de 36 passagers, devraient aussi s'appliquer aux navires à passagers transportant moins de 36 passagers. Le SSE 3 a approuvé l'avis selon lequel les recommandations sur les exigences relatives aux revêtements des sols exposés applicables aux navires à passagers qui transportent plus de 36 passagers devraient aussi s'appliquer aux navires à passagers qui transportent moins de 36 passagers. Par la suite, le SSE 3 a accepté de donner pour instruction au Groupe de travail sur

la protection contre les incendies d'examiner la question plus avant et d'adresser des conseils au Sous-comité en conséquence.

Eu égard aux dispositions de l'annexe 3, tableau 1, du Recueil FTP de 2010, et compte tenu de l'avis du Groupe de travail sur la protection contre les incendies, le SSE 3 a accepté que l'annexe 3, tableau 1, du Recueil FTP de 2010 soit aussi applicable aux navires à passagers transportant moins de 36 passagers et qu'une solution possible serait de supprimer les termes «transportant plus de 36 passagers».

Cependant, cette solution possible n'a pas été évoquée lors de la 97^e session du Comité de la sécurité maritime (MSC 97), qui s'est tenue à Londres du 21 au 25 novembre 2016, car le SSE 3 a examiné la question sous le point de l'ordre du jour intitulé «Interprétation uniforme des dispositions des conventions de l'OMI relatives à la sûreté, la sécurité et l'environnement».

La MSC 98 s'est plutôt penchée sur les amendements proposés au Recueil FTP de 2010 et les a approuvés en vue leur adoption à la MSC 99.

Les amendements au Recueil FTP de 2010 sont présentés à l'annexe 25 du rapport de la MSC 98 (MSC 98/23/Add.1). Le paragraphe 12.47 du rapport de la MSC 98 (MSC 98/23) indique qu'il est prévu d'adopter ces amendements lors de la MSC 99.

3.3. Législation et compétence de l'UE en la matière

3.3.1. Amendements aux règles II-1/1 et II-1/8-1 de la Convention SOLAS et directives pertinentes sur le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'invasion des navires à passagers existants

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 exigences de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée.

3.3.2. Amendements au Recueil FTP de 2010

Le Recueil FTP de 2010 prévoit les prescriptions internationales concernant les analyses en laboratoire, la réception par type et les méthodes d'essai au feu référencées au chapitre II-2 de la Convention SOLAS (qui inclut des règles sur la protection, la détection et l'extinction des incendies). Les amendements à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) destinés à donner force contraignante au Code international relatif à l'application de méthodes d'essai incendie (Recueil FTP de 2010) sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2012 [Résolution MSC.307(88)].

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. En outre, en vertu du chapitre II- 2, parties A et B, 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^{er} janvier 2003 ou après cette date.

3.3.3. Compétence de l'UE

Les amendements aux règles II-1/1 et II-1/8-1 de la Convention SOLAS et les directives pertinentes sur le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'invasion des navires à passagers existants, ainsi que les amendements au Recueil FTP

de 2010 auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «*les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord*».

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique, que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord².

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes ayant des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui sont «*de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation adoptée par le législateur de l'Union*»³.

4.1.2. Application au cas d'espèce

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

Les décisions que le Comité de la sécurité maritime de l'OMI est appelé à adopter sont des actes ayant des effets juridiques. Les actes envisagés sont de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'UE, à savoir la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers. La raison en est que la directive 2009/45/CE 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, comme indiqué aux points 3.1 et 3.2 ci-dessus.

Par conséquent, les amendements aux règles SOLAS II-1/1 et II-1/8-1 et les directives pertinentes sur le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'invasion des navires à passagers existants, ainsi que les amendements au Recueil FTP de 2010 auraient des répercussions sur la législation de l'UE via l'application de la directive 2009/45/CE.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle pour une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux fins ou a deux

² Affaire C-399/12 Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

³ Arrêt dans l'affaire C-399/12 Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, points 61-64.

composantes et si l'une de ces fins ou de ces composantes est identifiable comme principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la fin ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application au cas d'espèce

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

4.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au cours de la 99^e session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale sur l'adoption d'amendements aux règles II-1/1 et II-1/8-1 de la Convention SOLAS, sur l'adoption de directives pertinentes sur le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'envahissement des navires à passagers existants, ainsi que sur l'adoption d'amendements au recueil international pour l'application des méthodes d'essai au feu de 2010

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) L'action de l'Union dans le secteur du transport maritime devrait viser à améliorer la sécurité en mer.
- (2) La Convention portant création de l'Organisation maritime internationale («OMI») est entrée en vigueur le 17 mars 1958.
- (3) L'OMI est une institution spécialisée des Nations unies chargée de la sûreté et la sécurité des transports maritimes. Conformément à l'article 28 (b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, le Comité de la sécurité maritime, un comité de l'OMI, prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions que lui assigne la Convention, l'Assemblée ou le Conseil de l'OMI, ou qui pourront lui être confiées dans le cadre du présent article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'OMI.
- (4) La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (la «Convention SOLAS») est entrée en vigueur le 25 mai 1980.
- (5) Conformément à l'article VIII(b)(iii) de la Convention SOLAS, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI peut adopter des amendements à la Convention SOLAS.
- (6) Au cours de sa 99^e session, qui se tiendra du 16 au 25 mai 2018 (MSC 99), le Comité de la sécurité maritime adoptera des amendements aux règles SOLAS II-1/1 et II-1/8-1 et des directives pertinentes sur le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'envahissement des navires à passagers existants, ainsi que des amendements au recueil international pour l'application des méthodes d'essai au feu de 2010 (le «Recueil FTP de 2010»).
- (7) Il est approprié d'établir la position à prendre au nom de l'Union au cours de la MSC 99, car les amendements aux règles SOLAS II-1/1 et II-1/8-1 et les directives pertinentes sur le dispositif informatisé destiné à aider le capitaine à calculer la stabilité en cas d'envahissement des navires à passagers existants, ainsi que les

amendements au Recueil FTP seront de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'UE, à savoir la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil⁴.

- (8) Les amendements aux règles SOLAS II-1/1 et II-1/8-1 et les directives sur le calculateur de stabilité, concernant l'appui fourni au capitaine sous la forme d'informations régulièrement actualisées sur la stabilité résiduelle en cas d'invasion après avarie, devraient donner lieu à l'établissement de directives opérationnelles pour les navires à passagers existants.
- (9) Il conviendrait que les amendements au Recueil FTP concernant les exigences en matière d'essais pour les revêtements des sols exposés prévoient que ces dispositions s'appliquent également aux navires à passagers transportant moins de 36 passagers.
- (10) La position de l'Union est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du Comité de la sécurité maritime de l'OMI, agissant conjointement,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les positions à adopter au nom de l'Union à la 99^e session du Comité de la sécurité maritime de l'OMI sont les suivantes:

- (a) approuver les amendements aux règles SOLAS II-1/1 et II-1/8-1 et les directives pertinentes définies à l'annexe 13 du document MSC 98/23/Add.1 de l'OMI jointe à la présente décision;
- (b) approuver les amendements au tableau 1 de l'annexe 3 du recueil international pour l'application des méthodes d'essai au feu de 2010 définies à l'annexe 25 du document MSC 98/23/Add.1 de l'OMI jointe à la présente décision.

Article 2

1. Les positions visées aux points a) et b) de l'article 1^{er} sont exprimées par les États membres de l'Union qui sont membres du Comité de la sécurité maritime de l'OMI, agissant conjointement.
2. Les modifications mineures apportées aux positions énoncées aux points a) et b) de l'article 1^{er} peuvent être convenues sans que le Conseil doive adopter une autre décision.

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président

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).